



**Modal Split-Erhebung
in der Stadt Elmshorn 2024**



Elmshorn

Auftraggeber:



Elmshorn

Stadtverwaltung Elmshorn
Schulstraße 15 – 17
25335 Elmshorn

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr



BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeitung:

Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums	1
1.2	Zielsetzung der Befragung.....	4
2	Vorbereitung und Durchführung	5
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	5
2.1.1	Erhebungszeitraum	6
2.1.2	Stichtage.....	6
2.1.3	Stichprobe	7
2.2	Information der Einwohnerinnen und Einwohner	7
3	Befragungsmethodik	8
3.1	Erhebungsbogen.....	8
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen	9
3.2.1	Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	9
3.2.2	Datenauswertung.....	10
4	Basisdaten zur Stichprobe	11
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	11
4.2	Geschlecht	12
4.3	Altersstruktur	13
4.4	Berufstätigkeit	14
4.5	Ableich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	14
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	17
5	Mobilitätsvoraussetzungen	18
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	18
5.1.1	Motorisierung.....	18
5.1.2	Besitz von Fahrrädern	20
5.2	ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	22
5.2.1	ÖV-Zeitkartenbesitz.....	22
5.2.2	Führerscheinbesitz	26
5.2.3	Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	27
5.3	Nutzungsverhalten	28
5.3.1	Nutzung von Sharing-Angeboten	28
5.3.2	Nutzung von Homeoffice (Berufstätige Personen)	30
5.3.3	Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen.....	31
5.3.4	Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten	31
6	Mobilität	32
6.1	Wegeanzahl	32
6.1.1	Wegeanzahl je Person und Alter	32
6.1.2	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	33
6.1.3	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Postleitzahlgebiet	34
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	36
6.2.1	Verkehrsmittelwahl nach Wohnort.....	36
6.2.2	Einordnung des Modal Splits.....	37
6.2.3	Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	40
6.2.4	Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	41
6.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	42
6.3	Wegezwecke.....	44
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer.....	45
6.5	Verkehrsverflechtungen	47
6.6	Zeitbezogene Auswertung.....	57
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	59
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	59
7.1.1	Fußverkehr	59
7.1.2	Radverkehr	60

7.1.3	Busverkehr	61
7.1.4	Bahnverkehr	62
7.1.5	Autoverkehr	63
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote	64
7.2.1	Fußverkehr-Verbesserungsbedarf.....	64
7.2.2	Radverkehr-Verbesserungsbedarf.....	65
7.2.3	Busverkehr-Verbesserungsbedarf.....	66
7.2.4	Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf	67
7.2.5	Autoverkehr-Verbesserungsbedarf.....	68
7.3	Sharing-Angebote.....	69
7.4	Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket)	70
7.5	Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs.....	71
7.6	Wahrgenommene Sicherheit bei Verkehrsteilnahme	73
7.7	Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung.....	74
7.8	Bedeutsamkeit Verkehrsmittelbesitz	77
8	Zusammenfassung	80
	Quellenverzeichnis	82
	Abbildungsverzeichnis.....	83
	Tabellenverzeichnis.....	85
	Abkürzungsverzeichnis.....	87
	Anhang.....	88

1 Einleitung

Wie mobil ist die Bevölkerung in der Stadt Elmshorn? In der vorliegenden Mobilitätsuntersuchung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und 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 Elmshorn keine aktuellen Informationen vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) oder der Studie „Mobilität in Städten – SrV“ der TU Dresden, die beide zu den wichtigsten regelmäßig durchgeführten Erhebungen der Alltagsmobilität in Deutschland zählen. Bei diesen Befragungen konnten methodische und inhaltliche Standards festgesetzt werden, die sich im Rahmen der Erhebungen etabliert haben. Darüber hinaus hat die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) methodische Kennwerte zu einheitlichen Modal Split-Erhebungen festgehalten. Die Standards gelten nicht nur für Erhebungen in nordrhein-westfälischen Kommunen, sondern sie haben sich bundesweit etabliert. Gemeinsam mit den Empfehlungen aus den übergeordneten Studien liegen somit inhaltliche und methodische Kriterien vor, die bei der durchgeführten Befragung in Elmshorn berücksichtigt wurden. Damit ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse aus Elmshorn mit Ergebnissen aus anderen Kommunen gewährleistet, in denen die Erhebungen auf ähnliche oder gleiche Weise stattgefunden haben.

In den letzten Jahren haben sich die gesellschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen teils deutlich verändert. Die Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern führt zu neuen Mobilitätsgewohnheiten im Radverkehr; zudem gewinnen alternative Antriebe und Angebote der Mikromobilität auch im ländlichen Raum an Bedeutung.

Unverkennbar ist, dass das Umweltbewusstsein im Verkehr und die gesellschaftliche Bereitschaft und Akzeptanz zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel allgemein zugenommen haben. Vor diesem Hintergrund liefert die vorliegende Mobilitätsbefragung ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung des aktuellen Mobilitätsgeschehens in der Stadt Elmshorn. Sie bietet als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung der Kommune. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

In Elmshorn, eine Stadt im Kreis Pinneberg, leben ca. 51.600 Einwohnerinnen und Einwohner (EW mit Hauptwohnsitz) (Stand: 01.2025). Die Stadt umfasst eine Fläche von 21,36 km². Sie teilt sich in 15,26 km² für Siedlung und Verkehr, welche wiederum in 8,98 km² für Wohn-, Industrie- und Gewerbeflächen, 1,87 km² für Sport-, Freizeit- und Erholungsgebiete und 2,93 km² für Verkehr aufgeteilt ist. 6,10 km² zählen zu Vegetations- und Gewässerflächen.¹

¹ Quelle: Statistik Nord

Grundlage für die Einteilung des Elmshorner Stadtgebiets ist die Gliederung in drei Postleitzahlgebiete. Diese ist in der nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Das Postleitzahlgebiet 25335 ist mit über 23.104 EW das einwohnerstärkste Gebiet, das Gebiet mit der Postleitzahl 25336 hingegen mit 13.079 EW am einwohnerschwächsten.

Postleitzahlgebiet	Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 01.2025)
25335	23.104
25336	13.079
25337	15.432
Stadt Elmshorn	51.615

Tab. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Elmshorn (Stand: 01.2025)

Elmshorn ist als kleine Mittelstadt klassifiziert. Die Stadt ist umgeben von mehreren kleinen Gemeinden und Städten, darunter: Raa-Besenbek, Horst, Klein Offenseth- Sparrieshoop, Bokholt-Hanredder, Kölln-Reisiek, Seeth-Ekholt, Klein Nordende und Seester. Das nächstgelegene Oberzentrum Hamburg befindet sich in einer Entfernung von etwa 35 km zu Elmshorn. Hinsichtlich des Straßen- und Schienenverkehrs ist Elmshorn sowohl an das überregionale Straßennetz als auch an den (schienengebundenen) Nahverkehr bzw. über Hamburg an den Fernverkehr angebunden.

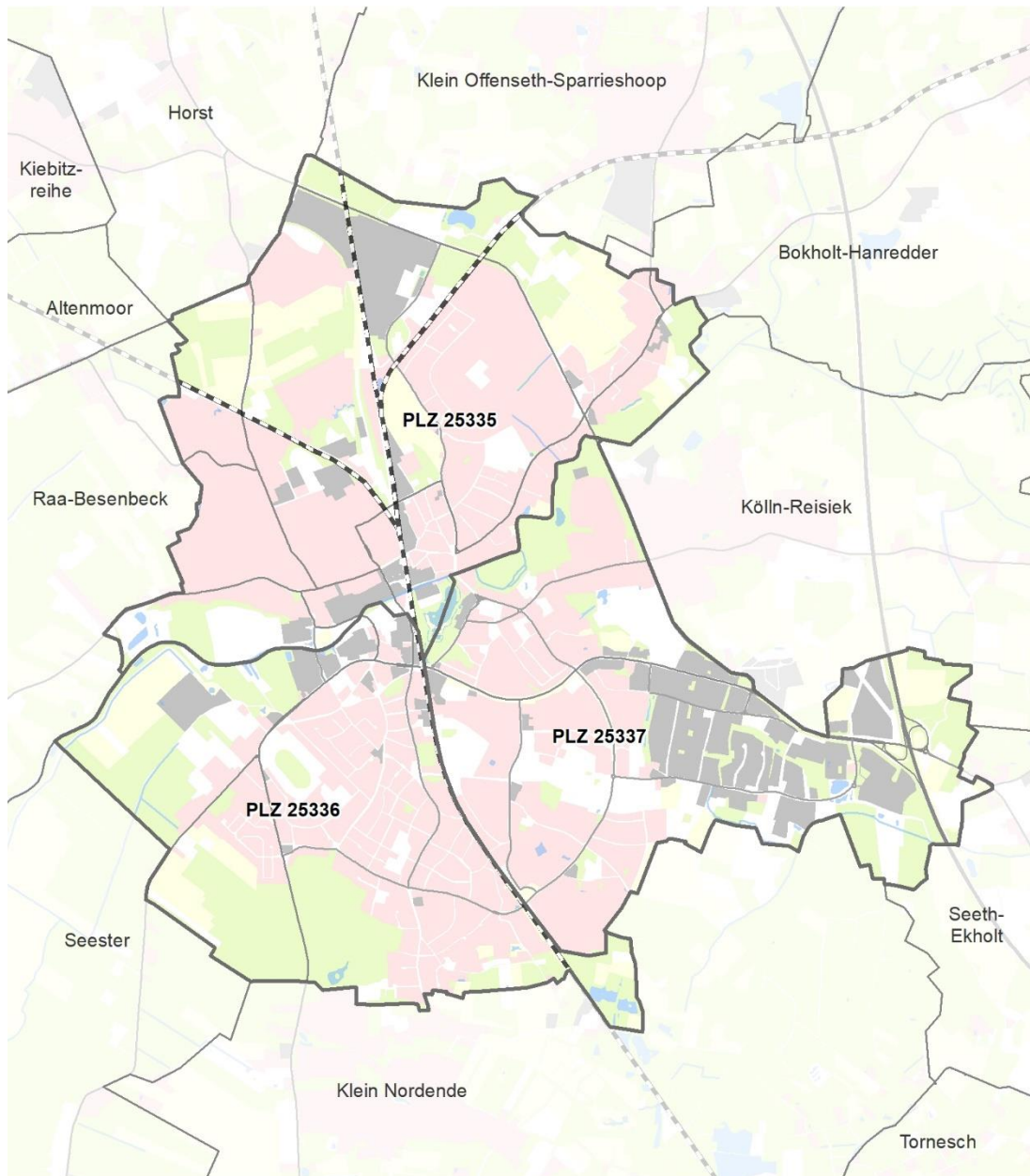
Wichtigste West-Ost-Verbindung ist die Bundesstraße 431, die von Westen kommend aus Richtung Glückstadt verläuft, durch das Elmshorner Stadtgebiet führt und im Osten an die Autobahn 23 anknüpft. Weiterhin führt die B 431 nach Süden in Richtung Moorrege. Die A 23 verbindet Elmshorn mit Hamburg und Itzehoe.

Ein Schienenanschluss in Elmshorn besteht an zwei Bahnhöfen (Bahnhof Elmshorn, Bahnhof). Über den Elmshorner Bahnhof verkehren sechs Linien des (Regional-)Zugverkehrs im 30- bis 60-Minuten-Takt. Die Linie RE 6 verkehrt von Westland (Sylt) über Itzehoe nach Hamburg. Die Linie RB 61 fährt von Itzehoe über Pinneberg ebenfalls nach Hamburg. Die Linien RE 7 und RE 70 fahren zwischen Flensburg/Kiel und Hamburg und halten in Elmshorn sowie in Neumünster. Die Linie RB 71 verkehrt zwischen Itzehoe/Wrist und Hamburg-Altona. Darüber hinaus fährt die Linie A 3 von Elmshorn über Langenmoor nach Ulzburg Süd.

Die Stadt Elmshorn besitzt insgesamt ein negatives Pendlersaldo, d. h. die Anzahl der Einpendler über die Stadtgrenze ist niedriger als die Anzahl der Auspendler. Insgesamt gibt es in der Stadt 13.152 Einpendler, während 13.963 Auspendler gezählt werden können. Somit liegt das Pendlersaldo bei -811.

Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit Hamburg mit mehr als 8.400 Aus- bzw. Einpendlern. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen mit dem Amt Elmshorn-Land (über 2.400 Aus- bzw. Einpendler) sowie mit dem Amt Horst-Herzhorn (ca. 2.064 Aus- bzw. Einpendler).²

² Quelle: Statistische Ämter der Länder, Pendleratlas, 2022



Grundlage Haushaltsbefragung Elmshorn

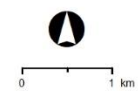


Abb. 1-1 Das Stadtgebiet Elmshorn³

³ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung ist eine zentrale Aufgabe einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität soll Verkehrsdaten erfassen, um die Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung in der Stadt Elmshorn zu verbessern. Ziel der Befragung ist es, sowohl das Nutzungsverhalten der Bevölkerung zu ermitteln als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen zu sammeln und auszuwerten. Im Fokus stehen dabei die Identifikation von Stärken und Schwächen hinsichtlich der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit sowie des öffentlichen Verkehrs. Die Durchführung und Auswertung einer solchen Haushaltsbefragung bieten eine wertvolle Grundlage für die Analyse der Verkehrsbeziehungen innerhalb von Elmshorn, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für die optimale Einschätzung der Umweltverbundpotenziale⁴. Eine Bestandsaufnahme der täglichen Verkehrsteilnahme liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, mit welchen Verkehrsmitteln und aus welchen Gründen außerhäusliche Aktivitäten unternommen werden.

⁴ Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖV) zusammengefasst.

2 Vorbereitung und Durchführung

Im Oktober 2024 wurde die stadtweite Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass sich die Mobilität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf die Repräsentativität, da die Befragten keine Tage wählen können, die nicht mit der normalen werktäglichen Mobilität vergleichbar sind und dementsprechend nicht zwangsläufig repräsentativ sind (z. B. Wahl eines Wochenendtages, Wahl eines Tages mit besonders hoher oder niedriger Mobilität, Wahl eines Tages mit besonders häufiger Fahrradnutzung oder des ÖV).

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt vier Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 5.000 per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den Elmshorner Postleitzahlgebieten die Befragungsunterlagen erhalten.

Vor und während der Befragung wurde die Bevölkerung über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet und Amtsblatt, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgerinnen und Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁵ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards der AGFS zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁶. 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 acht A4-Seiten gefaltet).
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Oberbürgermeister Volker Hatje mit Erklärungen zur Befragung und Aufruf 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 Elmshorn und auf der Homepage von BüroStadtverkehr sowie auf der Projekthomepage. Zusätzlich konnte die Online-Befragung mittels eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz.
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtag und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

⁵ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

⁶ Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat Oktober ausgewählt. 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 Thematik⁷ gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können. Da jedoch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (z. B. Fahrradnutzung, Wege zu Fuß) mitunter von der Witterung abhängen und vor allem in den Wintermonaten (Dezember bis März) tendenziell häufiger Wetterverhältnisse auftreten, die die Verkehrsmittelwahl 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 gemäß den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS NRW 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 Stichtage festgelegt:

- Dienstag, der 08.10.2024
- Donnerstag, der 10.10.2024.

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurden zusätzlich zwei weitere Stichtage angeboten, an denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 15.10.2024
- Donnerstag, der 17.10.2024.

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Stichtage lagen außerhalb der Schulferien. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
08.10.2024	Dienstag	12 - 19 °C	Morgens Schauer, im weiteren Tagesverlauf trocken und bedeckt, abends bedeckt, 2,7 l/m ² Niederschlag (über den gesamten Tag)
10.10.2024	Donnerstag	9 - 13 °C	Morgens Regen, ab mittags bewölkt und trocken, windig mit stürmischen Böen, 10,23 l/m ² Niederschlag (über den gesamten Tag)
15.10.2024	Dienstag	2 - 11 °C	Morgens einzelne Wolken, im weiteren Tagesverlauf sonnig mit blauem Himmel, kein Regen
17.10.2024	Donnerstag	9 - 18 °C	Morgens leicht bewölkt, im weiteren Tagesverlauf bedeckt, abends wolkig, kein Regen

Tab. 2-1 Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung

An keinem der Stichtage lag eine Extremwetterlage vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätte. Bezüglich der Stichtage ist an dieser Stelle jedoch anzumerken, dass von Donnerstag, 10.10.2024 bis einschließlich Mittwoch, den 16.10.2024 die Gewerkschaft ver.di zu einem

⁷ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Warnstreik aufgerufen hatte. Im Kreis Pinneberg hatte dies zur Folge, dass die Busse der Kreisverkehrsgesellschaft (KViP) bestreikt wurden, dies betraf auch die Schulbuslinien. Für Elmshorn bedeutete dies konkret, dass keine Stadtbusse fahren. Andere Verkehrsunternehmen bzw. -betriebe wie die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) waren von dem Streik nicht betroffen.

2.1.3 Stichprobe

Auf gesamtstädtischer Ebene sollten Antworten von mindestens 1.000 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,89 % bezogen auf die Bevölkerung der Stadt Elmshorn. Eine Auswertung auf Ebene der der Gesamtstadt ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Darüber hinaus wurde im Rahmen der Befragung die Unterscheidung der drei Postleitzahlgebiete vorgenommen. Aufgrund des guten Rücklaufs konnten auch auf Ebene der Postleitzahlgebiete statistisch sichere Ergebnisse erzielt werden (in allen drei Postleitzahlgebieten liegt der Stichprobenfehler unter 5 %).

Grunddaten			Stichprobenumfang			
	Einwohnerinnen & Einwohner (EW)	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für stadtteilweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtteilweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadt-/Stadtteilebene		10,0%	
			EW	HA	EW	HA
Stadt Elmshorn	52.939	26.470	1.000	500	10.000	5.000

Tab. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung in Elmshorn⁸

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁹ Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Stadtverwaltung in Elmshorn.

2.2 Information der Einwohnerinnen und Einwohner

Die Befragung wurde durch eine Pressemitteilung, durch eine Veröffentlichung im Amtsblatt und durch Beiträge auf den Social-Media-Kanälen (Facebook, Instagram) begleitet. Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger in Elmshorn auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Elmshorn möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Darüber hinaus konnten Fragen oder Anmerkungen zur Haushaltsbefragung per E-Mail mitgeteilt werden. Ebenso hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Stadtverwaltung Elmshorn zu melden.

⁸ Quelle: Eigene Berechnung

⁹ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39

3 Befragungsmethodik

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

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Elmshorn 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.¹⁰

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf den letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr sowie im Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurden Fragen zu Sharing-Angeboten, zur Evaluation des Deutschlandtickets (in 2024 auch „49€-Ticket“ genannt) sowie zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen gestellt. Das Sicherheitsgefühl bei der Teilnahme im Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln und zukünftiges Mobilitätsverhalten waren ebenso Thema wie die Wichtigkeit des eigenen Verkehrsmittelbesitzes.

Auf der ersten Seite des Fragebogens wurden allgemeine Tipps gegeben, um den Befragten zu verdeutlichen, wie sie den Bogen korrekt ausfüllen können. Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier Teilen (s. Anhang):

Fragebogenteil	Befragungsinhalte
Haushaltsfragebogen	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung) • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖV
Personenfragebogen	<ul style="list-style-type: none"> • Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit der Personen • Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz, Fahrradabstellplatz, E-Fahrzeug Auflademöglichkeiten) • Angabe zur Nutzung von Sharing-Angeboten (Auto, Bike, E-Scooter)
Wegeprotokoll	<ul style="list-style-type: none"> • Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel • Wegezweck
Zusatzfragebogen	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung verschiedener Verkehrsangebote (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr) • Angabe zum Verbesserungsbedarf bestehender Verkehrsangeboten (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr) • Angaben zu Sharing-Angeboten, 49€-Ticket, Elektrofahrzeugen • Sicherheitsgefühl im Verkehr, zukünftiges Mobilitätsverhalten • Wichtigkeit des eigenen Verkehrsmittelbesitzes

Tab. 3-1 Befragungsinhalte

¹⁰ 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 erfüllt.

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 798 verwertbaren Haushaltsfragebögen mit insgesamt 1.578 Personen zu verzeichnen. Die Anzahl teilnehmender Haushalte bzw. Personen übersteigt damit die kalkulierte Menge (mind. 1.000 Personen). Die Rücklaufmenge ist damit sowohl für eine stadtweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Postleitzahlgebiete mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen. Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 16 %. In Tabelle 3-2 ist die Verteilung des Rücklaufs auf Ebene der Postleitzahlgebiete sowie die Rücklaufquote auf Ebene der Gesamtstadt dargestellt.

Postleitzahlgebiet	Rücklauf: Haushalte	Rücklauf: Personen	Rücklaufquote
PLZ 25335	347	652	
PLZ 25336	236	476	
PLZ 25337	215	450	
Elmshorn	798	1.578	16%

Tab. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Postleitzahlgebiete

Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 548 Haushalte nahmen auf diese Art teil (Anteil: 69 %), etwa 243 Haushalte nahmen online an der Befragung teil (Anteil: 30 %) und 7 auf telefonischem Weg (Anteil: 1 %).

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. Fragebögen mit unvollständigen oder nicht nutzbaren Angaben wurden im Vorfeld aussortiert. Im Rahmen der Plausibilitätskontrolle der auswertbaren Fragebögen 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 erfolgte auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebene. Dieses Vorgehen war 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 Teilnehmerinnen und Teilnehmer trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans ist die eigene Einteilung von Verkehrszellen, insgesamt wurden bei der vorliegenden Erhebung 464 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Stadtgebiet von Elmshorn 255 Zellen. Das Stadtgebiet hat eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung der umgebenden Städte gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan von Elmshorn entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die an den Projektraum angrenzenden Kommunen (z. B. Tornesch, Kölln-Reisiek, Hamburg) wurden im Stadtgebiet noch detailliert unterteilt, die weiter entfernten Städte wurden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestanden Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle. Die Einteilung der Wege bzw. Adressen in Verkehrszellen führt zu einer weiteren Anonymisierung der Angaben der Personen, da keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Wege (und deren Adressen) mehr möglich sind

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

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit auf Ebene der Postleitzahlgebiete und der Gesamtstadt sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.¹¹

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Elmshorn beträgt gemäß der Stichprobe 1,98 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der Postleitzahlgebiete von 1,88 Personen im PLZ-Gebiet 25335 bis hin zu 2,09 Personen je Haushalt im PLZ-Gebiet 25337 (s. Tab. 4-1).

Postleitzahlgebiet	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
PLZ 25335	347	652	1,88
PLZ 25336	236	476	2,02
PLZ 25337	215	450	2,09
Elmshorn	798	1.578	1,98

Tab. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der durchgeführten Haushaltsbefragung beteiligten sich überwiegend 2-Personen-Haushalte, die einen Anteil von 42 % an der Gesamtstichprobe ausmachen. Die Verteilung der Haushaltsgrößen in der Stichprobe zeigt, dass 1-Personen-Haushalte zu 33 % vertreten sind, 3-Personen-Haushalte zu 13 %, 4-Personen-Haushalte zu 10 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 2 %.

Es lassen sich Unterschiede zwischen den verschiedenen Postleitzahlgebieten feststellen. Beispielsweise weist das Postleitzahlgebiet 25336 den höchsten Anteil an 2-Personen-Haushalten mit 46 % auf, während das Postleitzahlgebiet 25335 mit 39 % den niedrigsten Anteil verzeichnet. Im Postleitzahlgebiet 25337 sind hingegen besonders Haushalte ab vier Personen stärker vertreten. Im Gebiet 25335 zeigt sich der höchste Anteil an 1-Personen-Haushalten mit einem Anteil von 39 %. Im Vergleich dazu beträgt der Anteil an 1-Personen-Haushalten in den beiden anderen Postleitzahlgebieten 28 % bzw. 29 %. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 4-1).

¹¹ 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 stadtweiten Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

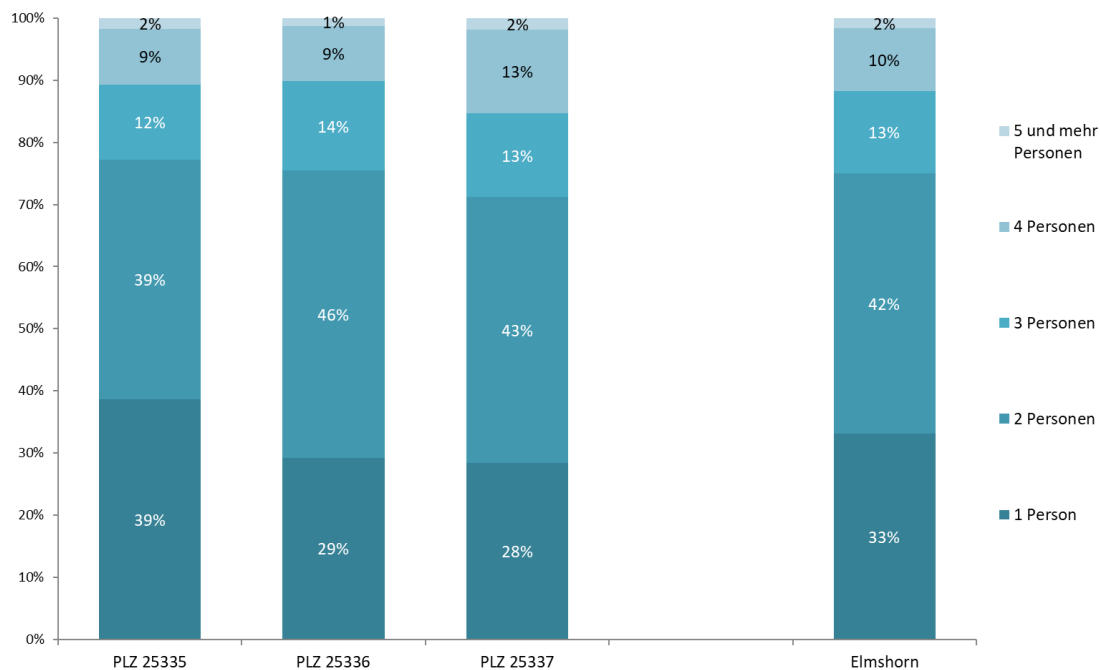


Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Die Teilnahme an der Befragung erfolgte stadtweit mit einer tendenziell höheren Beteiligung von Frauen im Vergleich zu Männern. Der Gesamtanteil der Frauen in der Stichprobe beträgt 51,1 %, während der Männeranteil bei 48,5 % und der Anteil diverser Personen bei annähernd 0,4 % liegt. Das Postleitzahlgebiet 25335 weist den höchsten Frauenanteil in der Stichprobe mit 51,5 % auf, während im Postleitzahlgebiet 25337 der höchste Männeranteil mit 48,8 % verzeichnet werden kann. Diverse Personen sind mit 0,9 % am häufigsten im PLZ-Gebiet 25337 vertreten. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen (s. Tab. 4-2).

Postleitzahlgebiet	weiblich	männlich	divers
PLZ 25335	51,5%	48,2%	0,3%
PLZ 25336	51,2%	48,6%	0,2%
PLZ 25337	50,3%	48,8%	0,9%
Elmshorn	51,1%	48,5%	0,4%¹²

Tab. 4-2 Geschlecht nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

¹² Aufgrund der geringen Anzahl an teilnehmenden diversen Personen sind keine aussagekräftigen Ergebnisse für diese Gruppe möglich. Diverse Personen werden daher in der weiteren Auswertung bei geschlechterspezifischen Aussagen nicht explizit aufgeführt.

4.3 Altersstruktur

Unter den befragten Personen haben 1.317 ihr Alter angegeben. Auffällig ist, dass die Altersgruppen ab 40 Jahren in der Stichprobe deutlich stärker repräsentiert sind als die jüngeren Altersgruppen. Knapp 62 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer fallen in diese Altersklassen. Insbesondere die Altersgruppe unter 24 Jahren, bestehend aus Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen, ist in der Stichprobe nur geringfügig vertreten (circa 19 %). Es ist zu beachten, dass die Anzahl der Kinder unter sechs Jahren zwar auf Haushaltsebene erfasst wurde, jedoch im Personenfragebogen nicht gesondert berücksichtigt wurde (s. Tab. 4-3).

Postleitzahl- gebiet	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
PLZ 25335	5,8%	3,3%	9,5%	23,0%	28,9%	8,3%	12,6%	8,5%
PLZ 25336	5,2%	3,2%	9,2%	18,4%	31,5%	7,7%	13,4%	11,4%
PLZ 25337	9,1%	2,1%	9,6%	15,2%	33,3%	10,1%	14,9%	5,6%
Elmshorn	6,5%	3,0%	9,4%	19,4%	31,0%	8,7%	13,5%	8,6%

Tab. 4-3 Altersstruktur nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

In rund 10 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind. In den meisten dieser Haushalte lebt jeweils ein Kind unter sechs Jahren, während Haushalte mit drei oder mehr Kindern (unter sechs Jahren) weniger häufig vorkommen. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren größtenteils von fremdbestimmt ist, wurden die zurückgelegten Wege dieser Kinder nicht im Wegeprotokoll erfasst und sind daher in der vorliegenden Auswertung nicht berücksichtigt worden (s. Tab. 4-4).

Postleitzahlgebiet	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
PLZ 25335	85,3%	5,1%	9,6%	0,0%
PLZ 25336	92,6%	4,7%	2,0%	0,7%
PLZ 25337	91,6%	5,2%	3,2%	0,0%
Elmshorn	90,0%	5,0%	4,8%	0,2%

Tab. 4-4 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Postleitzahlgebiet¹³
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

¹³ Abweichungen von 100 % sind rundungsbedingt

4.4 Berufstätigkeit

Unter den teilnehmenden Personen beträgt der stadtweite Durchschnitt der Berufstätigen 51,6 %, während 32,8 % der Befragten nicht berufstätig sind und sich 15,6 % in Ausbildung befinden. Es lassen sich jedoch zwischen den verschiedenen Postleitzahlgebieten teilweise größere Unterschiede feststellen. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen sind im Postleitzahlgebiet 25336 zu beobachten. Hingegen weist das PLZ-Gebiet 25337 die höchsten Anteile an Personen in Ausbildung auf. In Bezug auf die Gruppe der Berufstätigen sind die höchsten Anteile in den PLZ-Gebieten 25335 und 25337 zu verzeichnen (s. Tab. 4-5).

Postleitzahlgebiet	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
PLZ 25335	53,0%	31,9%	15,1%
PLZ 25336	47,3%	38,0%	14,6%
PLZ 25337	54,1%	28,6%	17,3%
Elmshorn	51,6%	32,8%	15,6%

Tab. 4-5 Berufstätigkeit nach Postleitzahlgebiet
(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 Grundgesamtheit umfasst die in den Postleitzahlgebieten von Elmshorn lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung¹⁴. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Postleitzahlgebiete sowie auf Ebene der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen von büro stadVerkehr durchgeführten Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die stadtweite Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der 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-Personen-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich (s. Abb. 4-2).

¹⁴ Die Datengrundlage bilden die zum Zeitpunkt der Erhebung von der Kommune bereitgestellten aktuellen Bevölkerungsdaten.



Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Zusätzlich wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass insbesondere Personen im Alter zwischen 40 bis 59 Jahren sowie 65 bis 74 Jahren in der Befragung überrepräsentiert sind. In beiden Altersklassen liegt der Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Prozentpunkte über dem Anteil in der Gesamtbevölkerung. Im Gegensatz dazu haben sich vergleichsweise weniger Personen im Alter zwischen 25 und 39 Jahren an der Befragung beteiligt, wenn sie mit dem Anteil in der Gesamtbevölkerung verglichen werden. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar (s. Abb. 4-3).

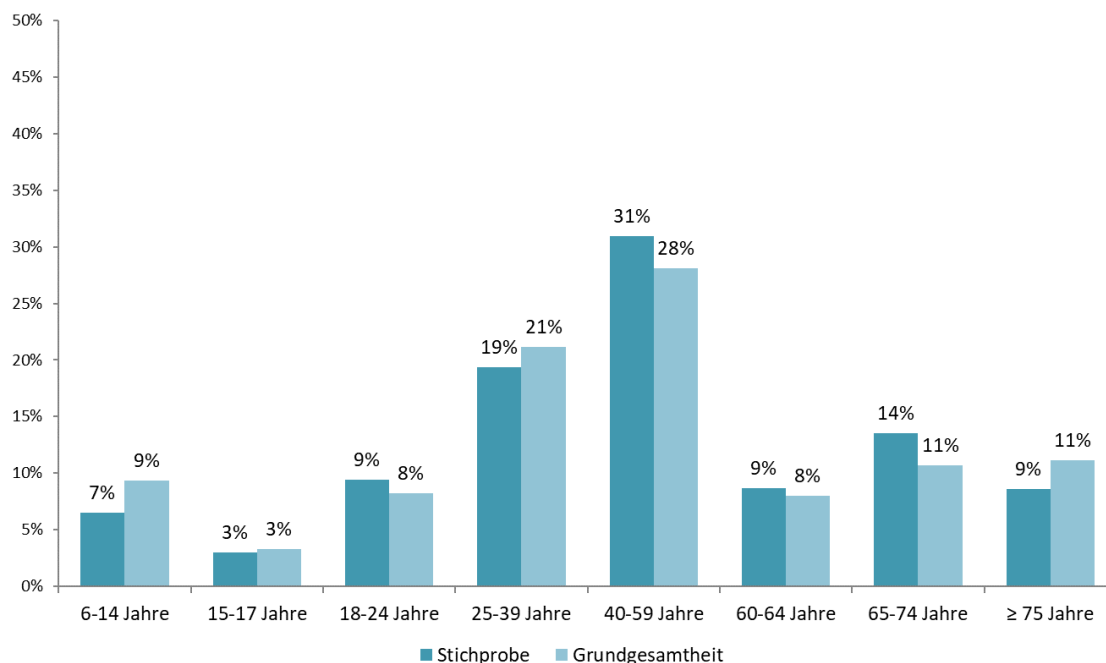


Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Der Anteil an männlichen bzw. von weiblichen Personen weicht nur um jeweils

einen Prozentpunkt gegenüber der Grundgesamtheit ab. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden (s. Abb. 4-4).

