

Bericht

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Paderborn 2013

April 2014

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Paderborn

Haushaltsbefragung zur Mobilität Paderborn 2013

Bericht April 2014

Auftraggeber

Stadt Paderborn

Stadtplanungsamt

Pontanusstraße 55

33102 Paderborn

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

im Unterauftrag von (Hauptauftragnehmer)

**Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult**

Wilhelmshöher Allee 274

D-34131 Kassel

Tel. 0561.98 83 49 65

info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

Johanna Klaus

Kassel, April 2014

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Methodik und Befragungsdurchführung	2
2.1	Untersuchungsgebiet	2
2.2	Methodisches Vorgehen	2
2.2.1	Befragungsstichprobe	2
2.2.2	Befragungsinhalte	3
2.2.3	Methodik und Befragungsablauf	4
2.2.4	Erreichter Stichprobenumfang	4
2.2.5	Repräsentativität der Stichprobe und statistische Fehlertoleranzen	4
2.2.6	Qualitätskontrolle, Datenbearbeitung	7
2.2.7	Hochrechnungen	7
3	Haushaltsstrukturen, Fahrzeugbesitz und ÖPNV-Erreichbarkeit	9
3.1	Haushaltsgrößen	9
3.2	Fahrzeugbesitz	9
3.1	ÖPNV-Erreichbarkeit und Nutzung von Fahrplaninformationen	12
4	Zusammensetzung der Paderborner Bevölkerung und personenbezogene Mobilitätsvoraussetzungen	14
4.1	Soziodemografische Gruppen und Berufsstand	14
4.2	Personenbezogene Mobilitätsvoraussetzungen	16
4.2.1	Verkehrsmittel-Verfügbarkeit	16
4.2.2	Führerscheinbesitz	19
4.2.3	Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte	20
4.2.4	Besitz eines fahrbereiten Fahrrades	21

Stadt Paderborn

**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

5	Mobilitätskennziffern und Verkehrsmittelwahl	22
5.1	Mobilitätskennziffern	22
5.2	Tagespegel	27
5.3	Verkehrsmittelwahl	31
5.3.1	Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen	34
5.3.2	Verkehrsmittelwahl nach soziodemografischen und verhaltenshomogenen Gruppen	35
5.3.3	Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Besitz	38
5.3.4	Verkehrsmittelwahl nach Tageszeiten	39
5.4	Wegezwecke	40
5.4.1	Anteil der Wegezwecke	40
5.4.2	Wegekettens und Aktivitätsmuster	41
5.4.3	Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	43
5.4.4	ÖPNV-Wege der Stadtteile nach Wegezwecken	45
6	Wegelänge und Verkehrsleistung	46
6.1	Wegelängen nach räumlicher Orientierung und Wegezweck	46
6.2	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge und Verkehrsleistung	48
7	Wegedauer und Zeit im Verkehr	49
8	Räumliche Orientierung der Wege	51
8.1	Räumliche Verteilung der Wege der Paderborner Bevölkerung	51
8.2	Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Orientierung	52
8.3	Räumliche Orientierung der Wege nach Wegezweck	54
8.4	Binnenwege in Paderborn	55
8.4.1	Räumliche Verteilung der Binnenwege nach Stadtteilen	55
8.4.2	Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen	56
8.4.3	Wesentliche Ziele im Einkaufsverkehr und zu privaten Erledigungen	57

8.4.4	Wege in die Paderborner Innenstadt	59	Stadt Paderborn
8.5	Quell- und Zielverkehr	62	Modal Split -
9	Mobilität und Verkehrsmittelwahl im Vergleich	63	Erhebung 2013 im
			Rahmen des ÖPNV-
			Konzeptes
9.1	Mobilität in Paderborn 2013 im Vergleich zu Daten aus 2004	63	April 2014
9.2	Modal Split in Paderborn im Vergleich zu anderen Städten	66	
	Tabellenverzeichnis	68	
	Abbildungsverzeichnis	70	
	Anhang		
	Dokumentation der Erhebungsunterlagen		

1 Einleitung

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Im Rahmen der Erstellung eines ÖPNV-Verkehrskonzeptes für das Stadtgebiet Paderborn als Teil des Nahverkehrsplans des Nahverkehrsverbundes Paderborn/ Höxter soll der Modal Split im Stadtgebiet ermittelt werden.

Die Modal Split-Ermittlung dient der Bewertung der Nutzung des heutigen ÖPNV-Angebotes und der heutigen Nachfrage sowie späteren Evaluationen des Nahverkehrsplans. Um das heutige Verkehrsverhalten und Verhaltensänderungen der Bevölkerung dokumentieren zu können, soll der Modal Split stadtteil- und stadtgebietsbezogen erhoben werden.

Die im Rahmen des ÖPNV-Verkehrskonzeptes Ende 2013 in der Stadt Paderborn durchgeführte Haushaltsbefragung zur Mobilität wurde schriftlich-postalisch mit einer ergänzenden Online-Teilnahmemöglichkeit durchgeführt. Abgefragt wurde das Verkehrsverhalten für einen Normalwerktag (Di-Do) außerhalb von Schulferien und Feiertagen.

Mit der Befragung wurden alle notwendigen Kenngrößen des Verkehrsverhaltens erfasst, u.a. sind folgende Fragestellungen relevant:

- Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen: wie viel Wege bzw. Fahrten werden von der Bevölkerung durchschnittlich an einem Werktag zurückgelegt?
- Welche Verkehrsmittel werden für die tägliche Mobilität genutzt? Von welchen Personengruppen, zu welchem Zweck und für welche Strecken?
- Wie viel Verkehr verbleibt innerhalb der Stadt Paderborn? Und wie verteilen sich die Verkehrsströme innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland?

Die Ergebnisse sind jeweils differenziert für die Stadtteile in der Stadt Paderborn verfügbar.

Darüber hinaus erfolgen Unterscheidungen in der Mobilität nach Alter und Geschlecht sowie ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen.

Mit den gewonnenen Ergebnissen sind repräsentative Aussagen über die Verkehrsteilnahme und Verkehrsmittelnutzung der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren in Paderborn möglich.

2 Methodik und Befragungsdurchführung

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der Haushaltsbefragung zur Mobilität erstreckt sich auf das Gebiet der Stadt Paderborn. Als Erhebungsbezirke der Haushaltsbefragung wurden die 9 Stadtteile Paderborns gewählt, die Basis für Hochrechnungen und Auswertungen sind.

- **Tabelle 1:** Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Paderborn nach Stadtteilen und Alter am 30.09.2013

Alter	0 - 5 Jahre	6 - 17 Jahre	18 - 29 Jahre	30 - 64 Jahre	ab 65 Jahre	Summen
Ortsteil						
Kernstadt	4.154	8.218	20.391	39.462	14.204	86.429
Neuhaus	1.684	3.519	4.176	12.673	3.959	26.011
Elsen	947	2.119	2.604	8.371	2.410	16.451
Sande	273	863	954	3.051	853	5.994
Marienloh	174	370	394	1.502	570	3.010
Wewer	453	1.016	990	3.486	1.151	7.096
Benhausen	147	339	388	1.172	362	2.408
Neuenbeken	109	328	325	1.126	455	2.343
Dahl	140	393	590	1.364	376	2.863
Summen	8.081	17.165	30.812	72.207	24.340	152.605

2.2 Methodisches Vorgehen

2.2.1 Befragungsstichprobe

Mit der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in Paderborn sollte eine repräsentative Stichprobe aller Einwohner ab 6 Jahre mit Haupt- und Nebenwohnsitz befragt werden. Die Stichprobe sollte Ergebnisse für das gesamte Stadtgebiet sowie für die einzelnen Stadtteile ermöglichen und mindestens 3.200 Personen (2% der Einwohner der Stadt Paderborn) umfassen.

Die Brutto-Stichprobe beschreibt die Anzahl der Haushalte, die insgesamt angeschrieben wurden. Die Größe der erforderlichen Brutto-Haushaltsstichprobe (anzuschreibende Haushalte) ist abhängig vom zu erwartenden Rücklauf.

Bei der gewählten Befragungsmethodik mit schriftlichen Hauptteil und der Option der Online-Beantwortung wurde aufgrund vorliegender Erfahrungen mit einer Beteiligung von 15-20% der angeschriebenen Haushalte gerechnet.

Für die Mobilitätserhebung in der Stadt Paderborn wurde eine Bruttostichprobe von 9.000 Haushalten angeschrieben. Die Adressen wurden als Stichprobe aus den Meldedaten gezogen. Die Grundgesamtheit der Stichprobe waren alle Einwohner ab 18 Jahren.

Die Stichprobe wurde räumlich auf das Stadtgebiet verteilt. Bei den Adressen erfolgte eine entsprechende Zuordnung zu den Stadtteilen.

2.2.2 Befragungsinhalte

Bei den Befragungsunterlagen wurde unterschieden zwischen

- Haushalts- und Personenfragebogen und
- Wegeprotokollen

Haushalts- und Personenfragebogen

Der Haushalts- und Personenfragebogen umfasste Fragen zu

- Anzahl Personen, die ständig im Haushalt leben,
- Fahrzeugausstattung des Haushalts
- Entfernung (Wegedauer) zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen
- Quelle der Informationen zum ÖPNV-Angebot
- Alter und Geschlecht sowie Berufstätigkeit bzw. Ausbildungs- und Berufsstatus der im Haushalt lebenden Personen ab 6 Jahren
- Pkw-Führerscheinbesitz
- persönliche Verfügbarkeit eines Pkw's
- Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte
- Besitz eines fahrbereiten Fahrrades

Wegeprotokoll

Die Fragen des Wegeprotokolls betrafen die am vorgegebenen Stichtag zurückgelegten Wege:

- Angaben zur Mobilität oder ggf. Grund für „Nicht-Mobilität“

Stadt Paderborn

**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

- Beginn des Wegs/ Ort und Uhrzeit
- Wegezwecke
- Genutzte Verkehrsmittel
- Angabe der Länge/ Dauer von Wegen
- Ziel des Wegs/ Ort und Uhrzeit

Die Fragebögen sind im Anhang dokumentiert.

2.2.3 Methodik und Befragungsablauf

Die Haushaltsbefragung zur Mobilität in Paderborn 2013 wurde mit den Stichtagen 19. - 21.11.2013 durchgeführt.

An der Befragung konnte schriftlich-postalisch und online teilgenommen werden. Abgefragt wurde das Verkehrsverhalten für Normalwerktag (Di-Do) außerhalb von Schulferien und Feiertagen.

Das Wetter an den Stichtagen war bewölkt und überwiegend trocken. Am 21.11.13 setzte am späten Nachmittag Schneeregen ein. Die Temperaturen lagen zwischen 1°C und 6°C.

2.2.4 Erreichter Stichprobenumfang

Nach Abschluss der Erhebungsphase lagen verwertbare Antworten aus 1.975 Haushalten mit 4.804 Personen vor. Der Rücklauf liegt damit bei 22% aller angeschriebenen Haushalte. Verwertbare Antworten zur Mobilität liegen von 4.616 Einwohnern > 6 Jahre vor. Insgesamt konnten Aussagen zu 14.682 Wegen der Paderborner Bevölkerung ermittelt werden.

Die erreichte Nettostichprobe entspricht 3,2% der Bevölkerung über 6 Jahren mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in Paderborn.

Die Aufteilung der Stichprobe auf die verschiedenen Teilnahmearten ergibt, dass 14% der Antwortenden die Online-Beteiligung genutzt haben. 85% der Antworten erfolgten schriftlich-postalisch, etwa 1% der Antworten wurde im Rahmen der Rückfragemöglichkeit telefonisch aufgenommen.

2.2.5 Repräsentativität der Stichprobe und statistische Fehlertoleranzen

Ein Vergleich der erreichten Stichprobe zur Gesamtbevölkerung in den einzelnen Erhebungsbezirken (Stadtteile Paderborns) zeigt die Repräsentativität der

Stichprobe. Auf das gesamte Stadtgebiet verteilt liegt die erreichte Stichprobe bei 3,2% der Bevölkerung ab 6 Jahren, in den einzelnen Stadtteilen besteht eine Bandbreite der Stichprobe zwischen 1,1% in der Kernstadt und 16,2% in Neuenbeken.

Für gesamtstädtische Aussagen erfolgt eine Hochrechnung mit entsprechender Wichtung der unterschiedlich erreichten Stichproben.

Auf der Grundlage des Stichprobenumfanges kann als Maß der statistischen Sicherheit die Sicherheitswahrscheinlichkeit (Signifikanzniveau) und das Vertrauensintervall (Schwankungsbereich) dargestellt werden, mit der aus den Eigenschaften der Stichprobe auf die Eigenschaften der Grundgesamtheit geschlossen werden kann.

In der Verkehrswissenschaft wird in der Regel mit Sicherheitswahrscheinlichkeiten von 90%, 95% oder 99% gearbeitet. Bei einem mittleren Sicherheitsfaktor von 95% ergeben sich bei den vorhandenen Stichproben

- in den 9 Stadtteilen mit Stichprobengrößen zwischen 333 bis 910 Personen Schwankungsbreiten zwischen 1,4 Prozentpunkten (bei großer Stichprobe und einem Anteil von 5%) und 5,4 Prozentpunkten (bei kleiner Stichprobe und einem Anteil von 50%).
- gesamtstädtisch mit einer Stichprobe von 4.616 Personen Schwankungsbreiten zwischen 0,6 und 1,4 Prozentpunkten
- auf Basis aller Wege (14.862 Wegeangaben) Schwankungsbreiten zwischen 0,4 und 0,8 Prozentpunkten ¹

Auf der Grundlage der vorhandenen Datenmengen sind differenzierte Aussagen mit hoher Sicherheitswahrscheinlichkeit zu den Stadtteilen, nach Wegezwecken, Verkehrsmittelwahl etc. möglich.

Für Aussagen mit einer ausreichend guten statistischen Wahrscheinlichkeit sollte bei weiter ausdifferenzierten Teilauswertungen (Auswertungen mit mehreren Dimensionen) eine Mindestzahl eingehalten werden. Im Auswertungstool zur MiD-Befragung² wird z.B. ein Stichprobenumfang von 100 als kritische Größe für Einzelgruppen angegeben. Eine gute Sicherheitswahrscheinlichkeit wird bei 300 Personen je Einzelgruppe erreicht.

¹ vgl. auch Emnid-Institut, Verkehrsforschung, Bielefeld

² infas/DLR im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mobilität in Deutschland 2008 - Anleitung zur Webanwendung Mobilität in Tabellen (MiT) 2008,

In der nachfolgenden Tabelle ist für verschiedene Auswertungstiefen auf Personenebene der jeweilige Stichprobenumfang dargestellt.

● **Tabelle 2:** Erreichter Stichprobenumfang nach Stadtteil, Alter und Geschlecht

Stadtteil	6 bis 17 J.	18 bis 29 J.	30 bis 64 J.	65 J. u. älter	männ- lich	weiblich	Gesamt
Kernstadt	83	167	490	170	435	475	910
Neuhaus	73	96	351	128	324	324	648
Elsen	98	90	365	111	332	332	664
Sande	56	66	242	54	197	221	418
Marienloh	50	43	182	87	175	187	362
Wewer	64	75	258	94	239	252	491
Benhausen	46	56	178	53	158	175	333
Neuenbeken	58	55	197	51	181	180	361
Dahl	57	66	225	81	215	214	429
Stadt Paderborn	585	714	2.488	829	2.256	2.360	4.616

Die Tabelle zeigt, dass auf Stadtteilebene, auch mit Unterscheidung nach Frauen und Männern, Aussagen möglich sind, dass aber altersspezifische Aussagen nur gesamtstädtisch möglich sind. Die Stichproben in den einzelnen Stadtteilen sind hierzu bis auf die Gruppe der 30 bis 64-jährigen zu klein.

Von Bedeutung sind auch die Auswertemöglichkeiten in Wegematrizen:

Eine Auswertung nach den 9 Stadtteilen mit insgesamt 81 Relationen ergibt für alle Binnenwege eine gute Datenbasis. Auch bei einer weiteren Differenzierung der Ziele innerhalb Paderborns (Kernstadt wird aufgeteilt in Innenstadt/ sonst. Kernstadt, Neuhaus wird aufgeteilt in Neuhaus und Sennelager) ist die Datenbasis für alle Relationen noch ausreichend.

Bei relationsbezogenen Auswertungen nach Wegezweck und Verkehrsmittelwahl ist die statistische Sicherheit bei Einzelauswertungen zu prüfen, da bei schwach besetzten Relationen für bestimmte Zwecke oder Verkehrsmittel sogenannte Stichprobennulln auftreten können, d.h. die Relation ist nicht besetzt.

2.2.6 Qualitätskontrolle, Datenbearbeitung

Zur Qualitätskontrolle der Daten erfolgte bei der Online-Beteiligung die erste Plausibilitätsprüfung bereits im Rahmen der Beantwortung durch entsprechende Routinen der Eingabe.

Nach Abschluss der Erhebungsphase erfolgte eine systematische Überprüfung und Plausibilitätskontrolle der Daten. Die Datensätze wurden systematisch auf Fehler geprüft, u.a.

- hinsichtlich der Gültigkeit der Eingaben (Prüfung auf der Grundlage von Codedateien, ob die Angaben in den gültigen Wertebereichen liegen) und
- durch Verknüpfung von Antworten (z.B. plausible Wegelängenangaben nach Verkehrsmitteln)

Im Zuge der Datenbearbeitung erfolgte weiterhin eine Codierung uncodierter Antworten:

- Codierung der Quell- und Zielangaben in den Wegeprotokollen: eine Abfrage der Quellen und Ziele der Wege innerhalb von Paderborns erfolgte nach Stadtteilen oder Straßen; die Straßen wurden nachträglich codiert (Zuordnung zu den Stadtteilen). Dies konnte überwiegend nach dem Straßenschlüssel erfolgen. Händische Zuordnungen waren für Straßen, die durch mehrere Stadtteile verlaufen sowie für die Zuordnung von Straßen zur Innenstadt und zu Sennelager³ erforderlich. Weitere händische Zuordnungen waren für Zielangaben ohne Adressinformation erforderlich (z.B. Schulen, Sporteinrichtungen, ...)
- Die Zielangaben außerhalb von Paderborn wurden ebenfalls in geeignete Einheiten zusammengefasst und entsprechend diesen codiert. Die Codierung erfolgt in Abhängigkeit der Verkehrsnachfrage für einzelne Städte (Hauptziele) und für in Korridoren zusammengefasste Ziele.
- Eine Nachcodierung erfolgte auch bei weiteren freien Angaben, die entweder bestehenden Codes zugeordnet werden konnten oder für die, bei entsprechender Häufigkeit, eigene Codes sinnvoll sind.

2.2.7 Hochrechnungen

Vor der Auswertung der Daten erfolgte eine Wichtung und Hochrechnung der Rohdaten nach soziodemographischen Gesichtspunkten (Alter und Geschlecht)

³ Innenstadt und Sennelager sind keine definierten Stadtteile entsprechend der kleinräumigen Gliederung der Stadt Paderborn

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

und kleinräumiger Gliederung (Stadtteile). Die Hochrechnung und Wichtung der Daten ermöglicht die gleichmäßige bzw. ihrer mengenmäßigen Bedeutung entsprechende Berücksichtigung der soziodemografischen Gruppen und der einzelnen Stadtteile von Paderborn. Mit der Hochrechnung können Angaben auch zu den absoluten Wegemengen der Paderborner Bevölkerung gemacht werden.

Die Hochrechnung und Wichtung erfolgt auf der Datengrundlage der Personen mit Angabe zu ihrer Mobilität. Diese ist die entscheidende Grundmenge zur differenzierten Darstellung des Mobilitätsgeschehens in der Stadt Paderborn.

Die Daten zur Hochrechnung liegen auf Ebene der 9 Stadtteile vor.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Hochrechnungsfaktoren nach Alter und Geschlecht für die Stadtteile dargestellt.

Die Hochrechnungsfaktoren liegen zwischen 4 (Dahl, 65 Jahre und älter, männlich) und 142 (Kernstadt, 18 bis 29 Jahre, männlich).

Gesamtstädtisch liegen die Hochrechnungsfaktoren der einzelnen soziodemografischen Gruppen zwischen 24 (männlich, ab 65 Jahre) und 44 (männlich zwischen 18 und 29 Jahre).

● **Tabelle 3:** Hochrechnungsfaktoren nach Stadtteilen, Alter und Geschlecht

Hochrechnungsfaktoren nach Altersgruppen und Geschlecht								
Stadtteil	6 bis 17		18 bis 29		30 bis 64		65 und älter	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
Kernstadt	104	94	142	108	87	74	65	104
Neuhaus	44	53	43	44	38	35	25	37
Elsen	21	23	28	30	24	22	19	25
Sande	18	13	18	12	13	12	16	16
Marienloh	8	7	9	10	9	8	6	7
Wewer	18	14	12	14	14	13	10	14
Benhausen	7	8	8	6	7	6	7	7
Neuenbeken	5	6	6	6	6	5	6	12
Dahl	7	7	8	10	7	6	4	6
Stadt Paderborn	29	29	44	42	31	27	24	35

3 Haushaltsstrukturen, Fahrzeugbesitz und ÖPNV-Erreichbarkeit

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

3.1 Haushaltsgrößen

Von den 1.975 Haushalten, die an der Befragung teilgenommen haben, sind etwas über 40% 2-Personen-Haushalte. Die zweitgrößte Gruppe sind die 3-Personen-Haushalte mit knapp 20%. 17% der Haushalte sind 4-Personen-Haushalte. Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 2,5 Personen.

