

3.5.5 Verkehrsmittel und Entfernung zum Wohnort

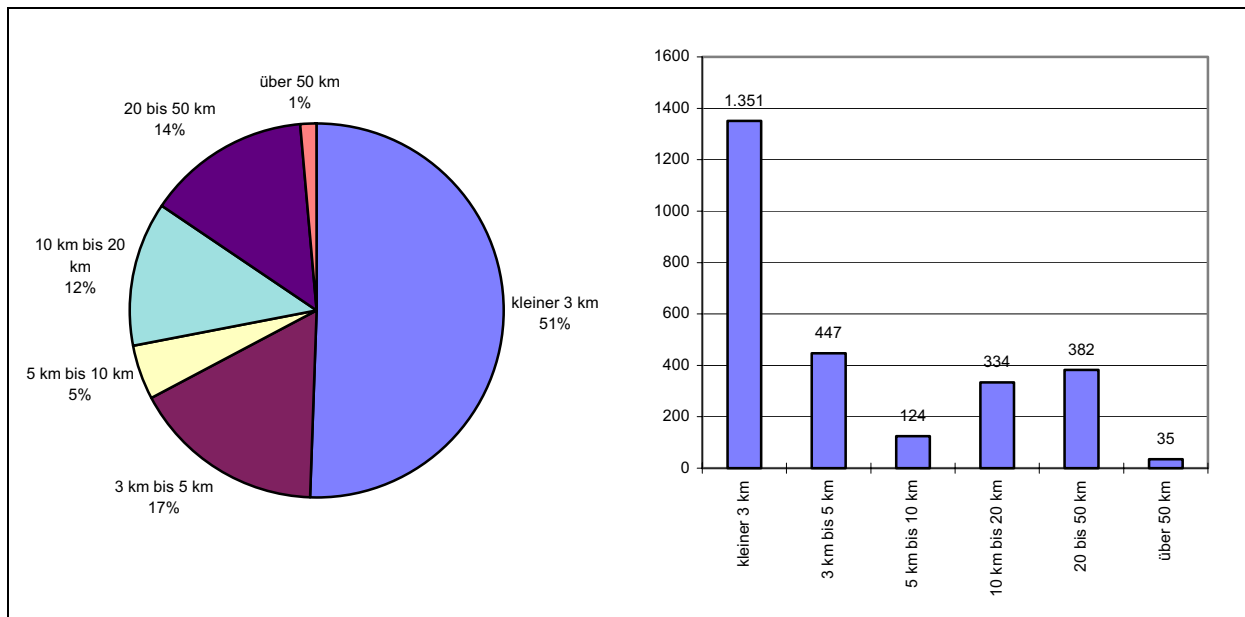


Bild 3.78: Entfernung zum Wohnort

Rendsburg	Pkw-Selbstfah.		Pkw-Mitfahrer		ÖPNV		Rad/Mofa		zu Fuß		Gesamt	
	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.
Altstadt	6	1,71%	5	15,15%	0	0,00%	7	2,90%	11	9,17%	29	3,73%
Neuwerk	17	4,86%	2	6,06%	1	3,03%	12	4,98%	32	26,67%	64	8,24%
Kanalgebiet	17	4,86%	2	6,06%	3	9,09%	19	7,88%	13	10,83%	54	6,95%
Königskoppel	29	8,29%	2	6,06%	2	6,06%	22	9,13%	15	12,50%	70	9,01%
Schleife	65	18,57%	2	6,06%	7	21,21%	37	15,35%	12	10,00%	123	15,83%
Saatsee	4	1,14%	0	0,00%	1	3,03%	2	0,83%	3	2,50%	10	1,29%
Kronwerk I	41	11,71%	6	18,18%	5	15,15%	33	13,69%	15	12,50%	100	12,87%
Kronwerk II	54	15,43%	5	15,15%	3	9,09%	47	19,50%	10	8,33%	119	15,32%
Maastbrook	62	17,71%	6	18,18%	11	33,33%	32	13,28%	5	4,17%	116	14,93%
Hohe Luft	39	11,14%	2	6,06%	0	0,00%	20	8,30%	4	3,33%	65	8,37%
Neuwerker Gärten	16	4,57%	1	3,03%	0	0,00%	10	4,15%	0	0,00%	27	3,47%
Summe RD	350	100,00%	33	100,00%	33	100,00%	241	100,00%	120	100,00%	777	100,00%