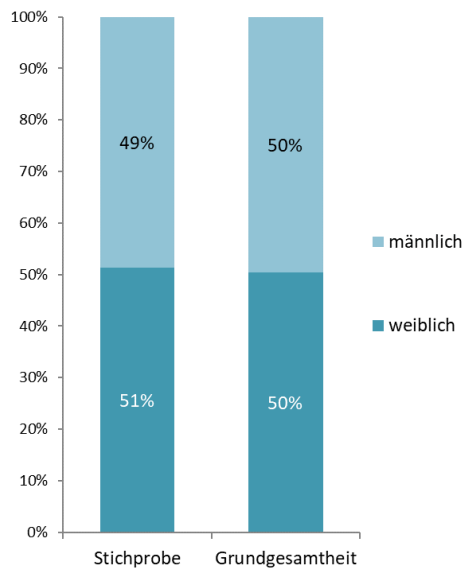


Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Personenebene)

Die räumliche Verteilung der Stichprobe weicht von der tatsächlichen Verteilung der Grundgesamtheit ab. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors hinsichtlich der räumlichen Verteilung stellt sicher, dass alle Postleitzahlgebiete in Elmshorn angemessen in der Stichprobe vertreten sind. So können Verzerrungen vermieden werden, die durch eine ungleiche Verteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Postleitzahlgebiete entstehen. Dies ist von hoher Relevanz, da die Bevölkerung aufgrund der Stadtstruktur oder einem unterschiedlichen Verkehrsangebot innerhalb der Stadt ein differenziertes Mobilitätsverhalten aufweisen kann. Insbesondere in den Postleitzahlgebieten 25336 und 25337 lassen sich Abweichungen von der Grundgesamtheit feststellen. Während die Stichprobe im PLZ-Gebiet 25336 unterrepräsentiert ist, ist sie beispielsweise im PLZ-Gebiet 25337 überrepräsentiert. Für die Postleitzahlgebiete wurde ein Gewichtungsfaktor „räumliche Verteilung“ gebildet (s. Abb. 4-5).¹⁵



Abb. 4-5 Vergleich der räumlichen Verteilung Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Haushaltsebene)

¹⁵ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit (teilweise) auf Ebene der Gesamtstadt dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der vier Faktoren Haushaltsgröße, Alter, Geschlecht und räumliche Verteilung jeweils auf Ebene der Postleitzahlgebiete.

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, Haushaltsgröße und räumliche Verteilung bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen vier Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser vier Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Postleitzahlgebiete von Elmshorn. Alle nachfolgenden Abbildungen, Tabellen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen der Verkehrsteilnahme.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge werden die Verkehrsmittelverfügbarkeiten bezogen auf Gesamtstadtebene bzw. aus Ebene der Postleitzahlgebiete ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

In der gesamten Stadt Elmshorn geben 89 % der befragten Haushalte an, mindestens einen Pkw zu besitzen, während die übrigen 11 % über keinen Pkw im Haushalt verfügen. Ein großer Teil der Haushalte (29 %) gibt an, zwei oder mehr Pkw zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt dabei 1,23 Pkw. In Bezug auf Elektro-Pkw (E-Pkw) geben 11 % der Haushalte an, ein solches Fahrzeug zu besitzen, wobei die mittlere Besitzquote bei 0,12 E-Pkw je Haushalt liegt. Im Bereich der Motorräder und Krafträder beträgt die mittlere Besitzquote je Haushalt 0,25, wobei 19 % der Haushalte angeben, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen. In etwa 5 % der Haushalte sind zwei oder mehr motorisierte Zweiräder vorhanden (vgl. Abb. 5-1).

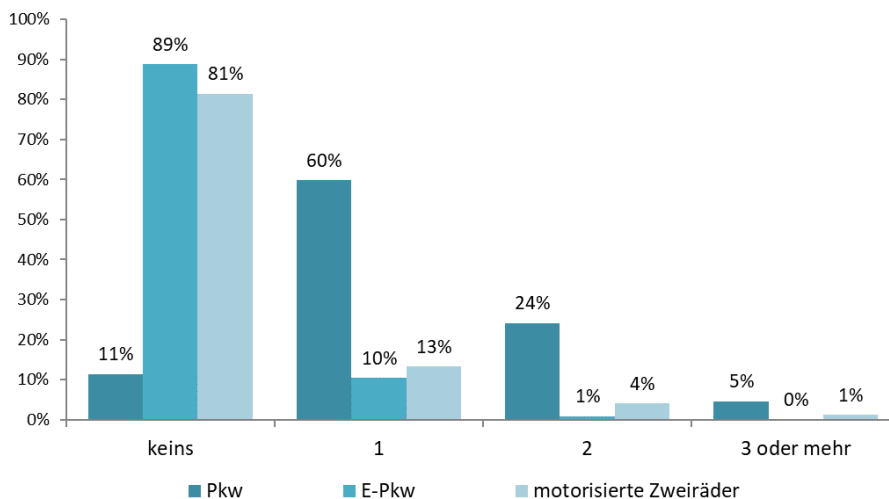


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Stadtteile. Hierbei sind ÖV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die im Postleitzahlgebiet 25336 wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,17 Pkw je Haushalt auf. Darauf folgen die Haushalte im PLZ-Gebiet 25337 mit 1,24 Pkw je Haushalt. Im PLZ-Gebiet 25335 hingegen liegt die Besitzquote mit 1,27 Pkw je Haushalt stadtweit am höchsten (s. Tab. 5-1).

Der Motorisierungsgrad der Elmshorner Bevölkerung liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 622 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich der Postleitzahlgebiete weist das Gebiet 25335 mit 676 Pkw je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, im PLZ-Gebiet 25336 ist der Motorisierungsgrad mit 580 Pkw je 1000 Einwohner hingegen am geringsten.¹⁶

Postleitzahlgebiet	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
PLZ 25335	13%	56%	25%	6%	1,27	676
PLZ 25336	12%	63%	21%	4%	1,17	580
PLZ 25337	9%	63%	25%	4%	1,24	592
Elmshorn	11%	60%	24%	5%	1,23	622

Tab. 5-1 Anzahl Pkw je Haushalt und Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,12 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw geringer aus. Insbesondere im PLZ-Gebiet 25336 ist die Anzahl an E-Pkw mit 45 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die vergleichsweise höchste Besitzquote an E-Pkw weist das PLZ-Gebiet 25335 mit 75 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf (s. Tab. 5-2).

Postleitzahl- gebiet	kein E- Fahrzeug	1 E-Fahr- zeug	2 E-Fahr- zeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
PLZ 25335	87%	11%	1%	0%	0,14	75
PLZ 25336	92%	8%	1%	0%	0,09	45
PLZ 25337	88%	11%	1%	0%	0,12	57
Elmshorn	89%	10%	1%	0%	0,12	61

Tab. 5-2 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Besitzquote von motorisierten Zweirädern ist im Vergleich zur Ausstattung mit Pkw in den Elmshorner Postleitzahlgebieten geringer. Stadtweit beträgt die durchschnittliche Besitzquote 0,25 motorisierte Zweiräder je Haushalt. Das PLZ-Gebiet 25335 weist mit 154 motorisierten Zweirädern je 1.000 Einwohner die höchste Besitzquote auf. Im PLZ-Gebiet 25337 sind hingegen am wenigsten motorisierte Zweiräder vorhanden (s. Tab. 5-3).

Postleitzahl- gebiet	kein mot. Zweirad	1 mot. Zweirad	2 mot. Zweiräder	3 oder mehr mot. Zwei- räder	Mot. Zwei- rad je Haus- halt	Mot. Zwei- rad je 1.000 EW
PLZ 25335	79%	15%	6%	0%	0,29	154
PLZ 25336	81%	14%	3%	2%	0,26	129
PLZ 25337	85%	11%	2%	1%	0,20	96
Elmshorn	81%	13%	4%	1%	0,25	126

Tab. 5-3 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

¹⁶ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den kommunalen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Motorisierte Zweiräder mit Elektroantrieb sind in Elmshorn ebenfalls weniger stark verbreitet. Die Besitzquote liegt insgesamt bei 0,06 motorisierte E-Zweiräder pro Haushalt und es gibt 30 motorisierte Zweiräder mit Elektroantrieb pro 1.000 Einwohner. Vergleichsweise am meisten Fahrzeuge dieser Art gibt es im Postleitzahlgebiet 25335 mit 53 motorisierten E-Zweirädern pro 1.000 Einwohner (s. Tab. 5-4).

Postleitzahl- gebiet	kein E- mot. Zwei- rad	1 E-mot. Zweirad	2 E-mot. Zweirad	3 oder mehr E-mot. Zwei- rad	E-mot. Zwei- rad je Haus- halt	E-mot. Zwei- rad je 1.000 EW
PLZ 25335	93%	5%	2%	0%	0,10	53
PLZ 25336	97%	3%	0%	0%	0,03	15
PLZ 25337	97%	1%	2%	0%	0,05	24
Elmshorn	96%	3%	2%	0%	0,06	30

Tab. 5-4 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas mit Elektroantrieb je Haushalt und Postleitzahlgebiet (Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

In etwa 92 % der befragten Haushalte steht ein Fahrrad zur Verfügung, was bedeutet, dass ungefähr 8 % der Haushalte kein Fahrrad besitzen. Insgesamt verfügen 64 % der Haushalte über zwei oder mehr Fahrräder. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁷ ist mittlerweile häufig verbreitet. In 38 % der Haushalte stehen ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. E-Scooter sind weniger stark vertreten. Hier besitzen rund 13 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel (s. Abb. 5-2).

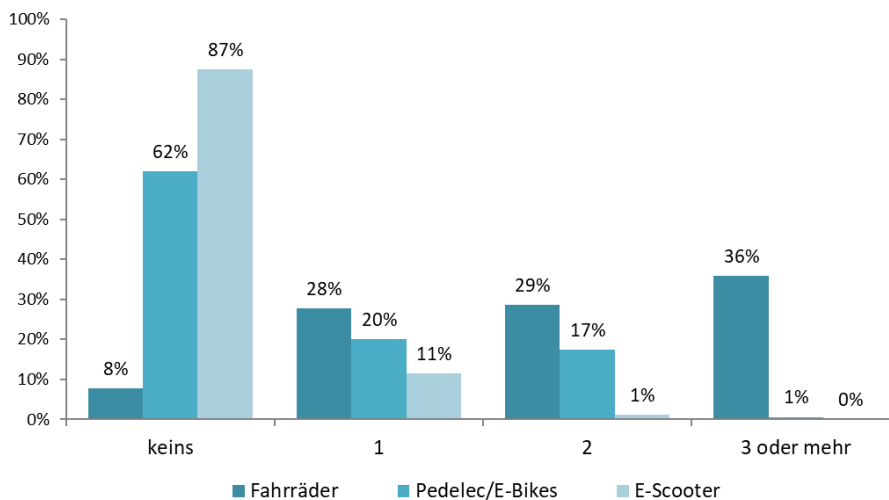


Abb. 5-2 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Elmshorn über 2,23 Fahrräder, was einer Quote von 1.128 Fahrräder pro 1.000 Einwohner entspricht. Es gibt jedoch Unterschiede in der Fahrradbesitzquote zwischen den einzelnen Postleitzahlgebieten. Im Postleitzahlgebiet 25335 liegt die Besitzquote mit 2,15 Fahrrädern pro Haushalt unter dem stadtweiten Durchschnitt. Im PLZ-Gebiet 25336 weist sie hingegen mit einer Besitzquote von 2,34 Fahrrädern je Haushalt eine überdurchschnittliche Fahrradbesitzquote auf (s. Tab. 5-5).

¹⁷ 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.

Postleitzahl- gebiet	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
PLZ 25335	10%	28%	28%	35%	2,15	1.144
PLZ 25336	7%	27%	29%	38%	2,34	1.160
PLZ 25337	6%	29%	29%	37%	2,26	1.080
Elmshorn	8%	28%	29%	36%	2,23	1.128

Tab. 5-5 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei gesonderter Betrachtung der Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist im Durchschnitt jeder Haushalt in Elmshorn über 0,57 Pedelecs bzw. E-Bikes auf. Dies entspricht einer Quote von 288 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote ist im PLZ-Gebiet 25337 mit 0,53 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt zu verzeichnen. Im Gegensatz dazu weist das PLZ-Gebiet 25335 mit 0,60 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt die höchsten Quote auf (s. Tab. 5-6).

Postleitzahl- gebiet	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pedelecs	3 oder mehr E- Bikes/ Pedelecs	E-Bike/ Pedelec je Haushalt	E-Bike/ Pedelec je 1.000 EW
PLZ 25335	58%	25%	17%	0%	0,60	319
PLZ 25336	63%	17%	20%	0%	0,57	283
PLZ 25337	66%	17%	16%	2%	0,53	253
Elmshorn	62%	20%	17%	1%	0,57	288

Tab. 5-6 Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich der E-Scooter weist Elmshorn im Durchschnitt eine Quote von etwa 0,14 E-Scootern pro Haushalt auf, was ungefähr 71 E-Scootern je 1.000 Einwohnern entspricht. Die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Postleitzahlgebieten fällt dementsprechend gering aus. Die höchste Besitzquote ist im PLZ-Gebiet 25335 mit 0,18 E-Scootern je Haushalt zu verzeichnen. Es ist anzunehmen, dass die geringe Besitzquote an E-Scootern durch die weite Verbreitung an E-Scooter-Sharing-Diensten beeinflusst wird. Daher kann die tatsächliche Nutzung von E-Scootern auf zurückgelegten Wegen und die Besitzquote voneinander abweichen (s. Tab. 5-7).

Postleitzahl- gebiet	kein E- Scooter	1 E- Scooter	2 E- Scooter	3 oder mehr E- Scooter	E-Scooter je Haus- halt	E-Scooter je 1.000 EW
PLZ 25335	83%	15%	1%	0%	0,18	96
PLZ 25336	92%	7%	1%	0%	0,09	45
PLZ 25337	89%	10%	1%	0%	0,12	57
Elmshorn	87%	11%	1%	0%	0,14	71

Tab. 5-7 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätserhebung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖV und dem Führerschein. Beides hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen. Die Besitzquoten geben einen ersten Hinweis darauf, welcher Anteil der Befragten möglicherweise auf das Auto oder den ÖV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

5.2.1 ÖV-Zeitkartenbesitz

Etwa 28 % der Befragten in Elmshorn geben an, im Besitz einer Zeitkarte für Busse und Bahnen zu sein (z. B. Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte sowie Deutschlandticket). Zeitkarteninhaber zeichnen sich oft als dauerhafte Nutzer des öffentlichen Verkehrssystems aus und nehmen Busse und Bahnen entweder täglich oder nahezu täglich in Anspruch. In der Regel nutzen sie den öffentlichen Verkehr auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Die Bedürfnisse und Anforderungen dieser Gruppe unterscheiden sich dabei oft von denjenigen der Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

In den Postleitzahlgebieten mit einem umfangreichen öffentlichen Verkehrsangebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) ist der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer tendenziell höher im Vergleich zu Gebieten mit einem ÖV-Grundangebot. Neben der Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsangeboten beeinflussen auch andere Faktoren den Besitz von Zeitkarten, wie beispielsweise das Angebot an Schulen. So sind Schülerinnen, Schüler, Auszubildende und Studenten ebenfalls häufig im Besitz einer ÖV-Zeitkarte. Die Spannweite der ÖV-Zeitkarten-Besitzquoten in der gesamten Stadt reicht von 24 % im PLZ-Gebiet 25337 bis zu 32 % im PLZ-Gebiet 25336 (s. Abb. 5-3).

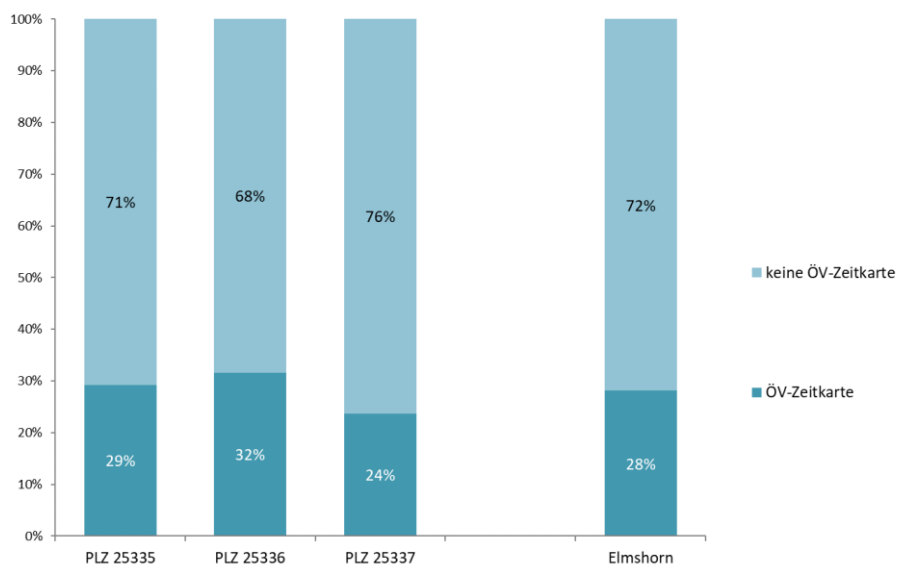


Abb. 5-3 Zeitkartenbesitz nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse des ÖV-Zeitkartenbesitzes in Elmshorn verdeutlicht, dass insgesamt 28 % der befragten Personen im Besitz einer entsprechenden Zeitkarte sind. Bei genauerer Betrachtung der Besitzerinnen und Besitzer nach Berufstätigkeit zeigt sich, dass der höchste Anteil mit 79 % in der Gruppe der Studentinnen und Studenten zu verzeichnen ist. Ebenfalls einen hohen Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzern weisen die Gruppen der Auszubildenden (57 %) sowie Berufstätigen in Vollzeit (35 %) auf. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind in geringerem Maße im Besitz von ÖV-Zeitkarten. Niedrige Besitzquoten zeigen sich bei den Schülerinnen und Schülern (13 %) sowie Rentnerinnen und Rentnern bzw. Pensionärinnen und Pensionären (16 %) (s. Abb. 5-4).

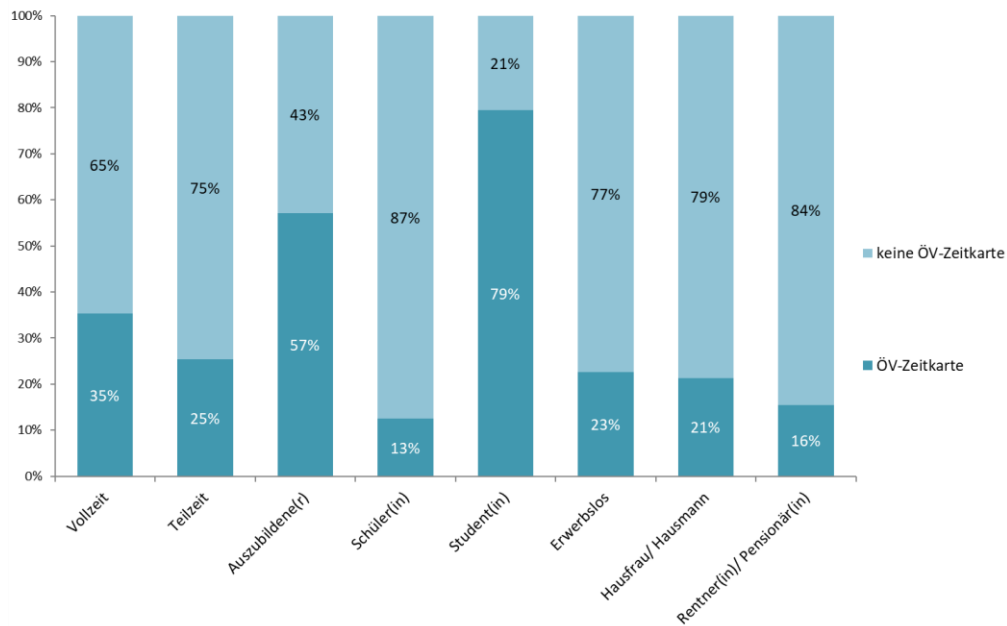


Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit steigendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklasse der jungen Erwachsenen im Alter von 15-24 Jahren zwischen 30 % und 51 % der Personen eine Zeitkarte besitzen (hauptsächlich Studierende und Auszubildende), sinkt diese Quote in den Altersklassen über 25 Jahre auf 41 %. Ab einem Alter von 40 Jahren nimmt der Anteil der Zeitkartenbesitzer weiter ab und erreicht in der Altersklasse über 75 Jahren mit 13 % seinen Tiefstwert (s. Abb. 5-5).

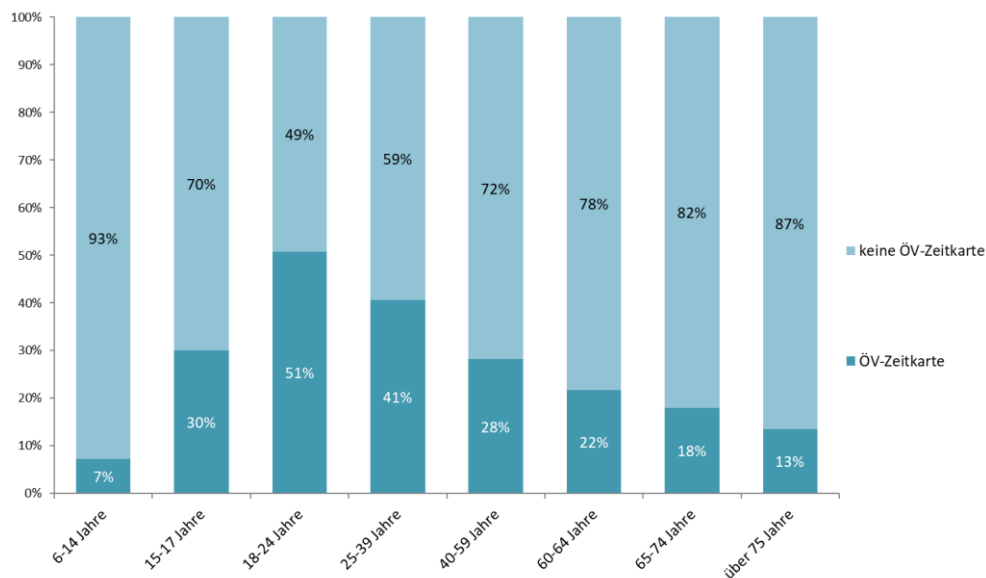


Abb. 5-5 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Im Rahmen der vorliegenden Befragung wurde eine zusätzliche Abfrage zum Besitz des Deutschland-Tickets durchgeführt. Die Untersuchung ergab, dass der Gesamtanteil derjenigen, die im Besitz eines Deutschland-Tickets sind, 26 % beträgt. Bei Auswertung auf Ebene der Postleitzahlgebiete zeigt sich, dass der höchste Anteil an Besitzerinnen und Besitzern des Deutschlandtickets mit einem Anteil von 29 % im PLZ-Gebiet 25336 zu verzeichnen ist. An zweiter Stelle steht das PLZ-Gebiet 25335 mit einem Anteil von

28 %. Im Gegensatz dazu weist das PLZ-Gebiet 25337 den geringsten Anteil an Deutschlandticket-Besitzern auf (Anteil: 21 %) (s. Abb. 5-6).

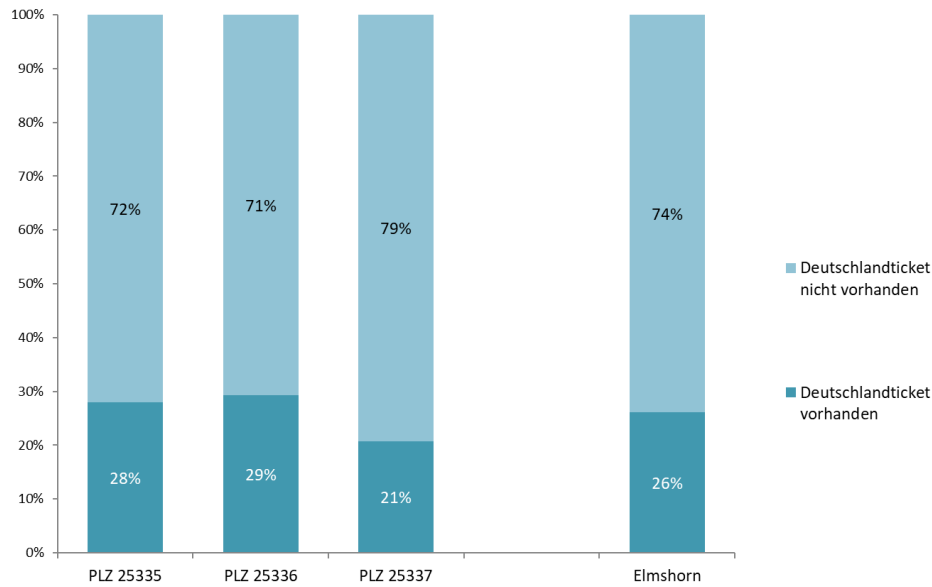


Abb. 5-6 Besitz Deutschlandticket nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

Bezüglich der Berufstätigkeit ergeben sich Unterschiede zwischen den einzelnen Berufsgruppen. Die Daten zeigen, dass Studierende mit 71 % am häufigsten im Besitz eines Deutschlandtickets sind. Ihnen folgen Auszubildende mit einem Anteil von 51 % und Vollzeitbeschäftigte mit 34 %. Die niedrigsten Anteile an Deutschlandticket-Besitzern sind bei Rentnern/Pensionären und Schülerinnen und Schülern mit 13 % bzw. 11 % zu verzeichnen. Ebenfalls niedrig ist der Anteil bei Hausfrauen/Hausmännern mit 18 % (s. Abb. 5-7).

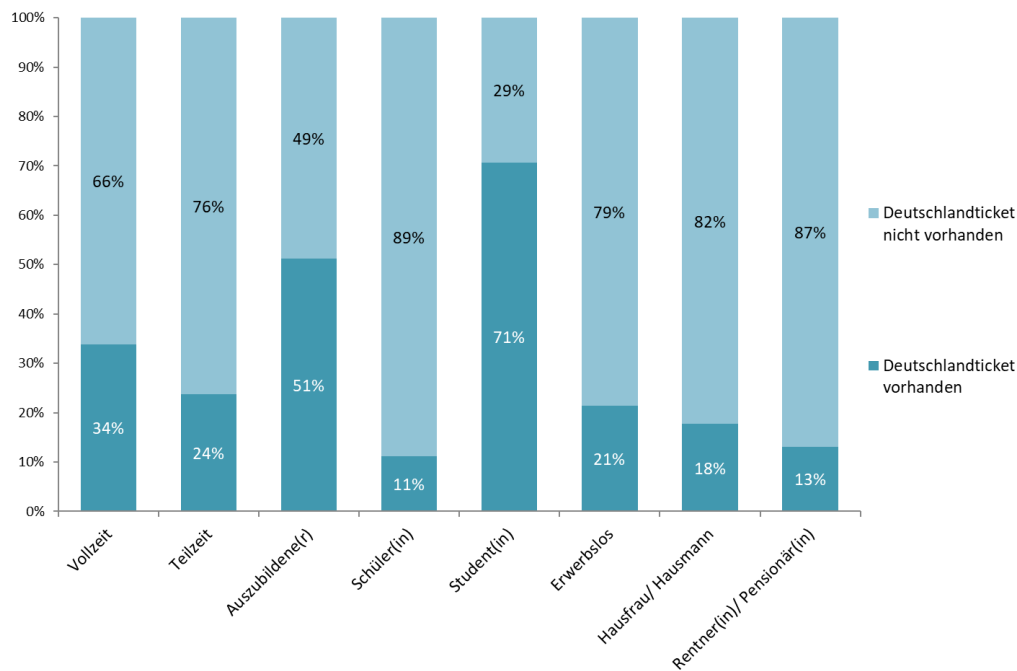


Abb. 5-7 Besitz Deutschlandticket nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Analog zu der Besitzquote des Deutschlandtickets nach Berufstätigkeit ergeben sich Unterschiede bei der Unterteilung nach Altersklassen. Insbesondere jüngere Personen zwischen 15 und 39 Jahren sind im Besitz eines Deutschlandtickets. Mit zunehmendem Alter nimmt die Besitzquote ab. Die geringste Quote findet sich, neben der Altersklasse der 6 bis 14-Jährigen (5 %), in der Altersklasse der über 75-Jährigen mit 13 % (s. Abb. 5-8).

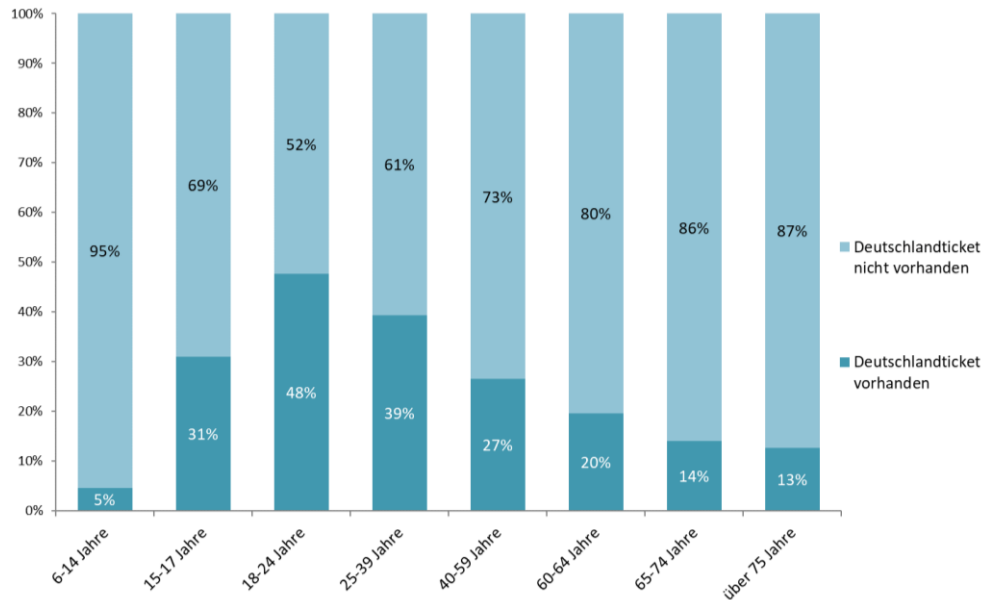


Abb. 5-8 Besitz Deutschlandticket nach Alter
(Auswertung auf Personenebene)

Die Erreichbarkeit von Haltestellen ist ein entscheidender Faktor für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Laut den Angaben der Teilnehmenden in Elmshorn beträgt die durchschnittliche fußläufige Entfernung zur nächsten Bushaltestelle etwa 5 Minuten bzw. 279 Meter. Der nächste Bahnhof ist im Schnitt etwa 23 Minuten bzw. 1,9 km entfernt. Diese Werte sind Schätzungen der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer und unterliegen einem gewissen Unsicherheitsfaktor. Dennoch ermöglicht der Vergleich zwischen den Postleitzahlgebieten eine (subjektive) Bewertung und Gegenüberstellung der ÖV-Erreichbarkeit.

In Bezug auf die eingeschätzte Entfernung zu den Bushaltestellen lassen sich im Vergleich der Postleitzahlgebiete einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt im PLZ-Gebiet 25337 mit 319 Meter vor, während sie im PLZ-Gebiet 25336 mit 209 Metern am geringsten ist. In Bezug auf die Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV zeigen sich zwischen den Postleitzahlgebieten teilweise erhebliche Unterschiede. Im PLZ-Gebiet 25335 befinden sich die SPNV-Anschlüsse, demzufolge können hier die geringsten Entfernungen festgestellt werden (ca. 1,6 km). In den anderen PLZ-Gebieten werden höhere Durchschnittsentfernungen angegeben, die höchste im PLZ-Gebiet 25336 mit ca. 2,1 km (s. Tab. 5-8).

Postleitzahlgebiet	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)
PLZ 25335	291	5	1.596	19
PLZ 25336	209	4	2.173	28
PLZ 25337	319	5	2.091	25
Elmshorn	279	5	1.899	23

Tab. 5-8 ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

In der Befragung gaben 90 % der befragten Personen ab 18 Jahren an, im Besitz eines Pkw-Führerscheins zu sein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in Elmshorn höher (MiD 2017: 87 %)¹⁸. Bei Unterteilung des Pkw-Führerscheinbesitzes nach Postleitzahlgebiet wird deutlich, dass sich die Besitzquote in den einzelnen Gebieten nicht wesentlich voneinander unterscheiden. Die Besitzquote reicht von 87 % im PLZ-Gebiet 25336 bis zu 91 % in den PLZ-Gebieten 25335 und 25337 (s. Abb. 5-9).

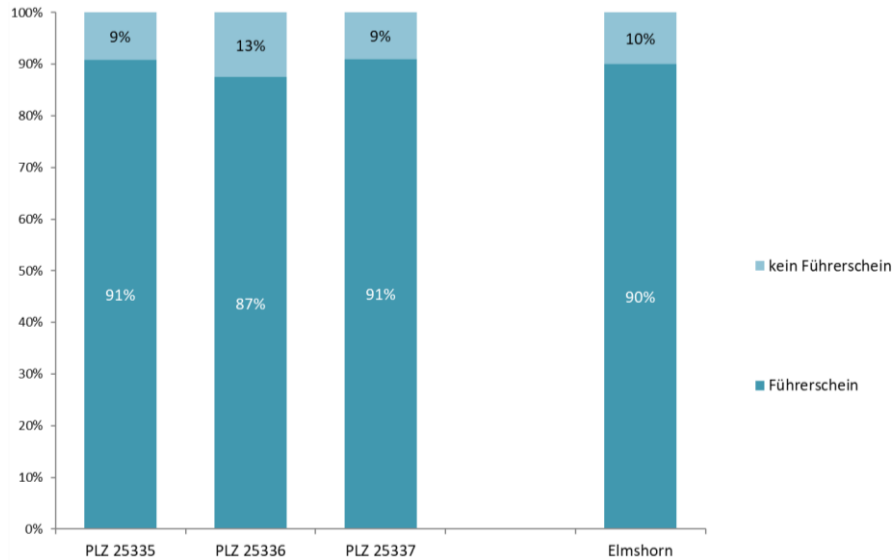


Abb. 5-9 Pkw-Führerscheinbesitz nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Die Befragung zeigt, dass Personen mittleren Alters am häufigsten im Besitz eines Führerscheins sind. Während junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren zu 71 % über einen Führerschein verfügen, steigt dieser Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 87 %. Ab dem Alter von 40 Jahren ist die Führerscheinbesitzquote mit 96 % am höchsten. Mit zunehmendem Alter über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 85 % (s. Abb. 5-10).

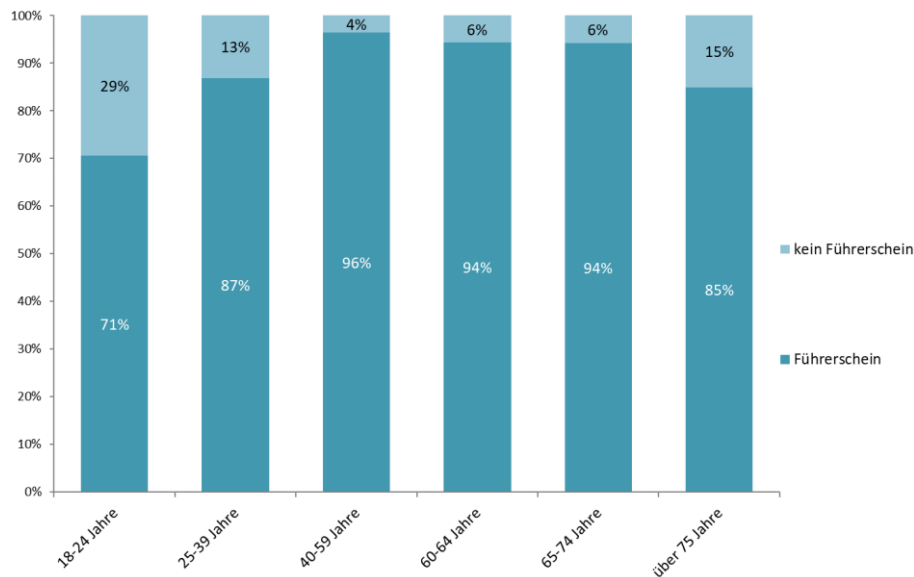


Abb. 5-10 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

¹⁸ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination von Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der befragten Personen auf den öffentlichen Verkehr angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. Etwa 6 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖV-Zeitkarte noch eines Führerscheins (s. Tab. 5-9).