- **Tabelle 4:** Anteile der Haushalte nach Haushaltsgrößen⁴

	Anteil der antwortenden Haushalte
1-Personen-Haushalte	16%
2-Personen-Haushalte	43%
3-Personen-Haushalte	19%
4-Personen-Haushalte	17%
Haushalte > 4 Personen	5%
Ø Haushaltsgröße	2,5 Personen

3.2 Fahrzeugbesitz

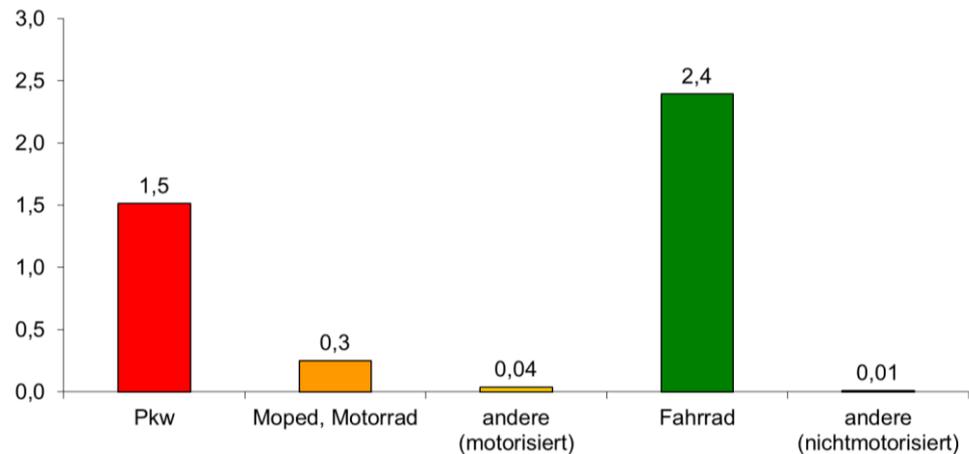
Im Durchschnitt besitzen die befragten Haushalte 1,5 Pkw und 2,4 Fahrräder. Darüber hinaus ist in jedem 7. Haushalt ein Motorrad/ Moped verfügbar. Andere motorisierte (Lkw, Trecker, Carsharing) bzw. nichtmotorisierte Verkehrsmittel (Rollstuhl, Tretroller) werden von weniger als 1% der Haushalte genannt.

72 der 1.975 Haushalte, das sind knapp vier Prozent, geben an, ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec zu besitzen. Diese sind den Fahrrädern zugeordnet. Nur ein Haushalt gibt an, Carsharing zu nutzen. Dagegen nutzen sechs Prozent der Haushalte bzw. einzelne Haushaltsmitglieder einen Firmenwagen. Die Firmenwagen sind den verfügbaren Pkw in den Haushalten zugeordnet, wenn diese als ständig verfügbares Verkehrsmittel angegeben werden.

⁴ Die mit der Haushaltsbefragung ermittelte Haushaltsgröße entspricht den Angaben der antwortenden Haushalte (Ausfüllen eines Haushaltsbogens); hierbei wird ein Haushalt zumeist über die gemeinsame Wohnung definiert, woraus sich Abweichungen gegenüber der amtlichen Statistik ergeben können, in der z.B. die Mitglieder einer Wohngemeinschaft als einzelne Haushalte definiert werden.

Stadt Paderborn
Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes
April 2014

● **Abbildung 1:** Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen im Haushaltsbesitz nach Fahrzeugart



Fahrräder inkl. Pedelecs / Elektrofahrräder; Pkw inkl. privat verfügbare Firmenwagen;
andere (motorisierte) sind: Carsharing, privat geteiltes Auto, LKW, Trecker, sonst.
Firmenwagen;
andere (nichtmotorisierte) sind: Mobilitätshilfsmittel (Rollstuhl) und Tretroller etc.

Kfz-Besitz

6% der antwortenden Haushalte geben an, keinen Pkw zu besitzen. Knapp die Hälfte der Haushalte besitzt einen, 40% zwei Pkw. Acht Prozent der Haushalte geben an, mehr als zwei Pkw zu besitzen.

● **Tabelle 5:** Anteile der Haushalte nach Pkw-Besitz⁵

Anteil der antwortenden Haushalte	
HH ohne Pkw	6%
HH mit 1 Pkw	47%
HH mit 2 Pkw	40%
HH mit mehr als 2 Pkw	8%
Ø Pkw/Haushalt	1,5 Pkw/HH

Im Durchschnitt stehen jedem Haushalt 1,5 Pkw zur Verfügung.

Gegenüber Vergleichsdaten aus Nordrhein-Westfalen ist der Pkw-Besitz überdurchschnittlich. Entsprechend Auswertungen der MiD⁶ haben Haushalte in

⁵ Inkl. Privat genutzter Firmenwagen; ohne Angabe sonstige Fahrzeuge, wie z.B. Carsharing

Städten mit einer Größe von 50.000 - 100.000 EW in NRW im Schnitt 1,4 Pkw, in Städten mit 100.000 bis 500.000 EW 1,0 Pkw.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Fahrrad-Besitz

9% der befragten Paderborner Haushalte sind nicht im Besitz eines Fahrrades. 18% der Haushalte geben an, 1 Fahrrad zu besitzen, 34% besitzen 2 Fahrräder und 16% 3 Fahrräder. 23% der Haushalte stehen mehr als 3 Fahrräder zur Verfügung. Im Durchschnitt stehen jedem Haushalt in Paderborn 2,4 Fahrräder zur Verfügung. Den Haushalten mit Fahrradbesitz stehen im Durchschnitt 2,6 Fahrräder zur Verfügung.

- **Tabelle 6:** Anteile der Haushalte nach Fahrrad-Besitz (inkl. Pedelecs)

Anteil der antwortenden Haushalte	
HH ohne Fahrrad	9%
HH mit 1 Fahrrad	18%
HH mit 2 Fahrrädern	34%
HH mit 3 Fahrrädern	16%
HH mit mehr als 3 Fahrrädern	23%
Ø Fahrrad/Haushalt	2,4 Fahrräder/HH

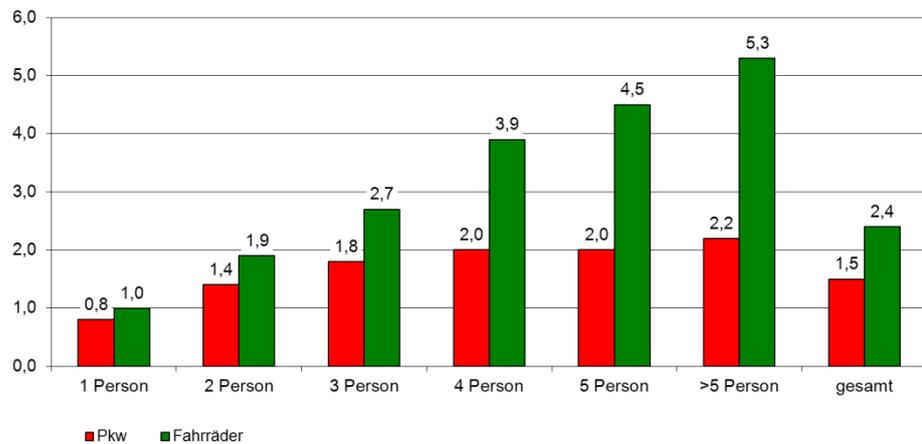
Fahrzeugbesitz nach Haushaltsgröße

Der Fahrzeugbesitz ist auch abhängig von der Haushaltsgröße. 1-Personen-Haushalte besitzen im Schnitt 0,8 Pkw, d.h. zwei von zehn 1-Personen-Haushalte sind ohne Pkw-Besitz. Die Mehr-Personen-Haushalte besitzen im Schnitt mindestens einen Pkw, ab 4 Personen stehen im Schnitt 2 Pkw zur Verfügung.

In den 1-Personen-Haushalten gibt es im Schnitt 1 Fahrrad/ Haushalt. In den Mehr-Personen-Haushalten ist die Fahrraddichte auch sehr hoch. Im Schnitt haben mindestens 90% aller Haushaltsmitglieder ein Fahrrad.

⁶ Mobilität in Deutschland 2008, Auswertungen mit der Webanwendung MiT
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/02_MiD2008/mit2008.htm

● **Abbildung 2:** Anzahl der Pkw und Fahrräder pro Haushalt nach Haushaltsgröße



3.1 ÖPNV-Erreichbarkeit und Nutzung von Fahrplaninformationen

Zur Frage nach der nächstgelegenen Bushaltestelle haben 98% der befragten Haushalte Angaben gemacht.

Bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle beträgt die durchschnittliche angegebene Wegedauer 4,4 Minuten. Dies deutet auf einen hohen Erschließungsgrad des Busverkehrs in der Stadt Paderborn hin. Lediglich 2,4% der antwortenden Haushalte geben an, länger als 10 Minuten bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle zu benötigen.

● **Tabelle 7:** Wegedauer bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle (geschätzte Werte der Befragten)

Wegedauer bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle	Anteil der antwortenden Haushalte
Dauer bis 5 min	82%
Dauer > 5 bis 10 min	16%
Dauer > 10 bis 15 min	2%
Dauer mehr als 15 min	<1%
Ø Dauer des Weges	4,4 min

Anzahl der Nennungen: 1.927 (ohne 2 Angaben > 30 Minuten)

Zur fußläufigen Erreichbarkeit des nächstgelegenen Bahnhofs machen 610 Haushalte Aussagen. Knapp 10% können einen Bahnhof in bis zu 5 Minuten erreichen. Insgesamt kann die Hälfte der Antwortenden einen Bahnhof in weniger als 15 Minuten erreichen. Die durchschnittliche Wegedauer liegt bei 18 Minuten.

- **Tabelle 8:** Wegedauer zum nächstgelegenen Bahnhof (geschätzte Werte der Befragten)

Wegedauer bis zum nächstgelegenen Bahnhof	Anteil der antwortenden Haushalte
Dauer bis 5 min	9%
Dauer > 5 bis 10 min	16%
Dauer > 10 bis 15 min	25%
Dauer mehr als 15 min	50%
Ø Dauer des Weges	17,6 min

Anzahl der Nennungen: 610 (ohne 158 Angaben > 30 Minuten)

89% der antwortenden Haushalte geben eine Quelle an, aus der sie aktuelle Fahrplaninformationen zum ÖPNV beziehen. Bei der Quellenangabe waren Mehrfachnennungen möglich. Mit 44% aller Angaben wird dabei das Internet am häufigsten genannt, gefolgt vom Fahrplan mit 40%. 12% geben an, das PadersprinterApp zu nutzen. 4% der antwortenden Haushalte nutzen (auch) eines der Kundencenter für aktuelle Fahrplaninformationen.

- **Tabelle 9:** Nutzung von Fahrplaninformationen

	Anteil der antwortenden Haushalte
Haushalt nutzt Fahrplaninformationen, Anteil insgesamt*	89%
.. über das Kundencenter	4%
.. über das Internet	44%
... über das PadersprinterApp	12%
.. über den Fahrplan	40%
.. sonstiges	<1%
Haushalt nutzt keine Fahrplaninformationen	11%

*Mehrfachnennung der Informationsquelle war möglich; Anzahl Nennungen 2.697

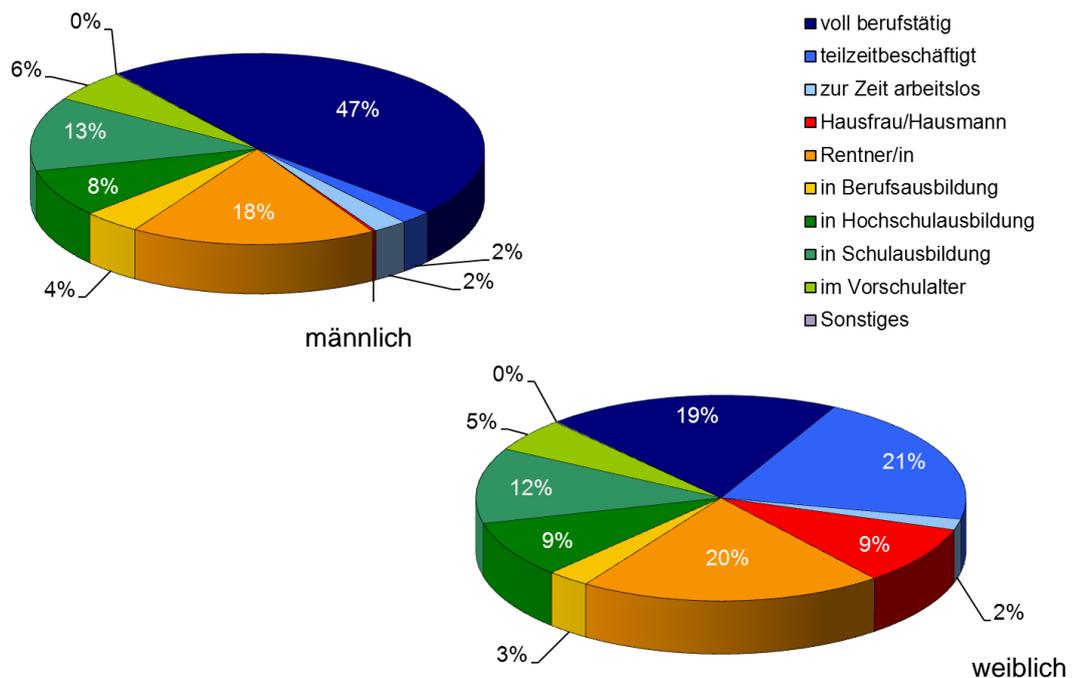
4 Zusammensetzung der Paderborner Bevölkerung und personenbezogene Mobilitätsvoraussetzungen

4.1 Soziodemografische Gruppen und Berufsstand

Mit Stand 30.09.2013 weist die Stadt Paderborn eine Wohnbevölkerung am Haupt- und Nebenwohnsitz von 152.605 Einwohnern auf⁷, davon sind 77.244 weiblich und 75.361 männlich.

Kinder unter 6 Jahren stellen insgesamt 5% der Bevölkerung von Paderborn, Kinder und Jugendliche von 6 bis 17 Jahre 11%. 20% der Bevölkerung Paderborns ist zwischen 18 und 29 Jahre alt. Mit 47% sind die 30-64-jährigen die größte Altersgruppe. Die Altersgruppe 65 und älter stellt insgesamt 16% der Bevölkerung.

● **Abbildung 3:** Zusammensetzung der Paderborner Bevölkerung nach Geschlecht und Status im Beruf in %



Die Darstellung zur Zusammensetzung der Bevölkerung nach Status im Beruf basiert auf den hochgerechneten Daten der Antwortenden. Die männliche Bevölkerung ist danach zu 47% voll berufstätig, weitere 2% sind teilzeitbeschäftigt und 2% zurzeit arbeitslos. Niemand aus der männlichen Bevölkerung gibt als Status Hausmann an. Die weibliche Bevölkerung ist dagegen nur zu 19%

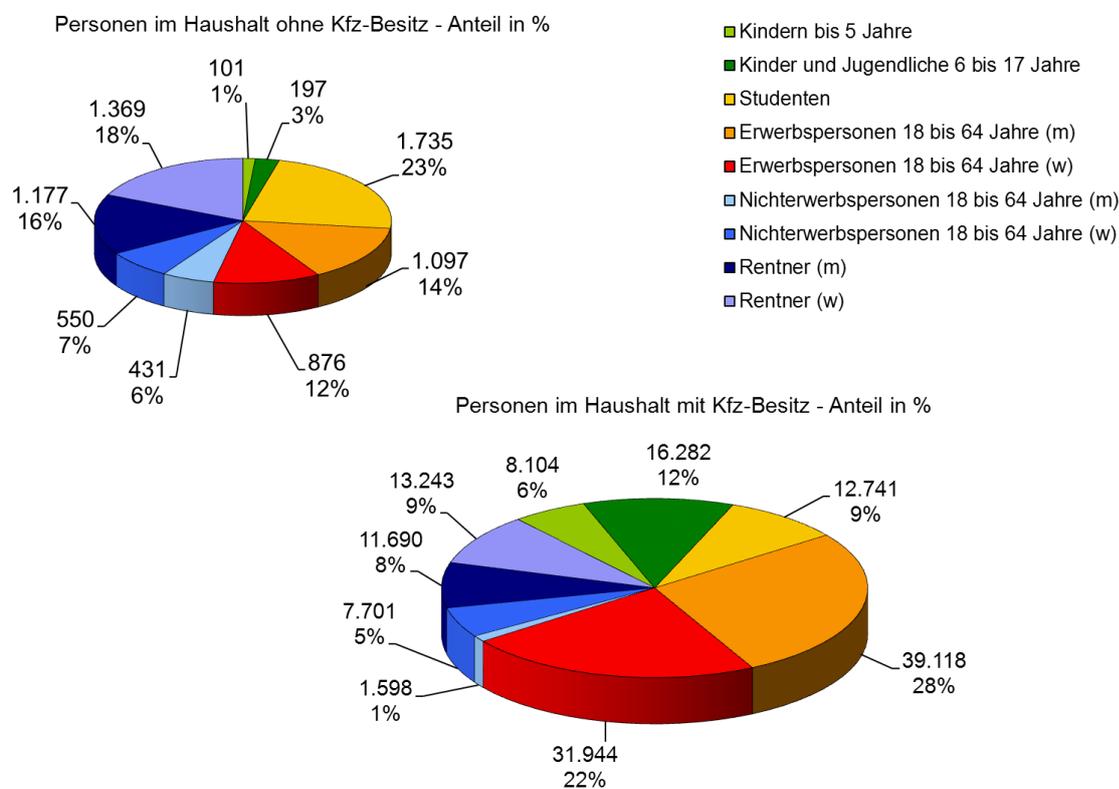
⁷ Quelle: Melderegister der Stadt Paderborn

voll berufstätig, 21% sind teilzeitbeschäftigt, 2% zurzeit arbeitslos und 9% Hausfrau.

In Berufsausbildung sind 3-4% der Paderborner Bevölkerung, in Hochschulausbildung 8-9% und in Schulausbildung 12-13%.

Eine Differenzierung der Paderborner Bevölkerung nach verhaltenshomogenen Gruppen (auf Basis der hochgerechneten Daten der Personen mit Angaben zu Pkw-Besitz im Haushalt und zum Status im Beruf) entsprechend den gängigen Gruppen zur Verkehrsmodellierung ergibt nachfolgendes Bild:

- **Abbildung 4:** Zusammensetzung der Paderborner Bevölkerung nach verhaltenshomogenen Gruppen mit und ohne Kfz-Besitz im Haushalt, absolut und in %



Der Anteil der Personen in Haushalten ohne Pkw nimmt nur 5% aller Personen ein, während die überwiegende Mehrheit von 95% aller Personen in Paderborn in Haushalten mit Pkw lebt. In Haushalten ohne Pkw-Besitz leben anteilig überdurchschnittlich viel Studierende, Nichterwerbspersonen und Rentner, während Kinder und Jugendliche sowie Erwerbspersonen überwiegend (zu 97-99%) in Haushalten mit Pkw-Besitz leben.

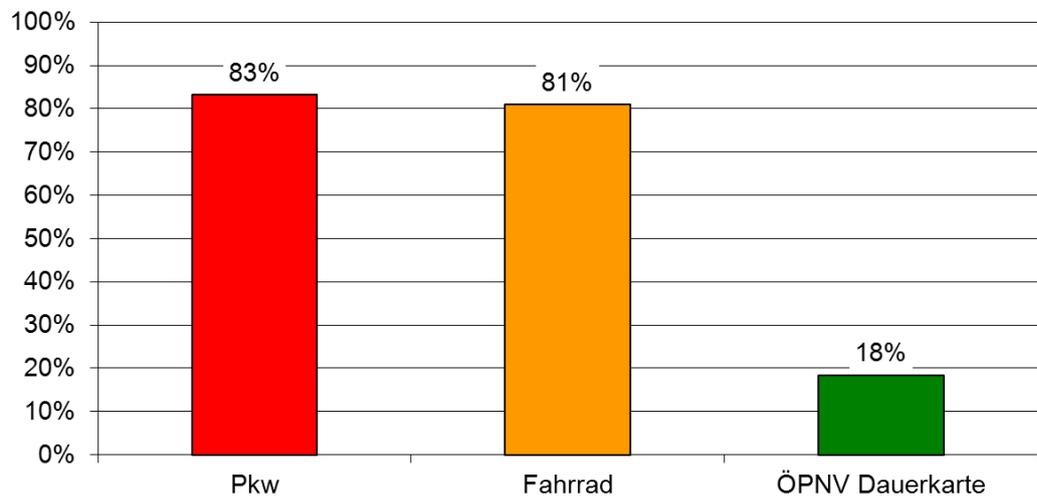
4.2 Personenbezogene Mobilitätsvoraussetzungen

4.2.1 Verkehrsmittel-Verfügbarkeit

Verkehrsmittelverfügbarkeit der Bevölkerung ab 18 Jahre

83% der Befragten ab 18 Jahre geben an, über einen Pkw zu verfügen⁸ (ständig oder bei Bedarf). Im Vergleich dazu sind 81% der Befragten ab 18 Jahre im Besitz eines fahrbereiten Fahrrades und 18% der Befragten ab 18 Jahren besitzen eine ÖPNV-Dauerkarte.