Tabelle 3.43: Verkehrsmittelwahl in Rendsburg

Rendsburg und Umland	Pkw-Selbstfah.		Pkw-Mitfahrer		ÖPNV		Rad/Mofa		zu Fuß		Gesamt	
	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.	Anz.	Proz.
Altstadt	690	38,83%	51	43,97%	48	46,15%	417	80,04%	145	93,55%	1351	50,54%
Neuwerk	322	18,12%	23	19,83%	16	15,38%	80	15,36%	6	3,87%	447	16,72%
Kanalgebiet	99	5,57%	7	6,03%	1	0,96%	15	2,88%	2	1,29%	124	4,64%
Königskoppel	295	16,60%	18	15,52%	13	12,50%	7	1,34%	1	0,65%	334	12,50%
Schleife	339	19,08%	17	14,66%	23	22,12%	2	0,38%	1	0,65%	382	14,29%
Saatsee	32	1,80%	0	0,00%	3	2,88%	0	0,00%	0	0,00%	35	1,31%
Summe RD	1.777	100,00%	116	100,00%	104	100,00%	521	100,00%	155	100,00%	2.673	100,00%

Tabelle 3.44: Verkehrsmittelwahl im Umland

3.5.5.1 Anmerkung

Die obere Tabelle zeigt die Herkunftsverteilung der Beschäftigten aus den einzelnen Verkehrsbezirken der Stadt Rendsburg (siehe Kapitel 2.3, Bild 2.1.4). Die meisten Beschäftigten (45,0%) fahren mit dem Pkw zu einer Arbeitsstelle in Rendsburg (Binnenpendler).

Die untere Tabelle zeigt die Beschäftigten, die von Außerhalb zur Arbeitsstelle nach Rendsburg kommen (Einpendler). Etwa 50% kommen aus den unmittelbaren Nachbargemeinden (kleiner 3 km); weitere 16,7% aus einem Umkreis von 3 bis 5 km. Die Mehrzahl der übrigen Beschäftigten (31,4%) fahren Wege zwischen 5 und 50 km.

3.6 Haushaltsbefragung

Die in den vorigen Kapiteln dargestellten Erhebungen bezogen sich ausschließlich auf eine sektorale Betrachtungsweise. So wurden nur Erhebungen bezüglich eines Verkehrsmittels (z.B. Verkehrszählungen), einer Nutzergruppe (z.B. Befragung am ZOB) oder einer Personengruppe (z.B. Schüler) durchgeführt. Unterschiedliche Wechselwirkungen zwischen den benutzten Verkehrsmitteln oder mögliche, künftige Verhaltensveränderungen können hiermit nur schwer analysiert und aufgezeigt werden.

Die Erfassung der kompletten Struktur der aushäusigen Mobilität und -damit verbunden- die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsmittel kann in ihrer Komplexität durch eine zusätzliche Haushaltsbefragung ergänzt werden.

Diese Erhebung kann aus finanzieller Sicht keine Vollerhebung in allen Haushalten sein, sondern muss sich auf eine Stichprobe beschränken. Von allen 14.557 Haushalten der Stadt Rendsburg wurden 2.000 Haushalte (14%), das entspricht in etwa jedem 7 Haushalt zufällig nach dem Telefonverzeichnis ausgewählt.

Die Erhebungsbögen wurden zwischen dem 09. und 11. August 1996 in den Haushalten verteilt. Sie waren für Donnerstag den 15. August 1996 für alle Wege der Familienmitglieder auszufüllen. An diesem Tag fanden auch die Beschäftigtenbefragung, die Schüler- und Kindergartenkinderbefragung sowie die Befragungen zum ruhenden Verkehr statt.

Der verteilte Erhebungsbogen setzte sich aus einem Haushaltsfragebogen (Strukturdaten zur Familie) und (je Familienmitglied) aus einem Personenfragebogen zusammen.

Insgesamt haben von den 2.000 Haushalten 474 Haushalte (24%) die Erhebungsbögen an die Stadt zurückgegeben. Von diesen Erhebungsbögen konnten 424 Haushaltsfragebögen und 891 Personenfragebögen ausgewertet werden. (Die übrigen Bögen wurden nicht vollständig ausgefüllt oder abgegeben.)

Bezüglich der Einwohner der Stadt Rendsburg (32.608 E) ergibt sich somit eine Stichprobenumfang von 2,7%. Da aber nur die Einwohner befragt wurden, die älter als 5 Jahre sind, beziehen sich die Daten auf 30.428 Einwohner (Stichprobenumfang 2,9%). Auch wenn dieser Stichprobenumfang nicht repräsentativ ist, liefert er dennoch -im Zusammenhang mit den übrigen Erhebungen- wichtige Hinweise über das Mobilitätsverhalten der Rendsburger Bevölkerung.