Rund 5 % der befragten Personen besitzen ausschließlich eine ÖV-Zeitkarte, während etwa 64 % ausschließlich im Besitz eines Führerscheins sind. Circa 25 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten, vorausgesetzt, ein Pkw steht zur Verfügung. Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die sowohl Führerschein als auch Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten abnimmt. Die Personen in der Altersklasse 18-24-Jahre haben einen höheren Grad der Wahlfreiheit in Bezug auf die (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 34 % der Personen sowohl über eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Diese Personen haben oft kürzlich den Führerschein erworben und sind häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖV-Zeitkarte berechtigt (z. B. Auszubildende, Studierende). Trotz der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht vermutlich eine geringere Verfügbarkeit von Pkw einher. Gemäß der genannten Definition sind Männer tendenziell häufiger in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl wahlfrei. Etwa 27 % der Männer besitzen sowohl eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein (im Vergleich zu 23 % bei Frauen). Gleichzeitig zeigt sich jedoch ein höherer Anteil an weiblichen Personen (7 %), die weder einen Führerschein noch eine ÖV-Zeitkarte besitzen. Bei den Männern trifft diese Einschränkung im Mobilitätsverhalten auf 4 % zu.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	13%	17%	36%	34%
25-39 Jahre	4%	9%	56%	31%
40-59 Jahre	2%	1%	70%	26%
60-64 Jahre	5%	1%	73%	21%
65-74 Jahre	5%	2%	78%	15%
75 Jahre und älter	18%	0%	69%	13%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	7%	5%	64%	23%
männlich	4%	5%	64%	27%
Elmshorn	6%	5%	64%	25%

Tab. 5-9 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

In Bezug auf den Führerschein- und Zeitkartenbesitz zeigen sich leichte Unterschiede bei Differenzierung nach Postleitzahlgebiet. Der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, ist in den PLZ-Gebieten 25336 und 25337 mit jeweils 6 % am höchsten. Im PLZ-Gebiet 25335 ist der Anteil jedoch nur um 1 Prozentpunkt geringer. Auch bei den Anteilen der Wahlfreien, also Personen, die sowohl über einen Führerschein als auch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, gibt es Unterschiede. Im PLZ-Gebiet 25335 trifft dies auf 27 % der Personen zu. Im Gegensatz dazu besitzen im PLZ-Gebiet 25337 mit 23 % weniger Personen sowohl einen Führerschein als auch eine ÖV-Zeitkarte (s. Tab. 5-10).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Postleitzahlgebiet	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
PLZ 25335	5%	4%	64%	27%
PLZ 25336	6%	7%	61%	25%
PLZ 25337	6%	3%	68%	23%
Elmshorn	6%	5%	64%	25%

Tab. 5-10 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.3 Nutzungsverhalten

Im Rahmen der Befragung wurde das Nutzungsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich verschiedener Mobilitätsangebote untersucht. Abgefragt wurde die Nutzung verschiedener Sharing-Angebote. Außerdem konnten die Befragten angeben, ob und wie häufig sie im Homeoffice arbeiten.

5.3.1 Nutzung von Sharing-Angeboten

In Elmshorn werden Sharing-Angebote, sei es Carsharing oder Bikesharing, kaum genutzt. Bei Carsharing-Angeboten beläuft sich der stadtweite Nutzungsanteil auf 2 %. Bikesharing-Angebote werden ebenfalls nur vereinzelt genutzt. Hier beträgt der stadtweite Durchschnitt bezüglich der Nutzungsanteile auch 2 %. Der höchste Anteil auf Ebene der Postleitzahlgebiete lässt sich im PLZ-Gebiet 25335 mit 3 % feststellen. In Bezug auf E-Scooter-Sharing können stadtweite Anteilswerte von 12 % erfasst werden, wobei die höchsten Anteile bei den Bewohnerinnen und Bewohnern im PLZ-Gebiet 25335 mit 14 % vorliegen. Somit werden im Vergleich E-Scooter-Sharing-Angebote am häufigsten von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Elmshorn genutzt. Verstärkte Nutzungen sind hierbei vermehrt in den jüngeren Altersgruppen erkennbar.

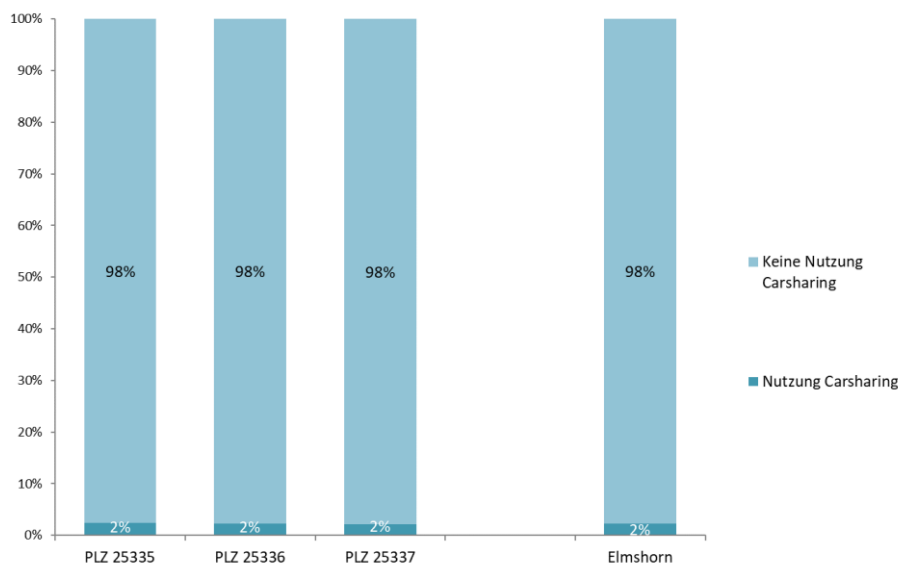


Abb. 5-11 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

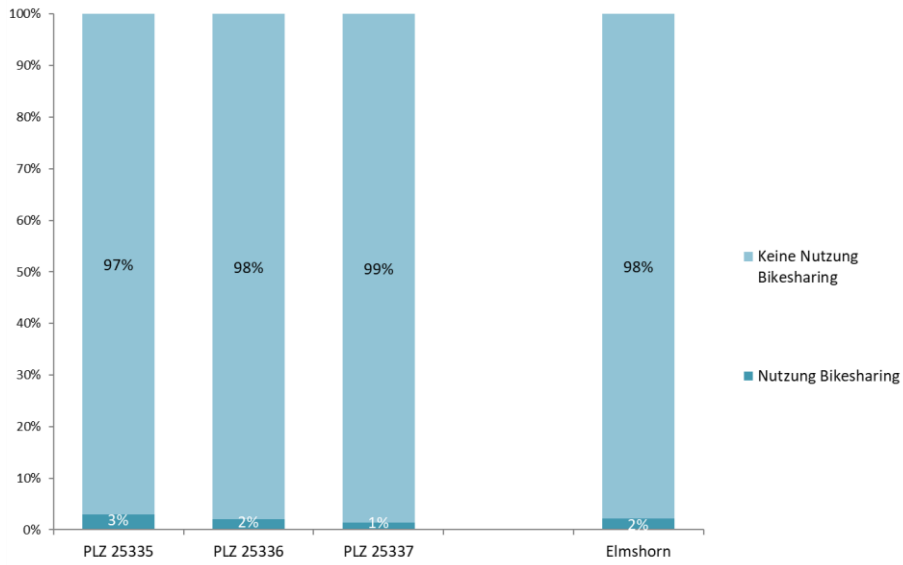


Abb. 5-12 Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

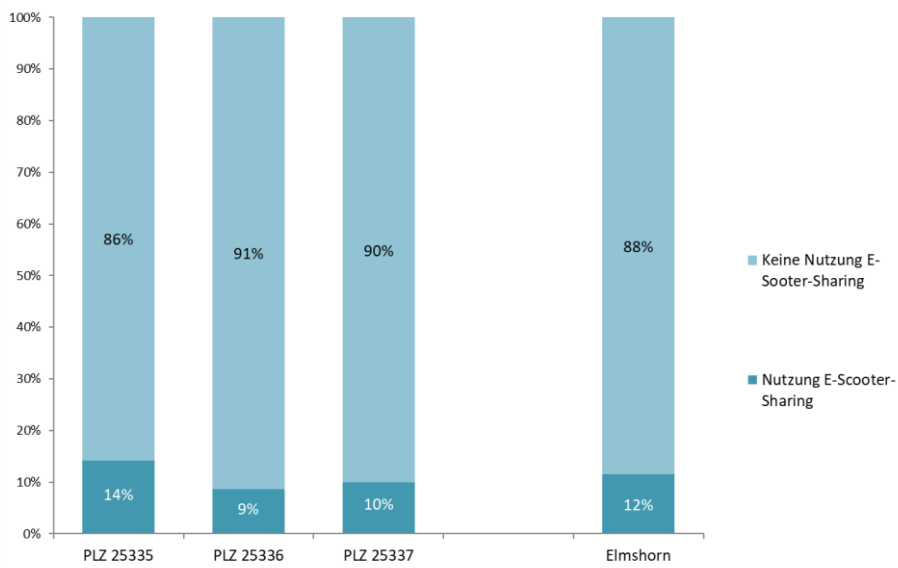


Abb. 5-13 Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

5.3.2 Nutzung von Homeoffice (Berufstätige Personen)

Hinsichtlich der Nutzung von Homeoffice unter den berufstätigen Personen, darunter Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienstleistende, geben 45 % an, regelmäßig im Homeoffice zu arbeiten. Demnach haben 55 % der Berufstätigen entweder keine Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, oder machen von dieser Option keinen Gebrauch. Im Vergleich der Postleitzahlgebiete weist das PLZ-Gebiet 25335 die höchste Nutzungsquote mit 46 % auf, gefolgt vom PLZ-Gebiet 25337 mit 45 %. Der niedrigste Anteil finden sich im PLZ-Gebiet 25336 mit 43 % (s. Abb. 5-14).

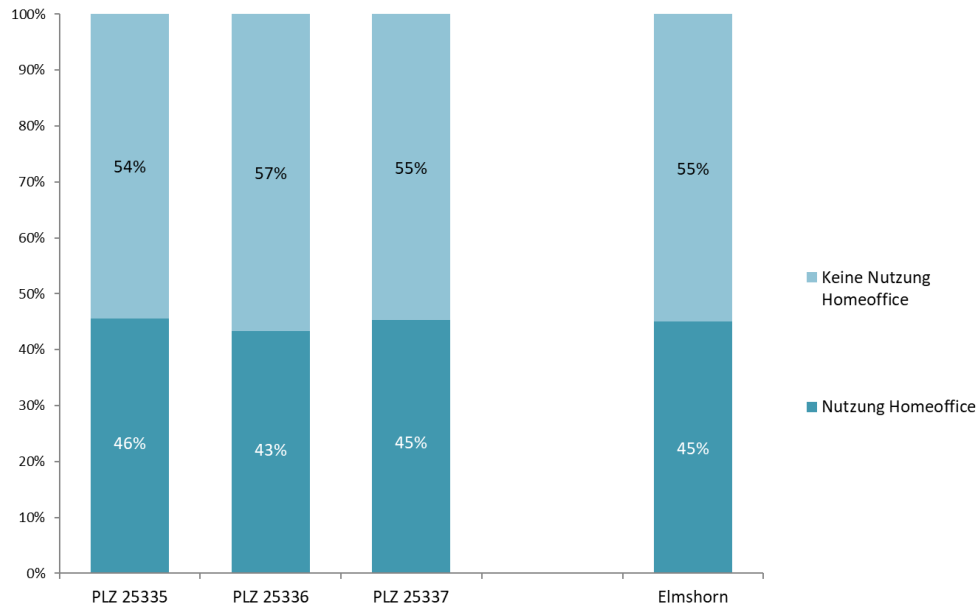


Abb. 5-14 Nutzung von Homeoffice nach Postleitzahlgebiet (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

Diejenigen, die im Homeoffice arbeiten, konnten in einem weiteren Schritt angeben, wie häufig sie pro Woche von Zuhause aus arbeiten. Dabei haben 27 % angegeben, dass sie an einem Tag und 32 % an zwei Tagen in der Woche im Homeoffice arbeiten. Für 16 % ist die dreimalige Nutzung von Homeoffice pro Woche üblich, für 9 % viermal pro Woche. Fünfmal pro Woche wird von 16 % der Personen im Homeoffice gearbeitet (s. Abb. 5-15).

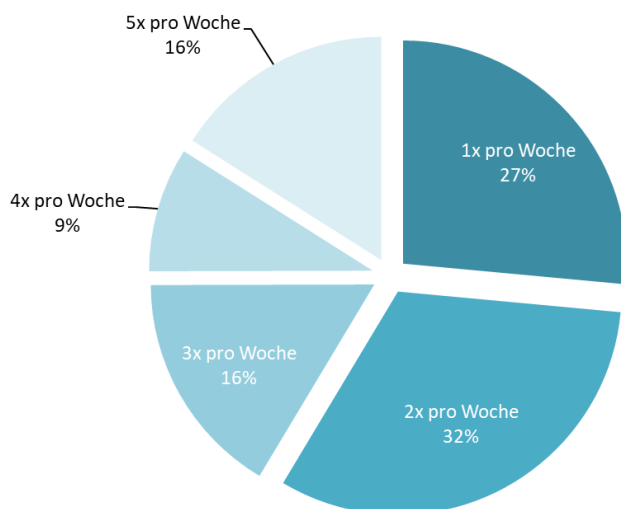


Abb. 5-15 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige Homeoffice-Nutzerinnen und -Nutzer)
(Auswertung auf Personenebene)

5.3.3 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen

Eine weitere Abfrage im Fragebogen ermöglicht die Analyse der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohnort oder Ausbildungs-/Arbeitsort, also die Möglichkeit zum sicheren und stabilen Abstellen des Fahrrads. Bezüglich der Fahrradabstellplätze am Wohnort kann festgestellt werden, dass 89 % der Bewohnerinnen und Bewohner in Elmshorn die Möglichkeit haben, das eigene Fahrrad am Wohnort sicher abzustellen. Im Vergleich dazu zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Arbeits-/Ausbildungsort ein anderes Bild. Hier haben 58 % der befragten Personen die Möglichkeit zum sicheren Abstellen des Fahrrades auf einem entsprechenden Fahrradabstellplatz.

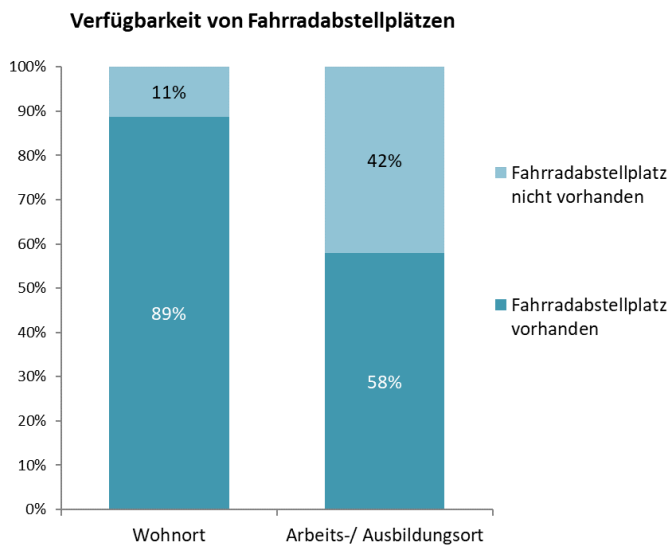


Abb. 5-16 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort (Auswertung auf Personenebene)

5.3.4 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten

Im Vergleich zur Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohnort- bzw. am Arbeits-/Ausbildungsort zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge ein anderes Bild. Am Arbeits- und Ausbildungsort haben 21 % der befragten Personen die Möglichkeit, ein E-Fahrzeug aufzuladen. Am Wohnort haben 13 % der Personen eine entsprechende Auflademöglichkeit.

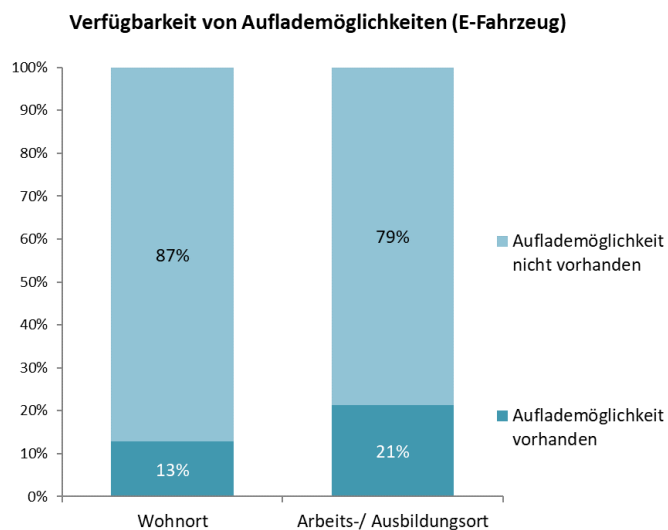


Abb. 5-17 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten (E-Fahrzeug) am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort (Auswertung auf Personenebene)

6 Mobilität

Die Analyse der Mobilität gehört zu den wichtigsten Ergebnissen im Rahmen der Haushaltsbefragung. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch um die Analyse, welche Verkehrsmittel auf den Wegen genutzt werden und welche Wege von wo nach wo erfolgen (Verflechtungen).

6.1 Wegezanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden für Elmshorn insgesamt 4.241 Wege erfasst¹⁹. Durchschnittlich legt jede Bürgerin und jeder Bürger in Elmshorn an Werktagen 2,8 Wege zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also diejenigen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Die durchschnittliche Anzahl der Wege je mobiler Person, also derjenigen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben, beträgt 3,4 Wege pro Tag (s. Tab. 6-1). Damit liegt die Mobilitätsrate in Elmshorn unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag²⁰. An den Stichtagen waren 83 % der Personen in Elmshorn außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 17 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Die Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) umfassen unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 26 %), Homeoffice (ca. 17 %), Urlaub (ca. 13 %), Krankheit (ca. 12 %) oder körperliche Einschränkungen (8 %). Detaillierte Informationen zu den Wegezwecken werden in Kapitel 6.3 analysiert.

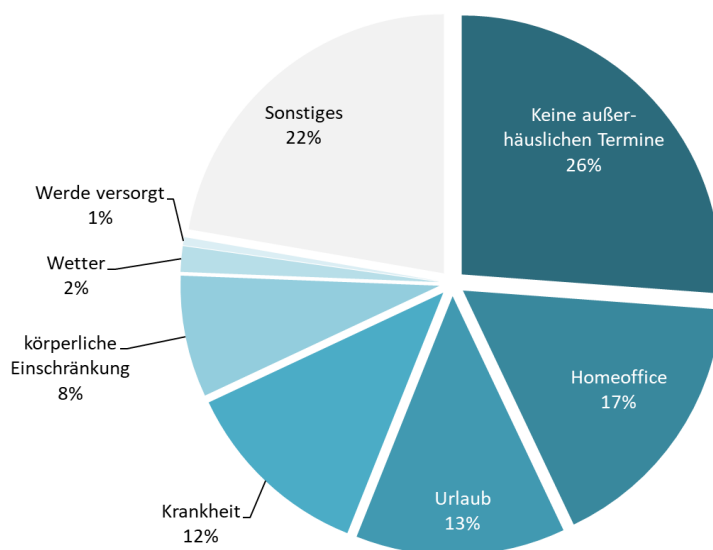


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

6.1.1 Wegezanzahl je Person und Alter

Bei der Analyse der Anzahl der Wege je Person, differenziert nach Alterskategorien, wird deutlich, dass die Anzahl der Wege der Bürgerinnen und Bürger in Elmshorn in den mittleren Altersklassen tendenziell am höchsten ist. Erst mit höherem Alter (75 Jahre und älter) nimmt diese wieder ab. Die mobilsten Personen (3,5 Wege pro Person) sind in der Altersklasse der 65-74-Jährigen zu finden. Darauf folgen mit

¹⁹ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²⁰ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

jeweils 3,1 Wegen pro Person und Tag die Altersklasse der 25-39-Jährigen sowie 60-64-Jährigen. In der Altersklasse zwischen 25 und 39 Jahren ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind ältere Personen ab 75 Jahren mit durchschnittlich 2,4 Wegen pro Tag. Dabei sind bereits die Personen berücksichtigt, die keine außerhäusliche Mobilität mehr ausüben (s. Tab. 6-1).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6-14 Jahre	9%	1%	59%	27%	4%	0%	2,5	2,8
15-17 Jahre	14%	0%	49%	33%	4%	0%	2,7	3,1
18-24 Jahre	16%	2%	52%	26%	5%	1%	2,6	3,0
25-39 Jahre	12%	0%	49%	27%	6%	5%	3,1	3,5
40-59 Jahre	12%	0%	51%	24%	10%	2%	2,9	3,3
60-64 Jahre	13%	1%	43%	31%	8%	4%	3,1	3,6
65-74 Jahre	12%	1%	36%	28%	20%	3%	3,5	4,0
75 Jahre und älter	30%	0%	33%	31%	5%	0%	2,4	3,4
Elmshorn	17%	1%	45%	27%	8%	2%	2,8	3,4

Tab. 6-1 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach der Berufstätigkeit der Befragten verdeutlicht, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Anzahl von Wegen zurücklegt. Berufstätige legen durchschnittlich 3,0 Wege pro Tag zurück. Im Vergleich dazu absolvieren Nicht-Berufstätige (2,8 Wege pro Tag) und Personen in Ausbildung (2,5 Wege pro Tag) im Durchschnitt weniger Wege als die berufstätigen Personen. Bei den Nicht-Berufstätigen ist die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. In Analogie zur Altersklasse der über 75-Jährigen gibt es in dieser Gruppe einen großen Anteil von Personen (23 %), die nicht mobil sind (s. Tab. 6-2).

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, Bundesfreiwilligendienst</i>	11%	1%	50%	27%	8%	3%	3,0	3,4
nicht berufstätig <i>Erwerbslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in), Pensionär(in)</i>	23%	1%	35%	28%	11%	3%	2,8	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	15%	1%	53%	27%	4%	0%	2,5	2,9
Elmshorn	17%	1%	45%	27%	8%	2%	2,8	3,4

Tab. 6-2 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezähl pro Person differenziert nach Postleitzahlgebiet

Die Auswertung der Wegezähl pro Person nach Wohnort zeigt ebenfalls einige Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in den Postleitzahlgebieten 25336 und 25337 weisen die höchste Mobilitätsrate auf. Im Durchschnitt hat jede mobil gewesene Person am Stichtag 3,0 Wege pro Tag zurückgelegt. Wenn auch die immobilen Personen einbezogen werden, ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von 3,4 bzw. 3,5 Wegen pro Person und Tag. Hingegen legen die Bewohnerinnen und Bewohner im PLZ-Gebiet 25335 nur 2,7 Wege pro Person und Tag zurück, was sie zu den am wenigsten mobilen Einwohnerinnen und Einwohnern in Elmshorn macht. In der Stichprobe legen auf stadtweiter Ebene nur wenige Personen (Anteil: 10 %) mehr als 6 Wege pro Tag zurück (s. Tab. 6-3).

Postleitzahlgebiet	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
PLZ 25335	19%	1%	46%	25%	7%	2%	2,7	3,3
PLZ 25336	14%	1%	46%	28%	8%	3%	3,0	3,4
PLZ 25337	15%	1%	43%	29%	10%	2%	3,0	3,5
Elmshorn	17%	1%	45%	27%	8%	2%	2,8	3,4

Tab. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Postleitzahlgebiet (Auswertung auf Wegeebe)

Um die Unterschiede sowohl in der durchschnittlichen Anzahl der Wege als auch in der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Postleitzahlgebieten zu berücksichtigen, wurde die absolute Anzahl der absolvierten Wege pro Person und Verkehrsmittel für jedes Postleitzahlgebiet ermittelt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und die Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und stellen somit bereits einen Vorgriff auf das Kapitel 6.2 zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) dar.

Die Bewohnerinnen und Bewohner des PLZ-Gebiets 25335 legen durchschnittlich 0,41 (reine) Fußwege pro Person und Tag zurück, was den höchsten Wert in Elmshorn darstellt (s. Tab. 6-4). Die geringsten Fußwegaktivitäten im Verkehr sind im PLZ-Gebiet 25336 zu verzeichnen, wo 0,35 Fußwege pro Person und Tag zurückgelegt werden. Der Durchschnittswert für die gesamte Stadt beträgt 0,38 Fußwege pro Person und Tag.

Im Radverkehr beträgt der stadtweite Durchschnitt 0,73 Wege pro Person. Die Bewohnerinnen und Bewohner im PLZ-Gebiet 25336 liegen mit 0,88 Wegen pro Person und Tag an erster Stelle, gefolgt vom PLZ-Gebiet 25337 mit 0,80 Wegen. Im PLZ-Gebiet 25335 werden mit 0,59 Wegen pro Person und Tag die wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem MIV werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin bzw. jeder Bürgerin in Elmshorn legt im Mittel 1,42 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer(in), Mitfahrer(in) oder Motorrad/Mofa) zurück. Mit 1,56 bzw. 1,40 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in den PLZ-Gebieten 25337 und 25336 am höchsten. Im PLZ-Gebiet 25335 werden wiederum mit 1,34 Wegen pro Tag und Person unterdurchschnittlich viele Wege mit dem MIV bestritten.

Im ÖV liegt der Durchschnitt der Wegezähl pro Person bei 0,30 täglich zurückgelegten Wegen. Die spezifischen Werte in Elmshorn variieren von 0,24 Wegen im PLZ-Gebiet 25337 bis 0,33 Wegen im PLZ-Gebiet 25335.

Postleitzahlgebiet	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Wege/ Person
PLZ 25335	0,41	0,59	1,34	0,33	2,68
PLZ 25336	0,35	0,88	1,40	0,31	2,95
PLZ 25337	0,36	0,80	1,56	0,24	2,96
Elmshorn	0,38	0,73	1,42	0,30	2,83

Tab. 6-4 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Wegeebene)

Hochgerechnet auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner in Elmshorn werden täglich etwa 144.800 Wege unternommen. Von dieser Gesamtzahl entfallen 15.400 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel, während 72.600 Wege dem motorisierten Individualverkehr zuzuordnen sind. Dabei entfallen etwa 61.900 Wege auf Selbstfahrerinnen und Selbstfahrer im MIV und 10.700 Wege auf Mitfahrerinnen und Mitfahrer im MIV. Insgesamt werden 56.800 Wege täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, wovon etwa 19.500 Wege zu Fuß und 37.300 Wege mit dem Fahrrad absolviert werden. Die meisten Wege (62.300) werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern im PLZ-Gebiet 25335 zurückgelegt, während die Gesamtsumme im PLZ-Gebiet 25336 mit 36.900 Wegen am niedrigsten ist (s. Tab. 6-5).

Postleitzahlgebiet	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt	Wege/ Person
PLZ 25335	9.600	13.800	31.100	7.800	62.300	2,7
PLZ 25336	4.400	11.000	17.600	3.900	36.900	3,0
PLZ 25337	5.500	12.400	24.000	3.700	45.600	3,0
Elmshorn	19.500	37.300	72.600	15.400	144.800²¹	2,8

Tab. 6-5 Wege der Gesamtbevölkerung nach Postleitzahlgebiet, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²¹ 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 Wahl des Verkehrsmittels wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, darunter fällt beispielsweise die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, der Zweck des Weges, die Länge des Weges, die Berufstätigkeit oder persönliche Präferenzen. Die folgenden Analysen untersuchen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen sowie raumstrukturellen und verkehrlichen Merkmalen.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort

Die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Elmshorn bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 50 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengefasst) und zu 50 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 13 % auf den Fußverkehr, 26 % auf den Radverkehr und 11 % auf den ÖV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Postleitzahlgebiete können Unterschiede festgestellt werden. So weist das PLZ-Gebiet 25336 einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. Hier beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 52 %. Die höchsten ÖV-Anteile sind im PLZ-Gebiet 25335 mit 13 % zu verzeichnen. Die höchsten Radverkehrsanteile können im PLZ-Gebiet 25336 beobachtet werden (Anteil: 30 %), die Fußverkehrsanteile sind hingegen im PLZ-Gebiet 25335 erhöht (s. Abb. 6-2).

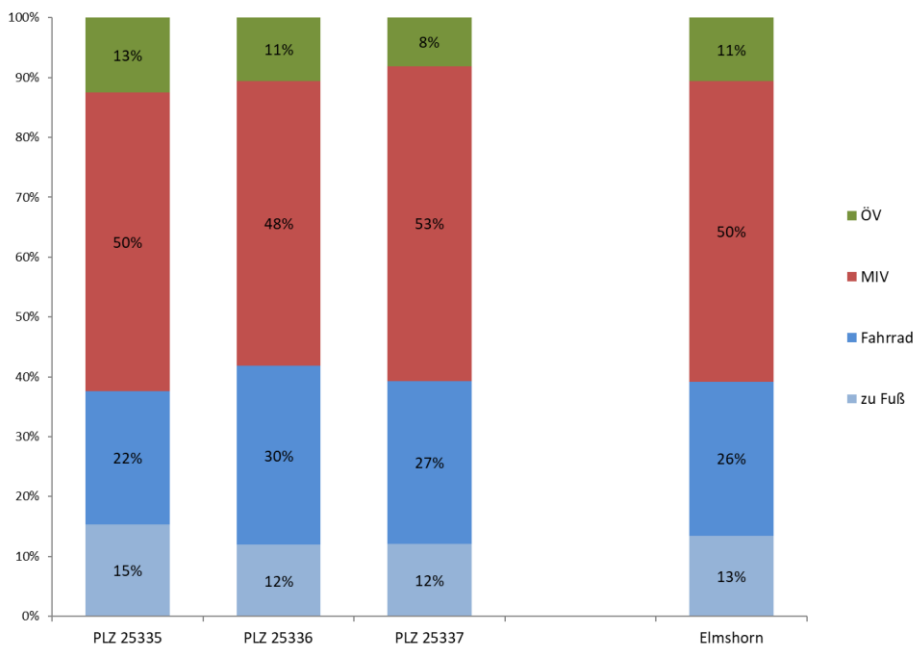


Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Postleitzahlgebiete (Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-2 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner in den Postleitzahlgebieten, eingeteilt in die vier Verkehrsmittelhauptgruppen (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖV).²² In Abbildung 6-3 ist die Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Postleitzahlgebiete nach allen abgefragten Verkehrsmitteln dargestellt. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 11 %-igen ÖV-Anteil auf stadtweiter Ebene 2,2 % auf den Busverkehr (inkl. Taxi) und 8,4 % auf den Schienenverkehr. Im Vergleich der Postleitzahlgebiete zeigen sich dabei unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des

²² 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 (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Taxi, U-Bahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.

öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Postleitzahlgebiete, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 50 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 42 % Auto-Fahrer(in) und 7 % Automitfahrer(in) sowie 1 % Motorradfahrer(in) auf (s. Abb. 6-3). Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an Automitfahrerinnen und -Mitfahrern ist zudem deutlich geringer, als die der Autofahrer(innen). Der Anteil an Mitfahrer(innen) weist in den einzelnen Postleitzahlgebieten Werte zwischen 6 % und 9 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 26 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 19 % herkömmlichen Radverkehr und 6 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Hinzu kommt der E-Scooter-Anteil von 1 %. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich mit jeweils 7 % in den PLZ-Gebieten 25336 und 25337 feststellen, während die geringsten Anteile mit 5 % im PLZ-Gebiet 25335 vorliegen.

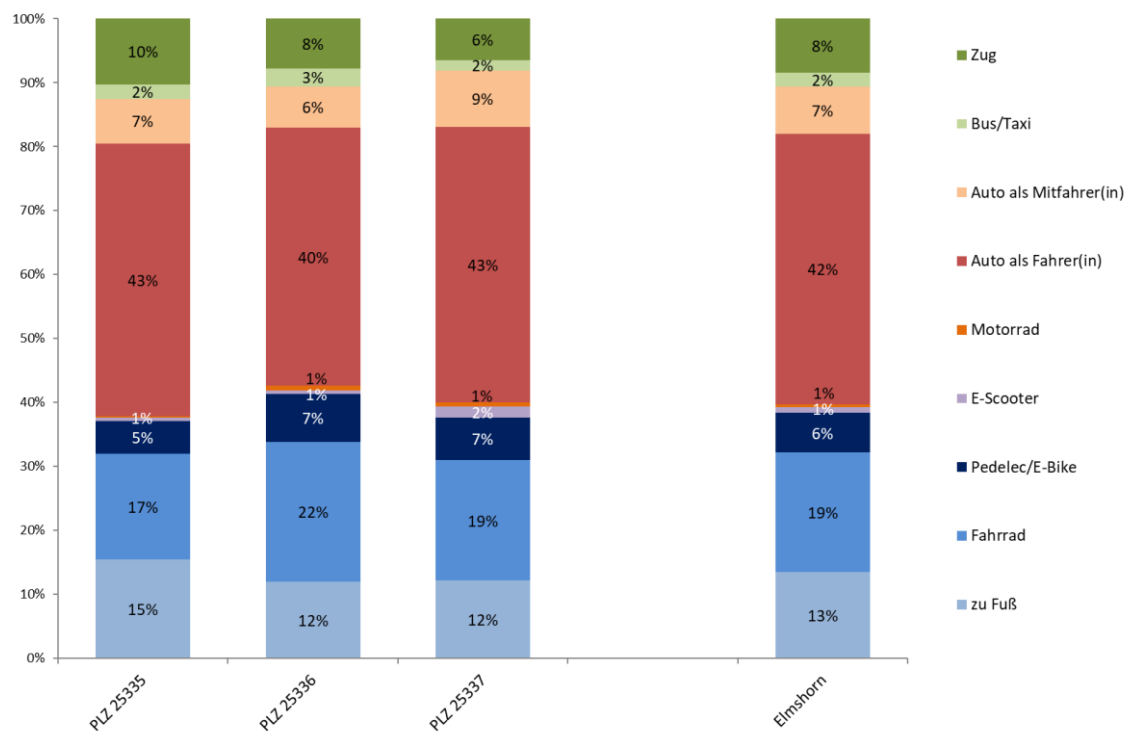


Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Postleitzahlgebiete (Detail)
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine übersichtliche Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf gesamtstädtischer Ebene kann auch noch einmal dem Anhang (Anhang B) entnommen werden.