● **Abbildung 5:** Verfügbare Verkehrsmittel für alle Personen ab 18 Jahre in %



⁸ darüber hinaus geben auch hochgerechnet 286 Personen mit 17 Jahren an, einen Pkw zur Verfügung zu haben

Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Stadtteilen

Nach Stadtteilen differenziert ist die höchste Pkw-Verfügbarkeit in Elsen festzustellen, gefolgt von Benhausen, Sande und Wever. Die geringste Pkw-Verfügbarkeit weisen die Kernstadtbewohnerinnen und -bewohner mit 79% auf.

Der Fahrradbesitz ist in Marienloh, gefolgt von Elsen, Neuhaus und Wever am höchsten. Unterdurchschnittlich ist er in der Kernstadt, in Dahl und in Neuenbeken.

Dahl weist mit 23% den höchsten Anteil an ÖPNV-Dauerkartenbesitzer/innen auf, gefolgt von der Kernstadtbevölkerung. Der geringste ÖPNV-Dauerkartenbesitz ist in den Stadtteilen Neuhaus und Sande festzustellen.

Stadt Paderborn

**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

- **Tabelle 10:** Fahrzeugbesitz für alle Personen ab 18 Jahren nach Stadtteilen (Anteil in %)

Wohnort	Anteil der Personen ab 18 Jahren mit		
	... Pkw- Verfügbarkeit (ständig oder bei Bedarf)	... Fahrradbesitz	... Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte
Benhausen	90%	84%	18%
Dahl	88%	78%	23%
Elsen	91%	86%	15%
Kernstadt	79%	78%	21%
Marienloh	88%	88%	15%
Neuenbeken	85%	78%	17%
Neuhaus	87%	86%	12%
Sande	90%	85%	12%
Wever	90%	86%	18%
Paderborn gesamt	83%	81%	18%

Stadt Paderborn

Modal Split -

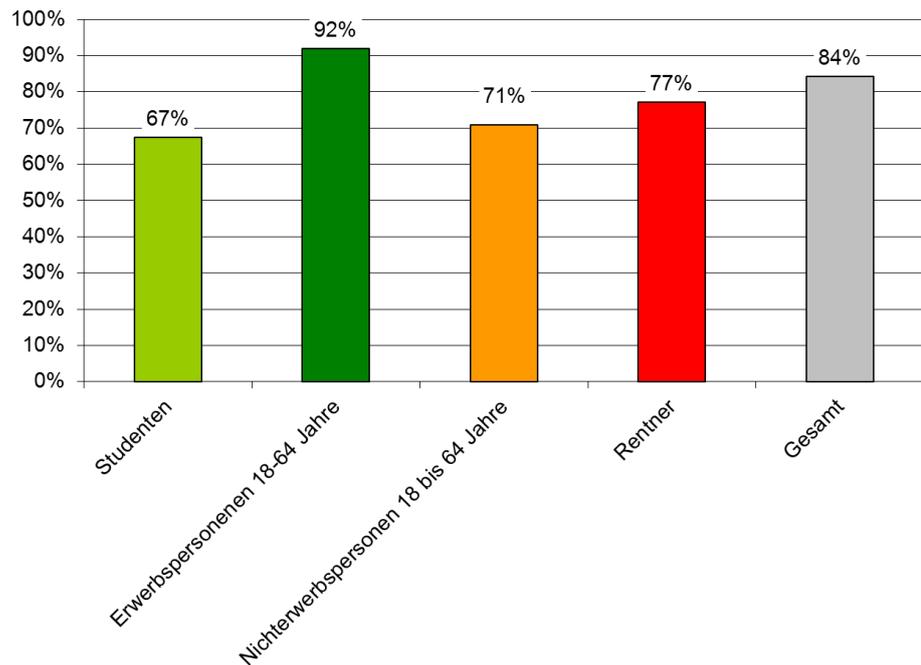
**Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Pkw-Verfügbarkeit nach Personengruppen

Nach Personengruppen differenziert ist festzustellen, dass in der Gruppe der 18-64-jährigen Erwerbstätigen über 90% über einen Pkw verfügen. Auch die Rentner/innen weisen mit 77% Pkw-Verfügbarkeit eine hohe Motorisierung auf. Bei den Nichterwerbspersonen liegt sie bei 71%, bei den Studierenden bei 67%.

- **Abbildung 6:** Pkw-Verfügbarkeit (täglich oder bei Bedarf) nach verhaltenshomogenen Gruppen in %



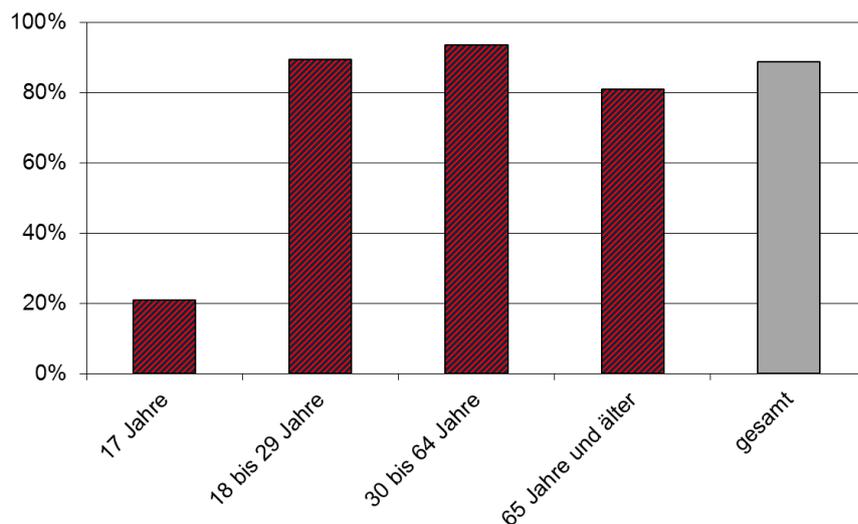
- **Tabelle 11:** Pkw-Verfügbarkeit, täglich und bei Bedarf nach ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen in %

Pkw-Verfügbarkeit	Studierende	Erwerbspersonen 18-64 Jahre	Nichterwerbspersonen 18-64 Jahre	Rentner/innen	Gesamt
täglich	29%	79%	54%	69%	69%
bei Bedarf	39%	13%	16%	8%	15%

4.2.2 Führerscheinbesitz

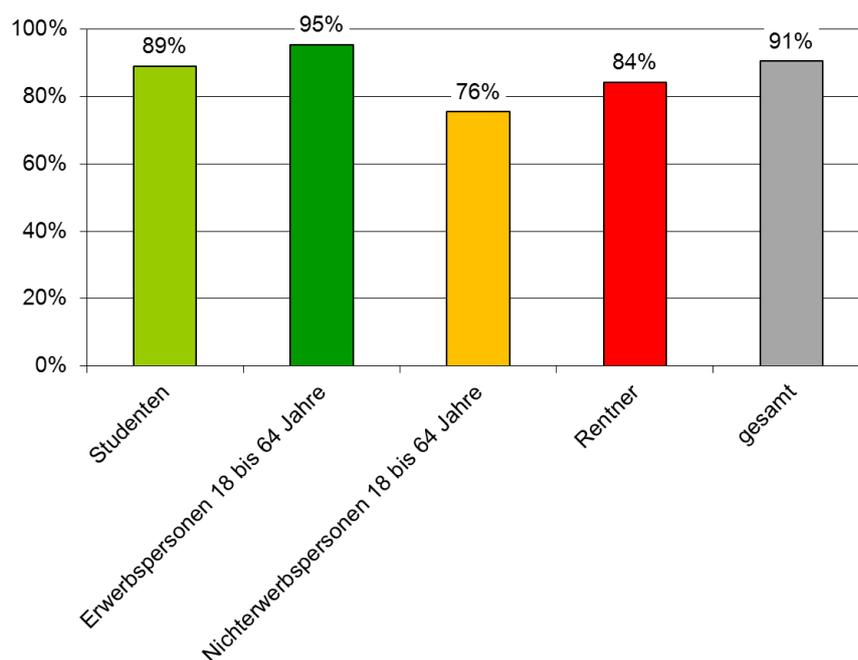
Im Durchschnitt besitzen 90% der Paderborner ab 18 Jahren einen Führerschein. Bereits mit 17 Jahren haben 20% einen Führerschein. Mit 94% ist der Anteil der Personen mit Führerscheinbesitz bei den 30 bis 64-Jährigen am höchsten. Bei der Bevölkerung ab 65 Jahren nimmt er wieder ab (81%).

● **Abbildung 7:** Führerscheinbesitz nach Alter (Personen ab 17 Jahre) in %



Nach Personengruppen differenziert ist festzustellen, dass in der Gruppe der 18-64-jährigen Erwerbstätigen der Führerscheinbesitz am höchsten ist. Die Rentner/innen und insbesondere die Nichterwerbspersonen weisen einen unterdurchschnittlichen Führerscheinbesitz.

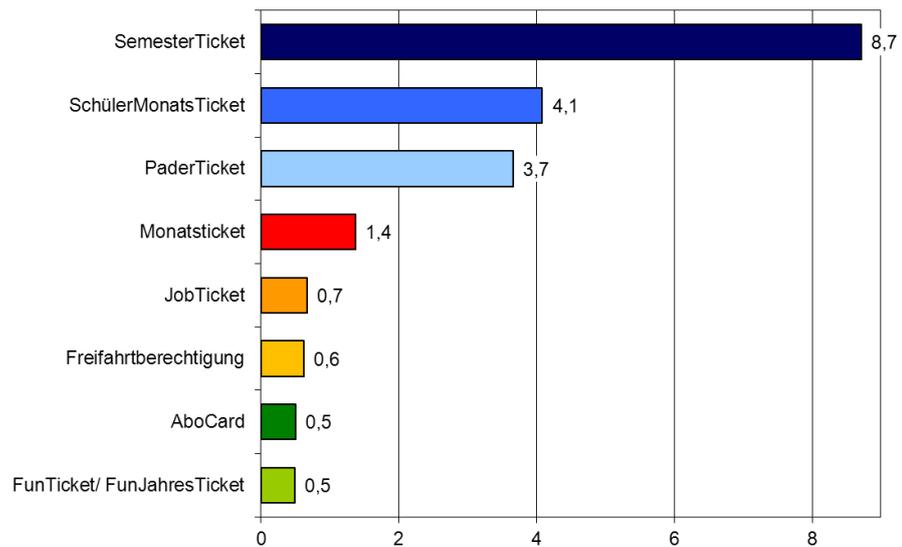
● **Abbildung 8:** Führerscheinbesitz nach verhaltenshomogenen Gruppen in %



4.2.3 Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte

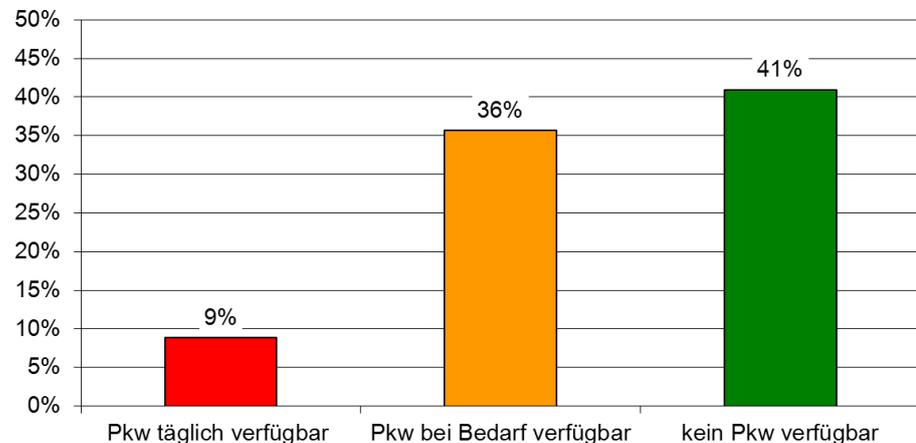
20% der Paderborner Bevölkerung (ab 6 Jahre) geben an, im Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte zu sein, bei der Bevölkerung ab 18 Jahren sind es 18%. Von allen Dauerkartenbesitzer/innen sind knapp die Hälfte Studierende mit dem Semesterticket (9%), je 4% besitzen ein SchülerMonatsTicket oder ein Pader-Ticket.

● **Abbildung 9:** ÖPNV-Dauerkartenbesitz in %



Der ÖPNV-Dauerkartenbesitz ist bei den Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit mit 41% am höchsten. Dagegen besitzen nur 9% der Befragten mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit eine ÖPNV-Dauerkarte.

● **Abbildung 10:** ÖPNV-Dauerkartenbesitz nach Pkw-Verfügbarkeit in %



4.2.4 Besitz eines fahrbereiten Fahrrades

83% aller Paderborner Bürgerinnen und Bürger (ab 6 Jahren) geben an, im Besitz eines fahrbereiten Fahrrades zu sein.

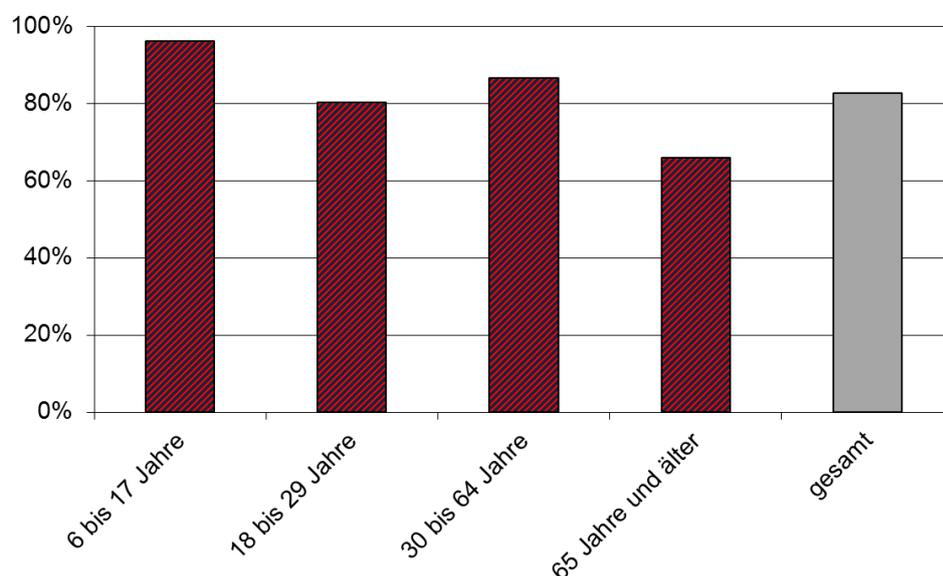
Die meisten Fahrräder haben Kinder und Jugendliche, gefolgt von der mittleren Altersgruppe zwischen 30 und 64 Jahre.

Die Bevölkerung ab 18 Jahren verfügt zu 81% über ein fahrbereites Fahrrad.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
 Erhebung 2013 im
 Rahmen des ÖPNV-
 Konzeptes**

April 2014

● **Abbildung 11:** Besitz eines fahrbereiten Fahrrades in % nach Altersklassen



5 Mobilitätskennziffern und Verkehrsmittelwahl

5.1 Mobilitätskennziffern

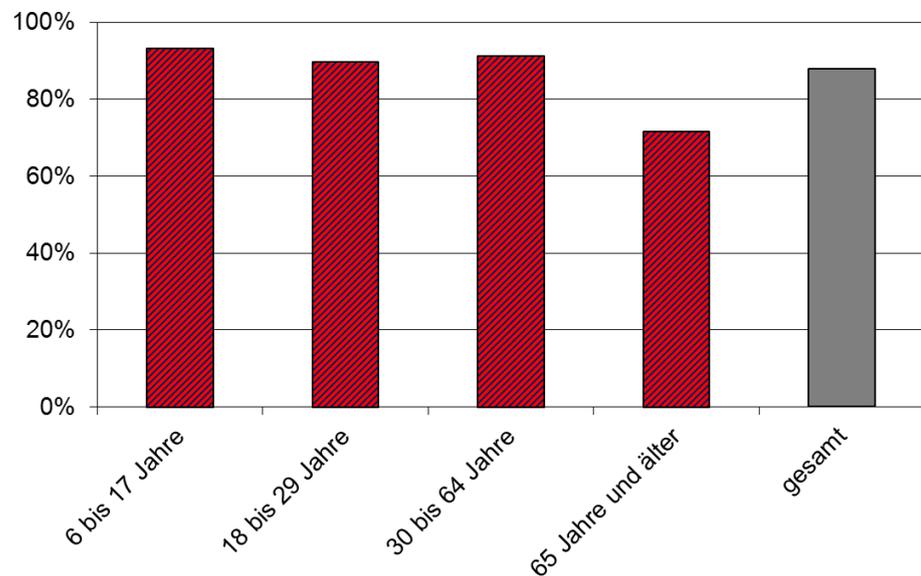
An einem normalen Werktag sind 88% aller Paderborner Bürgerinnen und Bürger unterwegs. 12% gehen aus unterschiedlichen Gründen nicht aus dem Haus oder sind am Stichtag nicht in Paderborn. Die mobilen Personen legen im Schnitt 3,7 Wege pro Tag zurück. Auf alle Einwohner umgerechnet erledigt jeder Paderborner bzw. jede Paderbornerin 3,3 Wege pro Tag.

● **Tabelle 12:** Mobilitätskennziffern Stadt Paderborn

Außer-Haus-Anteil	88%
zurückgelegte Wege	473.741
Wege pro mobiler Person	3,7
Wege pro Person	3,3

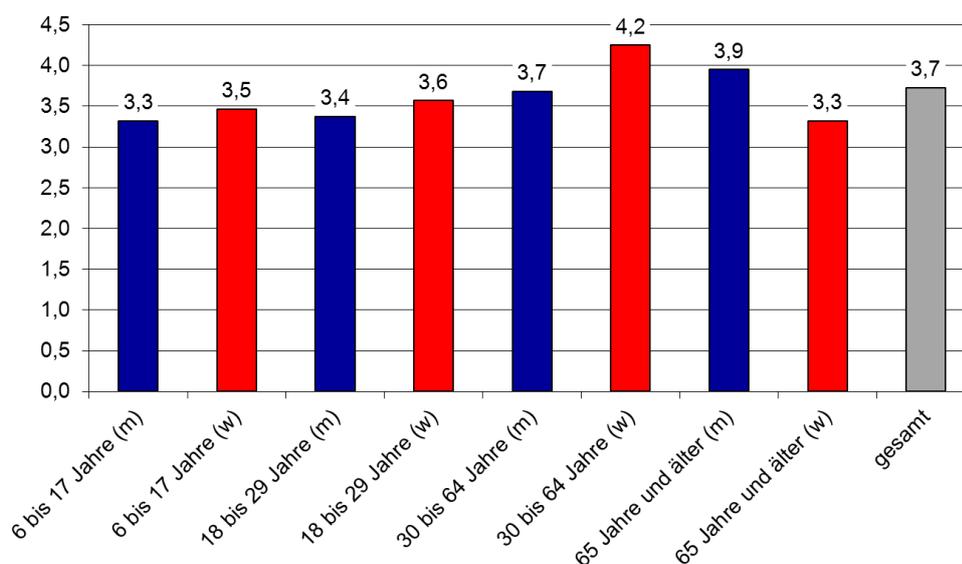
Mobilität nach Alter und Geschlecht

● **Abbildung 12:** Außer-Haus-Anteil nach Alter in %



Die Mobilität der einzelnen soziodemografischen Gruppen fällt unterschiedlich aus. Mit 93% haben Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren den größten Außer-Haus-Anteil an der Paderborner Bevölkerung, mit wenig Abstand zu den Altersgruppen 18 bis 29 Jahre und 30 bis 64 Jahre. Mit 72% weisen Personen ab 65 Jahren einen deutlich unterdurchschnittlichen Außer-Haus-Anteil auf.

● **Abbildung 13:** Anzahl der Wege pro mobiler Person nach Alter und Geschlecht



Die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege ist ebenfalls vom Alter und auch vom Geschlecht abhängig. Mobile Frauen zwischen 30 und 64 Jahren legen mit 4,2 Wegen am Tag mit Abstand am meisten Wege zurück. Insgesamt ist die Wegehäufigkeit bei Frauen bis 64 Jahren etwas höher als bei den Männern gleichen Alters. Ab 65 Jahren sind die Männer - bei insgesamt zurückgehender Wegeanzahl - häufiger unterwegs als die Frauen.