Die im folgenden wiedergegebenen Ergebnisse werden im wesentlichen in die Mängelanalyse, die Verkehrsberechnungen und die künftige Verkehrsentwicklung (Prognosebetrachtungen) einfließen.

Außer den dargestellten Ergebnissen als Tabellen und/oder Grafiken werden die Daten - soweit möglich- kurz erläutert und bundesweiten Daten (in Klammern dargestellt) gegenübergestellt, um rendsburgspezifische Sachverhalte zu erkennen.

3.6.1. Verkehrsmittelwahl: Allgemein

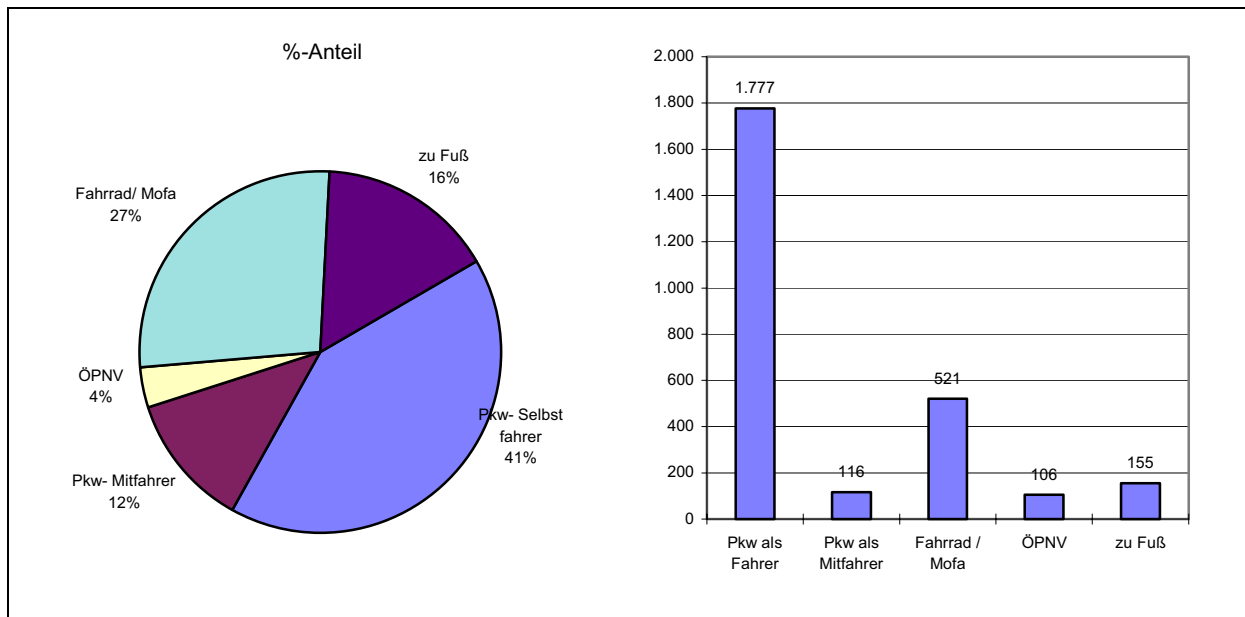


Bild 3.79: Verkehrsmittelwahl als Diagramm dargestellt

zurückgelegter Weg	Anzahl/Tag	Wege/Tag	%-Anteil
Pkw-Selbstfahrer	45.101	1,5	41,00%
Pkw-Mitfahrer	12.978	0,4	12,00%
ÖPNV	3.981	0,1	4,00%
Fahrrad/Mofa	29.620	1,0	27,00%
zu Fuß	17.349	0,6	16,00%
Summe	109.029	3,6	100,00%

Tabelle 3.45: Verkehrsmittelwahl

3.6.1.1 Anmerkung

Im Mittel führt jeder Einwohner von Rendsburg 3,6 Wege/Tag durch. Dieser Wert ist deutlich größer als im Bundesdurchschnitt (2,7...3,0 Wege/Tag). Der Pkw-Anteil dominiert mit 41% Selbstfahrer (37%) und 12% Mitfahrer (10%). Der ÖV-Anteil liegt mit 4% deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (13%). Ebenfalls unter dem Bundesdurchschnitt (27%) liegt der Fußwegeanteil mit 16%. Die geringen Fußwegeanteile werden durch einen hohen Radwegeanteil mit 27% ersetzt (Bundesdurchschnitt 11%).