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Aufgrund der größeren Wegelängen bei motorisierten Verkehrsmitteln sind die Anteile des MIV und ÖV höher. Rad- und Fußverkehr tragen zusammen 8 % der Verkehrsleistung bei, während der MIV 58 % und der ÖV 34 % ausmachen (s. Abb. 6-4). Das bedeutet, dass täglich rund 21.000 Personen-km zu Fuß zurückgelegt werden, 93.000 Personen-km mit dem Fahrrad, 797.000 Personen-km mit dem MIV und 460.000 Personen-km mit dem ÖV (s. Tab. 6-6).

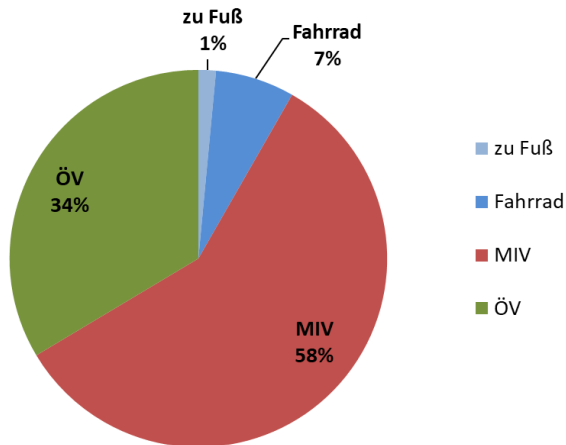


Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2024
ÖV	460.000
MIV	797.000
Fahrrad	93.000
zu Fuß	21.000
Elmshorn	1.371.000

Tab. 6-6 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebene)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Elmshorn sind in der Abbildung 6-5 der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Städte/Landkreise/Verbundgebiete aufgeführt. Vergleichsdaten liegen beispielsweise aus dem Landkreis Pinneberg, dem HVV Verbundgebiet sowie Hamburg vor. Diese beziehen sich größtenteils auf den Zeitraum 2017 bis 2022.

Im Vergleich zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split, teils größere Unterschiede. Während in Elmshorn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei 50 % liegt, ist dieser Wert im Landkreis Pinneberg (Anteil: 53 %) und im HVV Verbundgebiet (Anteil: 53 %) etwas höher. Im Gegensatz dazu weist Hamburg mit 32 % einen deutlich geringeren MIV-Anteil auf. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) liegt in Elmshorn bei 11 % und ist damit vergleichbar mit dem Landkreis Pinneberg (Anteil: 10 %) und den HVV-Werten (Anteil: 9 %). Allerdings erreicht Hamburg mit einem Anteil von 24 % einen signifikant höheren Wert, was sich durch eine bessere Infrastruktur und häufigere Taktung der ÖV-Angebote in Hamburg erklären lässt. Ein besonders großer Unterschied zeigt sich beim Fahrradverkehr: In Elmshorn liegt der Anteil des Radverkehrs bei 26 %, während dieser im Landkreis Pinneberg (Anteil: 16 %) und im HVV Verbundgebiet (Anteil: 15 %) deutlich geringer ausfällt. Auch Hamburg erreicht mit 22 % einen niedrigeren Anteil als Elmshorn, was darauf hindeutet, dass der Radverkehr in Elmshorn eine wichtige Rolle spielt. Der Anteil des Fußverkehrs in Elmshorn (Anteil: 13 %) ist hingegen niedriger als im Landkreis Pinneberg (Anteil: 21 %), im HVV Verbundgebiet (Anteil: 23 %) und Hamburg (Anteil: 22 %).

In der übergeordneten Studie Mobilität in Deutschland werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 erhoben. Die Daten der Erhebung aus 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der landesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt

die Stadt Elmshorn einen um sieben Prozentpunkte niedrigeren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind um neun Prozentpunkte niedriger als auf Landesebene, während die Radverkehrsanteile 15 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖV-Anteile sind in Elmshorn leicht höher im Vergleich zu den übergeordneten Ergebnissen. Die Ergebnisse der MiD Auswertung vom HVV-Umland zeigen ähnliche Tendenzen. Zusätzlich wurden im Rahmen der MiD-Studie Modal Split-Ergebnisse für Siedlungs- und Raumordnungstypen vorgestellt. Gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) zählt Elmshorn zur Kategorie „Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum“. Gegenüber dieser Kategorie besitzt Elmshorn einen um elf Prozentpunkte niedrigeren MIV-Anteil. Während der Fußverkehrsanteil in Elmshorn um acht Prozentpunkte geringer ausfällt, ist der Radverkehrsanteil um 16 Prozentpunkte erhöht. Der Anteil des ÖV ist in Elmshorn um drei Prozentpunkte höher als in der Vergleichskategorie.

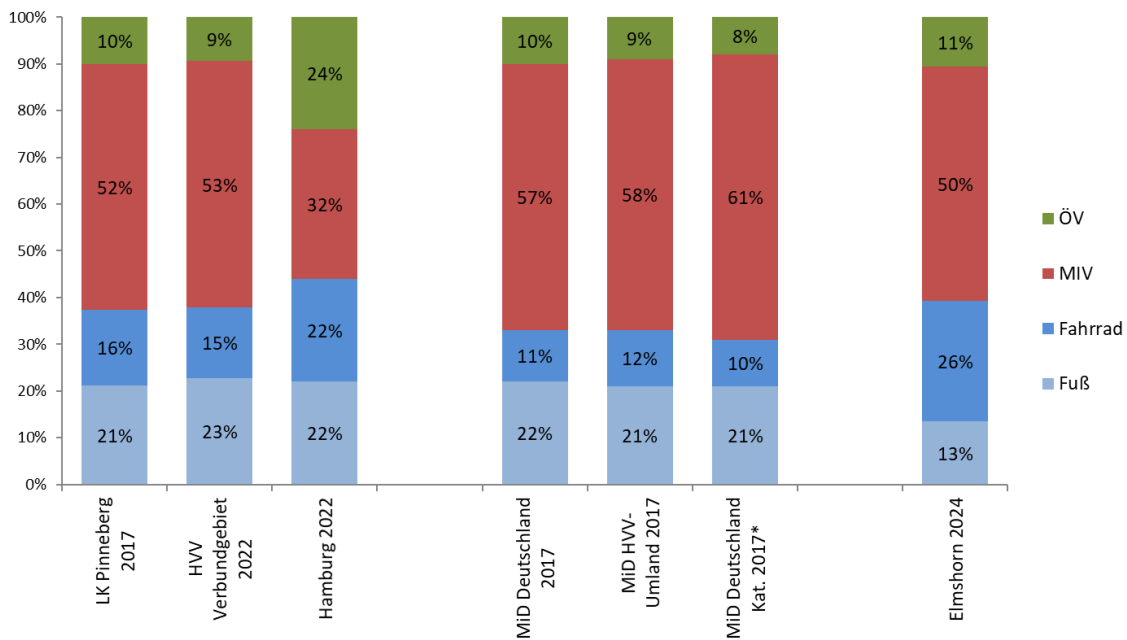


Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²³
(Kat.* = Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum)²⁴

Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Wahl des Stichtages:

Wie bereits in Kapitel 2.1.2 angesprochen hat an zwei der vier Stichtage ein Warenstreik bei privaten Busunternehmen in Schleswig-Holstein stattgefunden. Das hatte zur Folge, dass die Busse der Kreisverkehrsgesellschaft Pinneberg (KViP) bestreikt wurden. Auch Schulbuslinien waren betroffen. Im Falle von Elmshorn sind keine Stadtbusse gefahren. Daher ist zu analysieren, welche Auswirkungen der Warnstreik auf die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Befragten in Elmshorn hatte, vor allem mit Fokus auf den Busverkehr. Wie Abbildung 6-6 zeigt sind die Busverkehrsanteile an den beiden Tagen ohne Streik (08.10.2024 und 17.10.2024) zwei bis drei Prozentpunkte höher als an den beiden Tagen, die vom Warnstreik entsprechend betroffen waren (10.10.2024 und 15.10.2024). Am ersten Stichtag, der vom Warnstreik betroffen war (Donnerstag, 10.10.2024), sind vor allem die Anteile der MIV-Fahrer(innen) erhöht. Am zweiten Stichtag (Dienstag, 15.10.2024), an dem es durch den Warnstreik zu Einschränkungen gekommen ist, sind tendenziell die Radverkehrsanteile erhöht. Von den vier angebotenen Stichtagen hat der Großteil der befragten Personen den zweiten Stichtag gewählt und das Wegeprotokoll entsprechend für Donnerstag, den 10.10.2024 ausgefüllt (Anteil: 32 %). Darauf folgt der erste Stichtag (Dienstag,

²³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Kreise sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²⁴ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) gemäß MiD 2017

08.10.2024, Anteil: 29 %), der dritte Stichtag (Dienstag, 15.10.2024, Anteil: 22 %) und zuletzt der vierte Stichtag (Donnerstag, 17.10.2024, Anteil: 16 %). Demzufolge kann aufgrund der unterschiedlichen Anteilswerte an den Streiktagen angenommen werden, dass der mittlere Busverkehrsanteil auf gesamtstädtischer Ebene ohne Warnstreik potenziell zwei bis drei Prozentpunkte höher ausfallen könnte.

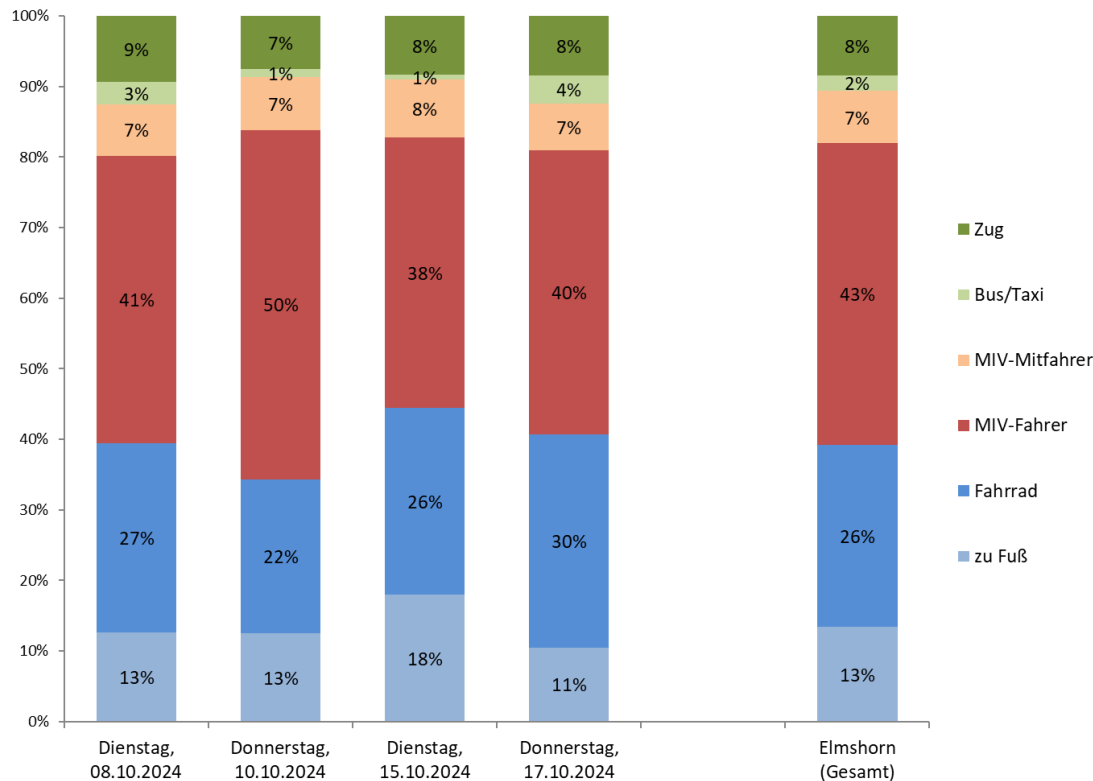


Abb. 6-6 Modal Split nach Wahl des Stichtages
(Auswertung auf Wegeebe)

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Auswahl der Verkehrsmittel wird nicht allein durch die Verfügbarkeit dieser beeinflusst, sondern auch durch soziodemografische Merkmale geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht die unterschiedlichen Verhaltensweisen bezüglich der Verkehrsmittelwahl in verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, aufgeschlüsselt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern, wird in Abbildung 6-7 dargestellt. Die wesentlichen Erkenntnisse für die Stadt Elmshorn lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind vereinzelt zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß und nutzen weniger häufig den MIV. Männer sind etwas häufiger mit dem ÖV unterwegs.
- Vor allem in den Altersklassen ab 40 Jahren nutzen Männer häufiger den MIV als Frauen. Das Fahrrad wird hingegen in den Altersklassen ab 40 Jahre und älter von Frauen häufiger genutzt.
- In den Altersklassen bis 24 Jahre bevorzugen Frauen vermehrt den ÖV, Männer nutzen in jüngeren Jahren vermehrt das Fahrrad.

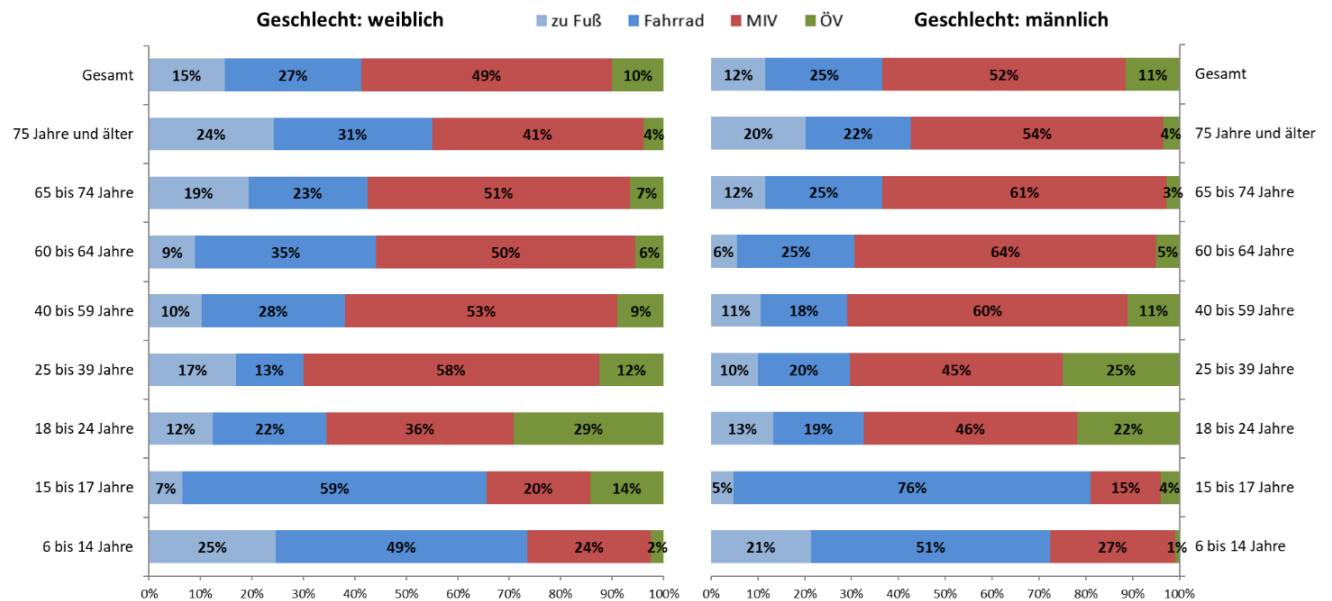


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Weegebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten. Die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten hat einen signifikanten Einfluss auf ihre Verkehrsmittelwahl. So nutzen Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte häufiger das Auto (Summe MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)). Die Anteile betragen zwischen 47 % und 58 %. Im Gegensatz dazu ist der Anteil des MIV in anderen Tätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere bei Schülerinnen und Schülern. Hier zeigen sich stattdessen höhere Radverkehrsanteile. Hohe ÖV-Anteile zeigen sich bei den Auszubildenden (Anteil: 31 %) und Studentinnen und Studenten (Anteil: 40 %). Häufige Wege zu Fuß sind bei den erwerbslosen Personen sowie den Hausfrauen/Hausmännern erkennbar (s. Abb. 6-8). Die Unterschiede verdeutlichen, wie Berufstätigkeit und Lebensphase das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

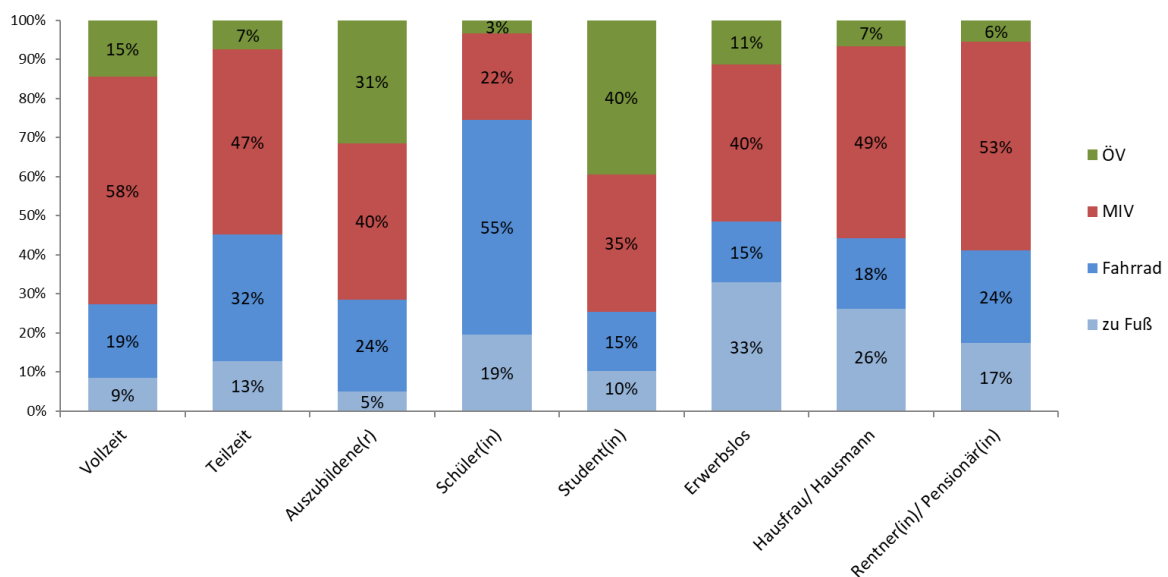


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Weegebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in der nachfolgenden Tabelle 6-7 dargestellt. Es wird deutlich, dass mit 28,5 % der Großteil der Wege eine Länge zwischen 1,0 km bis 2,5 km hat. Darauf folgen mit 25,8 % die Wege, die in die Wegelängenkategorie 2,5 km bis 5 km eingeteilt werden können. Zu 14,6 % haben die zurückgelegten Wege eine Länge zwischen 25 und 50 km. Im Rahmen der Befragung hatten nur weniger Wege eine Länge von über 50 km.

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	20.800	14,4%
1-2,5 km	41.300	28,5%
2,5-5 km	37.300	25,8%
5-10 km	11.000	7,6%
10-25 km	9.700	6,7%
25-50 km	21.100	14,6%
50-100 km	2.300	1,6%
> 100 km	1.200	0,8%
Gesamt	144.800	100%

Tab. 6-7 Anteil der Wegelängenkategorien am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl variiert stark in Abhängigkeit von der Wegelänge, wie aus Abbildung 6-9 hervorgeht. Auf kurzen Wegen bis 1 km dominiert der Fußverkehr mit einem Anteil von 55 %, gefolgt vom Radverkehr mit 27 %. Der MIV, inklusive Fahrer(in) und Mitfahrer(in), hat auf diesen kurzen Strecken bereits einen Anteil von 18 %. Bei Wegen von 1 bis 2,5 km reduziert sich der Fußverkehrsanteil merklich, während der Radverkehrsanteil steigt. Gleichzeitig nimmt der Anteil des MIV um 17 Prozentpunkte zu. In der Wegelängenkategorie von 2,5 bis 5 km werden kaum noch Fußwege zurückgelegt. Hier sind auch die Radverkehrsanteile rückläufig, während die Anteile des MIV und des ÖV zunehmen.

Ab einer Wegelänge von 5 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 10 % ab, wohingegen die MIV-Anteile weiter ansteigen. Bei Wegen mit einer Länge zwischen 10 bis 25 km hat der Radverkehr einen Anteil von 5 %. Die Anteile des ÖV beginnen ab einer Distanz von 1 km zu steigen und erreichen ab 10 km einen Anteil von 14 %. Bei langen Distanzen, insbesondere bei Wegen mit einer Länge von über 100 km, bietet der Zugverkehr (Fernverkehr) Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Trotz dieser Vorteile dominieren insgesamt die MIV-Anteile auch bei längeren Wegedistanzen.

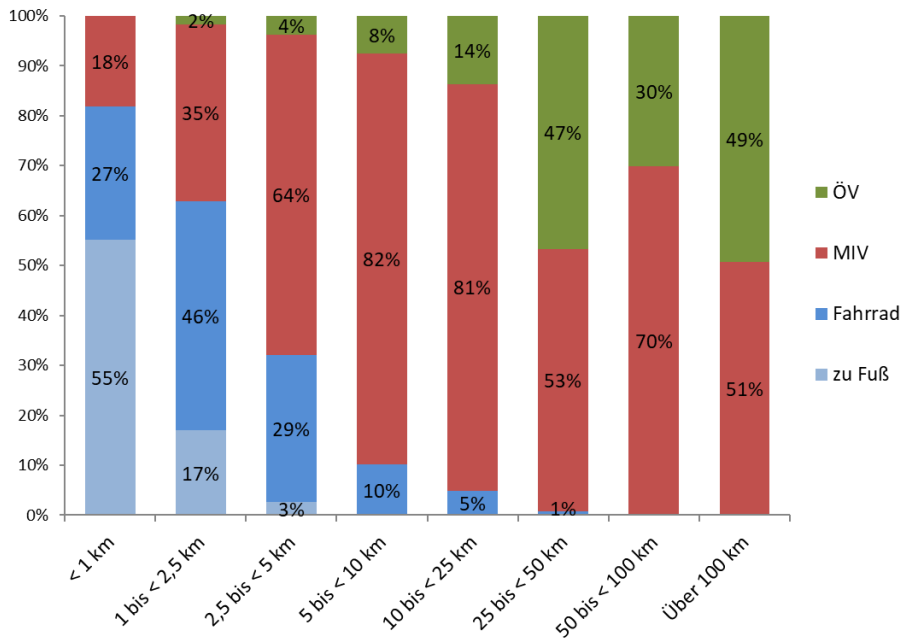


Abb. 6-9 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge über 95 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden ca. 95 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass über 80 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖV werden vor allem Wege ab 10 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt. Hier erfolgen rund 90 % aller Wege bis 50 km.

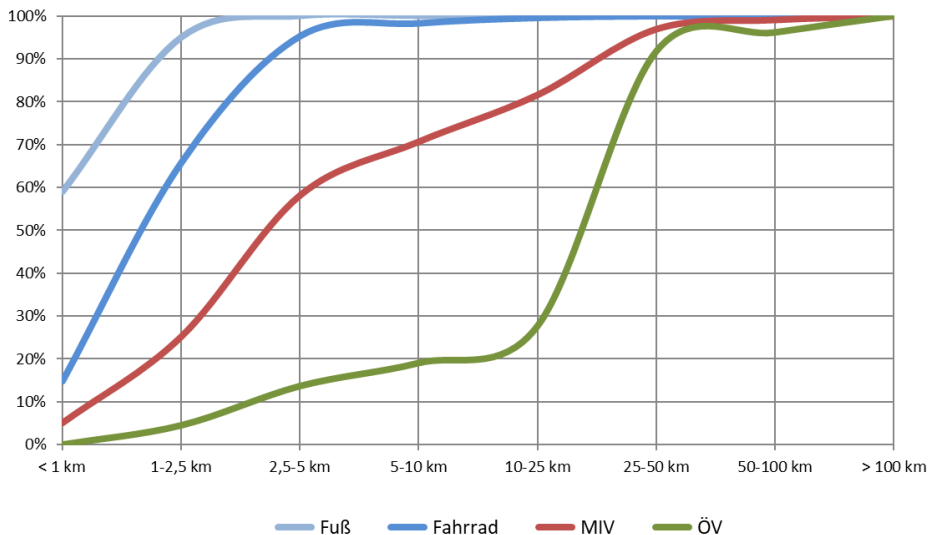


Abb. 6-10 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke stadtweit am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung 6-11. Arbeitswege weisen mit 26 % den höchsten Anteil auf. 14 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen (tägliches Bedarf)“ und 15 % auf den Zweck „Freizeit“. Die Wegezwecke „Geschäftlich“ (Anteil: 4 %), „Privater Besuch“ (Anteil: 7 %) sowie „Sonstiger Einkauf“ (Anteil: 6 %) weisen die geringsten Anteile auf.²⁵ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

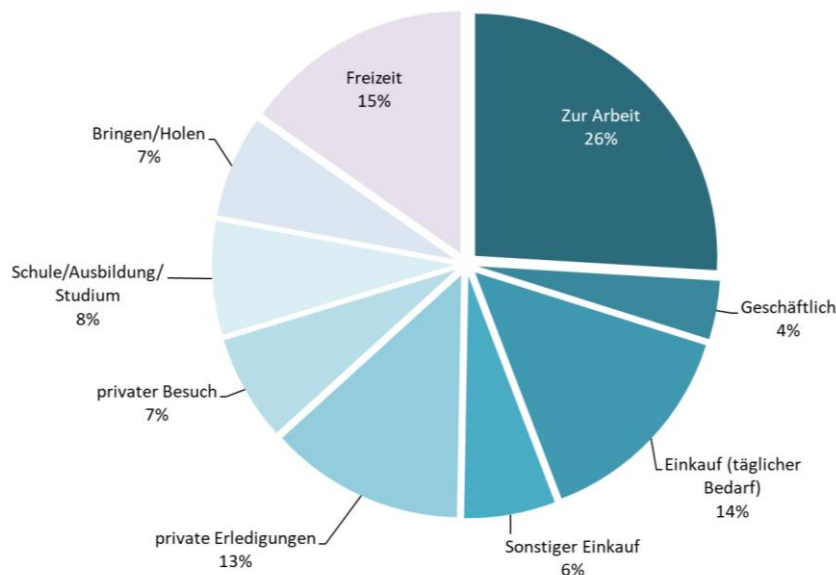


Abb. 6-11 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck können der nachstehenden Abbildung 6-12 entnommen werden. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Bringen/Holen“ (70 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)), „Geschäftlich“ (67 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) sowie „privater Besuch“ (60 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule, Universität oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 18 %. Diese teilen sich in 4 % Selbst- und 14 % Mitfahrten auf²⁶. Der ÖV hingegen weist bei diesem Wegezweck mit 17 % einen hohen Nutzungsanteil auf. Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten sowie Auszubildende nutzen mit 48 % sehr häufig das Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch den höchsten ÖV-Anteil mit 22 % auf. Freizeit- und Einkaufswege haben einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 50 % der Freizeitwege, 45 % der Einkaufswege (tägliches Bedarf) sowie 40 % der privaten Erledigungen werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der höchste Nahmobilitätsanteil kann jedoch bei den Wegen mit dem Zweck „Schule/Ausbildung/ Studium“ festgestellt werden: Insgesamt 65 % dieser Wege werden zu Fuß (Anteil: 17 %) oder mit dem Rad (Anteil: 48 %) zurückgelegt.

²⁵ Der Wegezweck „Geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

²⁶ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer(in) differenziert.

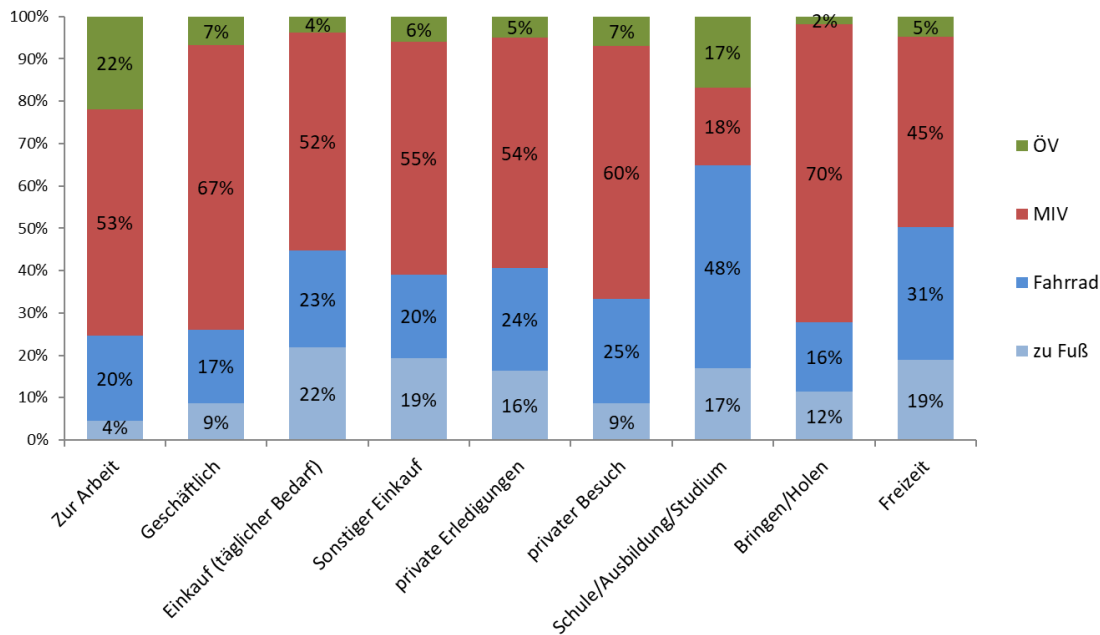


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer in der Stadt Elmshorn erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst wurden die geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene aggregiert, basierend auf der Zellschwerpunktmethode gemäß der getroffenen Zelleinteilung (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Für die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge wurden Wege über 100 km aufgrund ihrer geringen Anzahl und der hohen Streuung ausgeschlossen. Dadurch wird verhindert, dass diese Ausreißer die mittleren Distanzen unverhältnismäßig erhöhen und die Aussagekraft der Daten vermindern.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf gesamtstädtischer Ebene zeigt, dass die längsten Distanzen mit dem Zug (SPNV) zurückgelegt werden, mit einer durchschnittlichen Länge von 36,0 km und einer durchschnittlichen Fahrtdauer von 58 Minuten. Auch hier wurden Wege über 100 km nicht berücksichtigt, was die mittlere Distanz ansonsten weiter erhöhen würde. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 7,8 km und die Fahrt dauert im Schnitt 23 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten als Selbstfahrer(in) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 11,6 km und die Wegedauer 15 Minuten. Bei Mitfahrten liegen diese Werte bei 7,3 km und 11 Minuten, was darauf hinweist, dass kürzere Wege häufiger gemeinsam zurückgelegt werden (Nahversorgung, Freizeit) und längere Wege (Arbeitswege) eher alleine. Im Radverkehr (herkömmliche Fahrräder) ist die durchschnittliche Entfernung mit 2,4 km relativ kurz, aber die Wegedauer, bedingt durch die geringe Reisegeschwindigkeit, mit 15 Minuten ähnlich der des MIV. Mit Pedelets und E-Bikes werden weitere Distanzen von durchschnittlich 3,0 km bei einer Wegedauer von 17 Minuten zurückgelegt.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 9,5 km. Betrachtet man nur den Binnenverkehr, also Wege innerhalb der Stadt Elmshorn, beträgt die mittlere Distanz 2,2 km. Dies verdeutlicht, dass die meisten Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad innerhalb der Stadt bzw. des jeweiligen Postleitzahlgebietes zurückgelegt werden. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr bestehen beim MIV und Schienenverkehr. Die durchschnittliche Wegedauer in Elmshorn beträgt 18 Minuten, im Binnenverkehr sind es 10 Minuten. Bei durchschnittlich 2,8 Wegen pro Person (s. Tab. 6-1)

ergibt sich ein Zeitraum von ca. 51 Minuten, den die tägliche Mobilität für die durchschnittliche Bewohnerin bzw. den durchschnittlichen Bewohner in der Stadt Elmshorn einnimmt.

<i>*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt</i>				
Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	10	1,0	10
Fahrrad	2,4	15	2,1	14
Pedelec/E-Bike	3,0	17	2,2	15
E-Scooter/Tretroller	2,3	13	1,8	11
Motorrad/Mofa	15,8	18	2,7	6
Auto als Fahrer(in)	11,6	15	2,9	7
Auto als Mitfahrer(in)	7,3	11	2,9	7
E-Auto als Fahrer(in)	12,4	17	2,9	7
E-Auto als Mitfahrer(in) ²⁷	24,5	27	2,9	9
Taxi	18,8	25	2,6	6
Bus	7,8	23	3,0	13
Zug (SPNV)	36,0	58		
Mittelwert	9,5	18	2,2	10

Tab. 6-8 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Tabelle 6-9 dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstreisen mit durchschnittlich 15,0 km bzw. 11,2 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege (für den täglichen Bedarf) mit einer durchschnittlichen Länge von 3,3 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 18 % der Wege eine Distanz von unter 2,5 km aufweisen und über 59 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten.

Wegezweck	< 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	5%	17%	19%	9%	13%	36%	2%	18,0	28
Geschäftlich	19%	13%	19%	9%	13%	16%	11%	17,4	23
Einkauf (täglicher Bedarf)	29%	35%	23%	6%	3%	4%	0%	3,9	10
Sonstiger Einkauf	22%	38%	22%	8%	3%	7%	0%	4,9	12
Private Erledigung	19%	35%	29%	6%	5%	6%	0%	5,1	12
Privater Besuch	11%	26%	26%	15%	12%	9%	2%	8,8	17
Schule/Ausbildung/Studium	17%	38%	23%	5%	4%	11%	1%	7,4	19
Bringen/Holen	18%	33%	30%	10%	4%	4%	1%	5,3	11
Freizeit	13%	32%	33%	8%	4%	7%	2%	7,1	16
Gesamt	15%	29%	26%	8%	7%	15%	2%	9,5	18

Tab. 6-9 Wegelängenverteilung nach Wegezweck
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

²⁷ Nur wenige Personen haben Wege als Mitfahrer(in) im E-Auto zurückgelegt. Daher zeigen sich bei den Werten größere Abweichungen.