In den nachfolgenden Tabellen ist die Anzahl der zurückgelegten Wege nach den Stadtteilen und ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen sowie nach Hauptverkehrsmittel und Wegezweck differenziert dargestellt.

Stadt Paderborn

Modal Split -

**Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Mobilität nach Stadtteilen

- **Tabelle 13:** Anzahl der Wege nach Stadtteilen (absolut und pro Person)

Stadtteil	Anzahl Wege	Anzahl Wege pro Person	Anteil an allen Wege
Kernstadt	274.991	3,3	58%
Neuhaus	76.215	3,1	16%
Elsen	52.425	3,4	11%
Wewer	20.830	3,1	4%
Sande	18.119	3,2	4%
Marienloh	9.645	3,4	2%
Dahl	8.393	3,1	2%
Benhausen	6.770	3,0	1%
Neuenbeken	6.353	2,8	1%
alle Wege	473.741	3,3	100%

Mobilität nach ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen

- **Tabelle 14:** Anzahl der Wege nach verhaltenshomogenen Gruppen (absolut und pro Person)

Verhaltenshomogene Gruppen	Anzahl Wege	Anzahl Wege pro Person	Anteil an allen Wege
Kinder und Jugendliche 6 bis 17 Jahre	53.188	3,2	11%
Studierende	43.518	3,0	9%
Erwerbspersonen mit Pkw	263.879	3,6	56%
Erwerbspersonen ohne Pkw	7.283	3,5	2%
Nichterwerbspersonen mit Pkw	29.581	3,2	6%
Nichterwerbspersonen ohne Pkw	2.412	2,3	1%
Rentner mit Pkw	68.323	2,7	14%
Rentner ohne Pkw	5.557	2,2	1%
alle Wege	473.741	3,3	100%

Mobilität nach Verkehrsmitteln

Stadt Paderborn

Modal Split -

**Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

● **Tabelle 15:** Anzahl der Wege nach Hauptverkehrsmittel

Wege Zweck	Anzahl der Wege	Anzahl Wege pro Person
zu Fuß	81.752	0,6
Fahrrad	71.975	0,5
Moped, Motorrad	1.529	0,01
Pkw als Fahrer/in	52.095	1,5
Pkw als Mitfahrer/in	218.733	0,4
ÖPNV	42.060	0,3
SPNV	4.789	0,03
Sonstiges	808	0,01
alle Wege	473.741	3,3

Mobilität nach Wegezwecken

● **Tabelle 16:** Mobilität nach Wegezwecken

Wege Zweck	Anzahl der Wege	Anzahl Wege pro Person
Arbeitsplatz	66.656	0,5
Dienstlich/ Geschäftlich	12.395	0,1
Hochschule	11.529	0,1
Ausbildung/ Schule	22.973	0,2
Einkauf	41.288	0,3
private Erledigung	38.702	0,3
Bringen/ Holen von Personen	20.944	0,1
Freizeit/ privater Besuch	53.893	0,4
nach Hause	204.759	1,4
keine Angabe	603	--
alle Wege	473.741	3,3

Stadt Paderborn

Modal Split -

**Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

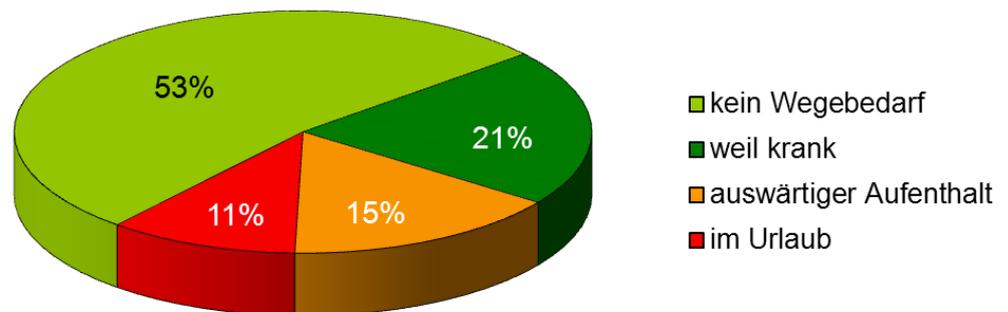
April 2014

Gründe für Immobilität

12% der Befragten gaben an, am Stichtag keine Wege in Paderborn zurückgelegt zu haben. Die Gründe dafür sind vielfältig:

- 53% der Befragten, die angaben, nicht außer Haus gewesen zu sein, haben keinen Anlass, einen Weg zurückzulegen (kein Wegebedarf), 21% nennen Krankheit als Grund.
- Insgesamt 26% der Befragten ohne Wege am Stichtag waren an diesem nicht in Paderborn: 11% waren zum Erhebungszeitraum in Urlaub, 15% geben einen sonstigen auswärtigen Aufenthalt (z.B. Studium, Dienstreise, ...) an.

- **Abbildung 14:** Gründe für Immobilität in %



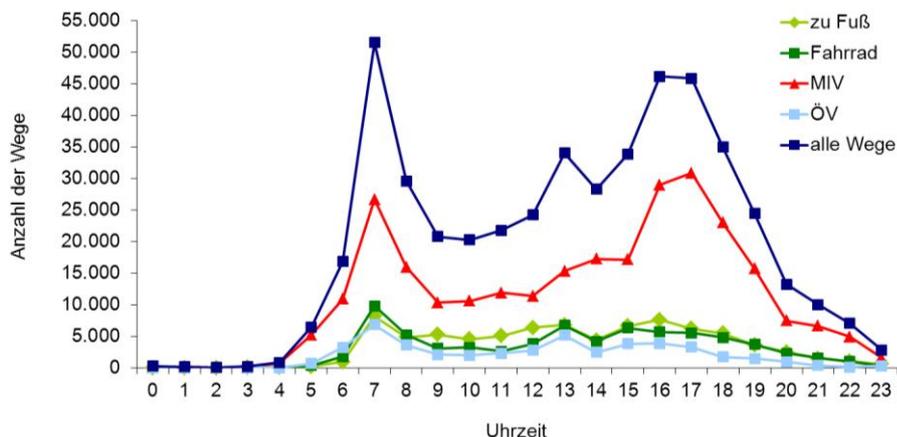
5.2 Tagespegel

Die Tagesganglinie der zurückgelegten Wege zeigt eine deutliche morgendliche Spitze zwischen 7 und 8 Uhr, danach einen Rückgang in den Vormittagsstunden und ein Ansteigen ab 12 Uhr bis zur Nachmittagsspitze, die deutlich breiter ausfällt als die Morgenspitze.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

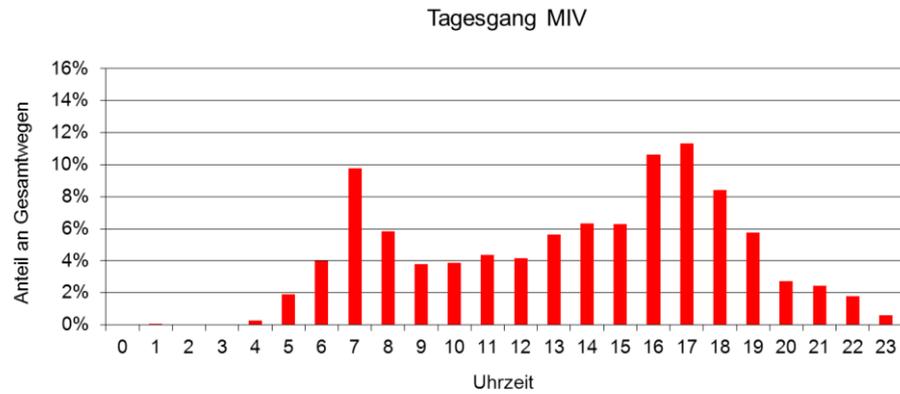
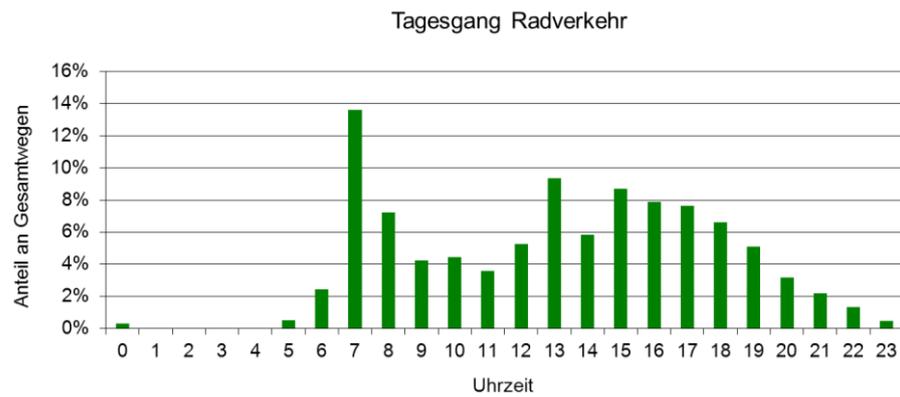
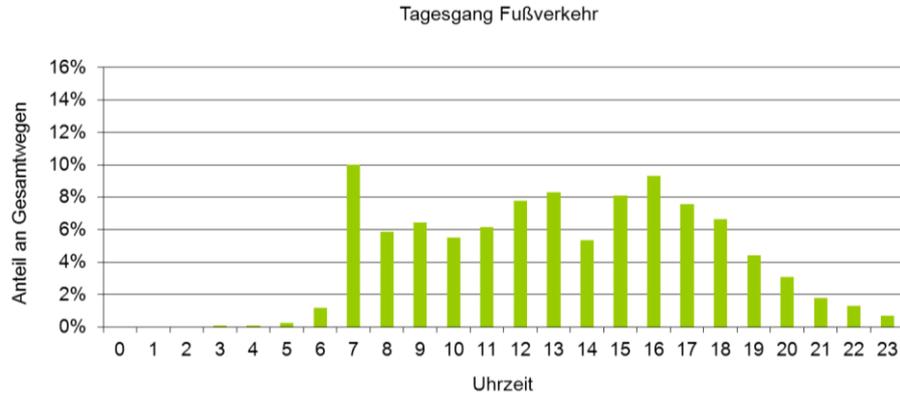
- **Abbildung 15:** Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Verkehrsmitteln



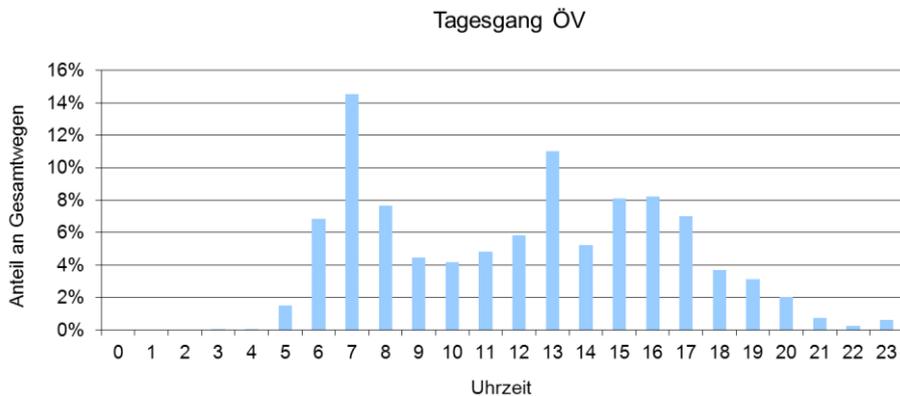
Nach Verkehrsmitteln differenziert sind folgende Tendenzen erkennbar:

- 10% aller Fußwege werden zwischen 7 und 8 Uhr zurückgelegt. Die 2. Spitze im Fußverkehr ist zwischen 16 und 17 Uhr zu verzeichnen, danach nehmen die Fußwege kontinuierlich ab.
- Der Fahrradverkehr zeigt eine deutliche Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr. Am Vormittag werden die wenigsten Wege mit dem Rad zurückgelegt. Der zweithöchste Wert wird mittags zwischen 13 und 14 Uhr erreicht.
- Die meisten Wege im motorisierten Individualverkehr werden zwischen 16 und 18 Uhr zurückgelegt. Die morgendliche Spitze fällt dagegen etwas geringer aus.
- Der öffentliche Verkehr (ÖV) hat eine ausgeprägte morgendliche Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr. Der zweite Spitzenwert wird wie beim Radverkehr zwischen 13 und 14 Uhr erreicht.

● **Abbildung 16:** Tagesganglinien nach Verkehrsmitteln



MIV: Pkw als Fahrer/in bzw. Mitfahrer/in, Moped/Motorrad



ÖV: Padersprinter, Regionalbus, U-Bahn/Straßenbahn, S-Bahn/Nahverkehrszug, Fernverkehrszug

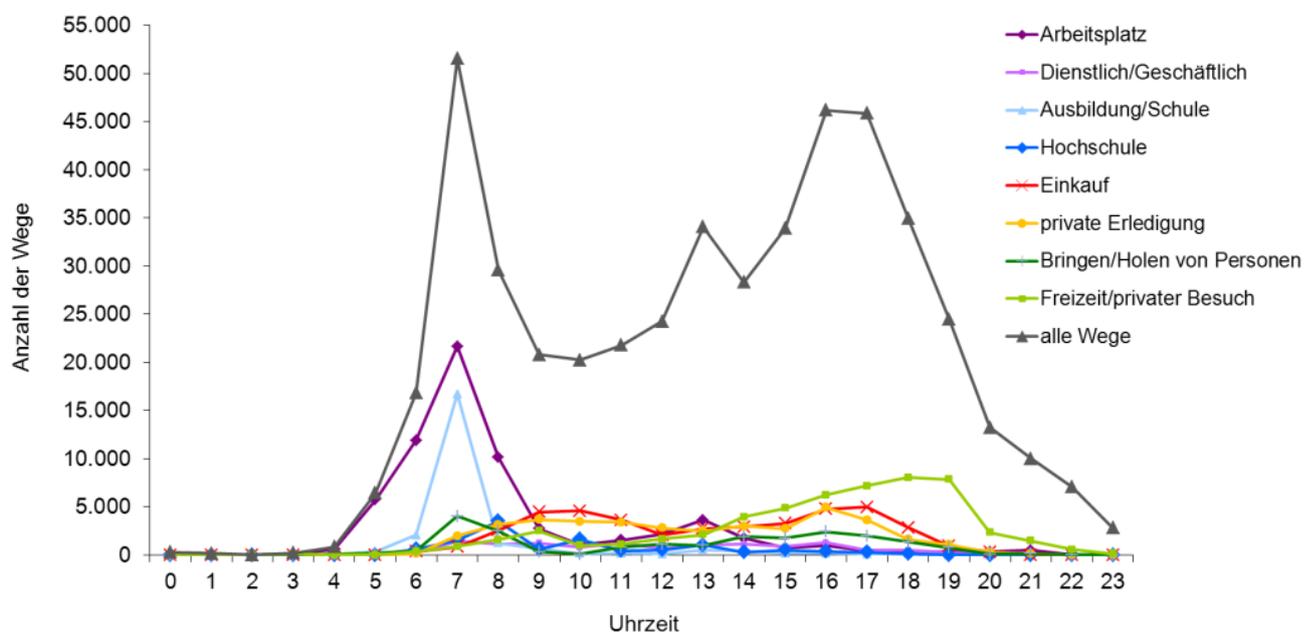
Nach Wegezweck differenziert wird die Morgenspitze durch die Wege zum Arbeitsplatz sowie zur Ausbildung/ Schule geprägt. Auch das Bringen/ Holen von Personen hat zur selben Zeit einen morgendlichen Maximalwert.

Die Hochschulwege sind um eine Stunde zur Morgenspitze verschoben.

Außerhalb der morgendlichen Spitze weisen Einkaufswege und private Erledigungen breite, wenig ausgeprägte Spitzen zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 15 und 17 Uhr auf.

Die Spitzenwerte für Freizeit/ privater Besuch liegen bei 18-19 Uhr.

● **Abbildung 17:** Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Wegezwecken



Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

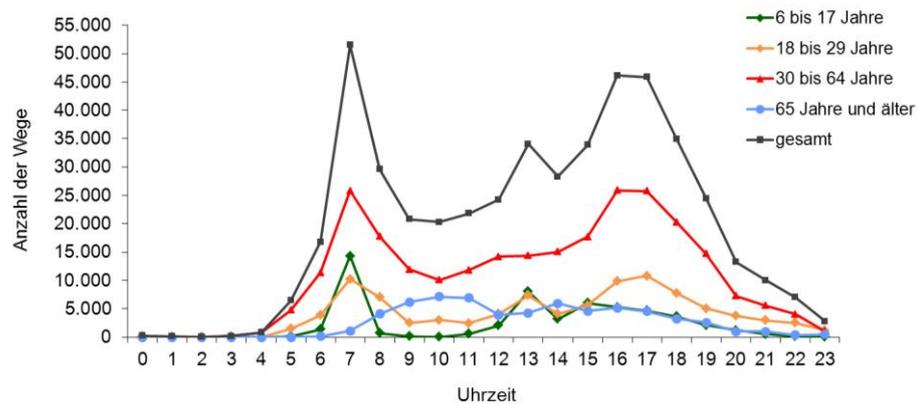
April 2014

Die zwei nachfolgenden Abbildungen zeigen die tageszeitliche Verteilung der Wege nach ausgewählten Personengruppen.

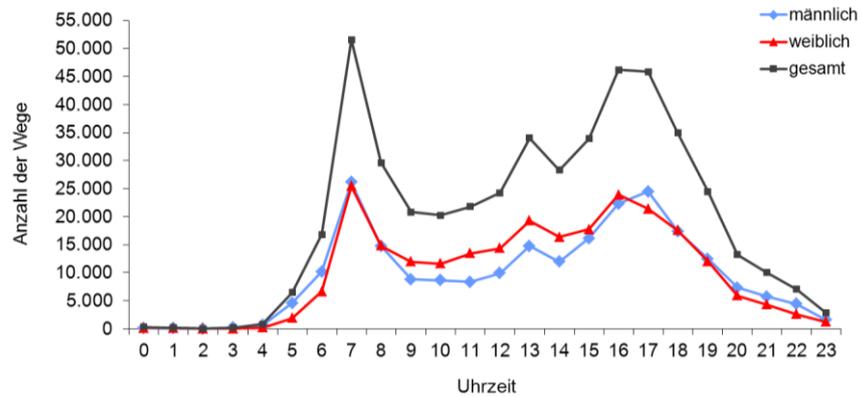
Deutlich abweichend zur tageszeitlichen Verteilung aller Wege verhält sich die Gruppe der Senioren und Seniorinnen. Deren höchste Wegeanzahl wird nach der Morgenspitze zwischen 10 und 11 Uhr vormittags erreicht.

Im Vergleich zwischen Frauen und Männer weisen die männlichen Tagesganglinien etwas deutlichere Spitzen auf.

● **Abbildung 18:** Tageszeitliche Verteilung der Wege ausgewählter Altersgruppen



● **Abbildung 19:** Tageszeitliche Verteilung der Wege ausgewählter Personengruppen (Männer/ Frauen/ gesamt)



5.3 Verkehrsmittelwahl

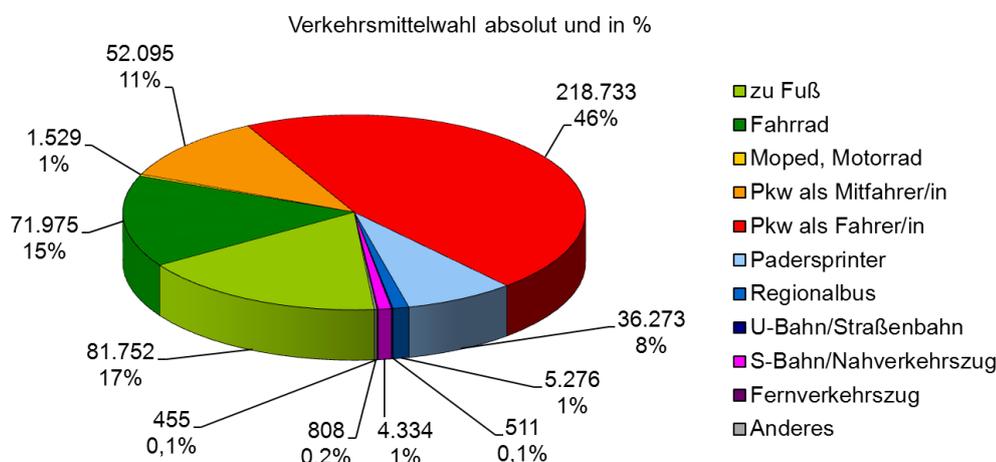
Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

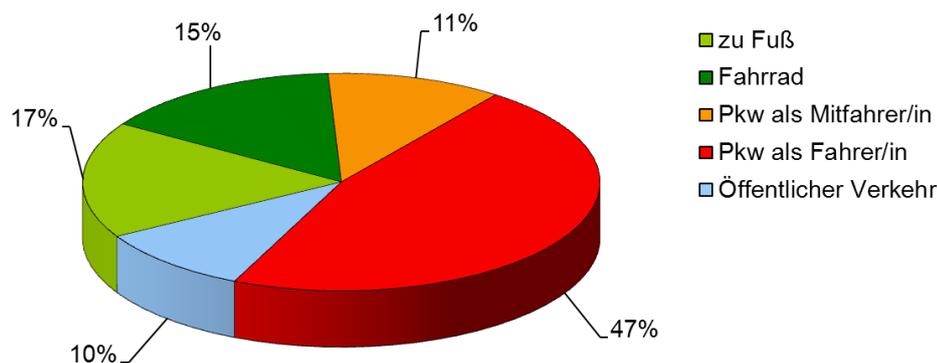
Hauptverkehrsmittel

Zu jedem zurückgelegten Weg wurden die hierfür genutzten Verkehrsmittel angegeben. Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf das jeweilige Hauptverkehrsmittel eines Weges. Werden verschiedene Verkehrsmittel für einen Weg genutzt, so ist das Verkehrsmittel, mit dem in der Regel die größte Distanz zurückgelegt wird, das Hauptverkehrsmittel.