3.6.2 Wegezweck: Allgemein

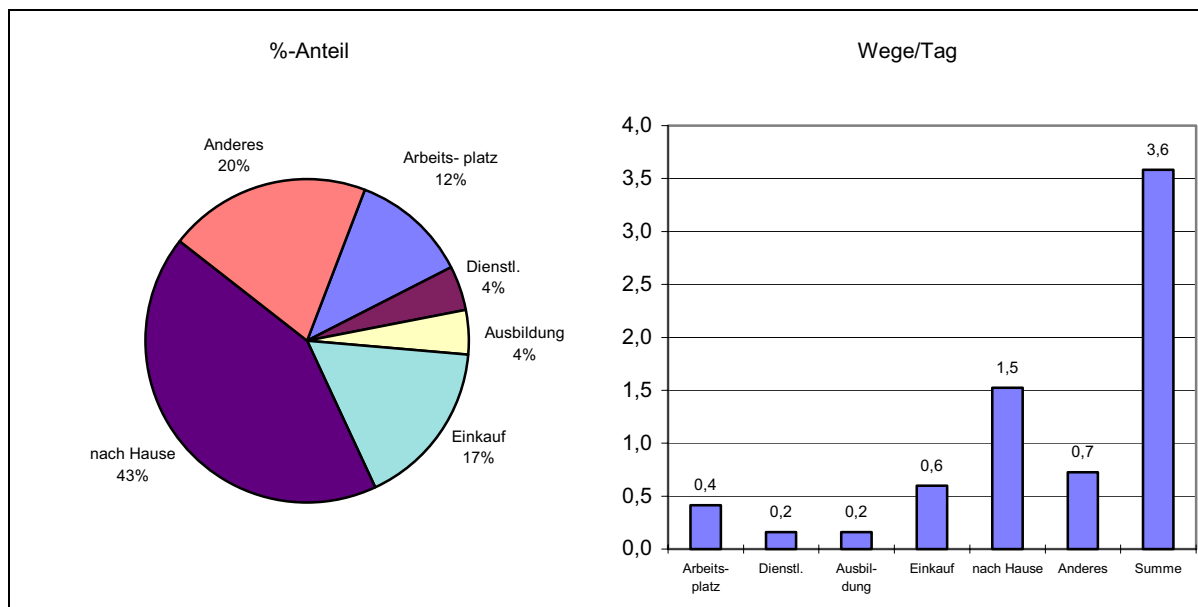


Bild 3.80: Wegezweck

Wegezweck	Anzahl/Tag	Wege/Tag	%-Anteil
Arbeitsplatz	12.645	0,4	12,00%
Dienstlich / Geschäftlich	4.842	0,2	4,00%
Ausbildung	4.848	0,2	4,00%
Einkauf	18.238	0,6	17,00%
nach Hause	46.352	1,5	43,00%
Anderes	22.104	0,7	20,00%
Summe	109.029	3,6	100,00%

Tabelle 3.46: Wegezweck

3.6.2.1 Anmerkung

Die Wegezwecke entsprechen weitgehend den bundesweiten Angaben. Die Abweichungen zu den Rendsburger Daten liegen unter 1%.