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 9,5 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die nachfolgende Tabelle 6-10 verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohnerinnen und Bewohner im Postleitzahlgebiet 25335 zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 10,1 km. Die kürzesten Wege legen mit 8,8 km die Bewohnerinnen und Bewohner im PLZ-Gebiet 25337 zurück.

Postleitzahl- gebiet	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
PLZ 25335	17%	23%	25%	10%	8%	17%	1%	10,1	19
PLZ 25336	13%	32%	27%	8%	6%	13%	2%	9,2	18
PLZ 25337	12%	35%	27%	5%	6%	13%	2%	8,8	17
Elmshorn	15%	29%	26%	8%	7%	15%	2%	9,5	18

Tab. 6-10 Wegelängenverteilung nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 66 % der Wege der Bevölkerung der Stadt Elmshorn entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-13 bis 6-17 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Tabelle 6-5. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die Postleitzahlgebiete mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.²⁸ Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Elmshorner Stadtgebietes, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Postleitzahlgebietes gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-13) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Stadtteile im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Bezüglich der Fußgängerströme kann die stärkste Verbindung zwischen den Postleitzahlgebieten 25335 und 25336 festgestellt werden. Über 1.500 Fußwege werden auf dieser Relation täglich zurückgelegt. Die Fußwegebeziehungen zwischen den Postleitzahlgebieten sind häufig durch Freizeitwege gekennzeichnet. Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Postleitzahlgebietsgrenzen liegen.

²⁸ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Postleitzahlebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Postleitzahlgebiete 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 grenzüberschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

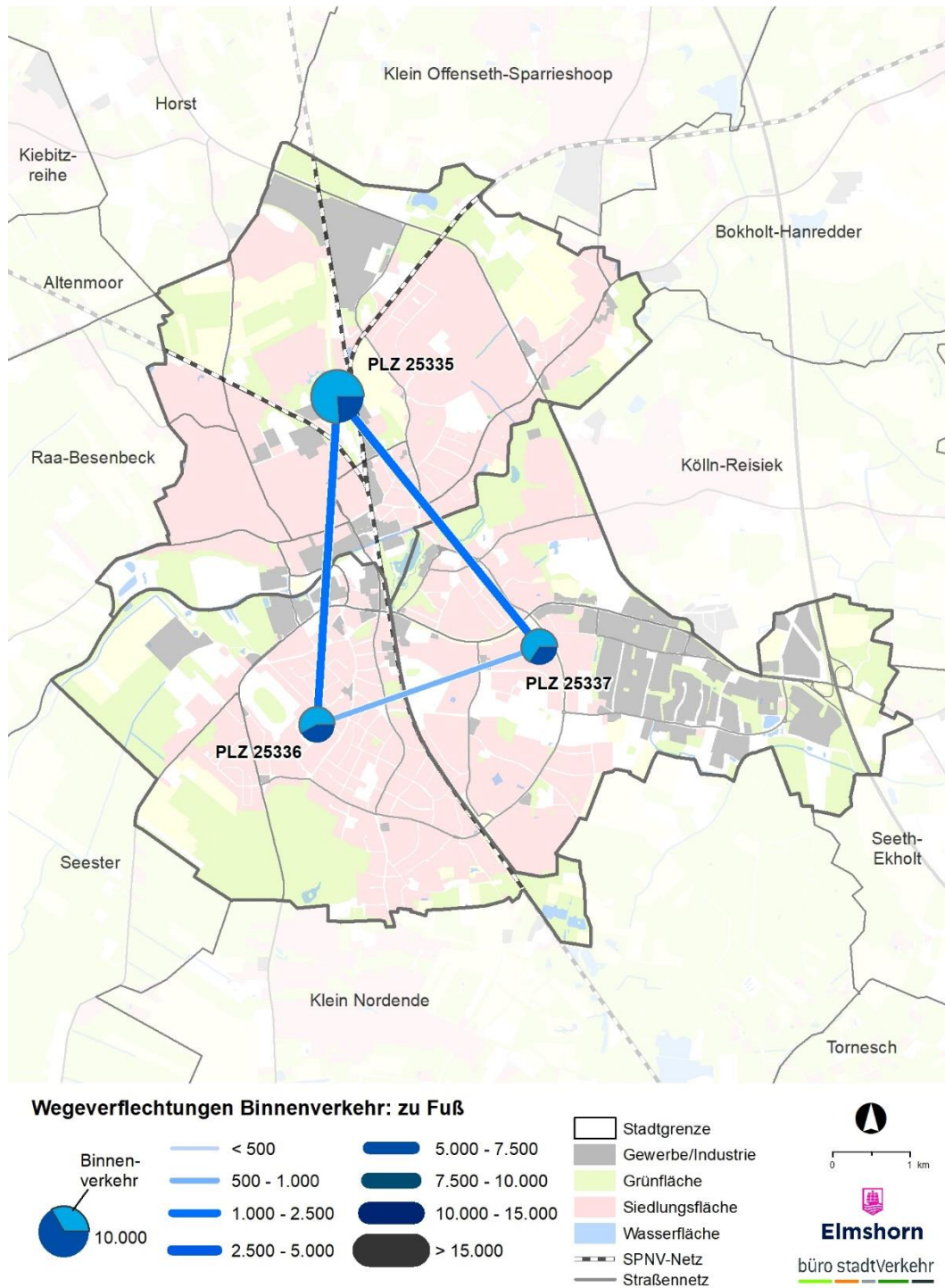


Abb. 6-13 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt Elmshorn²⁹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Bei Betrachtung des **Radverkehrs** (s. Abb. 6-14) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Postleitzahlgebieten niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit über 6.500 Wegen zwischen den Postleitzahlgebieten 25335 und 25337. Darauf folgt die Verbindung zwischen den Postleitzahlgebieten 25335 und 25336 mit mehr als 5.300 Wegen pro Tag. Darüber hinaus zeigt sich im Postleitzahlgebiet 25335 der vergleichsweise höchste Binnenverkehrsanteil mit 43 %.

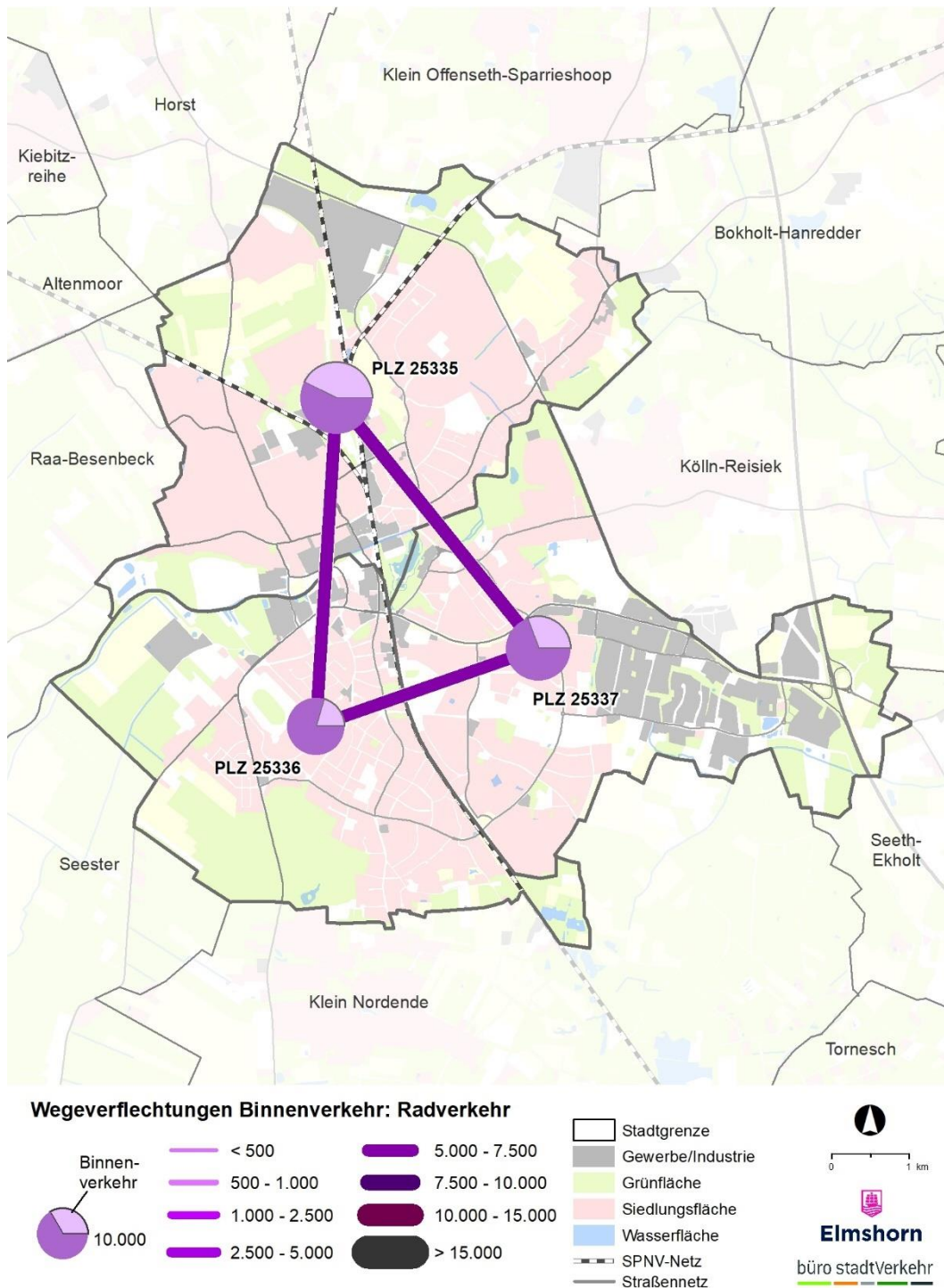


Abb. 6-14 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb der Stadt Elmshorn³⁰
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Im **MIV** (s. Abb. 6-15) ist ebenfalls eine vergleichsweise starke Ausrichtung auf die beiden Postleitzahlgebiete 25335 und 25337 auszumachen. Die meisten Fahrten erfolgen erneut zwischen diesen beiden Postleitzahlgebieten mit ca. 11.900 täglichen Wegen. Daneben werden zwischen den Postleitzahlgebieten 25336 und 25337 knapp 6.700 Wege zurückgelegt. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegt mit rund 31 % innerhalb des Postleitzahlgebietes 25335 am höchsten.

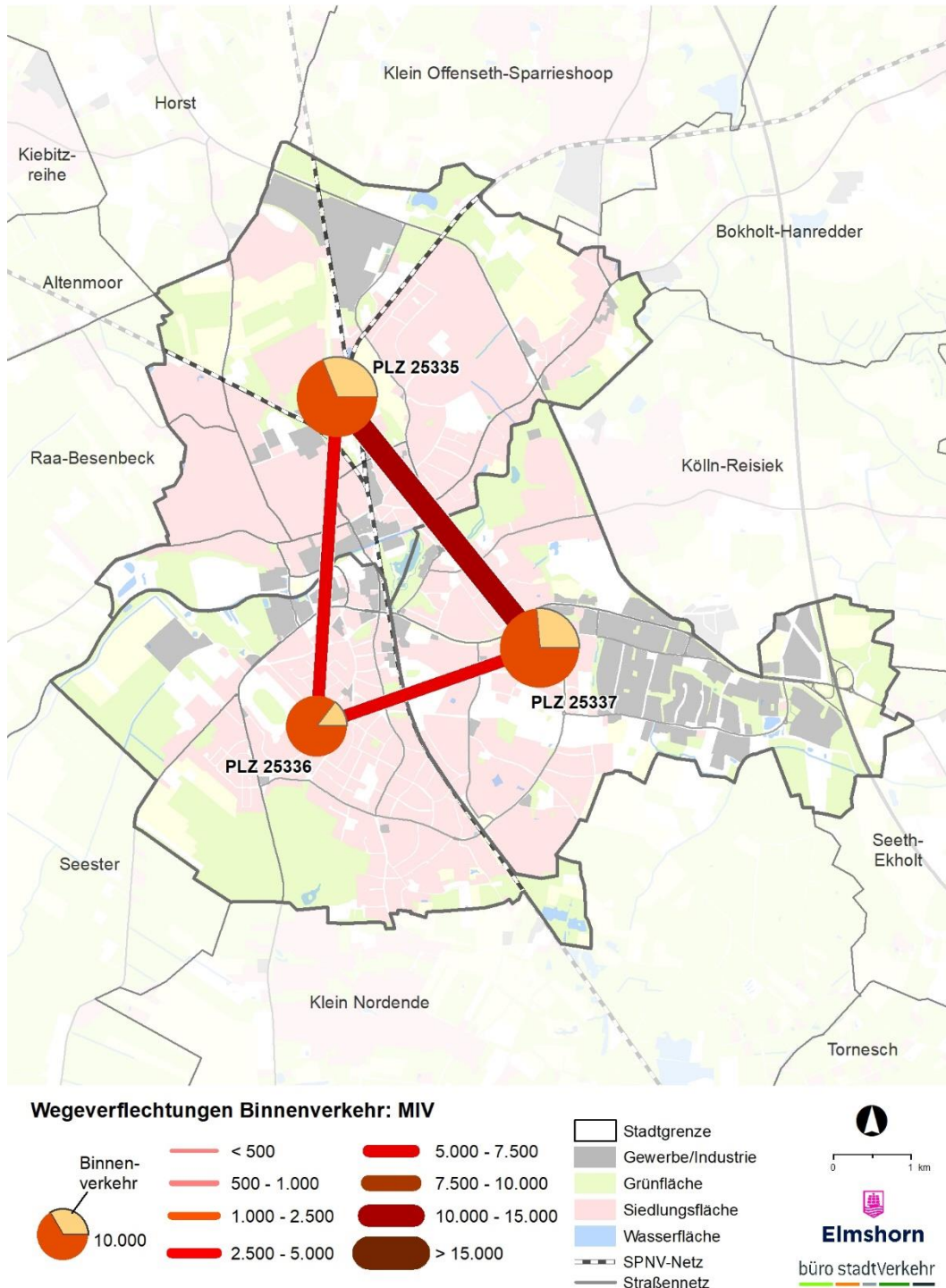
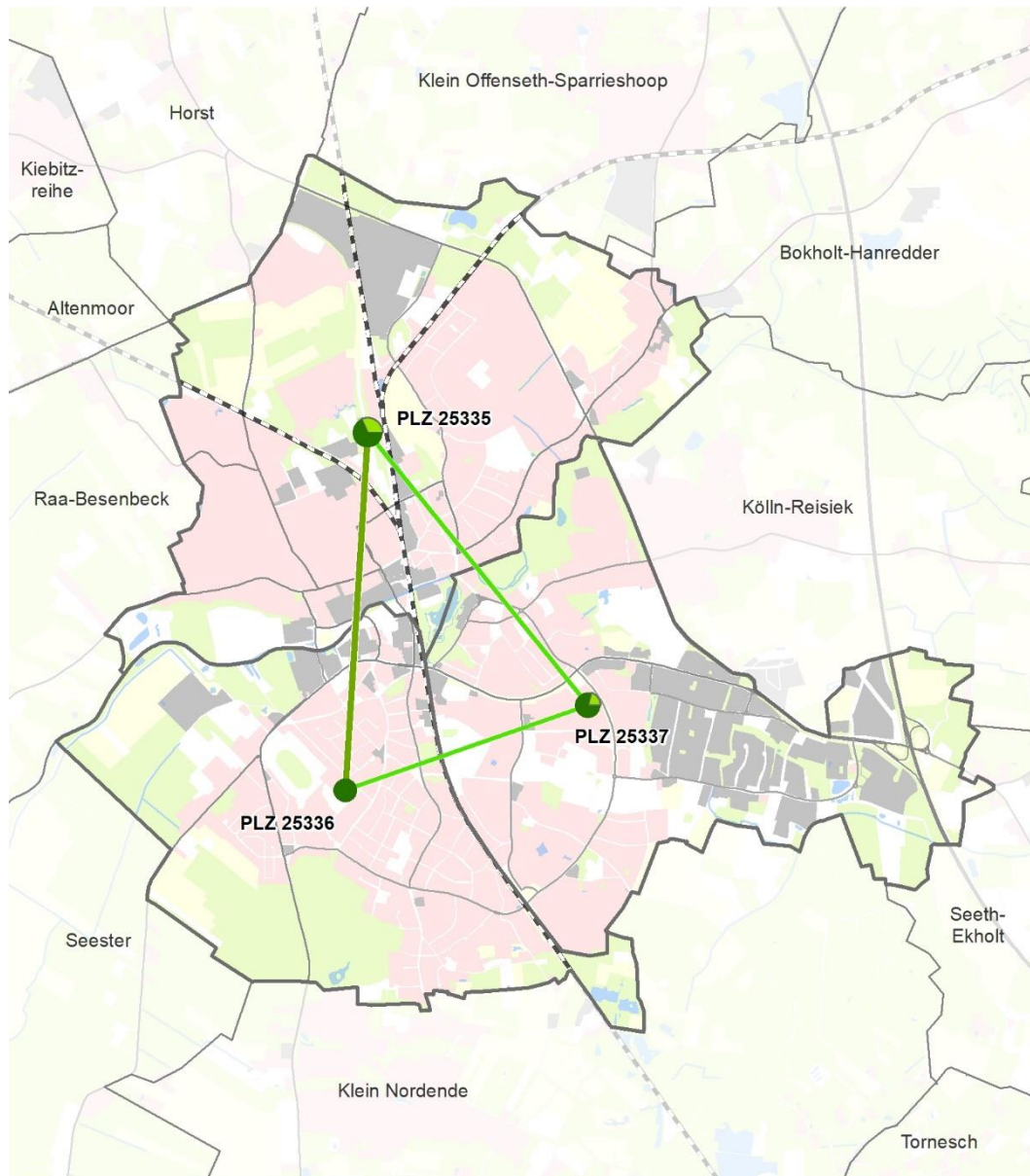


Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb der Stadt Elmshorn³¹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³¹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Im **ÖV** (s. Abb. 6-16) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Postleitzahlgebiete im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am niedrigsten. Ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Stadtteilen nicht sehr stark ausgeprägt, nur teilweise lassen sich intensivere Ausprägungen identifizieren. Tendenziell ist eine stärkere Ausrichtung auf das Postleitzahlgebiet 25335 erkennbar. Die stärksten Verflechtungen liegen zwischen den Postleitzahlgebieten 25335 und 25336 mit über 500 täglichen Fahrten. Darauf folgt die Verbindung zwischen den Postleitzahlgebieten 25335 und 25337 mit etwa 480 täglichen Fahrten. Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt.³²

³² Die Bedeutung der Stadtteile mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖV-Verflechtungen möglicherweise 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. vom Postleitzahlgebiet 25336 mit dem Bus in das Postleitzahlgebiet 25335 fährt und dort in den Zug nach Hamburg umsteigt, ist im Postleitzahlgebiet 25336 Teil des Quellverkehrs und in Hamburg Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: ÖV



Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb der Stadt Elmshorn³³
(Auswertung auf Wegebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre zeigt die Postleitzahlgebiete 25335 und 25337 als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen im Postleitzahlgebiet 25335 mit knapp 44 % vor.

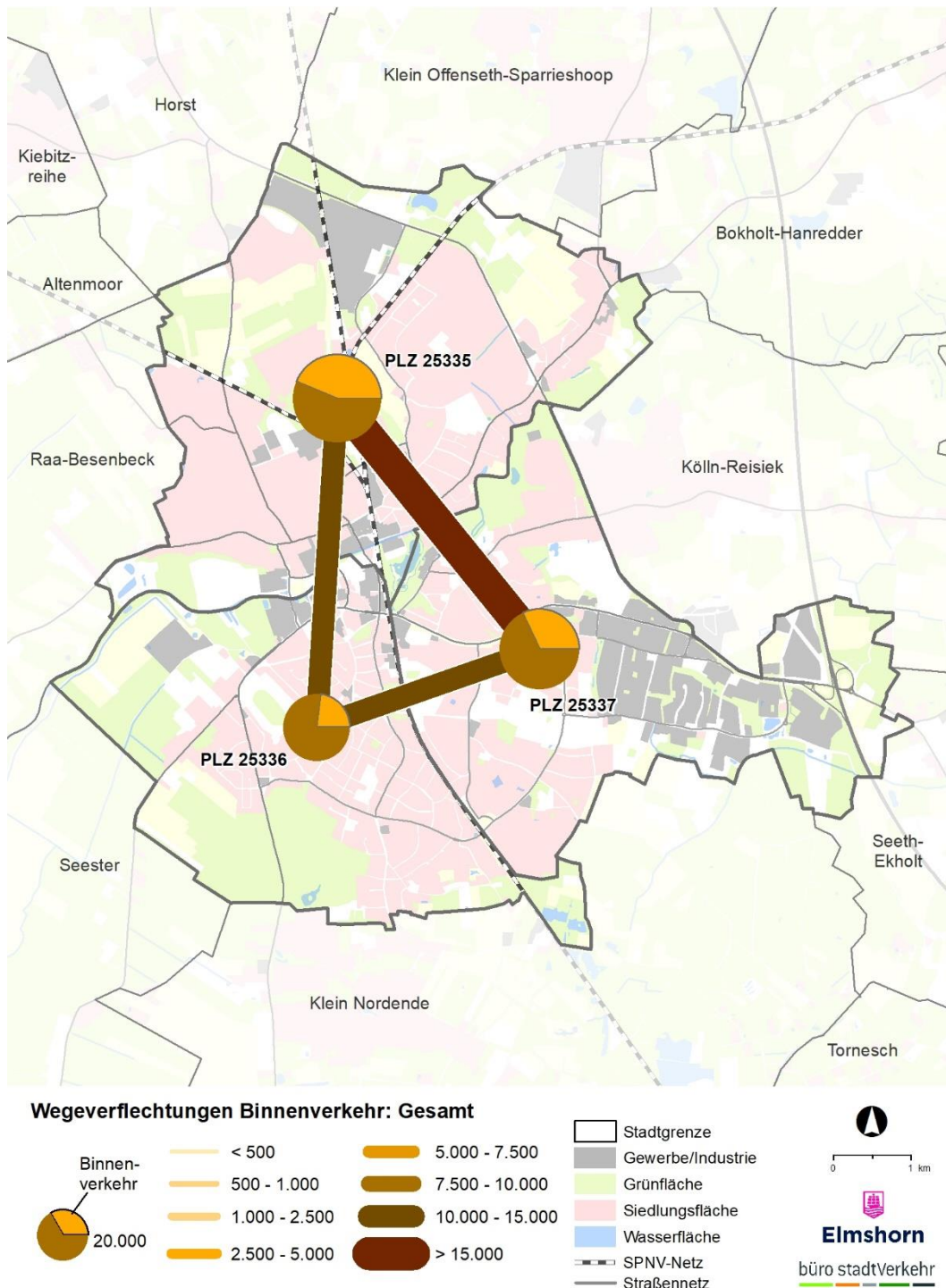


Abb. 6-17 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Elmshorn³⁴
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

In der folgenden Tabelle sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen den Postleitzahlgebieten 25335 und 25337 mit etwa 20.100 Wege/Tag die meisten Fahrten erfolgen (vom Postleitzahlgebiet 25335 nach 25337 ca. 10.000 Wege, vom Postleitzahlgebiet 25337 nach 25335 ca. 10.100 Wege). Insgesamt werden rund 144.800 Wege zurückgelegt.

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	25.900	6.500	10.100	9.900	52.500
PLZ 25336	6.800	7.800	6.200	6.200	27.000
PLZ 25337	10.000	6.500	15.400	6.900	38.800
Außen	9.900	5.900	7.400	3.300	26.500
Gesamt	52.600	26.800	39.100	26.300	144.800

Tab. 6-11 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Der Binnenverkehrsanteil für die Stadt Elmshorn liegt bei etwa 66 %. Demzufolge haben 66 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 34 % der Wege verlassen das Stadtgebiet (s. Tab. 6-12). Die innerstädtische Mobilität spielt sich zu 34 % innerhalb der Postleitzahlgebiete ab (= Binnenverkehr PLZ-Gebiete) und zu 32 % zwischen den Postleitzahlgebieten. Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegerelation. In Abbildung 6-18 sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt.

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb der Stadt Elmshorn haben (= Binnenverkehr Elmshorn), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Modal Split. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 19 % sechs Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb des jeweiligen Postleitzahlgebietes haben (= Binnenverkehr PLZ-Gebiete), beträgt der Fußverkehrsanteil 30 %. Auch bei den Radverkehrsanteilen ist eine Steigerung erkennbar. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene der Gesamtstadt teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die zwischen den Postleitzahlgebieten erfolgen, nehmen die Fußverkehrsanteile deutlich ab. Vielfach werden auf diesen Relationen Wege mit dem Rad oder dem Auto zurückgelegt. Verlassen die Wege das Stadtgebiet (= Quell-Ziel-Verkehr), sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 10 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 27 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖV zurückgelegt, das bedeutet, dass bei diesen Wegerelationen nahezu doppelt so viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb der Stadt Elmshorn auf den MIV mit 63 % zurückgegriffen.

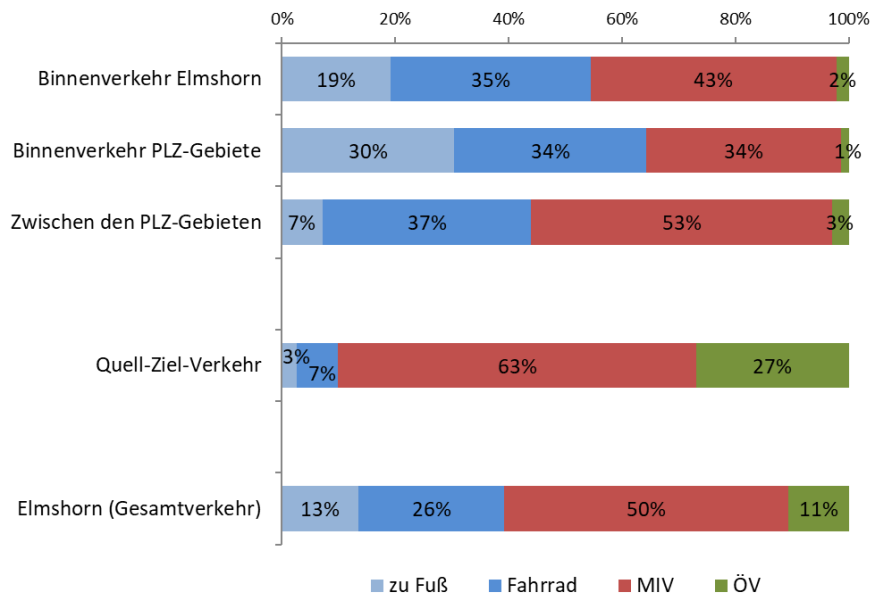


Abb. 6-18 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in Tabelle 6-12 dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung der Stadt Elmshorn zählt Hamburg. Rund 16.700 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen Elmshorn und Hamburg zurückgelegt. Dahinter folgen die Kommunen im Amt Elmshorn-Land mit täglich etwa 7.300 Wegen. Die meisten Wege erfolgen dabei in die Nachbarkommunen Kölln-Reisiek (ca. 2.800 Wege) und Klein-Nordende (ca. 2.700 Wege). Im Amt Horst-Herzhorn ist vor allem die Kommune Horst das Ziel zahlreicher Wege (ca. 1.500 Wege).

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Elmshorn	65,8%		95.200
<i>Binnenverkehr Postleitzahlgebiete</i>		33,9%	49.100
<i>Zwischen den Postleitzahlgebieten</i>		31,8%	46.100
Nach außen	34,2%		49.500
<i>Hamburg</i>		11,6%	16.700
<i>Amt Elmshorn-Land</i>		5,0%	7.300
<i>Amt Horst-Herzhorn</i>		2,0%	2.900
<i>Pinneberg</i>		1,4%	2.000
<i>Tornesch</i>		1,3%	1.900
<i>Uetersen</i>		1,1%	1.700
<i>Itzehoe</i>		1,1%	1.600
<i>Barmstedt</i>		0,9%	1.300
<i>Amt Geest und Marsch Südholstein</i>		0,5%	800
<i>Norderstedt</i>		0,4%	600
<i>Sonstige Außenziele</i>		8,8%	12.700

Tab. 6-12 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Elmshorn zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-19 zu erkennen. In den meisten Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus der Stadt heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen in das Amt Elmshorn-Land. Hier spielen vor allem

die Wege in die bereits erwähnten Nachbarkommunen Kölln-Reisiek und Klein-Nordende eine wichtige Rolle. Höhere ÖV-Anteile können vor allem bei Wegen nach Hamburg oder Pinneberg beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine zentrale Rolle.

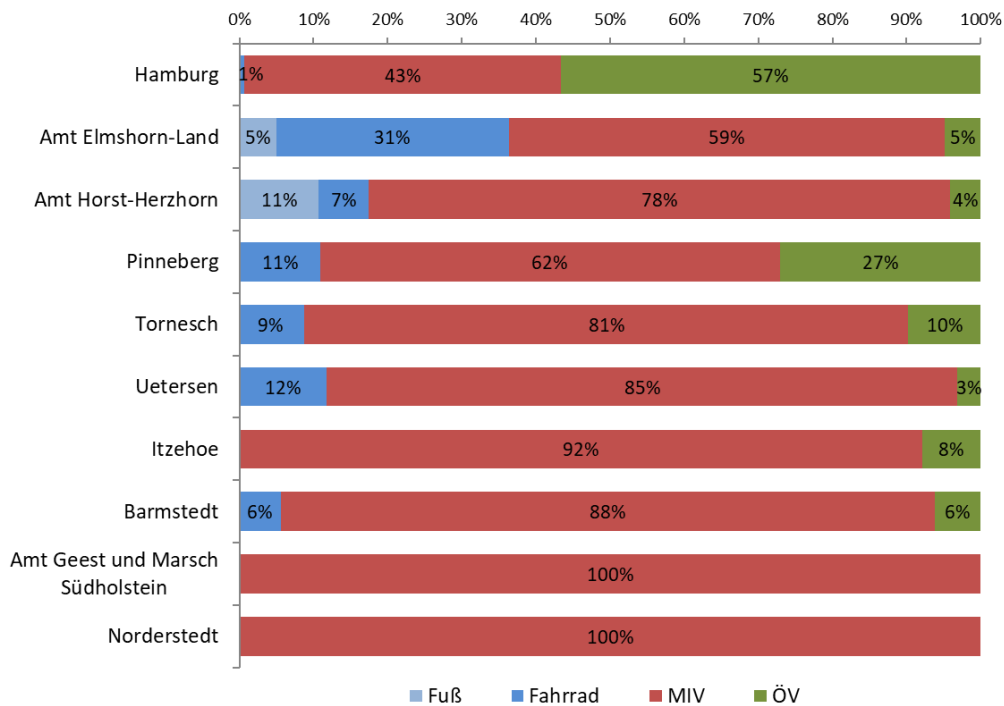


Abb. 6-19 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Elmshorn wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dadurch können aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmitteln identifiziert werden. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege zeigt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr (s. Abb. 6-20). Dies entspricht im Wesentlichen der Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf die typischen Morgenspitzenstunden folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 15 Uhr. Ab dem Nachmittag steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum zwischen 17 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

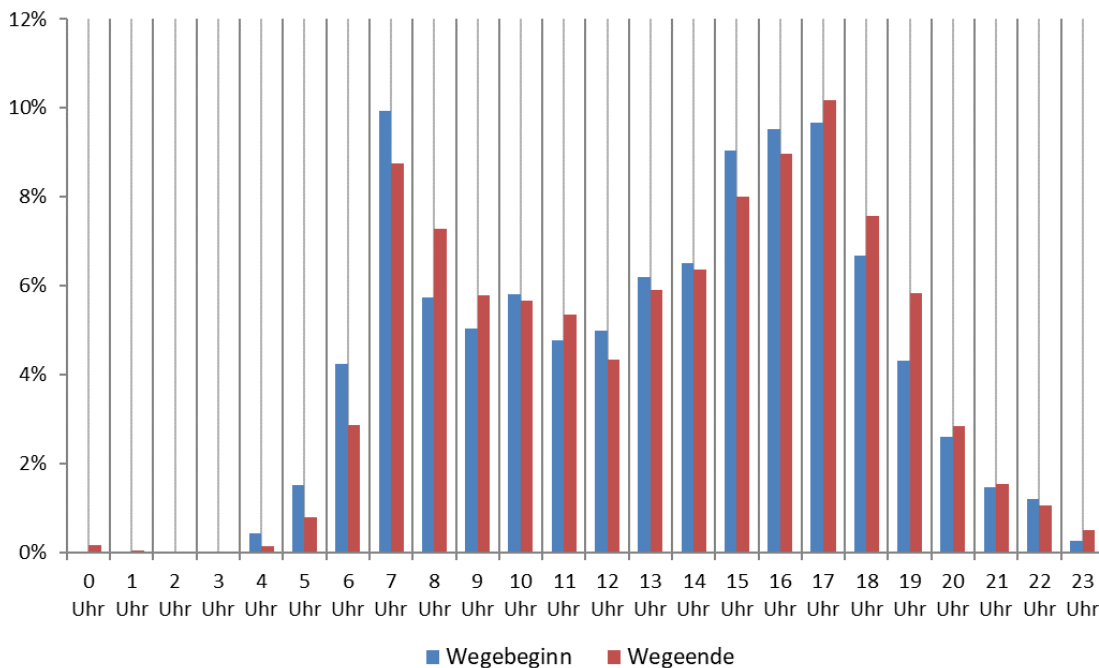


Abb. 6-20 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁵ wird deutlich, dass der ÖV die maximale Nutzungsquote gegen 7 Uhr morgens erreicht (s. Abb. 6-21). Neben dem Ausbildungsverkehr spielt auch der Berufspendlerverkehr, bei dem teils hohe Anteile an ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer zu verzeichnen sind, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖV ebenfalls in der Zeit zwischen 16 und 17 Uhr häufig genutzt. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesverlauf; einmal um 7 Uhr morgens und am Nachmittag um 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen um 7 Uhr, nachmittags um 13 Uhr und am späten Nachmittag gegen 15 bis 16 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet Tagesspitzen morgens um 7 Uhr, am späten Vormittag gegen 11 Uhr, nachmittags gegen 15 Uhr sowie später gegen 17 Uhr.