● **Abbildung 20:** Verkehrsmittelwahl der Paderborner Bevölkerung, absolut und in %



● **Abbildung 21:** Verkehrsmittelwahl nach Hauptgruppen, in %



Pkw als Fahrer/in inklusive Moped/ Motorrad
Öffentlicher Verkehr = Padersprinter, Regionalbus, U-Bahn/ Straßenbahn,
S-Bahn/ Nahverkehrszug, Fernverkehrszug
ohne Sonstiges

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Paderborner Bevölkerung ist der Pkw. Mit 47% werden knapp die Hälfte aller Wege mit dem Pkw als Fahrer/in, weitere 11% als Mitfahrer/in zurückgelegt. Der mittlere Fahrzeugbesetzungsgrad liegt bei 1,2 Personen/ Fahrzeug.

Stadt Paderborn

**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Neben den motorisierten Verkehren ist auch der Fußgängerverkehr von Bedeutung. 17% aller Wege werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Nicht berücksichtigt sind dabei alle Fußwege in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, z.B. die Wege von/ zu Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel.

Der Radverkehr hat einen Anteil von 15% an allen Wegen der Paderborner Bevölkerung.

Das motorisierte Zweirad (Moped, Motorrad) wird für unter 1% der Wege der Paderborner Bevölkerung genutzt.

Zehn Prozent aller Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Hiervon entfallen 8% auf den PaderSprinterBus als Hauptverkehrsmittel, 1% auf den Regionalbus und 1% auf S-Bahn/ Nahverkehrszug. Fernverkehr und andere öffentliche Verkehrsmittel, die außerhalb Paderborns genutzt werden, bleiben deutlich unter einem 1%-Anteil. Werden mehrere öffentliche Verkehrsmittel für einen Weg genutzt, so wird auch hier das in der Regel für die längere Distanz verwendete als Hauptverkehrsmittel gewertet.

Verkehrsmittelwahl im Jahresverlauf

Die Modal Split-Erhebung ist im November 2013 bei kaltem, aber überwiegend trockenem Wetter durchgeführt worden.

Vergleicht man aus vorliegenden Untersuchungen⁹ die Jahreszeit- und Wetterabhängigkeiten des Verkehrsmittelwahlverhaltens, so ergibt sich folgendes Bild:

- bei stark bewölktem Wetter ist der MIV-Anteil und der ÖPNV-Anteil leicht überdurchschnittlich (um 1 Prozentpunkt), der Radverkehrsanteil leicht unterdurchschnittlich (um 1 Prozentpunkt)
- im November ist im Vergleich zum Jahresschnitt der MIV-Anteil leicht überdurchschnittlich (um 1-2 Prozentpunkte), der ÖPNV-Anteil gleich oder leicht überdurchschnittlich (um 1 Prozentpunkt), der Radverkehrsanteil leicht unterdurchschnittlich (um 1-2 Prozentpunkte)

Unter Berücksichtigung dieser Aussagen und der Fehlertoleranzen (vgl. Kapitel 2.2.5) ist eine saisonale Anpassung der Ergebnisse für den Modal Split in Paderborn nicht erforderlich. Die zu berücksichtigenden Schwankungsbreiten liegen im Toleranzbereich.

⁹ vgl. hierzu: TU Dresden, Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, 2011 sowie der Ergebnisse der SrV 2008 und MiD 2008

Der Monat November wird darüber hinaus explizit als möglicher Erhebungsmonat in den NRW-Standards benannt. Das Wetter an den Stichtagen war unauffällig und überwiegend noch nicht winterlich geprägt.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Verkehrsmittelkombinationen

Für knapp 5% aller Wege wurde mehr als ein Verkehrsmittel angegeben. Die größte Bedeutung haben hierbei Fußwege zum Padersprinter.

● **Tabelle 17:** Kombinierte Wege, Wegemengen und Anteil an Gesamtwegen

Verkehrsmittel		Wege der Paderborner Bevölkerung	
Hauptverkehrsmittel	weitere Verkehrsmittel	Anzahl	Anteil ①
S-Bahn/ Nahverkehrszug	zu Fuß	893	4,1%
	Fahrrad	584	2,7%
	zu Fuß, Fahrrad	310	1,4%
	zu Fuß, Padersprinter	300	1,4%
	Padersprinter	240	1,1%
U-Bahn/ Straßenbahn	zu Fuß	371	1,7%
Regionalbus	zu Fuß	1.599	7,4%
	zu Fuß, Padersprinter	560	2,6%
	Padersprinter	218	1,0%
Padersprinter	zu Fuß	9.806	45,4%
Pkw als Mitfahrer/in	zu Fuß	622	2,9%
	Fahrrad	347	1,6%
Pkw als Fahrer/in	zu Fuß	2.380	11,0%
	Pkw als Mitfahrer/in	273	1,3%
	Fahrrad	257	1,2%
Fahrrad	zu Fuß	1.307	6,0%
Gesamtzahl kombinierter Wege		21.606	4,6% ②

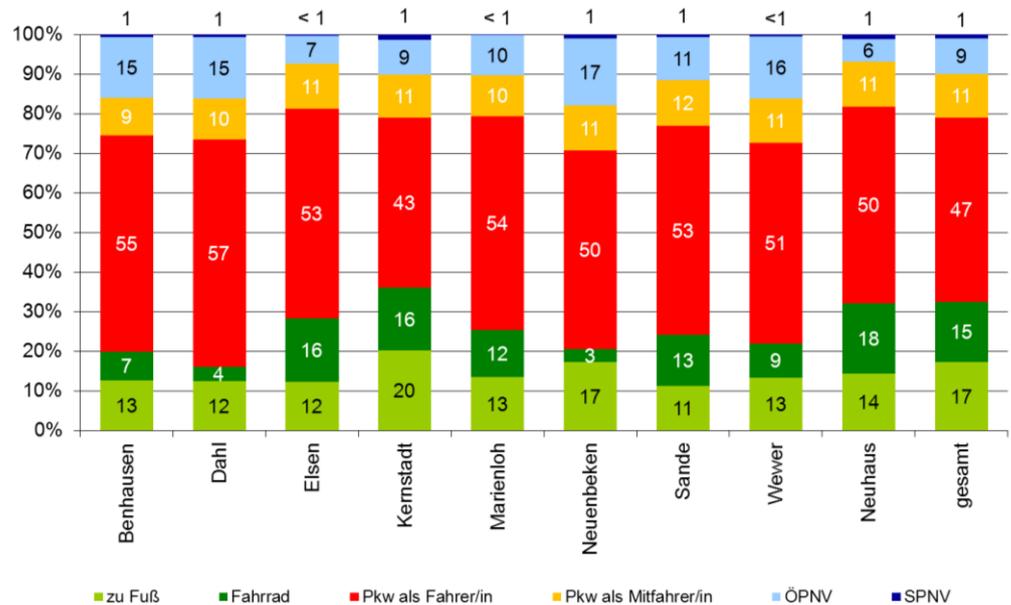
① Der Anteil bezieht sich auf die Gesamtzahl aller Wege der Paderborner Bevölkerung mit Angabe mehrerer Verkehrsmittel; dargestellt sind alle kombinierten Wege mit einem Anteil von $\geq 1\%$

② Der Anteil bezieht sich auf die Gesamtzahl aller Wege der Paderborner Bevölkerung

5.3.1 Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen

Die Verkehrsmittelwahl der Paderborner Bevölkerung ist auch von den Wohnstandorten abhängig. Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl sind siedlungsstrukturell unter anderem die Größe des Stadtteils sowie die in den Stadtteilen vorhandenen Einrichtungen (z.B. Schulen, Einkaufsmöglichkeiten). Darüber hinaus haben auch die Angebote und Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten Einfluss auf den stadtteilbezogenen Modal Split.

● **Abbildung 22:** Modal Split nach Stadtteilen in % (alle Wege der Stadtteilbevölkerung)



Abweichungen von 100% in der Summe sind rundungsbedingt

Die höchsten Anteile bei Fußwegen weist die Kernstadt mit 20% auf, gefolgt von Neuenbeken (17%). Sehr geringe Fußwegeanteile weist Sande (11%), Elsen und Dahl (jeweils 12%) auf.

Am häufigsten mit dem Fahrrad unterwegs sind die Einwohner des Stadtteils Neuhaus (18%). Auch in der Kernstadt und in Elsen wird das Fahrrad überdurchschnittlich genutzt (16%). Neuenbeken und Dahl sind mit 3 bzw. 4% Radverkehrsanteil die Stadtteile mit den wenigsten Radfahrer/innen.

Der Anteil der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist mit Abstand im Stadtteil Neuenbeken am höchsten (18%). Deutlich überdurchschnittliche ÖPNV-Anteile weisen auch die Stadtteile Wever, Benhausen und Dahl mit jeweils 16% auf. Elsen und Neuhaus sind die Schlusslichter in der ÖPNV-Nutzung.

Außerhalb der Kernstadt dominiert der Kfz-Verkehr mit 50 bis 57% aller zurückgelegten Wege (als Fahrer/in). Hinzu kommen 9-12% aller Wege als Mitfahrer/in. Am stärksten ausgeprägt ist die Kfz-Nutzung in Dahl (57%). Der Stadtteil (außer Kernstadt) mit der geringsten Kfz-Nutzung ist Neuhaus (50%).

5.3.2 Verkehrsmittelwahl nach soziodemografischen und verhaltenshomogenen Gruppen

Deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl bestehen auch in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht.

Kinder und Jugendliche sowie die Bevölkerung ab 65 Jahre gehen überdurchschnittlich zu Fuß. Bei den Personen zwischen 18 und 29 Jahren ist der Fußverkehrsanteil am geringsten.

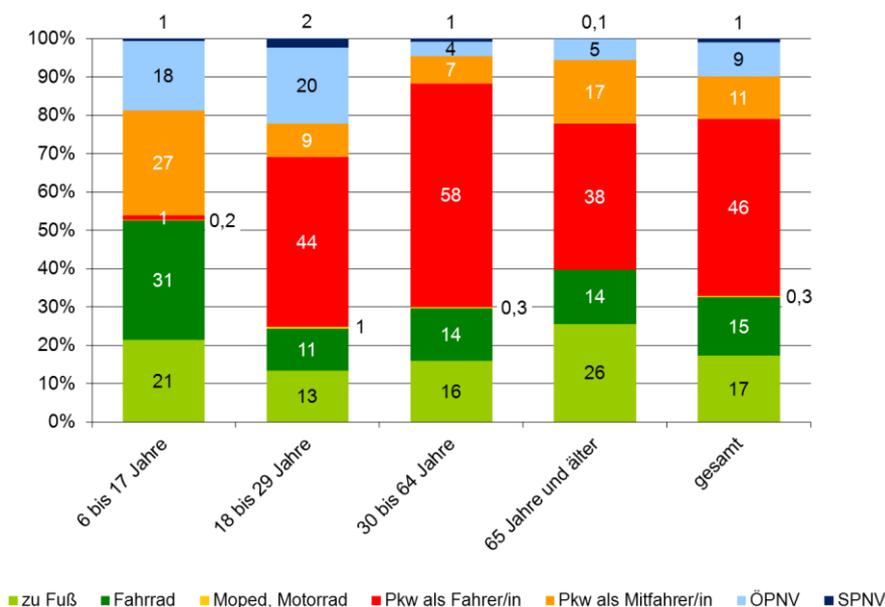
Das Fahrrad wird bei Kindern und Jugendlichen mit 31% Anteil an allen Wegen am häufigsten genutzt. Am geringsten ist der Anteil bei den 18-29-jährigen.

Der öffentliche Verkehr (ÖPNV und SPNV) wird von den jungen Erwachsenen am häufigsten genutzt. Kinder und Jugendliche weisen ebenfalls eine hohe ÖV-Nutzung auf. Zwischen 30 und 64 Jahren und auch ab 65 Jahren ist die ÖV-Nutzung deutlich geringer.

Weit über 50% aller Wege legen die Altersgruppen zwischen 30 und 64 Jahren mit dem Auto als Fahrer/in zurück. Die jungen Erwachsenen fahren häufiger mit dem Auto als über 65-jährigen.

Die Mitfahreranteile sind bei den Kindern und Jugendlichen am höchsten, gefolgt von den über 65-jährigen.

● **Abbildung 23:** Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in %



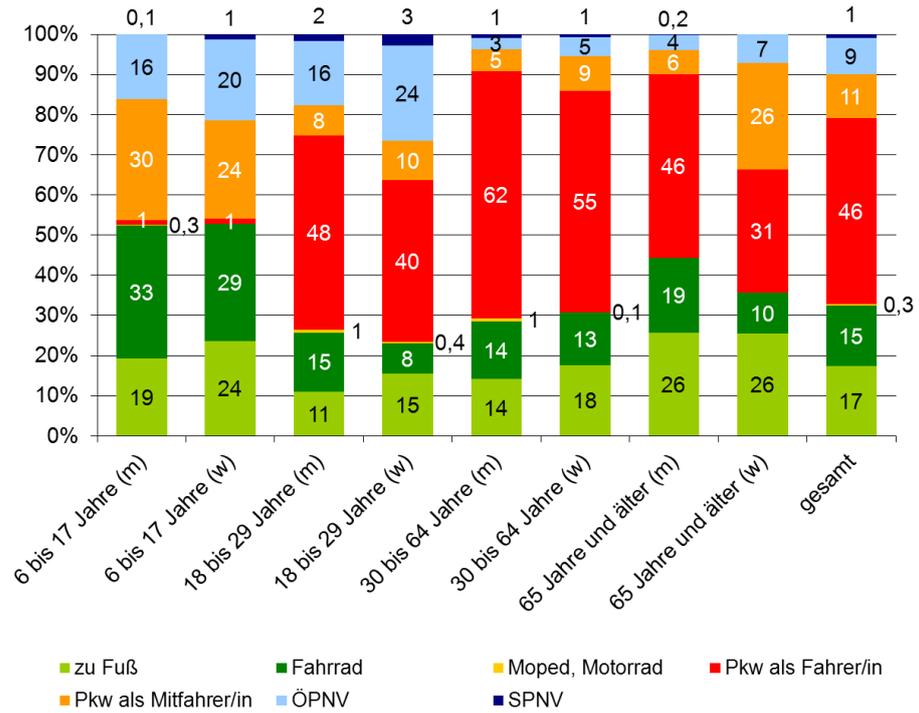
Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Eine Differenzierung nach Männern und Frauen (ab 18 Jahren) ergibt, dass Frauen mehr zu Fuß gehen, häufiger mitfahren und auch die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger nutzen als Männer. Die Männer nutzen häufiger das Auto (als Fahrer) und auch häufiger das Fahrrad sowie motorisierte Zweiräder.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht.

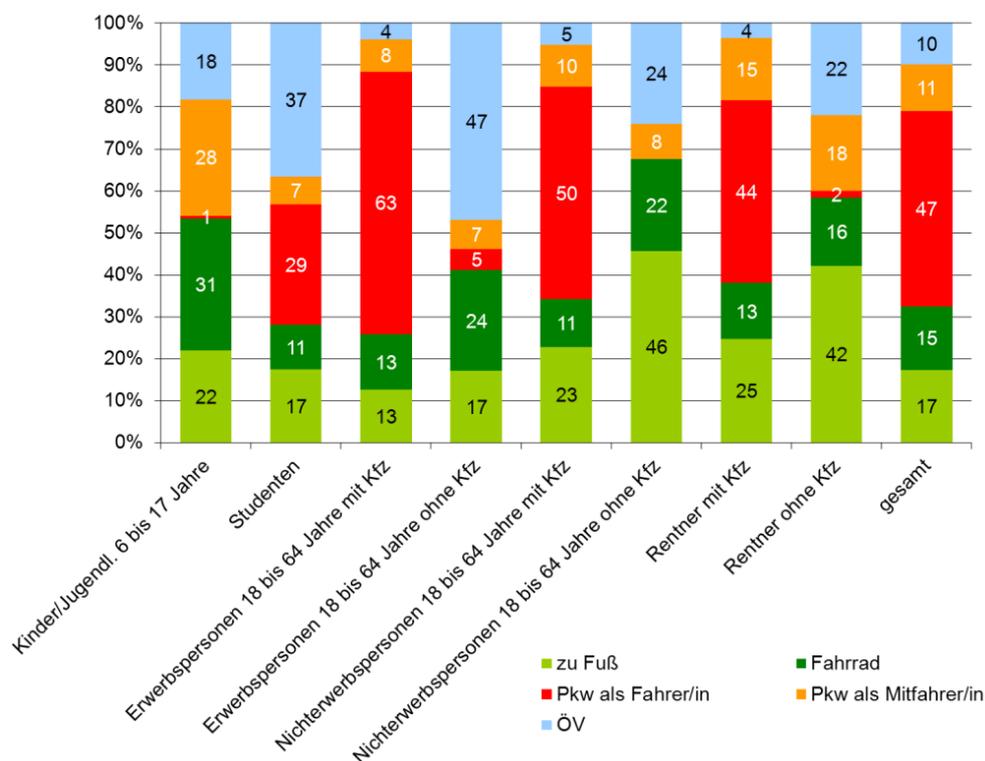
● **Abbildung 24:** Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht in %



Abweichungen von 100% in der Summe sind rundungsbedingt

Auch der Status im Beruf hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Erwachsene Erwerbspersonen mit Auto nutzen dieses am häufigsten. Erwerbspersonen ohne Auto sowie Studenten und Studentinnen nutzen am häufigsten die öffentlichen Verkehrsmittel. Nichterwerbspersonen ohne Pkw haben den höchsten Anteil an Fußwegen, gefolgt von Rentner/innen. Das Fahrrad wird am häufigsten von Kindern und Jugendlichen genutzt. Von den anderen Gruppen nutzen Erwerbspersonen ohne Auto das Fahrrad am häufigsten, gefolgt von Nichterwerbspersonen und Rentnern ohne Auto. Die Studierenden sind die Gruppe mit der geringsten Fahrradnutzung.

● **Abbildung 25:** Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen in %



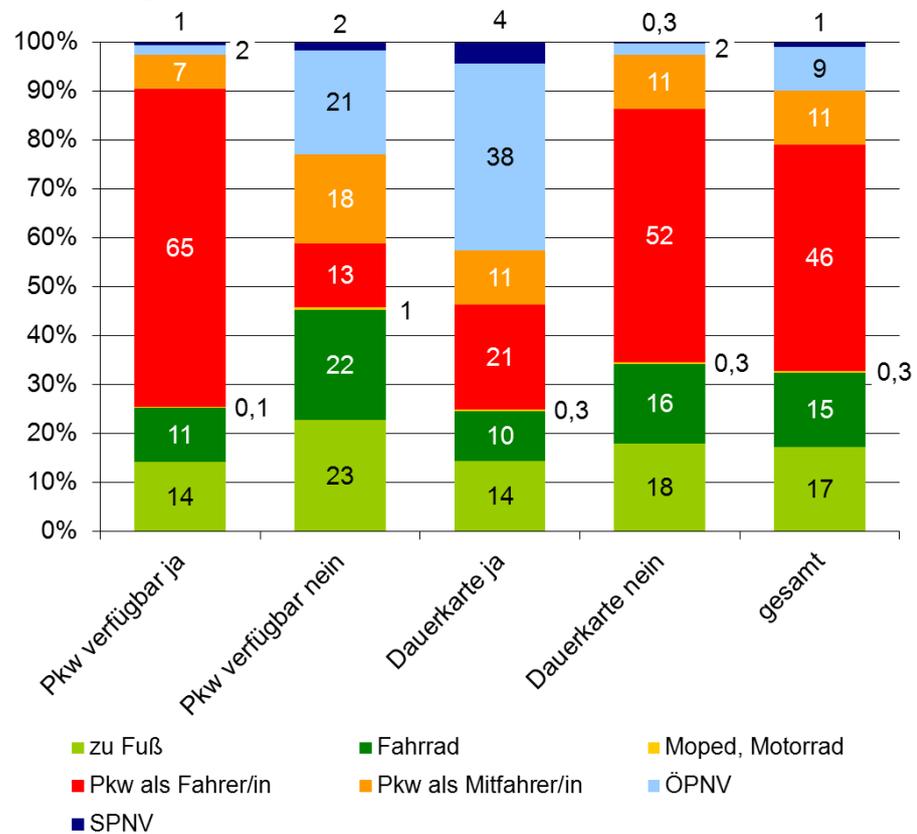
Abweichungen von 100% in der Summe sind rundungsbedingt

5.3.3 Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Besitz

Personen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit nutzen für 65% ihrer Wege das Auto als Fahrer/in. Bei Personen mit ÖPNV-Dauerkarte liegt der Anteil des Pkw (als Fahrer/in) bei 21%. Wer nicht ständig oder nie einen Pkw zur Verfügung hat, nutzt diesen nur für 13% aller Wege.