3.6.3 Wegezweck und Entfernung: Allgemein

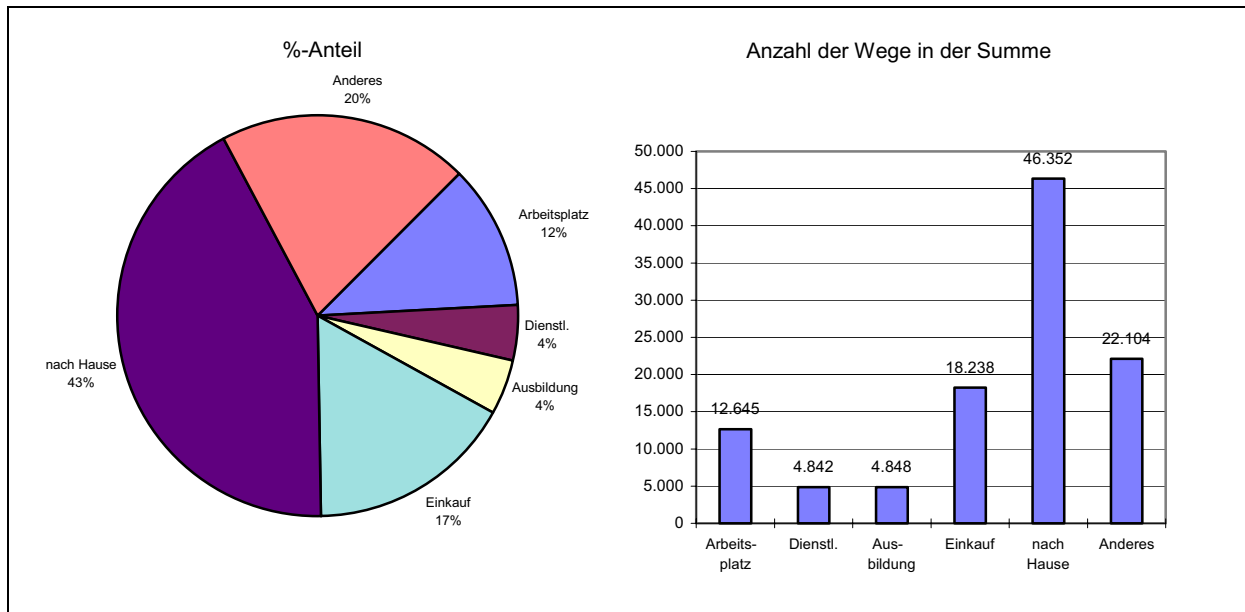


Bild 3.81: Wegezweck

	bis 1,0 km		von 1,1 bis 3,0 km		über 3,0 km		Gesamt	Prozent
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent		
Arbeitsplatz	1.146	9,06%	4.534	35,86%	6.965	55,08%	12.645	11,60%
Dienstlich	759	15,68%	1.430	29,53%	2.653	54,79%	4.842	4,44%
Ausbildung	1.137	23,45%	2.583	53,28%	1.128	23,27%	4.848	4,45%
Einkauf	5.822	31,92%	6.914	37,91%	5.502	30,17%	18.238	16,73%
nach Hause	8.521	18,38%	18.452	39,81%	19.379	41,81%	46.352	42,51%
Anderes	4.131	18,69%	8.378	37,90%	9.595	43,41%	22.104	20,27%
Gesamtsumme	21.516	19,73%	42.291	38,79%	45.222	41,48%	109.029	100,00%

Tabelle 3.47: Wegezweck und Entfernung

3.6.3.1 Anmerkung

19,7% aller Wege sind kürzer als 1,0 km. Im Bundesdurchschnitt ergeben sich 25,0%. 58,5% aller Wege werden nach 3,0 km beendet (Bundesdurchschnitt 50%). Es zeigt sich, dass ein großer Teil der Alltags-Mobilität in einem relativ kleinen Entfernungsradius zurückgelegt wird.

Bei den Wegen unter 1,0 km dominiert der Wegezweck Einkaufen. Bei den Wegen zwischen 1,1 und 3,0 km ergibt sich der prozentual größte Wert bei den Ausbildungswegen. Die Arbeitsplatzwege überwiegen bei den Entfernungen über 3,0 km.