³⁵ In Abbildung 6-21 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖV erreicht z. B. das Nutzungsmaximum gegen 7 Uhr (→ ca. 14 % aller durchgeführten ÖV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

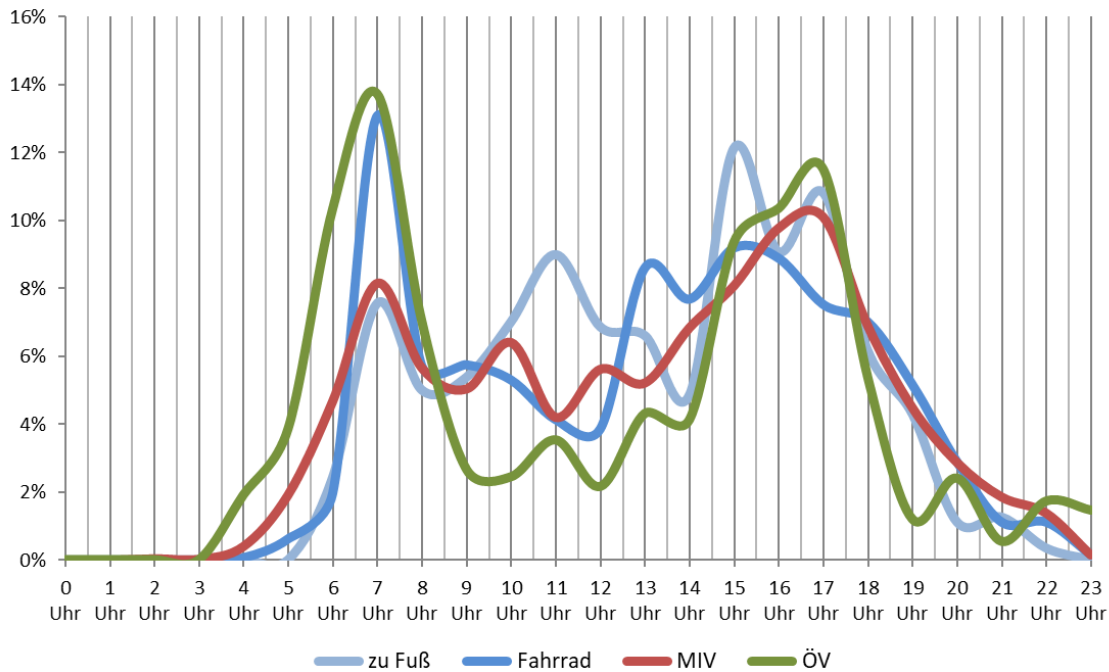


Abb. 6-21 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Weeebene)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sowie ab 23 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen) (s. Abb. 6-22). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum morgens zwischen 7 und 8 Uhr, mittags zwischen 13 und 14 Uhr sowie abends zwischen 19 und 20 Uhr. Auch tagsüber hält sich der Radverkehrsanteil auf einem konstanten Niveau. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in den tendenziell verkehrsschwachen Zeiten am Morgen zwischen 10 und 11 Uhr sowie am Abend ab ca. 20 Uhr. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 7 und 9 Uhr, zwischen 11 und 12 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

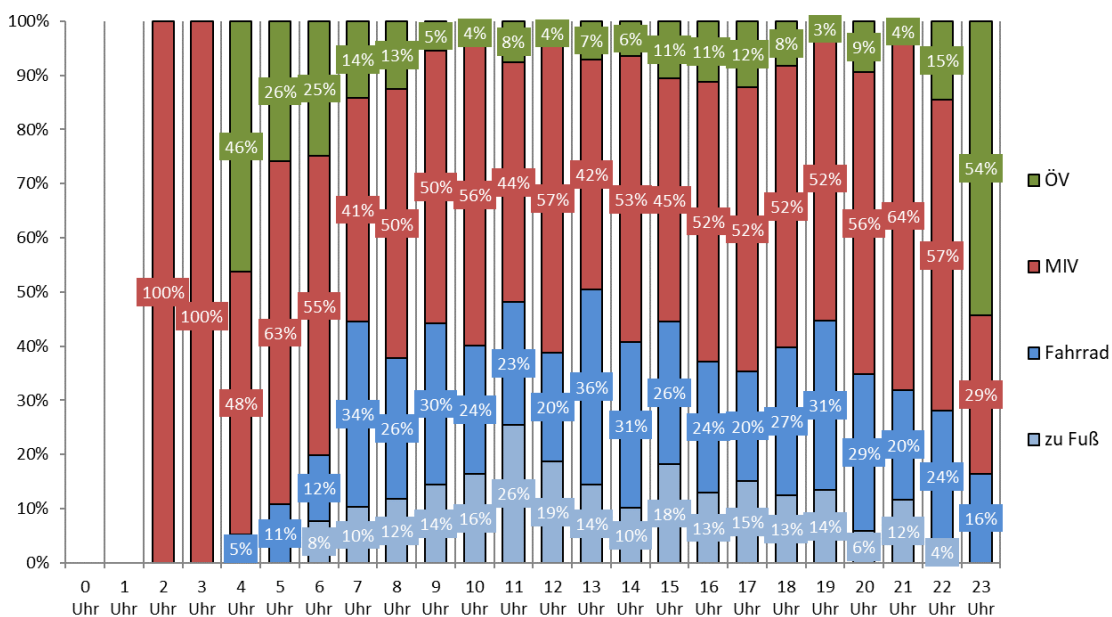


Abb. 6-22 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Weeebene)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf den Zusatzfragebogen der Mobilitätsbefragung, der Fragen auf Haushalts- und Personenebene beinhaltet. Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn sowie MIV in Elmshorn. Darüber hinaus wird nach konkretem Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu diesen Verkehrsangeboten gefragt. Zudem konnten die Haushalte Angaben zur Nutzung bzw. Bedeutsamkeit von weiteren Mobilitätsangebote tätigen sowie zur wahrgenommenen Verkehrssicherheit. Schließlich hatten die Haushalte die Möglichkeit, ihr langfristiges Mobilitätsverhalten einzuschätzen.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fuß-, Rad-, Autoverkehr sowie Bus und Bahn in den jeweiligen Postleitzahlgebieten dargestellt. Die Unterscheidung nach den Wohnorten der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,34 am besten bewertet. 66 % der Bürgerinnen und Bürger bewerteten das Angebot als sehr gut oder gut. Besonders positiv wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern im Postleitzahlgebiet 25336 bewertet, wo die Durchschnittsnote bei 2,32 liegt. Jedoch liegen nur minimale Unterschiede bei der Bewertung innerhalb der einzelnen Gebiete vor. Insgesamt geben 10 % der Befragten stadtweit an, dass sie das Fußverkehrsangebot als ausreichend oder schlechter empfinden.

Postleitzahlgebiet	Durchschnittsnote
PLZ 25336	2,32
PLZ 25337	2,33
PLZ 25335	2,35
Elmshorn	2,34

Tab. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

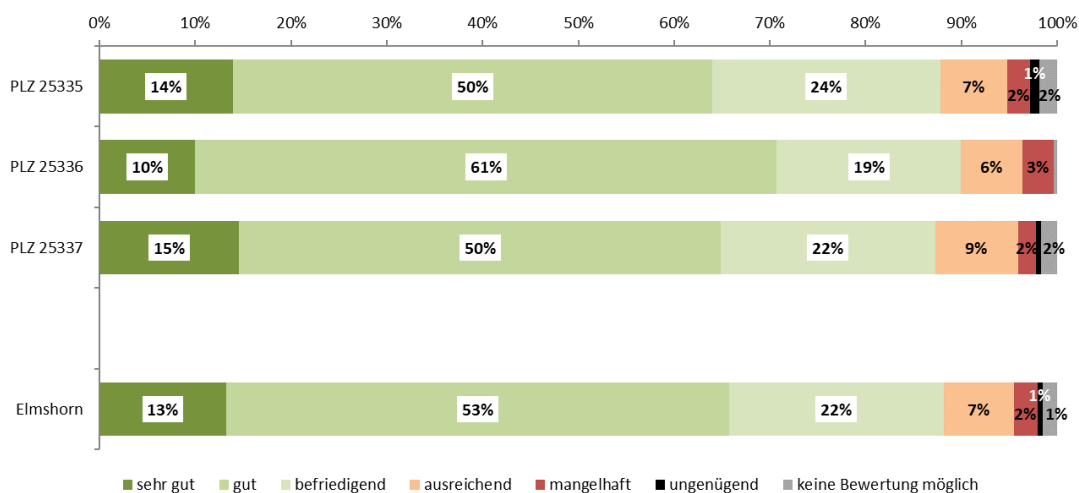


Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.2 Radverkehr

Die Einschätzung des Radverkehrsangebots fällt im Vergleich weniger positiv aus. Mit einer durchschnittlichen Bewertung von 3,39 wird das schlechteste Ergebnis im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln innerhalb dieser Befragung erreicht. Während 66 % der Bürgerinnen und Bürger das Fußverkehrsangebot als gut oder sehr gut bewerteten, sind es beim Radverkehr 23 %. 40 % der Haushalte geben eine Bewertung von ausreichend oder schlechter ab. Unter den Postleitzahlgebieten bewerteten die im Gebiet 25336 wohnhaften Haushalte das Radverkehrsangebot am schlechtesten. Die Bewohnerinnen und Bewohner im Gebiet 25337 bewerten das Radverkehrsangebot hingegen am positivsten, mit einer Durchschnittsnote von 3,32. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Postleitzahlgebiet	Durchschnittsnote
PLZ 25337	3,32
PLZ 25335	3,41
PLZ 25336	3,46
Elmshorn	3,39

Tab. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

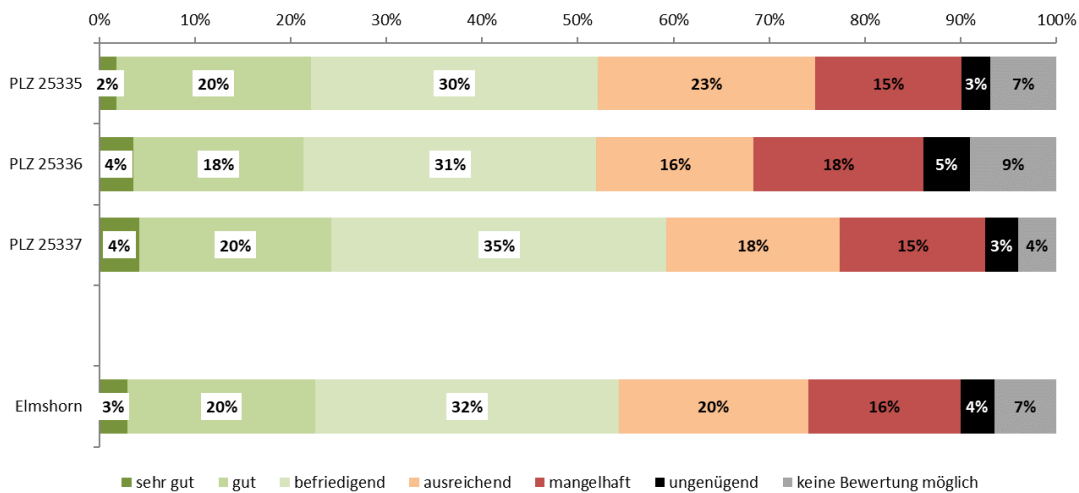


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.3 Busverkehr

Der Busverkehr in Elmshorn erhielt im Vergleich der verschiedenen Verkehrsangebote mit einer Durchschnittsnote von 3,07 eine mittlere Bewertung. Die Durchschnittsnote variieren nur geringfügig zwischen den Postleitzahlgebieten. Die beste Bewertung wurde im Gebiet 25336 mit einem Durchschnitt von 3,06 erzielt, während die schlechteste Bewertung im Gebiet 25337 mit durchschnittlich 3,08 lag. Insgesamt bewerteten 29 % der Teilnehmenden den Busverkehr als sehr gut oder gut, während 26 % ihn als ausreichend oder schlechter einstufen.

Postleitzahlgebiet	Durchschnittsnote
PLZ 25336	3,06
PLZ 25335	3,07
PLZ 25337	3,08
Elmshorn	3,07

Tab. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene)

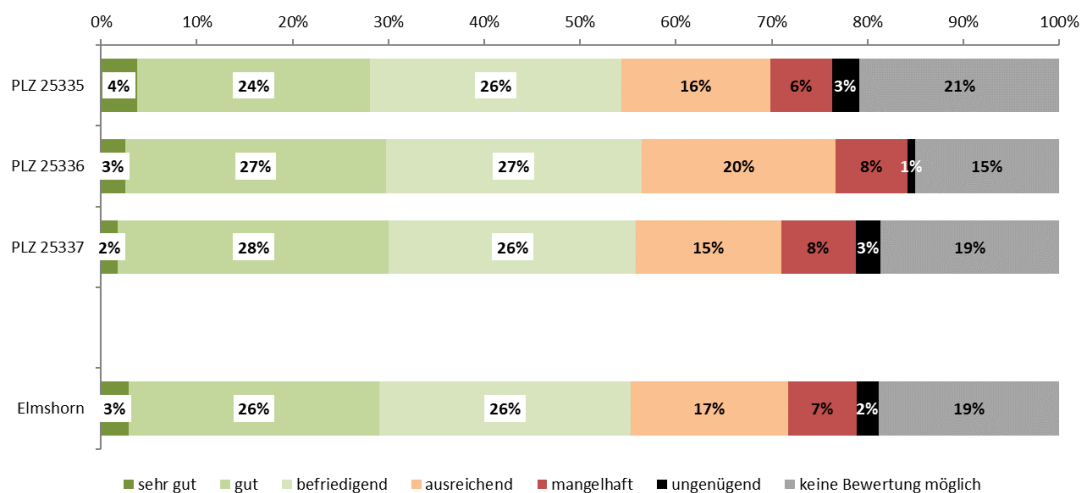


Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.4 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr in Elmshorn erhält eine Durchschnittsnote von 3,33 und platziert sich damit hinter dem Busverkehr. Stadtweit bewerten 29 % der Befragten den Bahnverkehr als sehr gut oder gut, während 36 % ihn als ausreichend oder schlechter einstufen. Die Bewertungen variieren je nach Postleitzahlgebiet. Die beste Durchschnittsnote wurde in 25335 mit 3,25 vergeben, während das Gebiet 25337 mit 3,40 die schlechteste Bewertung erhielt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die allgemeinen Anschlussmöglichkeiten eine entscheidende Rolle spielen. In besser angebundenen Gebieten fällt die Bewertung tendenziell positiver aus, während in den weniger gut erreichbaren Gebieten die Zufriedenheit geringer ausfällt.

Postleitzahlgebiet	Durchschnittsnote
PLZ 25335	3,25
PLZ 25336	3,39
PLZ 25337	3,40
Elmshorn	3,33

Tab. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene)

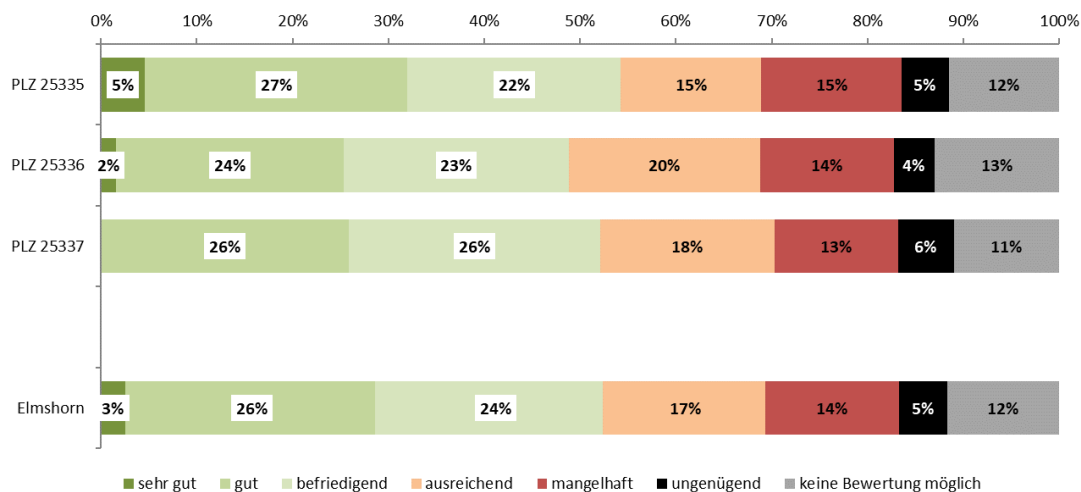


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.5 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird im Vergleich zu anderen Verkehrsmittelhauptgruppen besser bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,97 erzielt er das zweitbeste Ergebnis nach dem Fußverkehr. Insgesamt bewerten 33 % der befragten Haushalte den Autoverkehr in Elmshorn als sehr gut oder gut. 26 % der Haushalte bewerten das Angebot als ausreichend oder schlechter. Besonders positive Einschätzungen kommen dabei von Haushalten im Postleitzahlgebiet 25335. Im Postleitzahlgebiet 25337 fällt die Bewertung hingegen mit 3,01 unterdurchschnittlich aus.

Postleitzahlgebiet	Durchschnittsnote
PLZ 25335	2,93
PLZ 25336	2,99
PLZ 25337	3,01
Elmshorn	2,97

Tab. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

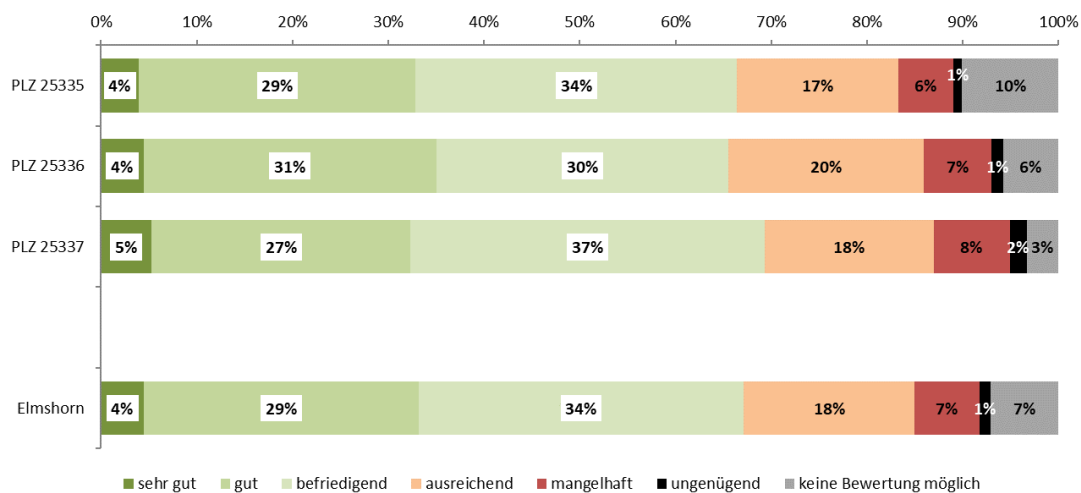


Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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

Postleitzahlgebiet	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Bus	Ø Bahn	Ø Autoverkehr
PLZ 25335	2,35	3,41	3,07	3,25	2,93
PLZ 25336	2,32	3,46	3,06	3,39	2,99
PLZ 25337	2,33	3,32	3,08	3,40	3,01
Elmshorn	2,34	3,39	3,07	3,33	2,97

Tab. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die fünf Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus, Bahn und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu waren pro Verkehrsmittel jeweils mindestens sechs Themenfelder vorgegeben. Darüber hinaus hatten die Haushalte in Elmshorn die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe anzuführen. In den folgenden Kapiteln sind die Nennungen zusammengefasst.

7.2.1 Fußverkehr-Verbesserungsbedarf

Zur Situation des Fußverkehrs in Elmshorn wurden verschiedene Aspekte der Infrastruktur bewertet. Die Ergebnisse zeigen, dass der Zustand der Gehwege mit 30 % als größtes Problem wahrgenommen wird. Beleuchtung (20 %) und ausreichende Gehwegbreiten (17 %) sind ebenfalls zentrale Themen, die von den befragten Haushalten kritisiert wurden. Weitere wichtige Aspekte sind die fußgängerfreundliche Ampelschaltung (14 %) und das Vorhandensein von Fußgängerquerungsanlagen (10 %). Geringere, aber dennoch relevante Anteile entfallen auf die Wegweisung (5 %). In den Freitexteingaben (zusätzliche Angaben) wurden verschiedene Anliegen geäußert oder konkrete Ortsangaben getätigt.

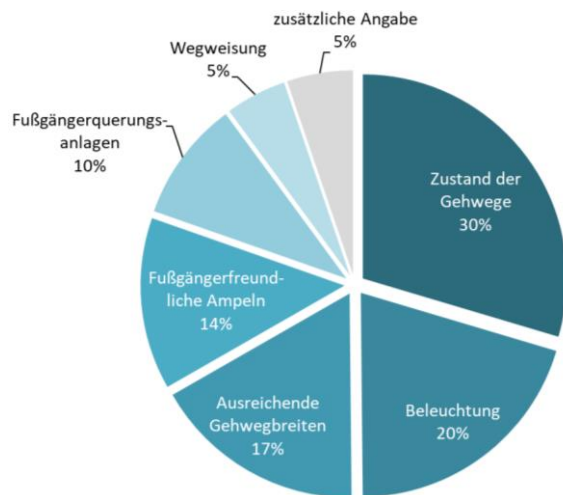


Abb. 7-6 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Gehwege	30%
2 Beleuchtung	20%
3 Ausreichende Gehwegbreiten	17%
4 Fußgängerfreundliche Ampeln	14%
5 Fußgängerquerungsanlagen	10%
6 Wegweisung	5%
zusätzliche Angaben	5%
<i>Ampelschaltung fußgängerfreundlich</i>	<i>17%</i>
<i>Beleuchtung schwach/fehlend</i>	<i>11%</i>
<i>Pflegezustand Gehwege verbesserungswürdig</i>	<i>10%</i>
<i>fehlende/unsichere Fußgängerquerungsanlagen</i>	<i>9%</i>
<i>zugeparkter Gehweg</i>	<i>8%</i>
<i>Sonstiges</i>	<i>46%</i>

Tab. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.2 Radverkehr-Verbesserungsbedarf

Das Radverkehrsangebot erhielt die schlechteste Bewertung unter den Verkehrsmittelhauptgruppen, mit einer Durchschnittsnote von 3,39. Im Kontext des Radverkehrs werden vor allem vier Themenfelder genannt, in denen laut der befragten Haushalte Verbesserungsbedarfe bestehen: Der Zustand der Radwege wird von 27 % der Befragten genannt, gefolgt von dem Ausbau des Radwegenetzes mit 19 %, der Trennung vom Autoverkehr mit 16 % sowie die Verfügbarkeit von Abstellanlagen für Fahrräder mit 14 %. Daran schließen radfahrerfreundliche Ampeln und die Wegweisung an, bei denen 10 % bzw. 3 % der Befragten Verbesserungsbedarfe sehen. Fahrrad- bzw. Lastenradverleihmöglichkeiten werden nur von wenigen befragten Personen genannt. 7 % der Haushalte haben zusätzliche Angaben getätigt.

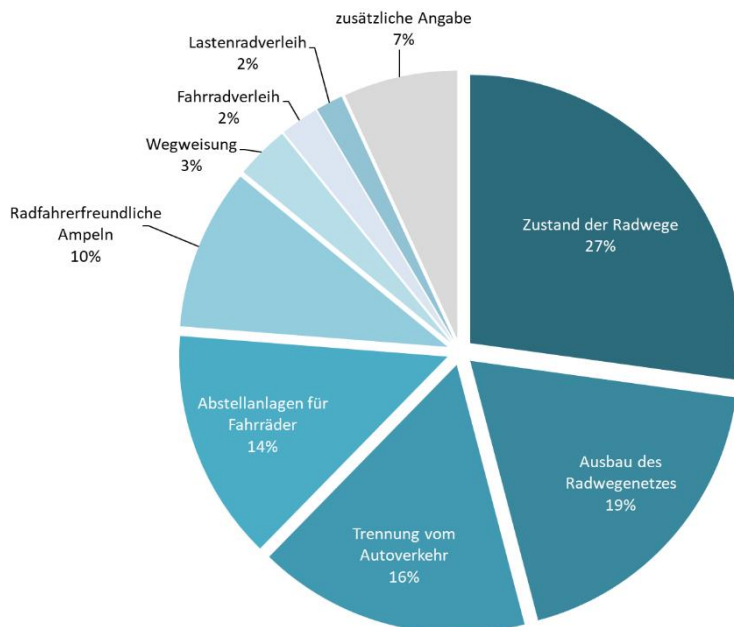


Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1 Zustand der Radwege	27%	
2 Ausbau des Radwegenetzes	19%	
3 Trennung vom Autoverkehr	16%	
4 Abstellanlagen für Fahrräder	14%	
5 Radfahrerfreundliche Ampeln	10%	
6 Wegweisung	3%	
7 Fahrradverleih	2%	
8 Lastenradverleih	2%	
zusätzliche Angaben	7%	davon
<i>Trennung Verkehrsteilnehmer (eigenständige Radwege)</i>		19%
<i>Oberflächenzustand Radweg</i>		15%
<i>Sicherheit</i>		14%
<i>Radweg zu schmal</i>		10%
<i>insgesamt Fahrradfreundlicher</i>		5%
<i>Ausbau (regionales) Radwegenetz</i>		5%
<i>Sonstiges</i>		32%

Tab. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.3 Busverkehr-Verbesserungsbedarf

Das Busverkehrsangebot erhielt eine Bewertung von 3,07 unter den Verkehrsmitteln. Insbesondere wurden Wünsche nach Verbesserungen hinsichtlich kürzerer Takte von den befragten Haushalten geäußert (21 %). Darüber hinaus wurden der Zustand und Komfort der Haltestellen (18 %) sowie der Erweiterung des Busnetzes (16 %) als verbesserungswürdige Aspekte genannt. Weitere wichtige Aspekte sind angepasste Preise und Tarife (13 %) sowie ein erhöhtes Sicherheitsgefühl (10 %). Die Themen Barrierefreiheit und ÖPNV-Vorrang an Ampeln spielen eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzliche Angaben betreffen beispielsweise die Anpassung von Umsteigezeiten und Anschlüssen.

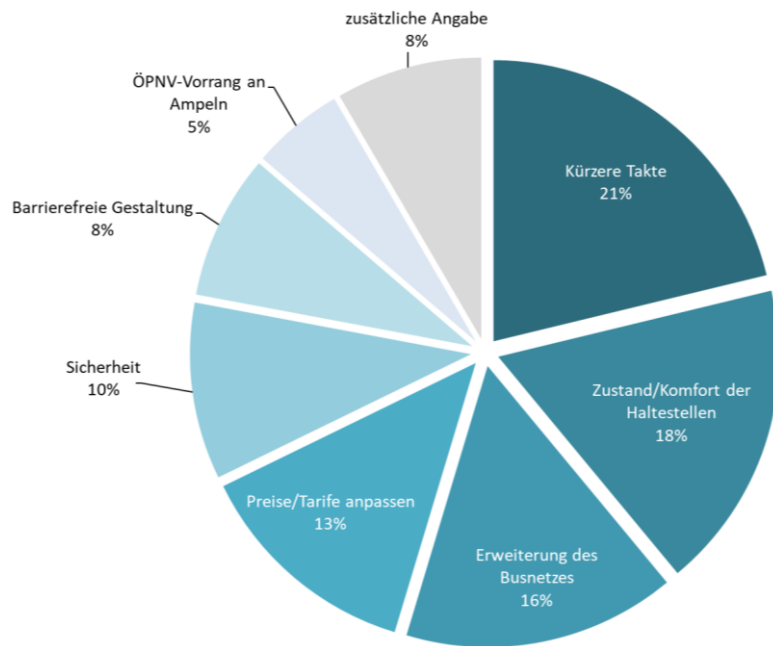


Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Kürzere Takte	21%
2 Zustand/Komfort der Haltestellen	18%
3 Erweiterung des Busnetzes	16%
4 Preise/Tarife anpassen	13%
5 Sicherheit	10%
6 Barrierefreie Gestaltung	8%
7 ÖPNV-Vorrang an Ampeln	5%
zusätzliche Angaben	8%
<i>Umsteigezeiten/Anschlüsse anpassen</i>	<i>17%</i>
<i>Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit</i>	<i>14%</i>
<i>Aufenthaltsqualität Haltestellen (Sicherheit, Beleuchtung, Angstraum)</i>	<i>11%</i>
<i>Direkte Verbindungen (v.a. in größere umliegende Städte)</i>	<i>10%</i>
<i>Ausbau/Verbindungen Busnetz</i>	<i>9%</i>
<i>Bedienzeiten ausbauen (z.B. Wochenende/nachts)</i>	<i>6%</i>
<i>Sonstiges</i>	<i>34%</i>

Tab. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.4 Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf

Im Bereich des Bahnverkehrs spiegelt sich ein ähnliches Bild wie beim Busverkehr wider. Der Zustand der Bahnhofs wurde hier mit 21 % am häufigsten genannt, gefolgt von der Vernetzung des Bahnverkehrs mit dem Busverkehr. Daneben wurde die Sicherheit mit 12 % als verbesserungswürdig angesehen. Mit 11 % wurde die Verkürzung der Taktfrequenz genannt. Die Erweiterung des Bahnnetzes sowie die Anpassung der Umsteigezeiten sind mit jeweils 10 % von Relevanz. Anpassungen beim Preis- und Tarifsystem und die Barrierefreiheit werden weniger häufig von den befragten Haushalten angesprochen. Zusätzliche Angaben beziehen sich insbesondere auf die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit.

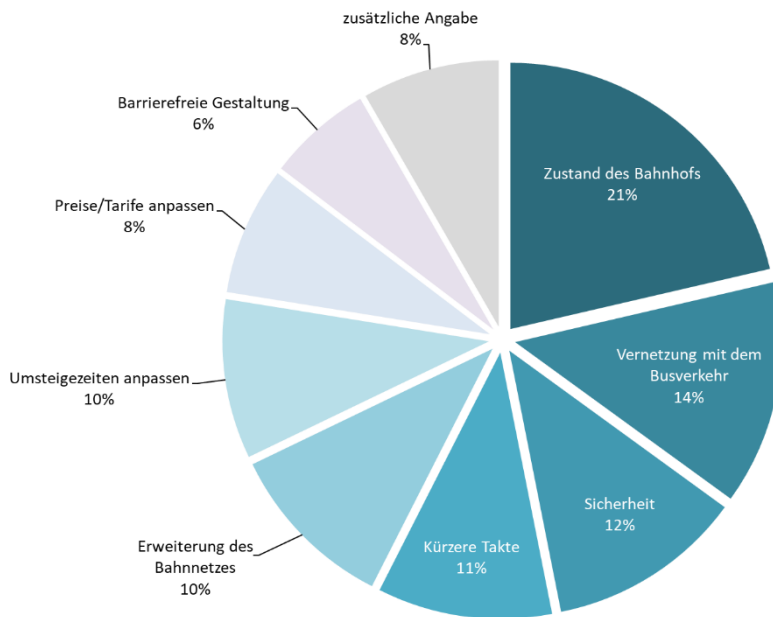


Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1 Zustand des Bahnhofs	21%	
2 Vernetzung mit dem Busverkehr	14%	
3 Sicherheit	12%	
4 Kürzere Takte	11%	
5 Erweiterung des Bahnnetzes	10%	
6 Umsteigezeiten anpassen	10%	
7 Preise/Tarife anpassen	8%	
8 Barrierefreie Gestaltung	6%	
zusätzliche Angabe	8%	davon
<i>Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit</i>		50%
<i>Aufenthaltsqualität Haltestellen (Sicherheit, Beleuchtung, Angstraum)</i>		15%
<i>Ausbau SPNV</i>		7%
<i>Umsteigezeiten/Anschlüsse anpassen</i>		3%
<i>Barrierefreiheit an Haltestellen und in Fahrzeugen</i>		2%
<i>Direkte Verbindungen (v.a. in größere umliegende Städte)</i>		2%
<i>Sonstiges</i>		21%

Tab. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.5 Autoverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden vor allem zwei Themen als Verbesserungsbedarfe genannt. Der Zustand der Straßen wird von 30 % der befragten Haushalte in Elmshorn kritisiert. 27 % halten das Parkplatzangebot für verbesserungswürdig. Weitere 11 % der befragten Haushalte sprechen sich für ein besseres Park-and-Ride-Angebot aus, während jeweils 9 % Verkehrsberuhigungen bzw. die Verringerung des Lkw-Verkehrs als wichtig erachten. Carsharing ist hingegen nur für 6 % der befragten Haushalte von Relevanz. In den sonstigen Angaben wünschen sich die Befragten beispielsweise eine verbesserte Schaltung der Lichtsignalanlagen.

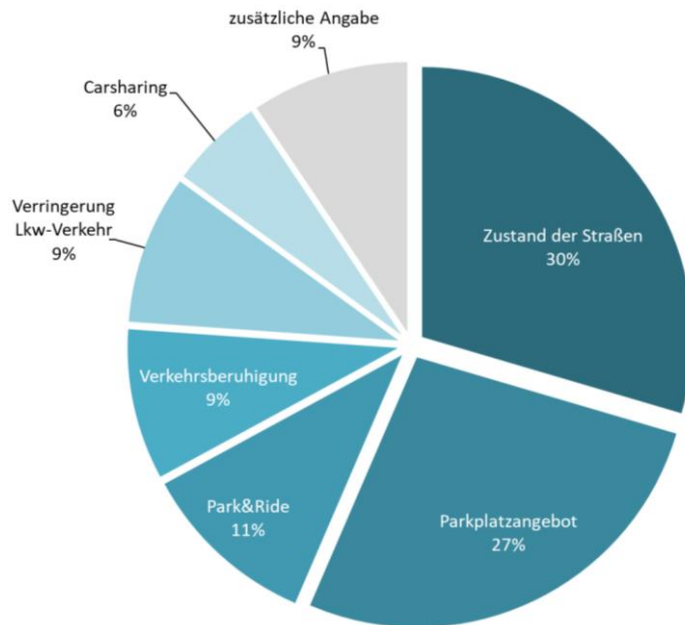


Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1 Zustand der Straßen	30%	
2 Parkplatzangebot	27%	
3 Park&Ride	11%	
4 Verkehrsberuhigung	9%	
5 Verringerung Lkw-Verkehr	9%	
6 Carsharing	6%	
zusätzliche Angaben	9%	davon
<i>Parkplatzproblematik (zu wenig, Wildparker, Parksuchverkehr)</i>		23%
<i>Ampelschaltung verbessern (Grüne Welle, intelligente Schaltung)</i>		13%
<i>Baustellenproblematik (Dauer, Anzahl)</i>		11%
<i>Mehr (kostenloser) P+R</i>		9%
<i>Straßenzustand (Oberfläche)</i>		7%
<i>Verkehrsberuhigung, insgesamt weniger MIV/Weniger Raum für MIV</i>		5%
<i>Sonstiges</i>		27%

Tab. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Sharing-Angebote

Die Untersuchung zur potenziellen Nutzung stadtweiter Sharing-Angebote zeigt, dass das Interesse an solchen Mobilitätslösungen derzeit noch begrenzt ist. Die befragten Personen konnten angeben, ob sie im Falle eines entsprechenden Angebotes City-Leihräder, Lastenräder oder Carsharing nutzen würden. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Mehrheit der Bevölkerung diesen Konzepten eher zurückhaltend gegenübersteht. 10 % der befragten Personen würden ein stadtweites City-Leihrad-Angebot in Anspruch nehmen, wohingegen 90 % kein Interesse daran zeigen. Noch geringer fällt das Interesse an Lastenrädern aus: Lediglich 7 % können sich eine Nutzung vorstellen, während sich 93 % dagegen aussprechen. Beim Carsharing zeigt sich mit 14 % eine etwas höhere potenzielle Nachfrage, doch auch hier überwiegt mit 86 % die Zahl der Befragten ohne Interesse deutlich (s. Abb. 7-11).