Personen mit ÖPNV-Dauerkarten nutzen für 42% ihrer Wege den ÖPNV oder SPNV. Bei Personen, die nicht ständig oder nie einen Pkw zur Verfügung haben, liegt der Anteil bei 23%. Personen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit nutzen nur für 3% ihrer Wege den ÖPNV

● **Abbildung 26:** Verkehrsmittelwahl nach Pkw- und Dauerkartenbesitz in %



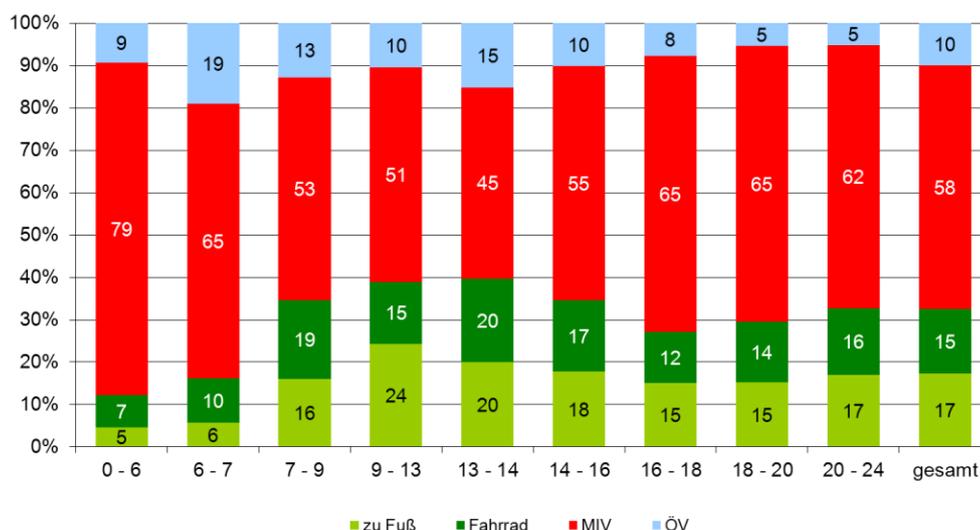
5.3.4 Verkehrsmittelwahl nach Tageszeiten

In der nachfolgenden Grafik ist die Verkehrsmittelwahl nach Stundengruppen dargestellt. Die Stundengruppen ergeben sich aus der Tagesganglinie des Gesamtverkehrs. Vergleichbare Verkehrszeiten sind zusammen gefasst.

Folgende Ergebnisse lassen sich ableiten:

- der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat zwischen 16 Uhr am Nachmittag und 7 Uhr am Morgen seine höchsten Anteile und dominiert die Nachmittagsspitze
- in der Morgenspitze zwischen 7 und 9 Uhr ist der MIV-Anteil unterdurchschnittlich, der ÖPNV- und Radverkehrsanteil überdurchschnittlich
- in der Mittagsspitze zwischen 13 und 14 Uhr ist der Anteil des MIV unterdurchschnittlich, ÖPNV- sowie Fuß- und Radverkehrsanteile sind überdurchschnittlich
- der höchste Anteil des Fußverkehrs am Modal Split ist zwischen 9 und 13 Uhr zu verzeichnen, gefolgt von der Mittagsspitze zwischen 13 und 14 Uhr
- der Radverkehr hat die höchsten Anteile am Modal Split zwischen 13 und 14 Uhr sowie zwischen 7 und 9 Uhr
- der ÖPNV hat seinen höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 und 7 Uhr, gefolgt von der Mittagsspitze zwischen 13 und 14 Uhr

● **Abbildung 27:** Verkehrsmittelwahl nach Stundengruppen



5.4 Wegezwecke

5.4.1 Anteil der Wegezwecke

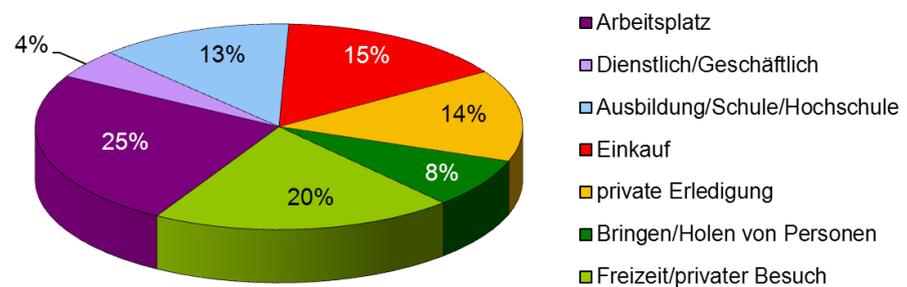
Wegezwecke entsprechen der Befragung sind Arbeitsplatz, dienstlich/ geschäftlich, Hochschule, Ausbildung/ Schule, Einkauf, private Erledigung, Bringen/ Holen von Personen, Freizeit/ privater Besuch, nach Hause.

- **Tabelle 18:** Anzahl der Wege nach Wegezwecken und Anteil an allen Wegen der Paderborner Bevölkerung

Wegezwecke	Anzahl der Wege	Anteil an allen Wegen in %
Arbeitsplatz	66.741	14%
Dienstlich/ Geschäftlich	12.411	3%
Hochschule	11.543	2%
Ausbildung/ Schule	23.002	5%
Einkauf	41.341	9%
private Erledigung	38.751	8%
Bringen/ Holen von Personen	20.970	4%
Freizeit/ privater Besuch	53.962	11%
nach Hause	205.020	43%

Ohne Berücksichtigung von Nach-Hause-Wegen und mit Zusammenfassung der Wegezwecke Ausbildung/ Schule/ Hochschule ergibt sich nachfolgendes Bild der Wegezwecke.

- **Abbildung 28:** Hauptwegezwecke ohne Nach-Hause-Wege in %



Die Wege zum Arbeitsplatz sind mit 25% der am häufigsten genannte Wegezweck, gefolgt von den Freizeitwegen (20%) und den Wegen zum Einkauf (15%). Für private Erledigungen werden 14% der Wege zurückgelegt, zur Ausbildung/ Schule/ Hochschule 13%. Das Bringen von Personen hat einen

Anteil von 8%. 4% aller Wege der Paderborner Bevölkerung werden zu dienstlich/ geschäftlichen Zwecken zurückgelegt.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

5.4.2 Wegeketten und Aktivitätsmuster

Betrachtet man bei der Abfolge der Wege, die eine Person im Laufe des Tages zurücklegt, die Wegezwecke, so werden Wegeketten und Aktivitätsmuster erkennbar. Wegeketten sind aufeinanderfolgende Aktivitäten ohne einen Aufenthalt zuhause, Aktivitätsmuster betrachten alle Wege an einem Tag.

Nachfolgende Tabellen stellen die häufigsten Wegeketten und Aktivitätsmuster dar.

Die häufigste Wegekette ist Wohnen - Arbeit - Wohnen, gefolgt von Wohnen - Freizeit - Wohnen und Wohnen - Bildung - Wohnen. Wegeketten mit mehreren Wegezwecken werden nur von wenigen Personen zurückgelegt. Am häufigsten ist die Kombination Arbeiten - Einkaufen, gefolgt von Arbeiten - Freizeit.

● **Tabelle 19:** Wegeketten, alle Personen

Personen	Anteil	Tätigkeiten
42.531	22%	--- ARB ---
33.682	17%	--- FRE ---
25.316	13%	--- BIL ---
23.718	12%	--- EIN ---
19.816	10%	--- ERL ---
9.433	5%	--- BRI ---
2.837	1%	--- DIN ---
2.664	1%	--- ARB EIN ---
1.976	1%	--- ARB FRE ---
1.514	1%	--- AND ---
1.474	1%	--- BIL FRE ---
1.451	1%	--- ERL ERL ---
1.150	1%	--- ARB ERL ---
1.049	1%	--- BRI ARB ---

Dargestellt sind alle Wegeketten bzw. Aktivitätsmuster mit einem Anteil von $\geq 1\%$

Abkürzungen: --- = Wohnen, ARB = Arbeiten, DIN = dienstlich/geschäftlich
BIL = Bildung, FRE = Freizeit, ERL = Erledigung, EIN = Einkauf, AND = Anderes

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Bei mehreren Wegeketten am Tag liegt die Kombination von Wohnen - Bildung - Wohnen - Freizeit - Wohnen vorne, gefolgt von Wohnen - Arbeit - Wohnen - Freizeit - Wohnen.

● **Tabelle 20:** Aktivitätsmuster, alle Personen

Personen	Anteil	Tätigkeiten
19.192	15%	--- ARB ---
10.488	8%	--- BIL ---
6.209	5%	--- BIL --- FRE ---
4.249	3%	--- ARB --- FRE ---
4.197	3%	--- ERL ---
3.964	3%	--- EIN ---
3.015	2%	--- FRE ---
2.759	2%	--- ARB --- EIN ---
1.992	2%	--- ARB --- ERL ---
1.799	1%	--- EIN --- FRE ---
1.372	1%	--- ARB EIN ---
1.321	1%	--- ARB FRE ---
969	1%	--- ARB --- ARB ---
948	1%	--- BIL FRE ---
932	1%	--- EIN --- ERL ---
931	1%	--- BIL --- EIN ---
860	1%	--- ARB ERL ---
848	1%	--- ERL --- EIN ---
834	1%	--- ERL --- ERL ---
785	1%	--- DIN ---
724	1%	--- BIL --- ERL ---

Dargestellt sind alle Wegeketten bzw. Aktivitätsmuster mit einem Anteil von $\geq 1\%$

Abkürzungen: --- = Wohnen, ARB = Arbeiten, DIN = dienstlich/ geschäftlich
BIL = Bildung, FRE = Freizeit, ERL = Erledigung, EIN = Einkauf

5.4.3 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Die Verkehrsmittel werden je nach Wegezweck unterschiedlich häufig genutzt.

● **Tabelle 21:** Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	zu Fuß	Fahrrad	Moped/ Motorrad	Pkw, Fahrer/in	Pkw, Mitfahrer/in	ÖPNV	SPNV	gesamt
Arbeitsplatz	8%	15%	0,5%	63%	6%	6%	2%	100%
Dienstlich/ Geschäftlich	4%	8%	0%	74%	10%	1%	2%	100%
Hochschule	9%	10%	1%	20%	2%	54%	4%	100%
Ausbildung/ Schule	19%	26%	1%	11%	17%	25%	1%	100%
Einkauf	26%	13%	0,1%	44%	11%	5%	0%	100%
private Erledigung	19%	12%	0%	49%	14%	5%	0,3%	100%
Bringen/ Holen von Personen	14%	7%	0%	72%	6%	1%	0%	100%
Freizeit/ privater Besuch	27%	16%	0,2%	33%	16%	7%	1%	100%
alle Wegezwecke	17%	15%	0,3%	46%	11%	9%	1%	100%

Fußwege haben ihre höchsten Anteile bei Freizeitwegen (27%), gefolgt von Einkaufswegen (26%). Dienstlich/ geschäftliche Wege werden nur zu 4% zu Fuß gegangen.

Das Fahrrad wird am häufigsten zur Ausbildung/ Schule genutzt (26%), gefolgt von Freizeit/ privater Besuch (16%). Auffällig ist der Radverkehrsanteil von 15% bei den Arbeitswegen.

Der Pkw als Selbstfahrer/in wird am häufigsten zu dienstlich/ geschäftlichen Wegen (74%), zum Bringen/ Holen von Personen (72%) sowie für den Weg zum Arbeitsplatz (63%) genutzt.

Die höchsten Mitfahreranteile sind bei Wegen zur Schule/ Ausbildung (17%) sowie bei Freizeitwegen (16%) zu verzeichnen.

Mehr als die Hälfte der Wege zur Hochschule (54%) werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Auch zur Ausbildung/ Schule wird der ÖPNV mit 25% häufig

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

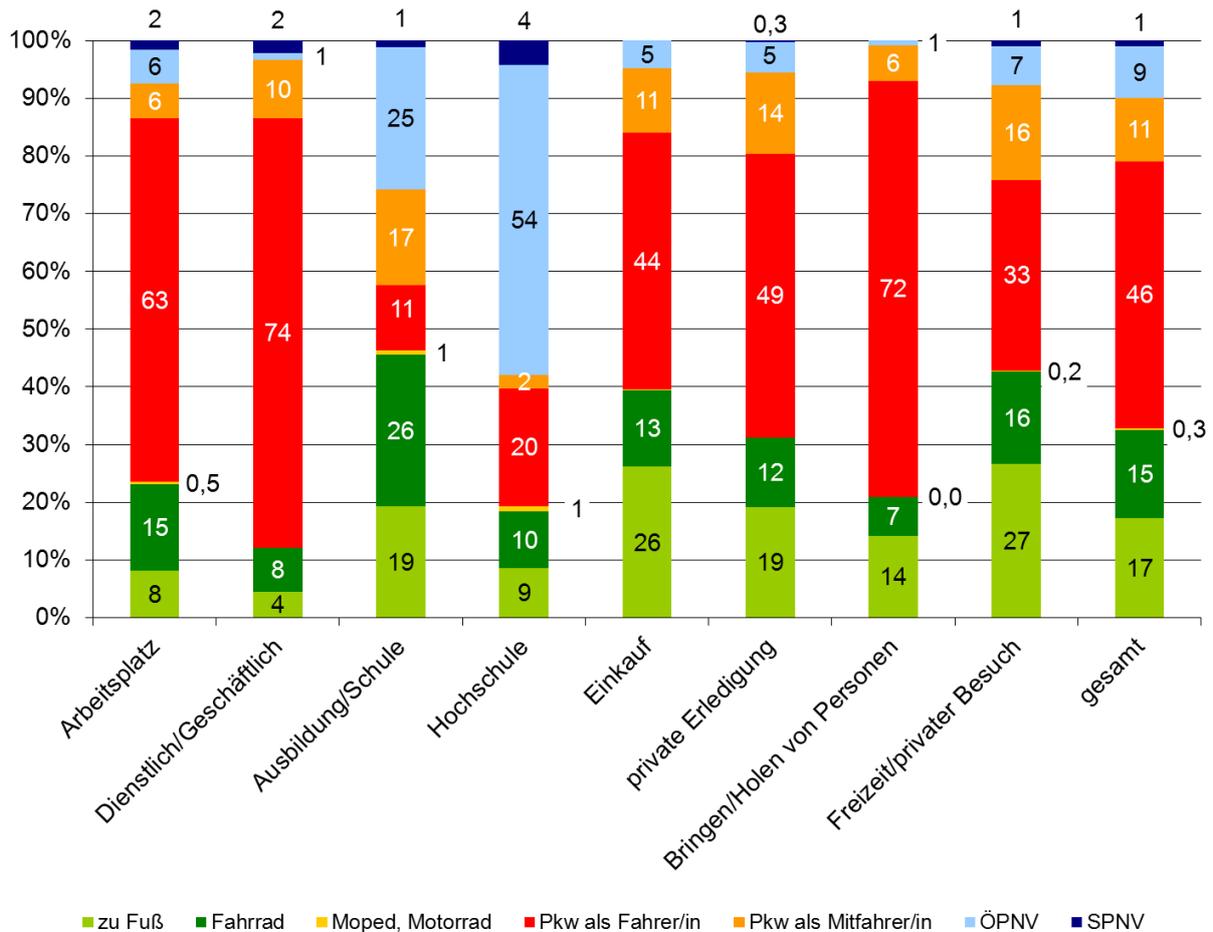
Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

genutzt. Die ÖPNV-Anteile der anderen Wegezwecke sind unterdurchschnittlich.

Der SPNV hat zur Hochschule (4%) und zum Arbeitsplatz (2%) seine höchsten Anteile.

● **Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck**



Abweichungen von 100% in der Summe sind rundungsbedingt

5.4.4 ÖPNV-Wege der Stadtteile nach Wegezwecken

Die ÖPNV-Anteile in den Stadtteilen fallen sehr unterschiedlich aus (vgl. auch Kapitel 5.3.1). Dies kann auch mit unterschiedlichen Anteilen des Schulverkehrs bzw. unterschiedlich ausgeprägten Schülerverkehren zusammen hängen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für alle ÖPNV-Wege der jeweiligen Stadtteilbewohner die Verteilung auf die einzelnen Wegezwecke.

Deutlich wird, dass hohe ÖPNV-Anteile in den Stadtteilen häufig mit hohen ÖPNV-Anteilen zur Ausbildung/ Schule in Verbindung stehen.

- **Tabelle 22:** ÖPNV-Wege der einzelnen Stadtteile nach Wegezweck

ÖPNV-Anteile (an allen Wegen) differenziert nach Wegezweck						
Stadtteil	ÖPNV-Anteil in % an allen Wegen	Arbeitsplatz/ dienstlich geschäftl.	Ausbildung/ Schule	Hochschule	Einkauf/ private Erled.	Freizeit/ Bringen/ Holen
Benhausen	15%	1%	7%	2%	3%	2%
Dahl	15%	2%	7%	3%	1%	1%
Elsen	7%	1%	2%	1%	2%	1%
Kernstadt	9%	2%	1%	3%	2%	2%
Marienloh	10%	2%	5%	0%	2%	2%
Neuenbeken	17%	3%	8%	2%	2%	2%
Neuhaus	6%	1%	2%	1%	1%	1%
Sande	11%	1%	6%	1%	1%	1%
Wewer	16%	3%	7%	1%	2%	2%
Stadt Paderborn	9%	2%	2%	2%	2%	1%

Lesebeispiel:

von der Bevölkerung in Benhausen werden 15% aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt, davon knapp die Hälfte (7%) zur Ausbildung/ Schule; die Summe der ÖPNV-Anteile nach Wegezweck ergibt den ÖPNV-Anteil des Stadtteils, Abweichungen sind rundungsbedingt

Hinweis:

Aufgrund der durch die starke Ausdifferenzierung z.T. geringen Stichprobe können die Aussagen hohe Fehlertoleranzen aufweisen

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

6 Wegelänge und Verkehrsleistung

6.1 Wegelängen nach räumlicher Orientierung und Wegezweck

- **Tabelle 23:** Länge der zurückgelegten Wege (von den Befragten geschätzte Entfernung)

Wegelänge*	Stadt Paderborn
< 1 km	8%
1 bis < 3 km	20%
3 bis < 5 km	25%
5 bis < 10 km	18%
≥10 km	30%
Ø Länge/ Weg	7,8 km

* Wegelängen über 100 km wurden bei 100 km gekappt (betrifft 0,6% der Wege)

Die durchschnittliche Länge der von der Paderborner Bevölkerung zurückgelegten Wege beträgt 7,8 km. Über 50% aller Wege sind kürzer als 5 km.

Wege unter 1 km machen 8% aller Wege der Paderborner Bevölkerung aus, ein Fünftel aller Wege ist zwischen 1 und 3 km lang und 25% zwischen 3 und 5 km.

Im Binnenverkehr sind die Wege durchschnittlich 3,9 km lang. Knapp achtmal länger sind im Durchschnitt die Wege im Quell- und Zielverkehr mit 31,0 km. Von den insgesamt über 3.709.293 km zurückgelegten Wegestrecken an einem Tag entfallen 43% auf den Binnenverkehr und 55% auf den Quell- und Zielverkehr.

- **Tabelle 24:** Wegelängen im Binnenverkehr, Quell-/ Zielverkehr und Außenverkehr

	Wegelängen in km	Ø Wegelängen	Anteil an Gesamtwegelängen
Binnenverkehr	1.583.055	3,9 km	43%
Quell- und Zielverkehr	2.045.963	31,0 km	55%
Außenverkehr	80.275	16,1 km	2%
alle Wege	3.709.293	7,8 km	100%

Wegelängen über 100 km wurden bei 100 km gekappt

Die meisten Kilometer werden bei den dienstlich/ geschäftlichen Wegen und den Wegen zum Arbeitsplatz zurückgelegt (19,0 km bzw. 12,3 km pro Weg), gefolgt von den Wegen zur Hochschule (8,5 km pro Weg) und den Freizeitwegen (6,9 km pro Weg). Die kürzeste Entfernung wird mit durchschnittlich 3,5 km zum Einkaufen zurückgelegt.

● **Tabelle 25:** Durchschnittliche Wegelänge nach Wegezweck

Wegezweck	Ø Wegelängen
Dienstlich/ Geschäftlich	19,0 km
Arbeitsplatz	12,3 km
Hochschule	8,5 km
Freizeit/ privater Besuch	6,9 km
private Erledigung	6,2 km
Ausbildung/ Schule	6,0 km
Bringen/ Holen von Personen	5,4 km
Einkauf	3,5 km
alle Wege	7,8 km

Wegelängen über 100 km wurden bei 100 km gekappt

Die folgende Tabelle zeigt die Abhängigkeit der durchschnittlichen Wegelänge von den Altersgruppen. Bei den 18-64-jährigen ist sie mit 9,0 km am höchsten, bei den Kindern und Jugendlichen von 10 bis 17 Jahren mit 4,1 km am niedrigsten.