3.6.4 Wegezweck und Entfernung: Pkw - Motorrad als Fahrer

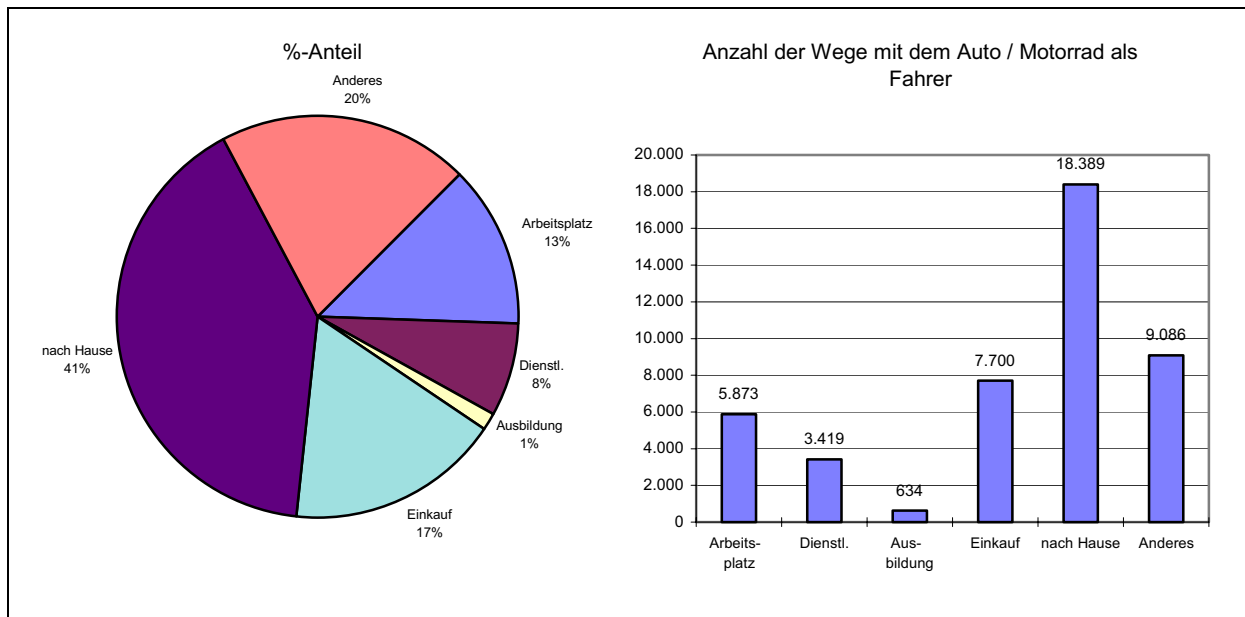


Bild 3.82: Wegezweck von Pkw Selbsterfahrern

	bis 1,0 km		von 1,1 bis 3,0 km		über 3,0 km		Gesamt	Prozent
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent		
Arbeitsplatz	202	3,44%	987	16,81%	4.684	79,75%	5.873	13,02%
Dienstlich	369	10,79%	1.139	33,31%	1.911	55,89%	3.419	7,58%
Ausbildung	45	7,10%	206	32,49%	383	60,41%	634	1,41%
Einkauf	851	11,05%	3.510	45,58%	3.339	43,36%	7.700	17,07%
nach Hause	898	4,88%	6.068	33,00%	11.423	62,12%	18.389	40,77%
Anderes	604	6,65%	3.045	33,51%	5.437	59,84%	9.086	20,15%
Gesamtsumme	2.969	6,58%	14.955	33,16%	27.177	60,26%	45.101	100,00%

Tabelle 3.48: Wegezweck und Entfernung von Pkw Selbsterfahrern

3.6.4.1 Anmerkung

Für kurze Wege wird der Pkw kaum genutzt (6,6%). Für Wege zwischen 0,0 km und 3,0 km liegt der Wert mit 6,6% + 33,2% = 39,8% über dem Bundesdurchschnitt (33%). Seinen Haupteinsatz findet der Pkw bei Wegen über 3,0 km (60,3%).