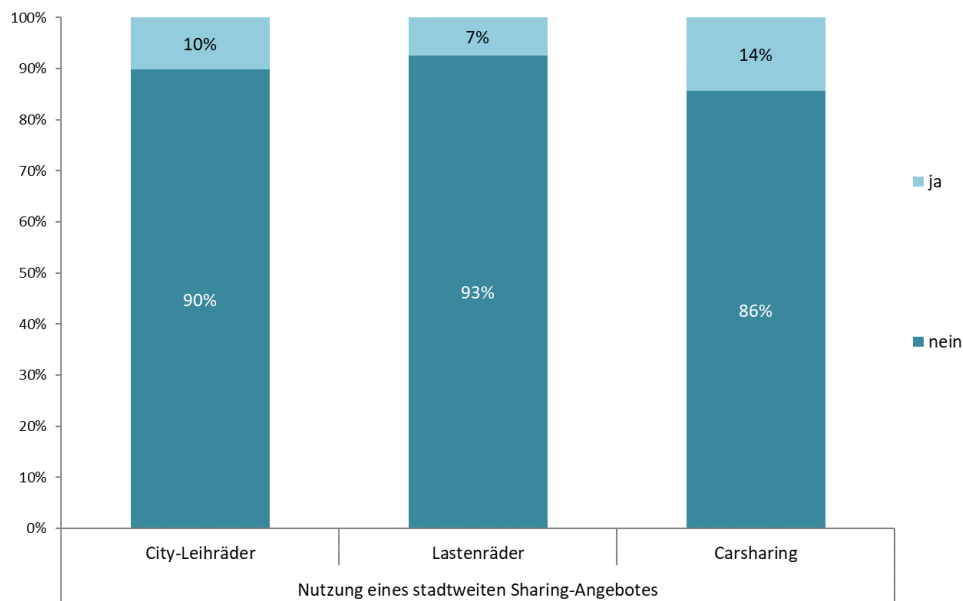


Abb. 7-11 Nutzung eines stadtweiten Sharing-Angebotes
(Auswertung auf Personenebene)

7.4 Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket)

In einer weiteren Frage wurden die teilnehmenden Haushalte darum gebeten, anzugeben, was sich für sie durch die Einführung des „49€-Tickets“ oder auch „Deutschlandticket“ verändert hat. 73 % der befragten Personen hat angegeben, dass sich keine Veränderung ergeben hat. 19 % meinen, dass sie seitdem Bus und Bahn häufiger nutzen. Es ist anzunehmen, dass hierunter auch Personen fallen, die vorher keine (regelmäßigen) Nutzerinnen bzw. Nutzer des ÖV waren und sich die Situation durch das Deutschlandticket entsprechend verändert hat. Darüber hinaus geben 7 % der Befragten an, dass sie seit der Verfügbarkeit des Tickets seltener den Pkw nutzen. 1 % der befragten Personen gab an, dass seit der Einführung ein oder mehrere Pkw(s) abgeschafft wurden.

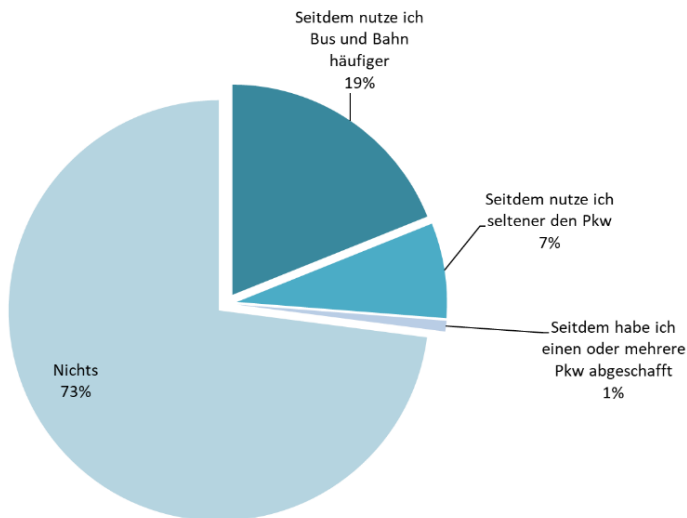


Abb. 7-12 Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket)
(Auswertung auf Personenebene)

Abbildung 7-13 zeigt die Unterschiede, die sich bei der Analyse auf Ebene der Postleitzahlgebiete ergeben. Es wird deutlich, dass vor allem Personen im PLZ-Gebiet 25336 seit Einführung des Deutschlandtickets häufiger Bus und Bahn nutzen (Anteil: 25 %). Gleichzeitig ist dort die Pkw-Nutzung zurückgegangen (Anteil: 10 %). Die geringsten Auswirkungen durch das Deutschlandticket lassen sich im Postleitzahlgebiet 25337 feststellen. Hier geben 80 % der befragten Personen an, dass sich für sie keine Änderungen ergeben haben. Die Abschaffung von einen oder mehrerer Pkws seit Einführung des Tickets wurde nur im PLZ-Gebiet 25335 mit 2 % angegeben

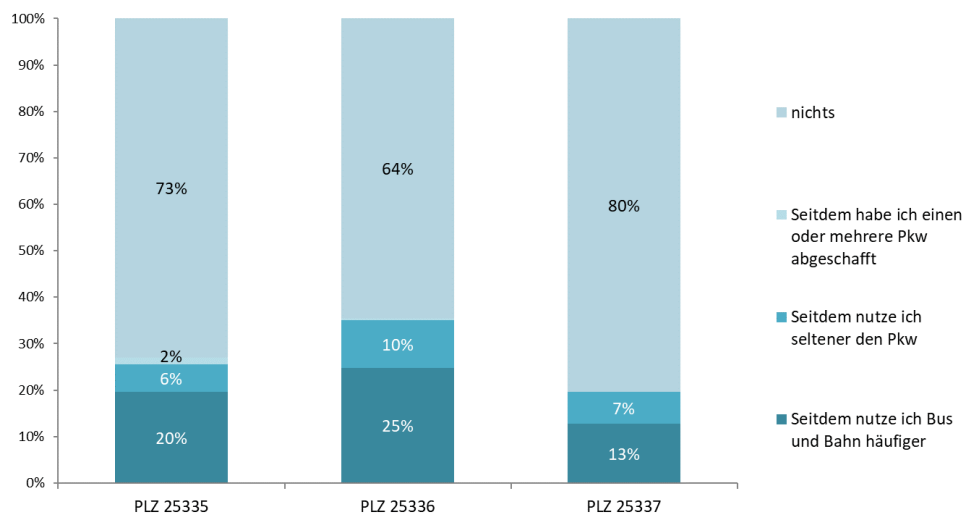


Abb. 7-13 Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket) nach Postleitzahlgebiet
(Auswertung auf Personenebene)

Bei dieser Frage konnten die befragten Haushalte auch eine freie Angabe machen. 7 % der befragten Haushalte nutzte diese Möglichkeit. Die meisten zusätzlichen Kommentare bezogen sich darauf, dass das Deutschlandticket nicht genutzt wird, weil das ÖPNV-Angebot als unzureichend empfunden wird (Anteil: 31 %). 17 % äußerten sich hingegen positiv und hoben hervor, dass das Ticket ein unkompliziertes Angebot sei. 12 % gaben an, dass das Ticket zu teuer sei oder sich für sie nicht lohne.

Grund	Anteil
1 kein ausreichendes/attraktives ÖPNV-Angebot vorhanden	31%
2 unkompliziertes/positives Angebot	17%
3 Lohnt sich finanziell nicht	12%
4 Persönlich kein Nutzen vorhanden	11%
5 Kostenersparnis und finanzielle Entlastung	9%
6 Deutschlandticket ersetzt nur bisheriges Ticket	6%
7 Abo-System ist unattraktiv	4%
8 Sonstiges	10%

Tab. 7-12 Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket) – zusätzliche Angaben (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.5 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs

Die Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) wurde ebenfalls im Rahmen des Zusatzfragebogens abgefragt. Gemäß Abbildung 7-14 wird deutlich, dass der Großteil der befragten Personen (Anteil: 25 %) bei staatlichen Zuschüssen motiviert wäre, ein Elektrofahrzeug anzuschaffen. Daneben spielt für zahlreiche Personen der Ausbau der Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle (Anteil: 24 %), damit eine Anschaffung in Frage käme. 23 % geben an, dass die Verbesserung der Reichweiten der E-Pkw ein Anreiz zur Anschaffung wäre. 3 % der Befragten nutzt laut eigener Angabe bereits ein Elektrofahrzeug. Ein weiterer großer Anteil der Befragten (Anteil: 24 %) hat angegeben, kein Interesse an der Anschaffung eines Elektrofahrzeugs zu haben.

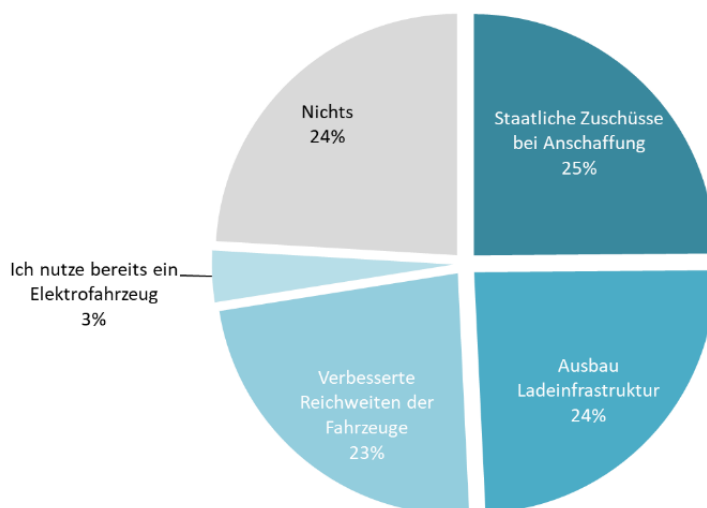


Abb. 7-14 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) (Auswertung auf Personenebene)

Die Differenzierung der Motivation zur Anschaffung eines E-Pkws nach Postleitzahlgebiet zeigt vereinzelt Unterschiede auf (s. Abb. 7-15). Beispielsweise wird deutlich, dass im PLZ-Gebiet 25336 mit 26 % das geringste Interesse an der Anschaffung eines E-Pkw besteht. Bezüglich der anderen Nennungen zeigen sich keine größeren Unterschiede zwischen den einzelnen Postleitzahlgebieten.

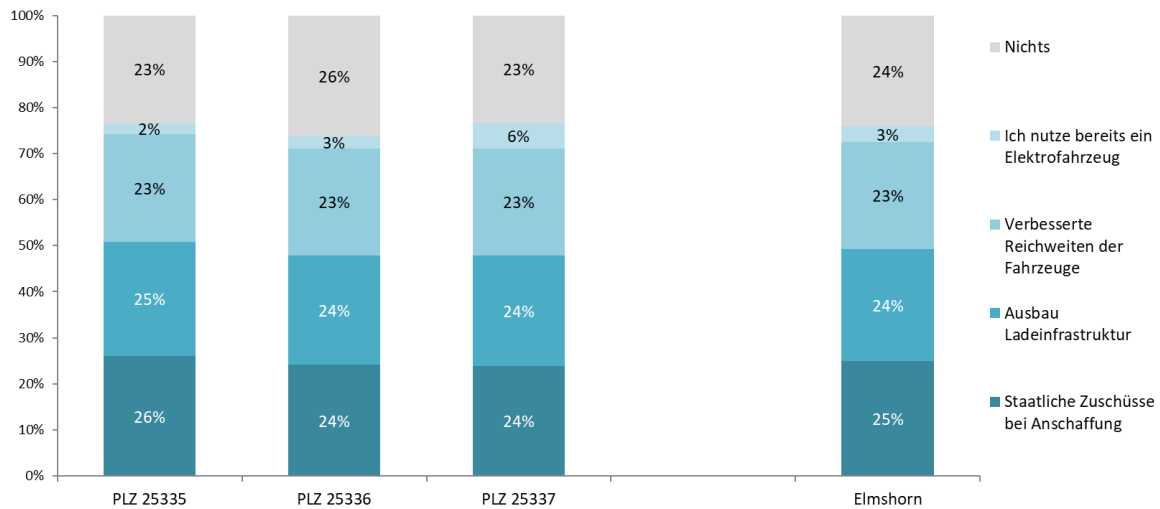


Abb. 7-15 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) nach Postleitzahlgebiet (Auswertung auf Personenebene)

Bei der Frage bezüglich der Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs hatten die befragten Haushalte ebenfalls die Möglichkeit, in einem freien Feld weitere Angaben zu tätigen. Knapp 10 % der befragten Haushalte nutzte diese Möglichkeit. Der größte Anteil (29 %) der freien Angaben handelt von finanziellen Vorteilen oder niedrigen Preisen, die zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs motivieren. 26 % der zusätzlichen Angaben gehen noch einmal auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur ein, während weitere 15 % davon handeln, dass die Technologie noch nicht ausgereift ist bzw. sehen die Umweltbilanz von E-Pkw kritisch.

Grund	Anteil
1 Kosten und Anschaffung	29%
2 Ausbau Ladeinfrastruktur	26%
3 Technologie nicht ausgereift/Umweltbilanz	15%
4 Anschaffung geplant/bei Bedarf	9%
5 wird bereits genutzt	6%
6 grundsätzlich skeptisch/Alternative bevorzugt	6%
7 kein Bedarf	5%
8 Sonstiges	9%

Tab. 7-13 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) – zusätzliche Angaben (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.6 Wahrgenommene Sicherheit bei Verkehrsteilnahme

Zusätzlich wurde die wahrgenommene Sicherheit bei der Teilnahme am Verkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus/Bahn und mit dem Pkw abgefragt (s. Abb. 7-16). Beim Zufußgehen fühlen sich 86 % der Befragten eher sicher, während 14 % angeben, sich eher unsicher zu fühlen. Das Fahrradfahren wird hingegen als deutlich riskanter wahrgenommen: Hier empfinden 41 % der Befragten das Fahren als eher unsicher, während nur 59 % sich eher sicher fühlen. Bei der Nutzung von Bussen und Bahnen geben 67 % an, sich eher sicher zu fühlen, während 33 % das Gegenteil behaupten. Das höchste Sicherheitsgefühl besteht beim Fahren mit dem Pkw, wo sich 94 % der Befragten eher sicher fühlen und lediglich 7 % eher unsicher.

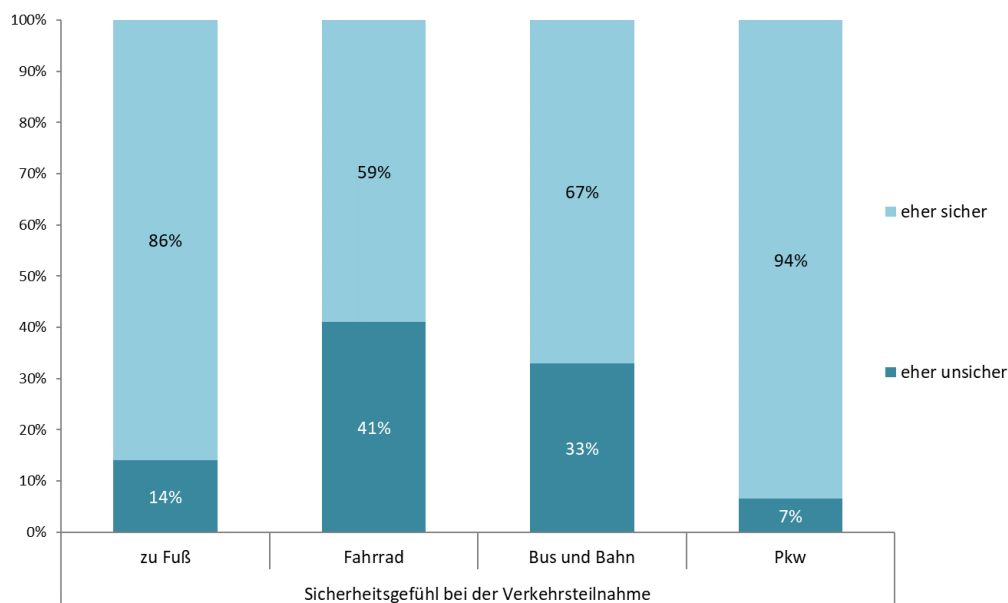


Abb. 7-16 Wahrgenommene Sicherheit bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel³⁶
(Auswertung auf Personenebene)

³⁶ Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenzen

7.7 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung

Eine weitere Frage des Zusatzfragebogens zielte auf die Einschätzung der Befragten hinsichtlich der Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsentwicklung in den nächsten Jahren ab. Beispielsweise haben mit zunehmenden Umweltbewusstsein Bürgerinnen und Bürger teilweise das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und es ist zu Veränderungen bzw. veränderten Ansichten gekommen.

Bezüglich der Nahmobilität kann festgehalten werden, dass die meisten Befragten in der Gesamtstadt bzw. in den Postleitzahlgebieten davon ausgehen, dass sie in den nächsten Jahren genauso oft zu Fuß gehen. Die Anzahl derer, die davon ausgeht, dass sie zukünftig weniger zu Fuß gehen wird, ist jedoch auf Ebene der Gesamtstadt größer, als derer, die denken, mehr zu Fuß unterwegs zu sein. In den PLZ-Gebieten 25336 und 25337 ist die Anzahl derer, die denken, weniger zu Fuß unterwegs zu sein, mit jeweils 15 % am höchsten (s. Abb. 7-17).

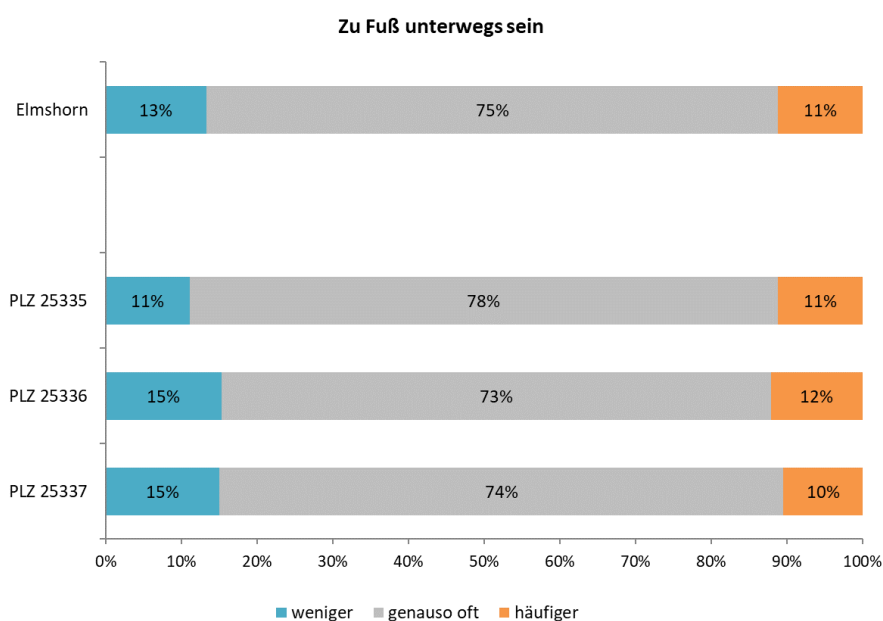


Abb. 7-17 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Fußverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

Bei der Aussicht hinsichtlich der Fahrradnutzung zeigt sich ein anderes Bild. Der Anteil derer, die glauben, in Zukunft mehr mit dem Fahrrad zu fahren, liegt in den Postleitzahlgebieten zwischen 24 % und 29 % und in der Gesamtstadt bei 27 %. Im PLZ-Gebiet 25335 ist der Anteil derer, die zukünftig mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen möchten mit 29 % am höchsten. Von allen Verkehrsmitteln hat der Radverkehr den größten beabsichtigten Zuwachs an Nutzerinnen und Nutzern. (s. Abb. 7-18).

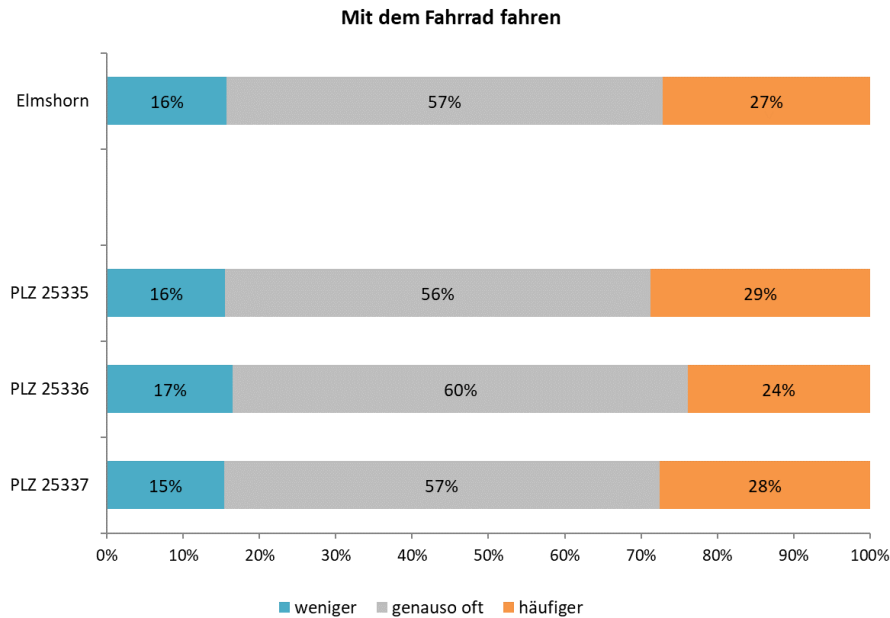


Abb. 7-18 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Radverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

Demgegenüber zeigt sich bei der ÖV-Nutzung ein anderes Ergebnis. Sowohl beim Bus als auch beim Zug gehen in den Postleitzahlgebieten mehr Befragte davon aus, dass sie in Zukunft weniger diese beiden Verkehrsmittel nutzen werden, als häufiger mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Häufiger mit dem Bus fahren möchten vor allem Personen aus dem PLZ-Gebiet 25336 (Anteil: 18 %). Weniger mit dem Bus fahren geben vor allem Personen aus dem Gebiet 25335 (Anteil: 28 %) an (s. Abb. 7-19). Auf gesamtstädtischer Ebene geben 25 % an weniger mit dem Bus fahren zu wollen, 13 % möchten dies häufiger tun.

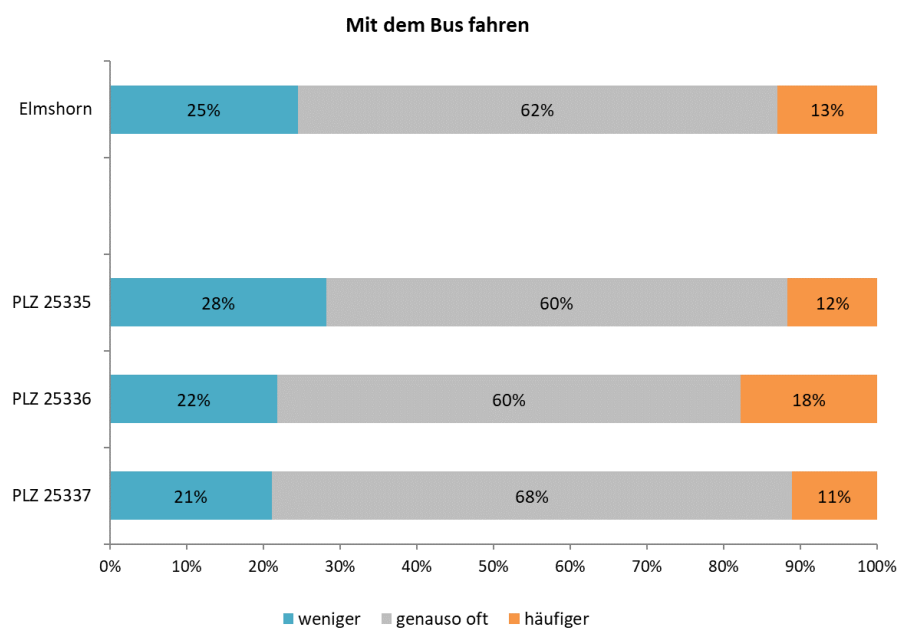


Abb. 7-19 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Busverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

Auf Ebene der Gesamtstadt möchten 15 % zukünftig häufiger mit dem Zug fahren, während 21 % das Gegenteil angeben. Im PLZ-Gebiet 25336 ist der Anteil derer, die häufiger mit dem Zug fahren möchten mit 19 % am höchsten. Im PLZ-Gebiet 25337 sind es hingegen nur 12 %. Der Anteil derer, die seltener mit dem Zug fahren möchten, überwiegt jedoch in allen Postleitzahlgebieten, diejenigen, die häufiger mit dem Zug fahren möchten (s. Abb. 7-20).

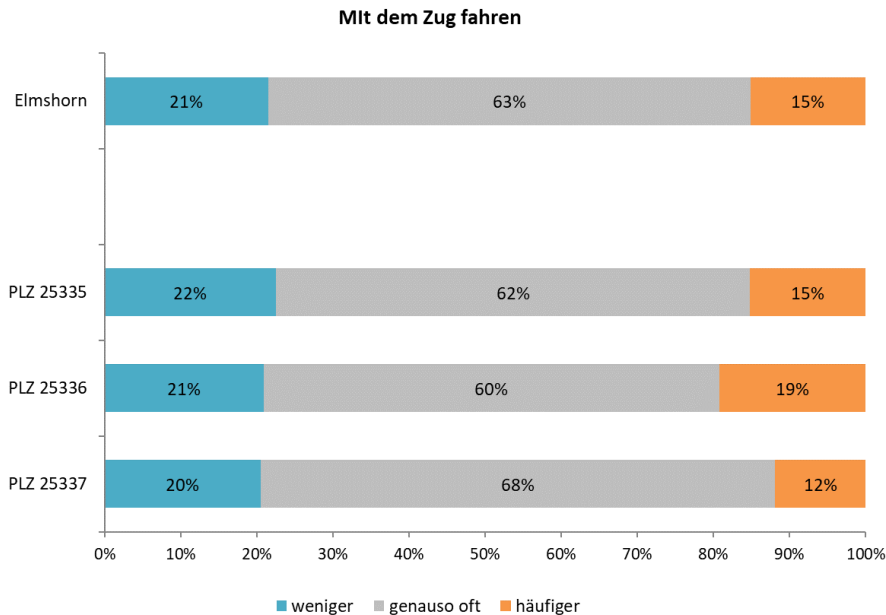


Abb. 7-20 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Zugverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

In Bezug auf die Nutzung des Autos als Verkehrsmittel gehen die befragten Personen verstärkt davon aus, dass sie zukünftig weniger mit dem privaten Pkw fahren. Dies geben zwischen 20 % und 24 % der Befragten in den jeweiligen Postleitzahlgebieten und 21 % auf Gesamtstadtebene an (s. Abb. 7-21). Gemäß den Einschätzungen der Befragten würde davon vor allem der Radverkehr profitieren, bei denen sich im Vergleich der Verkehrsmittel die meisten Befragten zukünftig eine potenzielle Nutzungssteigerung vorstellen können. Den größten Verzicht weist das PLZ-Gebiet 25336 auf (Anteil: 24 %).

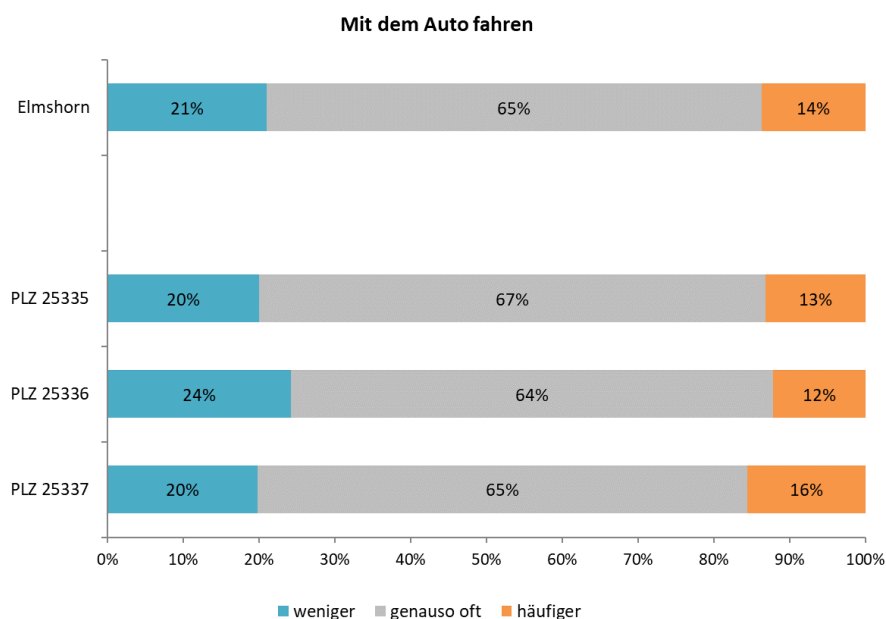


Abb. 7-21 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Autoverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

7.8 Bedeutsamkeit Verkehrsmittelbesitz

Die letzte Frage des Fragebogens behandelt die Bedeutsamkeit bzw. Wichtigkeit eines eigenen Fahrrads (inkl. Pedelecs etc.), Kraftfahrzeugs und ÖPNV-Tickets (Zeitkarte) der befragten Personen. Die Befragten konnten angeben, ob sie das eigene Fahrrad als unwichtig, weniger wichtig, wichtig oder sehr wichtig erachten. In Elmshorn bewerten 54 % der Befragten das eigene Fahrrad als sehr wichtig, während weitere 21 % es als wichtig einstufen. 12 % halten es für weniger wichtig, und ebenso viele betrachten es als unwichtig. Im PLZ-Gebiet 25335 empfinden 49 % das eigene Fahrrad als sehr wichtig und 24 % als wichtig. Hier ist der Anteil derjenigen, die das Fahrrad für weniger wichtig (14 %) oder unwichtig (13 %) halten, etwas höher als auf gesamtstädtischer Ebene. Im PLZ-Gebiet 25336 zeigt sich eine besonders hohe Wertschätzung für das Fahrrad: 62 % der Befragten sehen es als sehr wichtig an, während 16 % es als wichtig einstufen. Der Anteil derjenigen, die es als weniger wichtig (10 %) oder unwichtig (12 %) ansehen, ist hier vergleichsweise gering. Ähnlich hoch ist die Bedeutung des Fahrrads im PLZ-Gebiet 25337, wo 55 % es als sehr wichtig und 22 % als wichtig bewerten. Die verbleibenden 12 % halten es für weniger wichtig, während 11 % es als unwichtig einstufen.

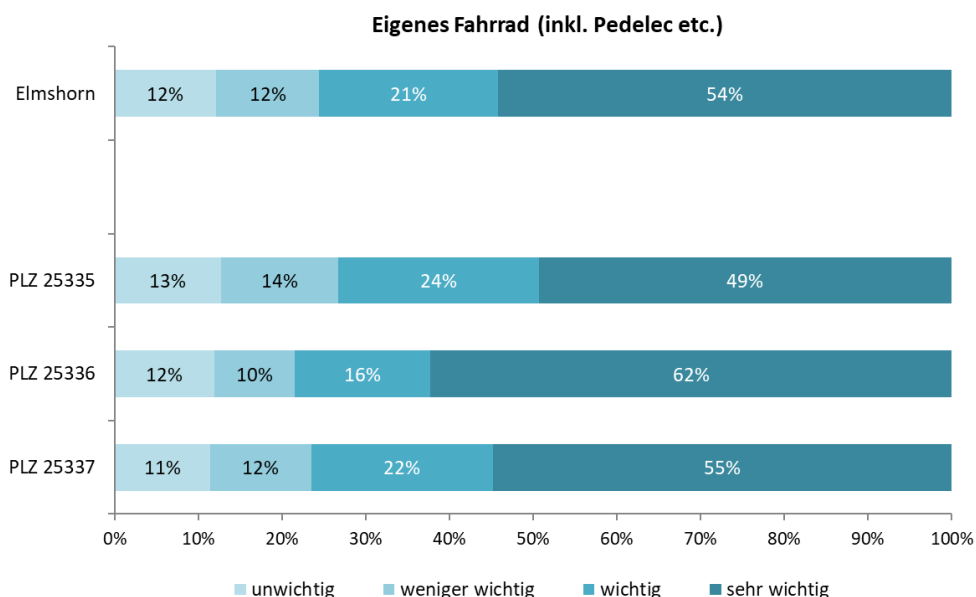


Abb. 7-22 Bedeutsamkeit eigenes Fahrrad
(Auswertung auf Personenebene)

Ein eigenes Kraftfahrzeug ist für die Befragten in Elmshorn ebenso wichtig wie das Fahrrad. 53 % der befragten Personen empfinden ein eigenes Kfz als sehr wichtig, während weitere 23 % es als wichtig einstufen. 12 % halten es für weniger wichtig, und ebenso viele empfinden es als unwichtig. Ein ähnliches Bild ergibt sich Postleitzahlgebiet 25335. Hier bewerten 50 % der befragten Personen ein eigenes Kraftfahrzeug als sehr wichtig und 24 % als wichtig. Der Anteil derjenigen, die dem eigenen Kfz eine geringere Bedeutung beimessen, liegt bei 12 % (weniger wichtig) und 13 % (unwichtig). Im PLZ-Gebiet 25336 geben ebenfalls 53 % der Befragten an, dass das Auto für sie sehr wichtig ist. 24 % halten es für wichtig, während jeweils 12 % es als weniger wichtig oder unwichtig ansehen. Besonders stark ausgeprägt ist die Bedeutung des eigenen Kfz im PLZ-Gebiet 25337. Dort bewerten 57 % der Befragten das Auto als sehr wichtig, gefolgt von 22 %, die es als wichtig einstufen. Der Anteil derjenigen, die es als weniger wichtig empfinden, liegt bei 11 %, während 10 % es als unwichtig ansehen.