● **Tabelle 26:** Durchschnittliche Wegelänge nach Altersgruppe

Personengruppe	Ø Wegelängen
6 bis 17 Jahre	4,1 km
18 bis 64 Jahre	9,0 km
65 Jahre und älter	4,8 km
alle Wege	7,8 km

Bei den Männern und Frauen zeigen sich ebenfalls Unterschiede in den Wegelängen. Die durchschnittliche Länge eines Weges bei Männern beträgt 8,8 km, bei Frauen hingegen 6,9 km.

6.2 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge und Verkehrsleistung

Wege bis 1 km Länge werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt (74%).

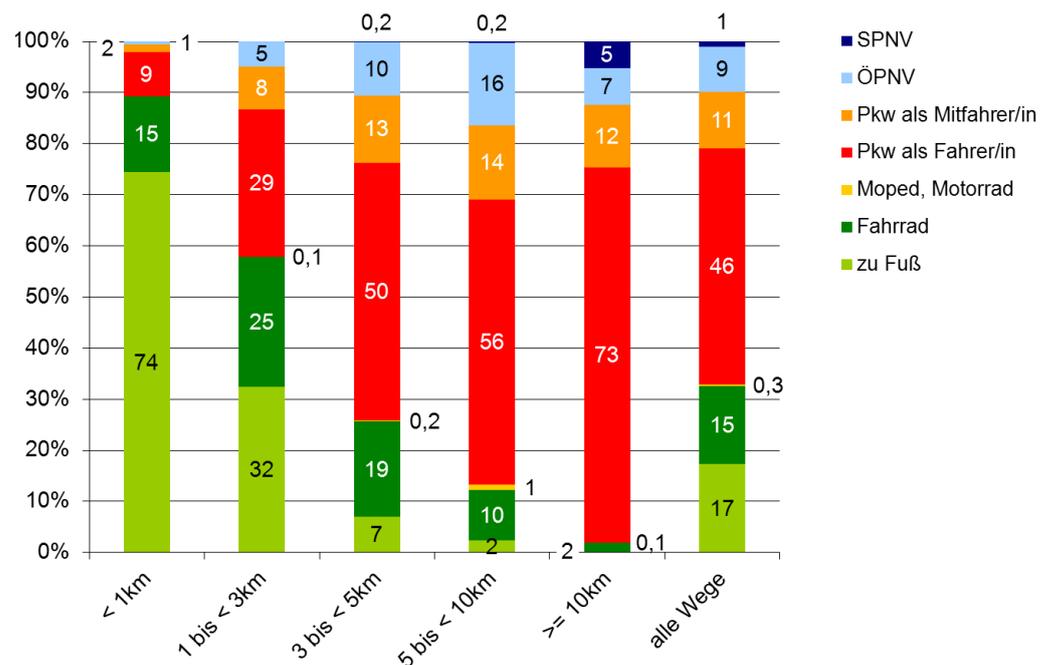
Das Fahrrad wird bei Wegen zwischen 1 und 5 km mit 25% bzw. 19% häufiger als im gesamtstädtischen Durchschnitt genutzt.

Bei Wegelängen ab 1 km wird bereits zu knapp ein Drittel der Pkw als Fahrer/in genutzt. Mit wachsender Entfernung steigt sein Anteil - bei Wegen ab 10 km erreicht er 73%.

Auch der Anteil des SPNV steigt mit der Entfernung - von 0,2% bei Strecken ab 3 km bis 5% bei Strecken ab 10 km.

Der ÖPNV hat mit 16% seinen größten Anteil in den Entfernungsklassen ab 5 km bis unter 10 km.

● **Abbildung 30:** Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen in %



Der durchschnittliche Weg zu Fuß ist 1,4 km lang, mit dem Fahrrad werden im Schnitt 3 km zurückgelegt. Im motorisierten Individualverkehr betragen die Wegelängen zwischen 9,1 km (Pkw als Mitfahrer/in) und 10,8 km (Pkw als Fahrer/in), im öffentlichen Nahverkehr 6,3 km (ÖPNV) bis 55,9 km (SPNV).

7 Wegedauer und Zeit im Verkehr

Stadt Paderborn

Modal Split -

Erhebung 2013 im

Rahmen des ÖPNV-

Konzeptes

April 2014

Ein Weg eines Paderborners bzw. einer Paderbornerin dauert im Schnitt 19 Minuten. Mit 42% Anteil sind die meisten Wege zwischen 15 und 30 Minuten lang. 80% aller Wege haben eine Dauer unter einer halben Stunde.

- **Tabelle 27:** Dauer der zurückgelegten Wege (von den Befragten geschätzte Zeitangaben)

Wegedauer	Stadt Paderborn
< 5 min	2%
5 bis < 15 min	36%
15 bis < 30 min	42%
30 bis < 60 min	17%
≥ 60 min	4%
Ø Dauer/ Weg	19 min

nur Wege ≤ 100 km berücksichtigt

Am längsten dauern mit rund 75 Minuten im Durchschnitt Wege, die mit dem SPNV zurückgelegt werden. Die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Moped sind am kürzesten und dauern im Durchschnitt jeweils 16 Minuten. Pkw-Wege dauern 18-19 Minuten, ein Weg mit dem ÖPNV 30 Minuten.

- **Tabelle 28:** Durchschnittliche Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel

Hauptverkehrsmittel	Ø Wegedauer
zu Fuß	16 min
Fahrrad	16 min
Moped, Motorrad	16 min
Pkw als Fahrer/in	19 min
Pkw als Mitfahrer/in	18 min
ÖPNV	30 min
SPNV	75 min
alle Wege	19 min

nur Wege ≤ 100 km berücksichtigt

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Am wenigsten Zeit wird für Einkaufswege sowie für Bringen/ Holen von Kindern (14 min) verwendet. Die dienstlich/ geschäftlichen Wege sind am zeitaufwendigsten, gefolgt von den Wegen zum Arbeitsplatz.

- **Tabelle 29:** Durchschnittliche Wegedauer nach Wegezweck

Wegezweck	Ø Wegedauer
Arbeitsplatz	22 min
Dienstlich/ Geschäftlich	26 min
Hochschule	25 min
Ausbildung/ Schule	21 min
Einkauf	14 min
private Erledigung	19 min
Bringen/ Holen von Personen	14 min
Freizeit/ privater Besuch	20 min
nach Hause	19 min
alle Wege	19 min

nur Wege ≤ 100 km berücksichtigt

Die durchschnittliche Wegedauer ist für alle Altersgruppen nahezu gleich. Die 18 -64 jährigen verbringen mit 75 Minuten die meiste Zeit im Verkehr.

- **Tabelle 30:** Durchschnittliche Wegedauer und Zeit im Verkehr für ausgewählte Personengruppen

Personengruppe	Ø Wegedauer	Ø Zeit im Verkehr
6 bis 17 Jahre	19 min	63 min
18 bis 64 Jahre	20 min	75 min
65 Jahre und älter	19 min	68 min
alle Wege	19 min	73 min

nur Wege ≤ 100 km berücksichtigt; Zeit im Verkehr = aufsummierte Wegedauer am Tag

Die Zeit außer Haus liegt im Durchschnitt bei 7,9 Stunden. Dies ist die Zeit, die zwischen Verlassen der Wohnung und Rückkehr in die Wohnung liegt.

8 Räumliche Orientierung der Wege

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**
April 2014

Die nachfolgenden Auswertungen zur räumlichen Verteilung basieren auf den aus der Haushaltsbefragung generierten Nachfragematrizen, die für die verschiedenen Verkehrsrelationen die Wege nach Verkehrsmittelwahl und Wegezweck beschreiben. Die Nachfragematrizen unterscheiden hierbei nach den 9 Stadtteilen sowie der Innenstadt und Sennelager (insgesamt 11 Stadtteile). In den vorherigen Auswertungen war die Innenstadt entsprechend der kleinräumigen Gliederung der Stadt Paderborn zur Kernstadt gerechnet, Sennelager zu Schloß Neuhaus.

8.1 Räumliche Verteilung der Wege der Paderborner Bevölkerung

- **Tabelle 31:** Räumliche Orientierung der Wege der Paderborner Bevölkerung

Wegetyp	Anzahl der Wege	Anteil an gesamt
Binnenwege, davon	402.854	85%
<i>Wege innerhalb der Stadtteile</i>	240.244 ①	51%
<i>Wege zwischen den Stadtteilen</i>	155.825 ②	33%
<i>Wege in die Innenstadt</i>	51.706	13%
Quell- und Zielwege	65.892	14%
Außenwege	4.996	1%
Alle Wege	473.741	100%

① Differenz zur Gesamtsumme der Binnenwege durch nicht zuzuordnende Angaben

85% aller Wege, die die Paderborner Bevölkerung an einem normalen Werktag zurücklegt, bleiben innerhalb der Stadt Paderborn (Binnenwege).

51% aller Wege der Paderborner Bevölkerung werden innerhalb der Stadtteile (Binnenwege Stadtteile) zurückgelegt. Die anderen Binnenwege sind Verflechtungen zwischen den Stadtteilen zuzuordnen. 13% aller Binnenwege haben die Innenstadt als Quelle oder Ziel.

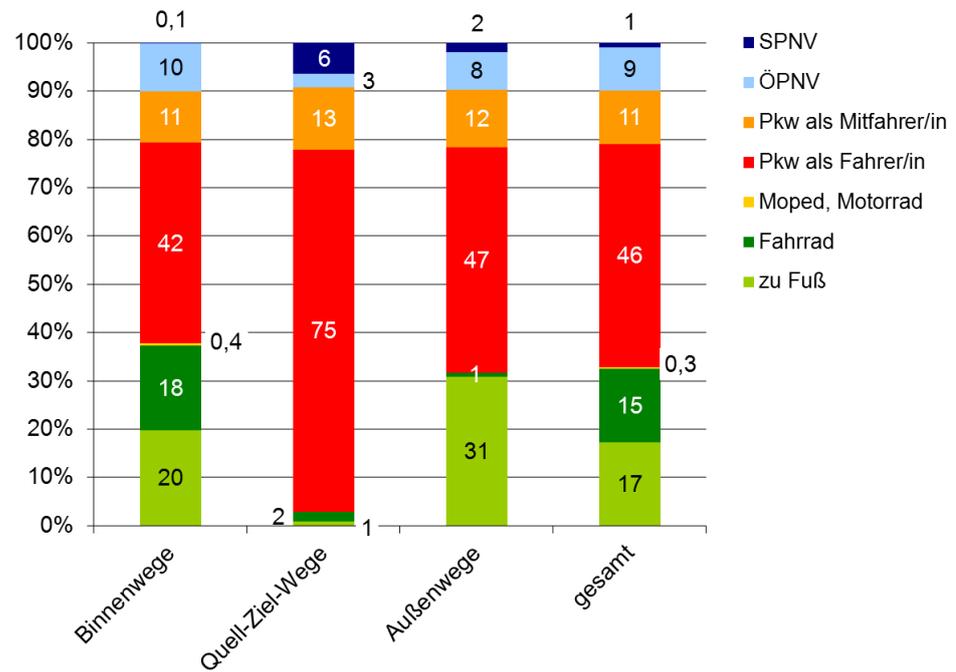
14% aller Wege sind Quell- und Zielwege, die entweder in Paderborn anfangen oder enden. 1% der Wege werden komplett außerhalb von Paderborn zurückgelegt.

8.2 Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Orientierung

Bei den Binnenwegen innerhalb von Paderborn haben die Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit 48% einen etwas geringeren Anteil als die Nutzung des Pkw's (Fahrer/in und Mitfahrer/in), der zu 53% für die innerstädtischen Wege genutzt wird.

Die Quell- und Zielwege werden überwiegend im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.

● **Abbildung 31:** Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Orientierung in %



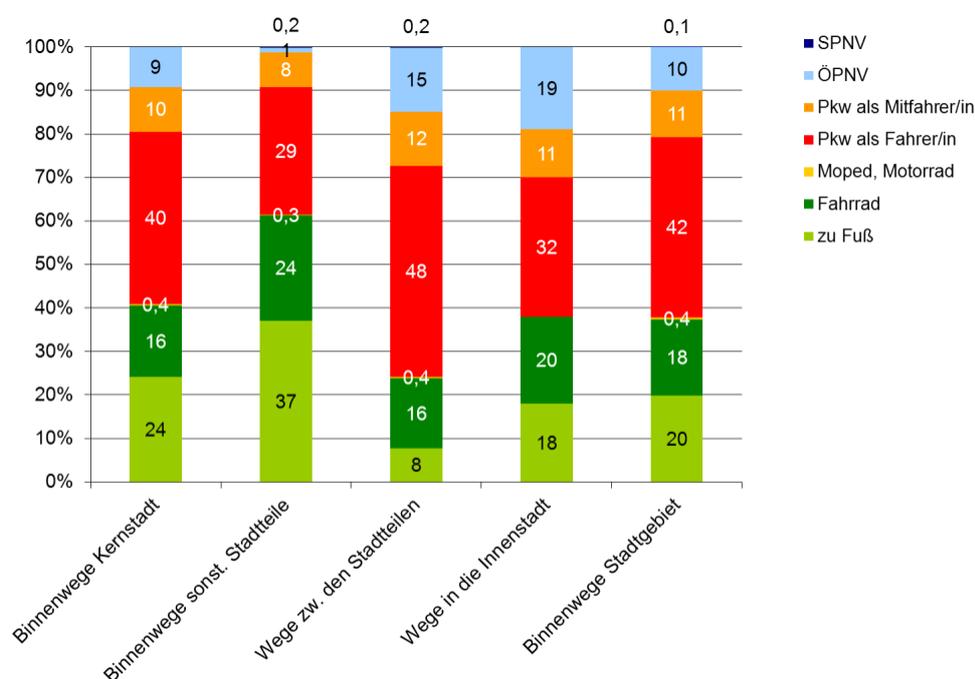
Die Fußwege haben innerhalb von Paderborn und bei den Außenwegen einen höheren Anteil als bei der Gesamtbetrachtung aller Wege. Im Quell- und Zielverkehr ist dagegen der Fußverkehrsanteil verschwindend gering.

Der Anteil des Radverkehrs ist bei den Quell-Ziel-Wegen sowie den Außenwegen mit 1-2% sehr gering. Im Binnenverkehr liegt er bei 18%.

Der öffentliche Verkehr weist bei den Quell- und Zielwegen mit 9% eine etwas geringere Bedeutung als im Binnenverkehr (10%) auf. Der ÖPNV (Padersprinter, Regionalbus) hat bei den (kürzeren) Binnenwegen mit 10% eine deutlich höhere Bedeutung als der SPNV (S-Bahn, Nahverkehrszug mit 0,1%). Im Quell- und Zielverkehr liegt der Anteil des SPNV mit 6% über dem des ÖPNV, der hier 3% aufweist.

Der motorisierte Individualverkehr (Pkw als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) hat mit 88% aller Wege im Quell- und Zielverkehr den höchsten Anteil. Bei den Außenwegen liegt er mit 59% nur leicht über dem Durchschnitt, bei den Binnenwegen mit 53% etwas unter dem Durchschnitt.

● **Abbildung 32:** Verkehrsmittelwahl der Binnenwege in %



Abweichungen von 100% in der Summe sind rundungsbedingt

Die höchsten Anteile weist der nichtmotorisierte Verkehr bei den Binnenwegen in den Stadtteilen (ohne Kernstadt, mit Innenstadt) auf. In der Kernstadt (ohne Innenstadt) sind diese Anteile geringer.

Der ÖPNV hat bei den Binnenwegen in der Kernstadt eine nahezu gleiche Bedeutung wie im gesamten Binnenverkehr. Bei den Wegen in die Innenstadt hat der ÖPNV den höchsten Anteil mit 19%, zwischen den Stadtteilen mit 15% den zweithöchsten Anteil.

Das Auto wird für die Wege zwischen den Stadtteilen am häufigsten genutzt, gefolgt von den Binnenwegen in der Kernstadt. Geringe Pkw-Anteile haben die Wege innerhalb der Stadtteile (außer Kernstadt) und in die Innenstadt.

8.3 Räumliche Orientierung der Wege nach Wegezweck

Die dienstlich/ geschäftlichen Wege sowie die Arbeitsplatzwege sind am stärksten nach außerhalb von Paderborn orientiert, aber auch bei diesen verbleiben etwa zwei Drittel im Stadtgebiet.

Innerhalb der einzelnen Stadtteile (ohne Kernstadt) werden jeweils etwa ein Fünftel der Einkaufswege, der Wege zum Bringen/ Holen von Personen und der Wege für private Erledigungen zurückgelegt.

Von den Einkaufsverkehren verbleibt nahezu die Hälfte in der Kernstadt (ohne Innenstadt).

● **Tabelle 32:** Räumliche Orientierung der Wege nach Wegezweck

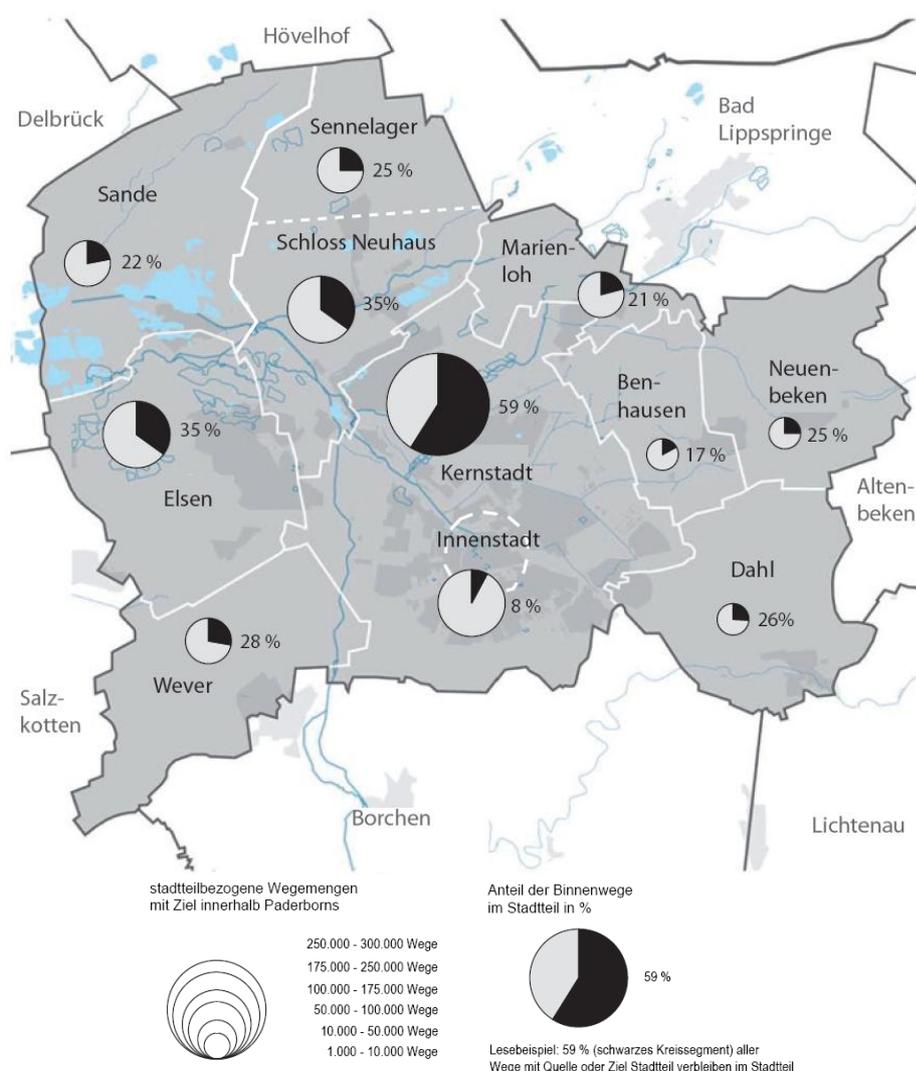
Hauptwegezweck	Binnenwege Kernstadt (ohne Innenstadt)	Binnenwege weitere Stadtteile (mit Innenstadt)	Binnenwege Stadtgebiet	Quell-/Zielwege	gesamt
Arbeitsplatz	29%	6%	73%	26%	25%
dienstlich/ geschäftlich	28%	5%	63%	29%	5%
Ausbildung/ Schule/ Hochschule	39%	12%	91%	8%	13%
Einkauf	46%	21%	94%	4%	15%
private Erledigung	30%	20%	87%	12%	14%
Bringen/ Holen von Personen	44%	19%	91%	7%	8%
Freizeit	37%	18%	86%	11%	20%
alle Wege	36%	15%	85%	14%	100%

8.4 Binnenwege in Paderborn

8.4.1 Räumliche Verteilung der Binnenwege nach Stadtteilen

Der Stadtteil mit dem größten Verkehrsaufkommen ist die Kernstadt (ohne Innenstadt) mit knapp 285.000 Quell- und Zielverkehren. Von diesen verbleiben 170.000 (59%) in der Kernstadt. Auch Schloss Neuhaus (ohne Sennelager) und Elsen weisen mit 35% hohe Binnenverkehrsanteile auf. Die Innenstadt hat nach Schloss Neuhaus das drittgrößte Verkehrsaufkommen, aber nur einen geringen Anteil an Binnenverkehren.