3.6.5 Wegezweck und Entfernung: Pkw als Mitfahrer

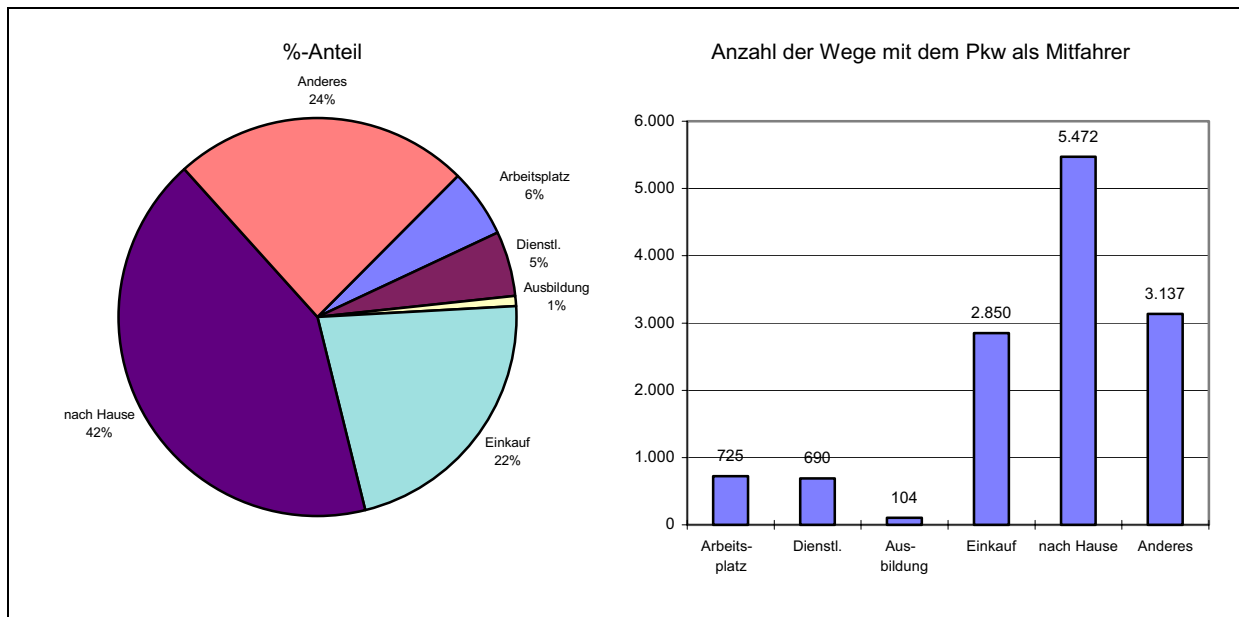


Bild 3.83: Wegezweck von Pkw Mitfahrern

	bis 1,0 km		von 1,1 bis 3,0 km		über 3,0 km		Gesamt	Prozent
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent		
Arbeitsplatz	0	0,00%	143	19,72%	582	80,28%	725	5,59%
Dienstlich	0	0,00%	29	4,20%	661	95,80%	690	5,32%
Ausbildung	0	0,00%	0	0,00%	104	100,00%	104	0,80%
Einkauf	296	10,39%	972	34,11%	1.582	55,51%	2.850	21,96%
nach Hause	358	6,54%	1.589	29,04%	3.525	64,42%	5.472	42,16%
Anderes	126	4,02%	1.141	36,37%	1.870	59,61%	3.137	24,17%
Gesamtsumme	780	6,01%	3.874	29,85%	8.324	64,14%	12.978	100,00%

Tabelle 3.49: Wegezweck und Entfernung von Pkw Mitfahrern

3.6.5.1 Anmerkung

Die Wegeentfernungen entsprechen weitgehend den Werten der Pkw-Selbstfahrer (siehe Seite 5).

3.6.6 Wegezweck und Entfernung: Öffentlicher Personennahverkehr

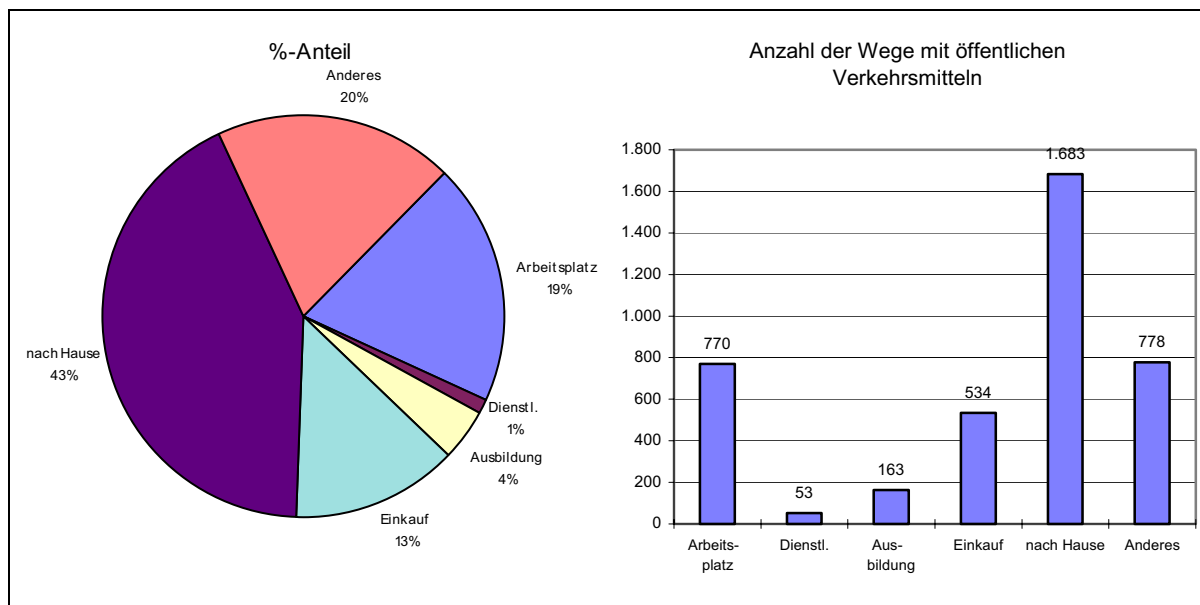


Bild 3.84: Wegezweck bei Fahrten mit dem ÖPNV

	bis 1,0 km		von 1,1 bis 3,0 km		über 3,0 km		Gesamt	Prozent
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent		
Arbeitsplatz	0	0,00%	174	22,60%	596	77,40%	770	19,34%
Dienstlich	0	0,00%	29	54,72%	24	45,28%	53	1,33%
Ausbildung	0	0,00%	45	27,61%	118	72,39%	163	4,09%
Einkauf	49	9,18%	257	48,13%	228	42,70%	534	13,41%
nach Hause	49	2,91%	517	30,72%	1.117	66,37%	1.683	42,28%
Anderes	73	9,38%	237	30,46%	468	60,15%	778	19,54%
Gesamtsumme	171	4,30%	1.259	31,63%	2.551	64,08%	3.981	100,00%

Tabelle 3.50: Wegezweck und Entfernung bei Fahrten mit dem ÖPNV

3.6.6.1 Anmerkung

Die Wegeentfernungen im ÖPNV (Bus und Bahn) entsprechen prozentual der Verteilung im motorisierten Individualverkehr (MIV).