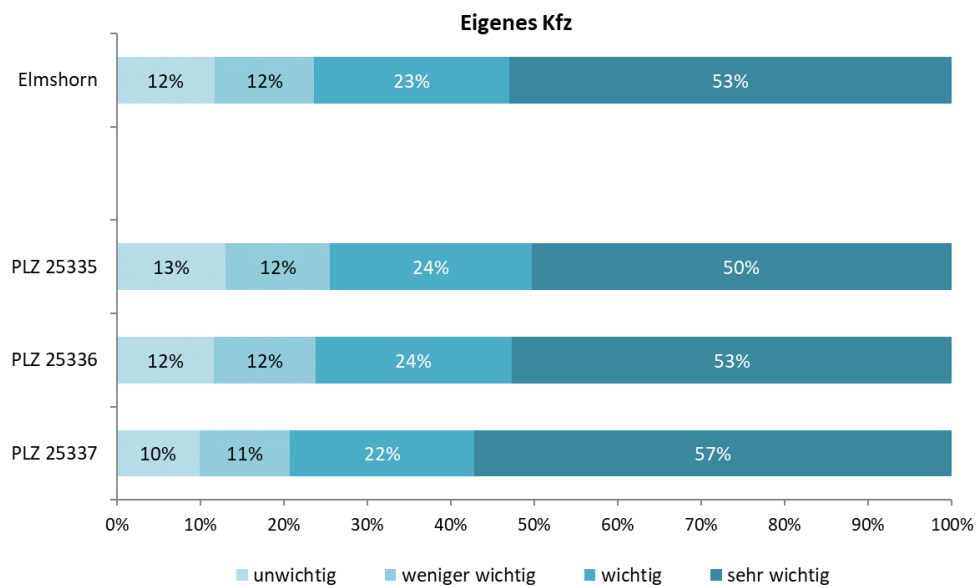


Abb. 7-23 Bedeutsamkeit eigenes Kfz
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich dazu wird ein eigenes ÖPNV-Ticket von den befragten Personen als weniger bedeutsam empfunden (s. Abb. 7-25). Für rund 18 % der Befragten ist ein eigenes ÖPNV-Ticket von Bedeutung, während es für 36 % eher unwichtig ist. Die höchste Bedeutsamkeit liegt im PLZ-Gebiet 25336 vor. Insgesamt 38 % der befragten Personen empfinden dort eine eigenes ÖPNV-Ticket als wichtig oder sehr wichtig. Im PLZ-Gebiet 25337 fällt die Bedeutung bei den befragten Personen hingegen am geringsten aus.

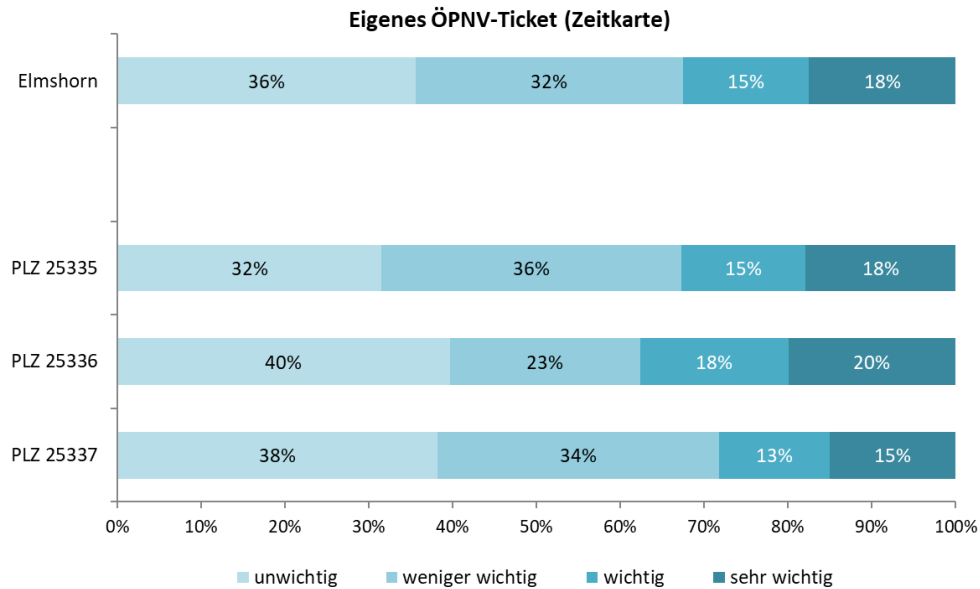


Abb. 7-24 Bedeutsamkeit eigenes ÖPNV-Ticket
(Auswertung auf Personenebene)

8 Zusammenfassung

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Elmshorn liefert ein umfassendes und repräsentatives Bild des Verkehrsgeschehens. Die Teilnahme zahlreicher zufällig ausgewählter Einwohnerinnen und Einwohner ermöglichte nicht nur eine Gesamtbetrachtung der Stadt, sondern auch detaillierte Einblicke auf Ebene der Postleitzahlgebiete. Die Vielfalt im Verkehrsverhalten spiegelt sich in der Heterogenität der Wege wider, die von individuellen Zielen, Zwecken und soziodemographischen Faktoren beeinflusst werden. Die Zahlen zu den Verkehrsmittelverfügbarkeiten zeigen, dass 89 % der Haushalte in Elmshorn mindestens einen Pkw und 92 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Die Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeit weist darauf hin, dass das eigene Auto für viele Einwohnerinnen und Einwohner von Elmshorn das dominierende Verkehrsmittel ist. Dies wird durch den Modal Split, also die Verteilung der Verkehrsmittelwahl, bestätigt. Gesamtstädtisch verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 50 % auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und zu 50 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV). Folglich werden die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt, insbesondere in den weniger dicht besiedelten Gebieten, wo die Mobilität mit dem eigenen Auto eine größere Rolle spielt. In den dichter besiedelten und zentral gelegenen Bereichen sind hingegen höhere Anteile an Fuß- und Radverkehr zu verzeichnen.

Ein Vergleich mit Daten auf Kreisebene oder aus dem HVV Verbundgebiet zeigt teilweise Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Es wird deutlich, dass im MIV- und ÖV-Anteil nur geringfügige Unterschiede auszumachen sind. Vor allem im Rad- und Fußverkehrsanteil sind andere Anteilswerte erkennbar. In Elmshorn ist beispielsweise der Radverkehrsanteil deutlich höher als im LK Pinneberg 2017 oder in den Kommunen des HVV Verbundgebiet 2022. Dafür sind die Anteile im Fußverkehr in Elmshorn geringer. Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl auf Bund- und Landesebene anhand der MiD-Ergebnisse von 2017, zeigt sich, dass die Radverkehrsanteile in Elmshorn höher sind, während die Fußverkehrsanteile im Vergleich niedriger ausfallen. Darüber hinaus ist der MIV-Anteil in Elmshorn niedriger und der ÖV-Anteil minimal höher.

Die Binnenverkehrsquote in Elmshorn beträgt insgesamt 66 %, was bedeutet, dass mehr als die Hälfte aller Wege innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt werden. Die durchschnittliche Wegelänge im Binnenverkehr liegt bei 2,2 km, während die Gesamtwegelänge durchschnittlich 9,5 km beträgt. Die Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt konzentrieren sich vor allem auf die zentralen Bereiche der Stadt Elmshorn (v. a. PLZ-Gebiet 25335). Etwa 34 % der Wege führen aus dem Stadtgebiet heraus, wobei Hamburg das häufigste Ziel ist. Aufgrund der bestehenden SPNV-Anbindung werden die meisten Wege nach Hamburg mit dem ÖV zurückgelegt (Anteil: 57 %), der MIV-Anteil liegt hier bei ca. 43 %.

Die Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl in Elmshorn hat gezeigt, dass der Großteil des ÖV-Anteils vom Zugverkehr gespeist wird (Anteil: 8,4 %) und zu einem deutlich niedrigeren Anteil vom Busverkehr (Anteil: 2,2 %). Während der Erhebung hat es an zwei von vier vorgegebenen Stichtagen, aus denen die Befragten einen Stichtag zur Dokumentation ihrer Mobilität wählen konnten, einen Warnstreik im Busverkehr gegeben. Anhand der Auswertung konnte aufgezeigt werden, dass dies Auswirkungen auf die Wahl der Verkehrsmittel hat, insbesondere auf die Anzahl der Fahrten mit dem Bus, die an diesen beiden Tagen geringer ausfiel, als an den übrigen Stichtagen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass unter normalen Umständen (d. h. kein Streik im Busverkehr an den Stichtagen) der Busverkehrsanteil höher ausgefallen wäre (ca. zwei bis drei Prozentpunkte).

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl in Elmshorn zeigt, dass es Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes gibt, insbesondere auf kürzeren Distanzen (bis 10 km). Derzeit werden viele dieser Wege mit dem MIV zurückgelegt, obwohl sie alternativ gut mit dem Fahrrad oder zu Fuß (jedenfalls im Nahbereich) bewältigt werden könnten. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, den ÖV verstärkt für längere

Wege in umliegende Kommunen zu nutzen. Aktuell wird der Bus oder die Bahn für solche Wege nur vereinzelt stärker gewählt. Eine tendenziell stärkere Nutzung ist auf den Verbindungen erkennbar, die mit dem SPNV erreicht werden können und bei denen die Zugfahrt einen zeitlichen Vorteil gegenüber dem Auto bietet, wie beispielsweise nach Hamburg.

Die Bewertung der Verkehrsangebote in Elmshorn und die Nennung von Verbesserungsbedarfen variieren. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger besteht beim Busverkehr vor allem der Wunsch nach kürzeren Takten und einem besseren Zustand bzw. höheren Komfort der Haltestellen sowie einer Erweiterung des Busnetzes. Im Bahnverkehr dominiert der Wunsch nach einem besseren Zustand des Bahnhofs und einer besseren Vernetzung des Bahn- mit dem Busverkehr. Im Radverkehr wird häufig der Zustand der Radwege kritisiert und ein verbesserter Ausbau des Radwegenetzes betont. Darüber hinaus nennen die befragten Haushalte eine verbesserte Trennung vom Autoverkehr sowie weitere Angebote beim Angebot von Abstellanlagen für Fahrräder.

Die Mehrheit der Wege im Alltagsleben werden mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänger verdeutlicht, dass die Wege bis zu einer Länge von < 2,5 km häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Ab einer Wegelänge von > 2,5 km dominieren die Anteile des MIV. Hier existieren Verlagerungspotenziale, da auch Wege mit einer Länge von bis zu 10 km noch mit dem Rad zurückgelegt werden können. Darüber hinaus geben die Befragten an, in Zukunft den privaten PKW weniger häufig nutzen zu wollen – gleichzeitig hat der Radverkehr von allen Verkehrsmitteln den größten beabsichtigten Zuwachs an Nutzerinnen und Nutzern. Bezüglich der Berufstätigkeit wurde deutlich, dass aktuell die meisten Berufstätigen das eigene Auto für den Arbeitsweg nutzen. Hier könnte eine verstärkte Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erfolgen, z. B. auf Fahrrad, Pedelec oder E-Bike, vorausgesetzt es existieren komfortable und sichere Wegeverbindungen. Die zügige Erreichbarkeit von Zielen im Alltagsradverkehr spielt dabei eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus ist eine gut ausgebaute Infrastruktur erforderlich, einschließlich ausreichender Abstellmöglichkeiten am Zielort, insbesondere für hochwertige und hochpreisige Fahrräder.

Viele Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der Anteil des ÖV auf gesamtstädtischer Ebene 11 %. Wege zwischen den Postleitzahlgebieten erfolgen zu 3 % mit dem ÖV. Wege in umliegende Kommunen erfolgen derzeit zu 27 % mit dem ÖV, v. a. nach Hamburg. Die Angebotsqualität spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle. Es wurde festgestellt, dass das Vorhandensein eines Bahnanschlusses im nahen Wohnumfeld, mit häufigen Regional- bzw. S-Bahnverbindungen, einen Unterschied macht im Vergleich zu lediglich fußläufig erreichbaren Bushaltestellen mit vereinzelt Verbindungen. Für eine attraktive Gestaltung des Angebots sind verschiedene Aspekte von Bedeutung, darunter Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, gut durchdachte Fahrpläne, Verbindungen in umliegende Städte sowie die Anbindung von Mittel- und Oberzentren. Die unkomplizierte Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel spielt dabei ebenfalls eine Rolle, zum Beispiel durch Mobilitätsstationen, die die nahtlose Kombination von Auto, Fahrrad und Zug ermöglichen. Letztlich besteht die größte Herausforderung darin, attraktive Mobilitätsalternativen zum MIV zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger auch in Zukunft zu einem Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Dies betrifft sowohl die Mobilität im Nahbereich als auch auf längeren Strecken.

Quellenverzeichnis

Agora Verkehrswende: Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. 2020.

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

Freie und Hansestadt Hamburg: Mobilitätserhebung Hamburg 2022. Ingenieurbüro Helmert, 2024.

Infas und DLR (im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung): Mobilität in Deutschland, 2010.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (im Auftrag des BMVI): Mobilität in Deutschland 2008, 2018.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (im Auftrag des BMVI): Mobilität in Deutschland – MiD. Regionalbericht. Metropolregion Hamburg und Hamburger Verkehrsverbund GmbH, 2019.

O.trend GmbH: Kontinuierliche Marktforschung zum öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein. Jahresbericht 2022 für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, 2023.

Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1	Das Stadtgebiet Elmshorn	3
Abb. 4-1	Haushaltsgrößenverteilung nach Postleitzahlgebiet.....	12
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	15
Abb. 4-3	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	15
Abb. 4-4	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	16
Abb. 4-5	Vergleich der räumlichen Verteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	16
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller je Haushalt	18
Abb. 5-2	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt.....	20
Abb. 5-3	Zeitkartenbesitz nach Postleitzahlgebiet	22
Abb. 5-4	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	23
Abb. 5-5	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	23
Abb. 5-6	Besitz Deutschlandticket nach Postleitzahlgebiet.....	24
Abb. 5-7	Besitz Deutschlandticket nach Berufstätigkeit.....	24
Abb. 5-8	Besitz Deutschlandticket nach Alter.....	25
Abb. 5-9	Pkw-Führerscheinbesitz nach Postleitzahlgebiet	26
Abb. 5-10	Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse	26
Abb. 5-11	Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Postleitzahlgebiet.....	28
Abb. 5-12	Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Postleitzahlgebiet	29
Abb. 5-13	Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Postleitzahlgebiet	29
Abb. 5-14	Nutzung von Homeoffice nach Postleitzahlgebiet (nur Berufstätige)	30
Abb. 5-15	Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige Homeoffice- Nutzerinnen und -Nutzer)	30
Abb. 5-16	Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort	31
Abb. 5-17	Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten (E-Fahrzeug) am Wohn- sowie Arbeits- / Ausbildungsort.....	31
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität	32
Abb. 6-2	Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Postleitzahlgebiete	36
Abb. 6-3	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Postleitzahlgebiete (Detail)	37
Abb. 6-4	Modal Split nach Verkehrsleistung.....	38
Abb. 6-5	Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	39
Abb. 6-6	Modal Split nach Wahl des Stichtages	40
Abb. 6-7	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	41
Abb. 6-8	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit.....	41
Abb. 6-9	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	43
Abb. 6-10	Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	43
Abb. 6-11	Wegezwecke aller Wege	44
Abb. 6-12	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	45
Abb. 6-13	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt Elmshorn	48
Abb. 6-14	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb der Stadt Elmshorn	49
Abb. 6-15	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb der Stadt Elmshorn	50
Abb. 6-16	Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb der Stadt Elmshorn	52
Abb. 6-17	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Elmshorn.....	53
Abb. 6-18	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	55
Abb. 6-19	Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	56
Abb. 6-20	Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	57

Abb. 6-21 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	58
Abb. 6-22 Modal Split im Tagesverlauf	58
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr	59
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr	60
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus	61
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn	62
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr	63
Abb. 7-6 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	64
Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	65
Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus	66
Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn	67
Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	68
Abb. 7-11 Nutzung eines stadtweiten Sharing-Angebotes	69
Abb. 7-12 Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket)	70
Abb. 7-13 Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket) nach Postleitzahlgebiet	70
Abb. 7-14 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw)	71
Abb. 7-15 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) nach Postleitzahlgebiet	72
Abb. 7-16 Wahrgenommene Sicherheit bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel	73
Abb. 7-17 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Fußverkehr ..	74
Abb. 7-18 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Radverkehr ..	75
Abb. 7-19 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Busverkehr ..	75
Abb. 7-20 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Zugverkehr ..	76
Abb. 7-21 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Postleitzahlgebiet: Autoverkehr ..	76
Abb. 7-22 Bedeutsamkeit eigenes Fahrrad	77
Abb. 7-23 Bedeutsamkeit eigenes Kfz	78
Abb. 7-24 Bedeutsamkeit eigenes ÖPNV-Ticket	79

Tabellenverzeichnis

Tab. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Elmshorn (Stand: 01.2025)	2
Tab. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	6
Tab. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung in Elmshorn	7
Tab. 3-1	Befragungsinhalte	8
Tab. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Postleitzahlgebiete	9
Tab. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Postleitzahlgebiet	11
Tab. 4-2	Geschlecht nach Postleitzahlgebiet	12
Tab. 4-3	Altersstruktur nach Postleitzahlgebiet	13
Tab. 4-4	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Postleitzahlgebiet	13
Tab. 4-5	Berufstätigkeit nach Postleitzahlgebiet	14
Tab. 5-1	Anzahl Pkw je Haushalt und Postleitzahlgebiet	19
Tab. 5-2	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Postleitzahlgebiet	19
Tab. 5-3	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Postleitzahlgebiet	19
Tab. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas mit Elektroantrieb je Haushalt und Postleitzahlgebiet	20
Tab. 5-5	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Postleitzahlgebiet	21
Tab. 5-6	Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Postleitzahlgebiet	21
Tab. 5-7	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Postleitzahlgebiet	21
Tab. 5-8	ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	25
Tab. 5-9	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	27
Tab. 5-10	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Postleitzahlgebiet	28
Tab. 6-1	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen	33
Tab. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	33
Tab. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Postleitzahlgebiet	34
Tab. 6-4	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Postleitzahlgebiet ...	35
Tab. 6-5	Wege der Gesamtbevölkerung nach Postleitzahlgebiet, hochgerechnet	35
Tab. 6-6	Verkehrsleistung in Personen-km	38
Tab. 6-7	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	42
Tab. 6-8	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	46
Tab. 6-9	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	46
Tab. 6-10	Wegelängenverteilung nach Postleitzahlgebiet	47
Tab. 6-11	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) ...	54
Tab. 6-12	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele	55
Tab. 7-1	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr	59
Tab. 7-2	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr	60
Tab. 7-3	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus	61
Tab. 7-4	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn	62
Tab. 7-5	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	63
Tab. 7-6	Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	63
Tab. 7-7	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr	64
Tab. 7-8	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr	65
Tab. 7-9	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr	66
Tab. 7-10	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr	67
Tab. 7-11	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr	68
Tab. 7-12	Veränderung durch das „49€-Ticket“ (Deutschlandticket) – zusätzliche Angaben	71

Tab. 7-13 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) – zusätzliche Angaben
..... 72

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
KW	Kalenderwoche
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxi, TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
Tab.	Tabelle

Anhang

A: Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Elmshorn



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Elmshorn. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in Elmshorn 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. Mit der Durchführung der Befragung hat die Stadt Elmshorn das Büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt.



Sie haben die Möglichkeit **schriftlich**, **telefonisch** oder **online** an der Befragung teilzunehmen. Die Dateneingabe erfolgt auch online anonymisiert, vertraulich und sicher. Den Link zur Online-Teilnahme finden Sie auf der städtischen Homepage (www.elmshorn.de) oder durch Scannen des QR-Codes.



Ihren individuellen **Zugangscode** zur Online-Teilnahme finden Sie auf der Rückseite des Anschreibens.

Praktische Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird im Personenfragebogen ein Buchstabe A bis F zugeordnet. Diesen Buchstaben verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll **nur für einen der genannten Stichtage** aus:
08.10./ 10.10./ 15.10./ 17.10.2024
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol:). Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: _____).
- Mit der Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens oder der Postkarte akzeptieren Sie die beigefügte Datenschutzerklärung.

Was ist ein Weg?	Ein Weg ist immer nur genau einem bestimmten Zweck / Ziel zugeordnet!
 <p>Wohnort → Kindergarten → Büro 1. Weg 2. Weg</p>	<p>Vom Wohnort zum Kindergarten (Zweck: <i>Bringen</i>) und dann weiter ins Büro (Zweck: <i>Arbeit</i>) = 2 Wege (jeweils einzeln zu erfassen) mit dem Verkehrsmittel: <i>Auto als Fahrer</i></p>
	Ein Weg kann mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden!
 <p>Autofahrt → Zugfahrt → Fußweg</p>	<p>Beispiel Arbeitsweg: Autofahrt zum Startbahnhof - Zugfahrt zum Zielort - Fußweg zur Arbeitsstätte = 1 Weg (Wegezweck: <i>Arbeit</i>) mit den Verkehrsmitteln: <i>Auto als Fahrer, Zugfahrt, zu Fuß</i></p>

Sie haben noch weitere Fragen? Gerne helfen wir Ihnen weiter:

- büro stadtVerkehr (Herr Lenz)
- Telefon: 02103 / 91159-17
 - E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de


- Stadt Elmshorn (Frau Unger)
- Telefon: 04121 / 231 653
 - E-Mail: e.unger@elmshorn.de


1. Angaben zum Haushalt


In welchem Postleitzahlgebiet von Elmshorn wohnen Sie?


PLZ: 25335 PLZ: 25336 PLZ: 25337


Personenanzahl, Fahrzeugausstattung

 Anzahl der Personen im Haushalt: _____ ➔ davon noch nicht 6 Jahre alt: _____



 Anzahl der privaten Pkw: _____ ➔ davon E-Auto: _____

 Anzahl der motorisierten Zweiräder: _____ ➔ davon E-Zweirad: _____

 Anzahl der Fahrräder gesamt: _____ ➔ davon E-Bikes/Pedelecs: _____

 Anzahl der E-Scooter: _____

ÖPNV-Erreichbarkeit

  Wie weit ist es von Ihrem Wohnort zu Fuß zu den nächsten Haltestellen?

Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten

Bahnhof: _____ Meter oder _____ Minuten

nächste Haltestellen sind fußläufig (ca. 10 Minuten Fußweg) nicht zu erreichen

2. Angaben zur Person

(bitte Zutreffendes ankreuzen)

Nur für Personen ab 6 Jahren!

		Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Geschlecht:	weiblich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	männlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	divers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bitte geben Sie Ihr(e) Geburtsjahr(e) an:		_____	_____	_____	_____	_____	_____
Zur Zeit bin ich							
Vollzeit erwerbstätig		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teilzeit erwerbstätig		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auszubildende(r)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schüler(in)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student(in)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erwerbslos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/Hausmann		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner(in)/ Pensionär(in)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bundesfreiwilligendienst, FSJ, FÖJ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Seite 2

Hier geht es weiter mit Punkt 2!



2. Angaben zur Person













(bitte Zutreffendes ankreuzen)

Angaben zur Teilnahme am Verkehr

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Ich besitze einen Pkw-Führerschein	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
Ich besitze einen Motorrad-Führerschein	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich besitze das „Deutschlandticket“	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich habe einen Fahrradabstellplatz an meiner Wohnadresse	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich habe eine Auflademöglichkeit (E-Pkw) an meiner Wohnadresse	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich habe eine Auflademöglichkeit (E-Pkw) am Arbeits-/ Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich nutze Carsharing-Angebote	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich nutze Bikesharing-Angebote	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ich nutze E-Scooter-Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Nutzen Sie die Möglichkeit von Homeoffice? Wenn ja, wie häufig pro Woche?	ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> x pro Woche nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> x pro Woche nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> x pro Woche nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> x pro Woche nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> x pro Woche nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> x pro Woche nein <input type="checkbox"/>
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel werktags? <i>(Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)</i>	_____ _____	_____ _____	_____ _____	_____ _____	_____ _____	_____ _____
Haben Sie am Stichtag Wege unternommen? <i>Den konkreten Stichtag können Sie auf Seite 4 wählen.</i>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Wenn Sie keine Wege am Stichtag unternommen haben, 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"/>
Homeoffice	<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"/>
Am Stichtag stand mir ein Pkw zur Verfügung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Am Stichtag stand mir ein Fahrrad zur Verfügung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

4. Genutztes Verkehrsmittel
Mit welchem Verkehrsmittel wurde der Weg zurückgelegt? Bitte bedenken Sie, dass auf einem Weg mit einem Wegezweck, mehrere Verkehrsmittel genutzt werden können.

5. Zweck oder Ziel des Weges
Wozu waren Sie unterwegs?

	zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	E-Scooter	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	E-Auto-Fahrer(in)	E-Auto-Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause (Wohnung)	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkauf - täglicher Bedarf	private Einkauf	private Erwerbungen	Schule/Ausbildung (Arzt, Bank)	Bringen/Holen (Kita/Schule)	Freizeit
	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<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. Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Elmshorn?

	1 (sehr gut)	2 (gut)	3 (befriedigend)	4 (ausreichend)	5 (mangelhaft)	6 (ungenügend)	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahnverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf? (Mehrfachnennungen möglich)

Fußverkehr	Ausreichende Gehwegbreiten	<input type="checkbox"/>	Beleuchtung	<input type="checkbox"/>
	Fußgängerfreundliche Ampeln	<input type="checkbox"/>	Zustand der Gehwege	<input type="checkbox"/>
	Wegweisung	<input type="checkbox"/>	Fußgängerquerungsanlagen	<input type="checkbox"/>
	<i>zusätzliche Angabe</i> _____			
Radverkehr	Ausbau des Radwegenetzes	<input type="checkbox"/>	Wegweisung	<input type="checkbox"/>
	Radfahrerfreundliche Ampeln	<input type="checkbox"/>	Fahrradverleih	<input type="checkbox"/>
	Abstellanlagen für Fahrräder	<input type="checkbox"/>	Lastenradverleih	<input type="checkbox"/>
	Zustand der Radwege	<input type="checkbox"/>	Trennung vom Autoverkehr	<input type="checkbox"/>
<i>zusätzliche Angabe</i> _____				
Busverkehr	Erweiterung des Busnetzes	<input type="checkbox"/>	Barrierefreie Gestaltung	<input type="checkbox"/>
	Kürzere Takte	<input type="checkbox"/>	Sicherheit	<input type="checkbox"/>
	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	<input type="checkbox"/>	Preise/Tarif anpassen	<input type="checkbox"/>
	Zustand/Komfort der Haltestellen	<input type="checkbox"/>		
<i>zusätzliche Angabe</i> _____				
Bahnverkehr	Erweiterung des Bahnnetzes	<input type="checkbox"/>	Barrierefreie Gestaltung	<input type="checkbox"/>
	Kürzere Takte	<input type="checkbox"/>	Sicherheit	<input type="checkbox"/>
	Umsteigezeiten anpassen	<input type="checkbox"/>	Preise/Tarif anpassen	<input type="checkbox"/>
	Vernetzung mit dem Busverkehr	<input type="checkbox"/>	Zustand des Bahnhofs	<input type="checkbox"/>
<i>zusätzliche Angabe</i> _____				
Autoverkehr	Zustand der Straßen	<input type="checkbox"/>	Park&Ride	<input type="checkbox"/>
	Verringerung Lkw-Verkehr	<input type="checkbox"/>	Parkplatzangebot	<input type="checkbox"/>
	Carsharing	<input type="checkbox"/>	Verkehrsberuhigung	<input type="checkbox"/>
<i>zusätzliche Angabe</i> _____				

Seite 6

Hier geht es weiter mit Punkt 8!



8. Verschiedene Fragen zu Sharing-Angeboten

		Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Würden Sie ein stadtweites Sharing-Angebot mit öffentlichen City-Leihrädern regelmäßig nutzen?	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Würden Sie ein stadtweites Sharing-Angebot mit Lastenrädern regelmäßig nutzen?	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Würden Sie ein Carsharing-Angebot mit mehreren Stationen im Stadtgebiet regelmäßig nutzen?	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Was hat sich für Sie durch die Einführung des „49€ - Tickets“ (Deutschlandticket) verändert?

(Mehrfachnennungen möglich)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
seitdem nutze ich Bus und Bahn häufiger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
seitdem nutze ich seltener den Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
seitdem habe ich einen oder mehrere Pkw abgeschafft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nichts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

zusätzliche Angabe

10. Was würde Sie motivieren, ein Elektrofahrzeug (Pkw) anzuschaffen?

(Mehrfachnennungen möglich)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
staatliche Zuschüsse bei Anschaffung, Kfz-Steuer etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau der Ladeinfrastruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
verbesserte Reichweiten der Fahrzeuge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nichts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ich nutze bereits ein Elektrofahrzeug (Pkw)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

zusätzliche Angabe

11. Wie sicher fühlen Sie sich bei der Teilnahme am Verkehr?

		Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
zu Fuß	eher sicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eher unsicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Fahrrad	eher sicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eher unsicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Bus/Bahn	eher sicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eher unsicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Pkw	eher sicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eher unsicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Denken Sie, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändern wird?

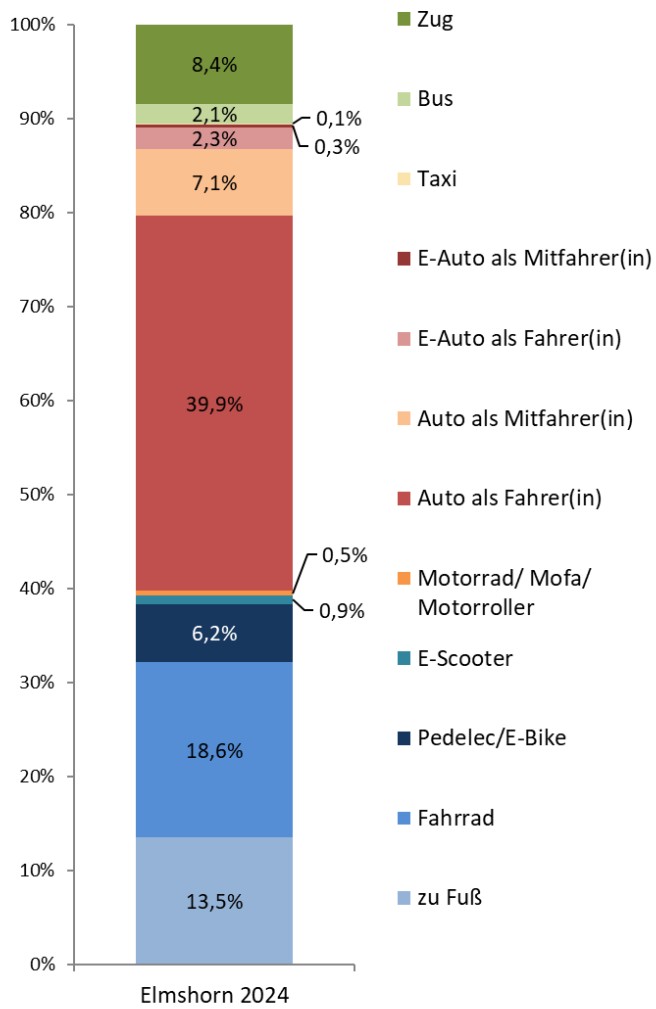
		Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Zu Fuß unterwegs sein	weniger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	genauso oft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	häufiger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad fahren	weniger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	genauso oft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	häufiger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Bus fahren	weniger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	genauso oft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	häufiger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Zug fahren	weniger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	genauso oft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	häufiger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Auto fahren	weniger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	genauso oft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	häufiger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Wie wichtig ist Ihnen ein eigenes...

		Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
...Fahrrad (inkl. Pedelec etc.)	sehr wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	weniger wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	unwichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Kraftfahrzeug	sehr wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	weniger wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	unwichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...ÖPNV-Ticket (Zeitkarte)	sehr wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	weniger wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	unwichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal herzlich bei Ihnen für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung bedanken!

B: Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Gesamtstadtebene



C: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	8.600	800	600	200	10.200
PLZ 25336	700	3.000	300	100	4.100
PLZ 25337	500	300	3.400	100	4.300
Außen	200	100	100	600	900
Gesamt	10.100	4.200	4.300	900	19.500

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	8.900	2.600	3.300	600	15.300
PLZ 25336	2.700	2.700	2.500	600	8.500
PLZ 25337	3.200	2.600	5.100	500	11.500
Außen	400	700	700	100	1.900
Gesamt	15.200	8.600	11.500	1.900	37.300

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	8.000	2.800	5.900	6.000	22.800
PLZ 25336	3.000	2.200	3.300	3.900	12.400
PLZ 25337	6.000	3.400	6.600	4.600	20.700
Außen	6.200	3.700	4.800	2.100	16.800
Gesamt	23.300	12.000	20.700	16.600	72.600

Matrix: ÖV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	500	300	300	3.200	4.100
PLZ 25336	300	0	200	1.600	2.000
PLZ 25337	200	200	200	1.700	2.300
Außen	3.100	1.500	1.800	400	6.900
Gesamt	4.100	1.900	2.500	6.900	15.400

D: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Wegezweck

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	1.500	700	1.600	5.500	9.300
PLZ 25336	900	300	900	2.800	4.900
PLZ 25337	1.000	400	1.200	3.800	6.300
Außen	-	100	100	300	500
Gesamt	3.500	1.500	3.700	12.500	21.100

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	500	100	-	400	900
PLZ 25336	100	-	100	400	700
PLZ 25337	200	-	300	100	600
Außen	-	100	100	800	1.000
Gesamt	800	200	500	1.700	3.200

Matrix: Zweck Einkaufen (tägliches Bedarfs) (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	3.800	300	500	200	4.800
PLZ 25336	800	800	700	300	2.600
PLZ 25337	700	400	1.900	200	3.200
Außen	300	100	500	200	1.100
Gesamt	5.500	1.600	3.600	900	11.600

Matrix: Zweck Sonstiger Einkauf (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	1.100	100	500	100	1.800
PLZ 25336	600	200	300	100	1.200
PLZ 25337	500	100	800	100	1.500
Außen	200	-	100	100	500
Gesamt	2.300	400	1.800	400	5.000

Matrix: Zweck Private Erledigung (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	2.500	500	700	800	4.500
PLZ 25336	800	600	400	500	2.300
PLZ 25337	1.000	700	800	700	3.200
Außen	-	100	100	300	600
Gesamt	4.300	1.900	2.000	2.300	10.500

Matrix: Zweck Privater Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	800	200	300	800	2.100
PLZ 25336	400	300	100	500	1.400
PLZ 25337	300	200	400	800	1.700
Außen	100	100	-	400	600
Gesamt	1.600	800	900	2.500	5.700

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	1.100	-	800	500	2.400
PLZ 25336	300	400	500	400	1.600
PLZ 25337	400	200	1.100	300	2.000
Außen	-	-	-	100	100
Gesamt	1.800	600	2.500	1.300	6.200

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

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	1.400	200	500	200	2.300
PLZ 25336	200	300	200	100	900
PLZ 25337	300	400	900	100	1.800
Außen	100	-	100	300	500
Gesamt	2.100	1.000	1.700	800	5.500

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Postleitzahlgebiet	PLZ 25335	PLZ 25336	PLZ 25337	Außen	Gesamt
PLZ 25335	2.000	300	900	1.400	4.500
PLZ 25336	1.000	1.100	700	1.000	3.700
PLZ 25337	1.000	500	1.200	900	3.500
Außen	-	-	100	500	700
Gesamt	4.000	1.800	2.800	3.800	12.400