Die Wege über 3,0 km werden primär mit der Bahn und nicht mit dem Bus zurückgelegt.

3.6.7 Wegezweck und Entfernung: Fahrrad / Mofa

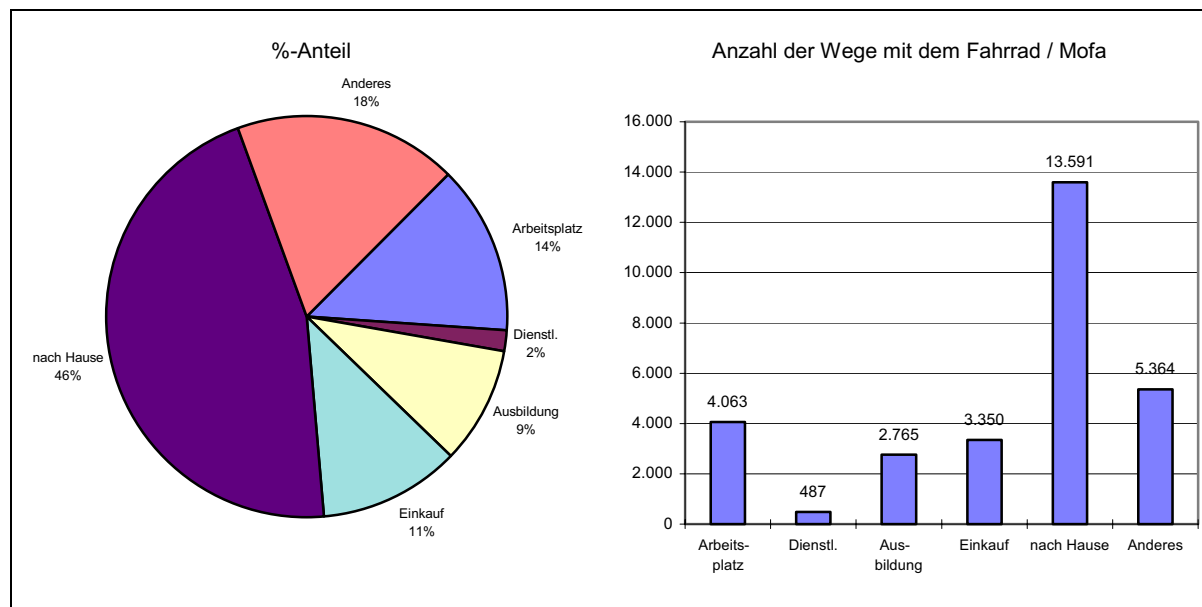


Bild 3.85: Wegezweck bei Fahrten mit Fahrrad/Mofa

	bis 1,0 km		von 1,1 bis 3,0 km		über 3,0 km		Gesamt	Prozent
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent		
Arbeitsplatz	397	9,77%	2.620	64,48%	1.046	25,74%	4.063	13,72%
Dienstlich	226	46,41%	204	41,89%	57	11,70%	487	1,64%
Ausbildung	135	4,88%	2.107	76,20%	523	18,92%	2.765	9,33%
Einkauf	1.615	48,21%	1.455	43,43%	280	8,36%	3.350	11,31%
nach Hause	2.704	19,90%	7.956	58,54%	2.931	21,57%	13.591	45,88%
Anderes	1.293	24,11%	2.563	47,78%	1.508	28,11%	5.364	18,11%
Gesamtsumme	6.370	21,51%	16.905	57,07%	6.345	21,42%	29.620	100,00%

Tabelle 3.51: Wegezweck und Entfernung bei Fahrten mit Fahrrad/Mofa

3.6.7.1 Anmerkung

Das Fahrrad hat seinen Haupteinsatzbereich für Wegeentfernungen kürzer als 3,0 km (57,1%). Dieses entspricht dem Bundesdurchschnitt. Am meisten wird das Fahrrad für Arbeits- und Ausbildungswege zwischen 1,1 km und 3,0 km genutzt.