- **Abbildung 33:** Anteil der Binnenwege in den Stadtteilen an allen stadtteilbezogenen Wegen¹⁰



¹⁰ Kartengrundlage der Grafik: <http://de.wikipedia.org/wiki/Paderborn>, weiterbearbeitet

8.4.2 Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen

Zwischen der Kernstadt und der Innenstadt Paderborns sowie dem Stadtteil Schloss Neuhaus (ohne Sennelager) bestehen die meisten Wegebeziehungen.

Auch die anderen Stadtteile haben neben den Binnenwegen im Stadtteil die meisten Verkehrsverflechtungen mit der Kernstadt (siehe auch Abbildung 34).

Darüber hinaus gibt es auch starke Wegebeziehungen in die Innenstadt und zwischen benachbarten Stadtteilen.

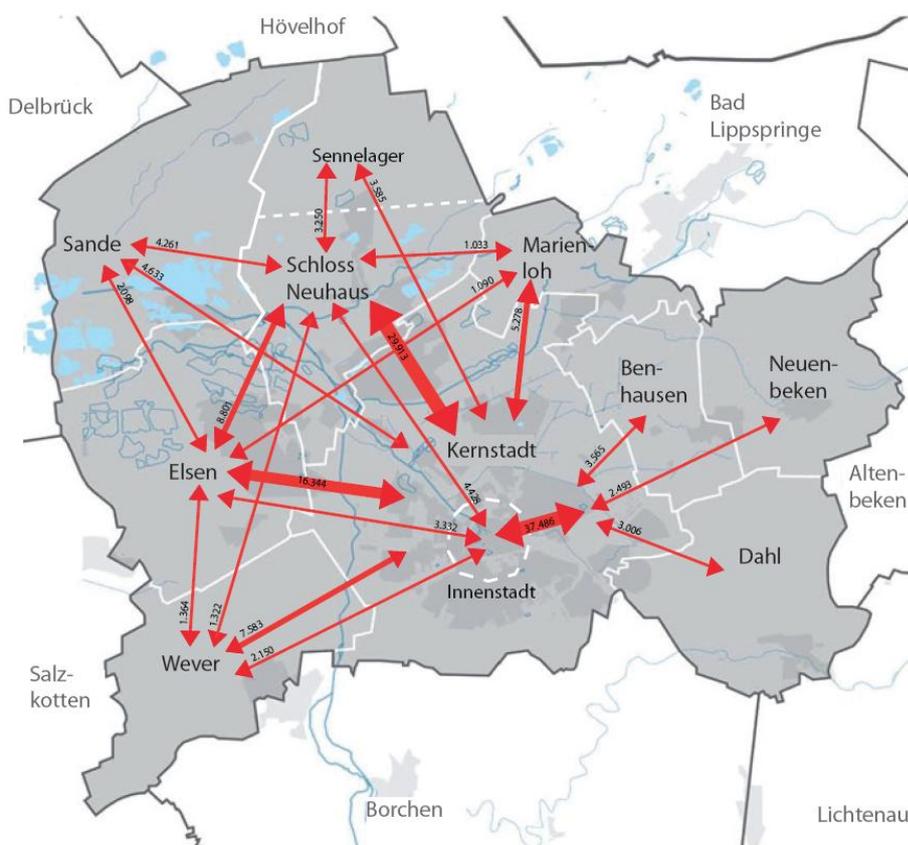
Alle Wegebeziehungen mit mehr als 1.000 Wegen am Tag sind in der Abbildung 34 dargestellt.

● **Tabelle 33:** Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen (Wegeanzahl absolut)

	Benhausen	Dahl	Elsen	Innenstadt	Kernstadt	Marienloh	Neuenbeken	Sande	Neuhaus	Sennelager	Wewer	Gesamt
Benhausen	1.173	18	119	371	1.843	132	97	14	180	14	50	4.012
Dahl	25	1.680	83	414	1.537	36	31	6	160	13	17	4.002
Elsen	99	95	19.337	1.658	8.416	527	52	1.132	4.552	225	694	36.786
Innenstadt	376	424	1.735	4.620	18.812	421	249	405	2.196	209	1.083	30.531
Kernstadt	1.805	1.545	8.321	18.886	171.148	3.059	1.224	2.409	15.422	1.841	3.886	229.546
Marienloh	124	36	616	495	2.409	2.597	44	76	604	47	65	7.113
Neuenbeken	99	31	54	261	1.298	29	1.312	31	158	12	25	3.309
Sande	30	29	1.025	463	2.293	69	31	3.774	2.149	495	93	10.451
Neuhaus	210	153	4.507	2.281	14.988	471	107	2.199	30.004	1.741	786	57.445
Sennelager	28	7	207	295	1.809	87	12	456	1.585	3.122	56	7.662
Wewer	35	16	727	1.116	3.915	42	19	90	581	71	5.384	11.996
alle Binnenwege	4.004	4.034	36.732	30.859	228.469	7.471	3.176	10.592	57.591	7.789	12.138	402.854

● **Abbildung 34:** Zielspinne der Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen (Verflechtungen > 1.000 Wege am Tag)¹¹

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**
April 2014



8.4.3 Wesentliche Ziele im Einkaufsverkehr und zu privaten Erledigungen

Für die Wegezwecke Einkauf und private Erledigungen sind im Nachfolgenden die Wegeverteilungen auf die wesentlichen Ziele Kernstadt, Innenstadt und andere Stadtteile sowie jeweils die Verkehrsmittelwahl dargestellt.

Deutlich wird, dass die Innenstadt mehr für private Erledigungen als zum Einkaufen angesteuert wird. Einkaufswege werden überwiegend in die/ in der Kernstadt unternommen (72%), 20% aller Einkaufswege verbleiben in den sonstigen Stadtteilen.

Die Einkaufswege in die Innenstadt weisen bei diesem Vergleich die höchsten ÖV-Anteile auf, bei privaten Erledigungen und zu sonstigen Zielen sind sie deutlich geringer.

¹¹ Kartengrundlage der Grafik: <http://de.wikipedia.org/wiki/Paderborn>, bearbeitet

Stadt Paderborn

Modal Split -

**Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

● **Tabelle 34:** Wege der Paderborner Bevölkerung zum Einkaufen (Binnenwege)

Verkehrsmittel	Alle Einkaufswege im Binnenverkehr	davon Wege in die Kernstadt (ohne Innenstadt, mit Binnenwege Kernstadt)	davon Wege in die Innenstadt (mit Binnenwege Innenstadt)	davon Wege innerhalb der anderen Stadtteile (ohne Kern- und Innenstadt)
zu Fuß	26%	26%	39%	30%
Fahrrad	14%	12%	20%	21%
Pkw als Fahrer/in ②	44%	43%	17%	43%
Pkw als Mitfahrer/in	10%	12%	7%	5%
ÖPNV/ (SPNV)	5%	6%	18%	1%
Summe Wege	38.920	27.923	5.435	7.947
Anteil an Summe	100%	72% ①	14% ①	20% ①

① bezogen auf alle Binnenwege zum Einkaufen

② Pkw als Fahrer/in inkl. Moped/ Motorrad

● **Tabelle 35:** Wege der Paderborner Bevölkerung für private Erledigungen (Binnenwege)

Verkehrsmittel	Alle Wege für private Erledigungen im Binnenverkehr	davon Wege in die Kernstadt (ohne Innenstadt, mit Binnenwege Kernstadt)	davon Wege in die Innenstadt (mit Binnenwege Innenstadt)	davon Wege innerhalb der weiteren Stadtteile (ohne Kern- und Innenstadt)
zu Fuß	21%	19%	30%	31%
Fahrrad	14%	13%	16%	19%
Pkw als Fahrer/in ②	48%	50%	33%	38%
Pkw als Mitfahrer/in	12%	12%	9%	11%
ÖPNV/ (SPNV)	6%	7%	11%	1%
Summe Wege	33.590	22.013	6.969	6.683
Anteil an Summe	100%	66% ①	21% ①	20% ①

① bezogen auf alle Binnenwege für private Erledigungen

② Pkw als Fahrer/in inkl. Moped/ Motorrad

8.4.4 Wege in die Paderborner Innenstadt

56.326 Wege (14% aller Wege) sind mit der Innenstadt verbunden, davon verbleiben 4.620 innerhalb der Innenstadt.

Die Wege der Rentner/innen sind überdurchschnittlich häufig mit der Innenstadt verbunden, gefolgt von den Wegen der Kinder und Jugendlichen. Junge Erwachsene halten sich etwas weniger in der Innenstadt auf als die 30-64 Jährigen. Frauen sind häufiger in der Innenstadt unterwegs als Männer, unabhängig vom Erwerbsstatus und vom Alter.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**
April 2014

● **Tabelle 36:** Innenstadtwege nach verhaltenshomogenen Gruppen

Verhaltenshomogene Gruppe	Innenstadtwege ①	Anteil an allen Wegen ②
Kinder und Jugendliche 6 bis 17 Jahre	8.443	17%
Studierende	4.756	13%
Erwerbspersonen 18 bis 64 Jahre (m)	12.049	11%
Erwerbspersonen 18 bis 64 Jahre (w)	15.137	14%
Nichterwerbspersonen 18 bis 64 Jahre (m)	124	3%
Nichterwerbspersonen 18 bis 64 Jahre (w)	2.768	11%
Rentner (m)	5.855	17%
Rentner (w)	6.090	19%
alle Wege	55.222 ③	14%

① alle Wege in und aus der Innenstadt sowie alle Binnenwege in der Innenstadt

② Anteil an allen Wegen der jeweiligen Personengruppe

③ Abweichung zu allen Innenstadtwegen durch nicht zuzuordnende Personengruppen

● **Tabelle 37:** Innenstadtwege nach Altersgruppen

Altersgruppe	Innenstadtwege ①	Anteil an allen Wegen ②
6 bis 17 Jahre	8.961	17%
18 bis 29 Jahre	7.928	10%
30 bis 64 Jahre	28.483	13%
65 Jahre und älter	10.954	19%
alle Wege	56.326	14%

① alle Wege in und aus der Innenstadt sowie alle Binnenwege in der Innenstadt

② Anteil an allen Wegen der jeweiligen Altersgruppe

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Der häufigste Zweck für Innenstadtwege (ohne nach Hause) sind private Erledigungen. Mengenmäßig die zweitgrößte Gruppe sind Arbeitsplatzwege, gefolgt von Freizeitwegen. Die Einkaufswege in die Innenstadt entsprechen nur dem Durchschnitt aller Wege mit Innenstadtorientierung.

● **Tabelle 38:** Innenstadtwege nach Wegezweck (Anzahl Wege und in %)

Wegezweck	Innenstadtwege ①	Anteil an allen Wegen ②
Arbeitsplatz	6.399	13%
Dienstlich/ Geschäftlich	1.496	19%
Hochschule	664	7%
Ausbildung/ Schule	3.550	17%
Einkauf	5.461	14%
private Erledigung	7.002	21%
Bringen/ Holen von Personen	1.981	10%
Freizeit/ privater Besuch	6.160	13%
nach Hause	23.613	13%
alle Wege	56.326	14%

① alle Wege in und aus der Innenstadt sowie alle Binnenwege in der Innenstadt

② Anteil an allen Wegen des jeweiligen Wegezweckes

Die studentische Bevölkerung legt 13% ihrer Binnenwege mit Quelle oder Ziel Innenstadt zurück. Wichtigste Wegezwecke sind neben nach Hause Hochschule, Einkaufen und private Erledigung (die Ziele müssen dabei nicht in der Innenstadt liegen, der Weg kann auch aus der Innenstadt gestartet worden sein). Im Vergleich zu allen Binnenwegen sind die Wege in die / aus der Innenstadt überdurchschnittlich häufig mit den Wegezwecken Einkauf und private Erledigung verbunden.

● **Tabelle 39:** Innenstadtwege und alle Wege der Studierenden nach Wegezweck

Wegezweck Studierende	Anteil an allen Innen- stadtwegen ①	Anteil an allen Binnen- wegen
Arbeitsplatz	0%	5%
Dienstlich/ Geschäftlich	2%	1%
Hochschule	14%	23%
Ausbildung/ Schule	5%	5%
Einkauf	13%	5%
private Erledigung	10%	3%
Bringen/ Holen von Personen	3%	3%
Freizeit/ privater Besuch	7%	11%
nach Hause	45%	43%
alle Wege	100%	100%

① alle Wege in und aus der Innenstadt sowie alle Binnenwege in der Innenstadt

Hinweis:

Aufgrund der durch die starke Ausdifferenzierung z.T. geringen Stichprobe können die Aussagen hohe Fehlertoleranzen aufweisen

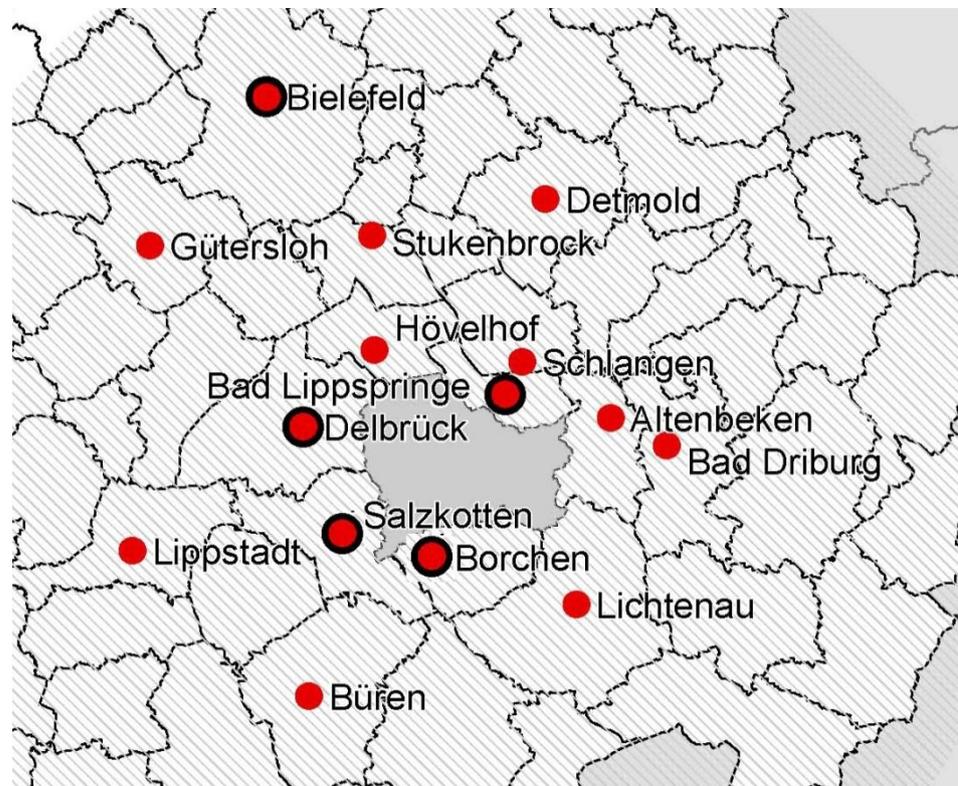
8.5 Quell- und Zielverkehr

Das wichtigste Ziel der Paderborner Bevölkerung außerhalb von Paderborn ist Bielefeld. Knapp 7.500 Wege (beide Richtungen) werden täglich von der Paderborner Bevölkerung zwischen Paderborn und Bielefeld zurückgelegt. Zweitwichtigstes Ziel ist Bad Lippspringe, gefolgt von Delbrück, Borchten und Salzkotten.

- **Tabelle 40:** Ziele im Quell- und Zielverkehr der Paderborner Bevölkerung mit Anzahl der Wege (beide Richtungen)

Ziel	Anzahl Wege
Bielefeld	7.417
Bad Lippspringe	6.553
Delbrück	5.576
Borchten	4.693
Salzkotten	4.439

- **Abbildung 35:** Wichtige Ziele im Quell- und Zielverkehr



Dargestellt sind alle Ziele > 1.000 Wege

9 Mobilität und Verkehrsmittelwahl im Vergleich

Stadt Paderborn
**Modal Split -
 Erhebung 2013 im
 Rahmen des ÖPNV-
 Konzeptes**

April 2014

9.1 Mobilität in Paderborn 2013 im Vergleich zu Daten aus 2004

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Paderborn wurde 2004 bereits eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt.

2004 ergab die Befragung eine Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen pro Werktag, die Modal Split Erhebung von 2013 ergab 3,3 Wege pro Person und Werktag. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Erhebungsmethoden sind die Werte gut vergleichbar.

Bezogen auf die verhaltenshomogenen Gruppen werden folgende Änderungen deutlich:

- **Tabelle 41:** Anzahl der Wege nach verhaltenshomogenen Gruppen in%, Vergleich 2004 - 2013

Verhaltenshomogene Gruppen	Anteil an allen Wege 2004	Anteil an allen Wege 2013
Schüler/ Auszubildende bzw. Kinder/ Jugendliche	10%	11%
Studierende	8%	9%
Erwerbspersonen mit Pkw	40%	56%
Erwerbspersonen ohne Pkw	6%	2%
Nichterwerbspersonen mit Pkw (inkl. Rentner)	25	20%
Nichterwerbspersonen ohne Pkw	11%	2%
alle Wege	100%	100%

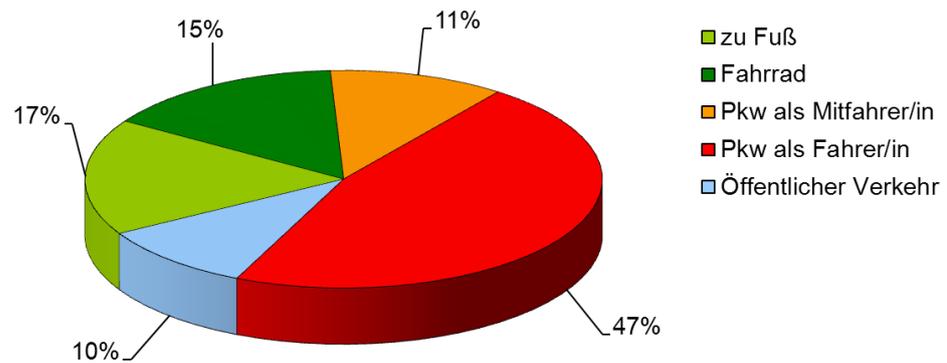
Auffällig ist, dass der Anteil der Wege der Erwerbspersonen mit Pkw deutlich zugenommen hat. Dagegen haben der Anteil der Wege der Nichterwerbspersonen und insbesondere der Nicht-Pkw-Besitzer deutlich abgenommen. Dies ist nicht vorrangig mit der Anzahl der zurückgelegte Wege pro Person in den einzelnen Gruppen zu erklären, sondern insbesondere auch ein Bild des veränderten Pkw-Besitzes in Paderborn.

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

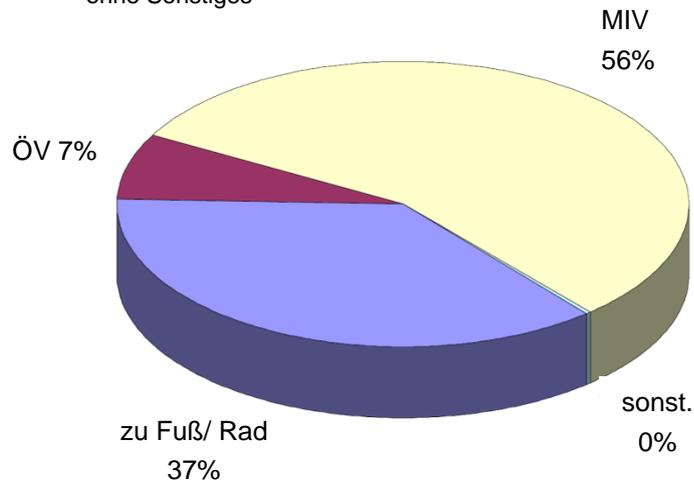
April 2014

Die Verkehrsmittelwahl der Paderborner Bevölkerung hat sich seit 2004 verändert: während der Anteil der nichtmotorisierten Verkehre (Fuß + Rad) von 37% auf 32% gesunken, sind der MIV-Anteil um 2% und deutlich der ÖPNV-Anteil um 3% angestiegen.

- **Abbildung 36:** Verkehrsmittelwahl nach Hauptgruppen in %, 2013 (oben) und 2004 (unten)



Pkw als Fahrer/in inklusive Moped/ Motorrad
Öffentlicher Verkehr = Padersprinter, Regionalbus, U-Bahn/Straßenbahn, S-Bahn/Nahverkehrszug, Fernverkehrszug ohne Sonstiges



Bezogen auf die verhaltenshomogenen Gruppen werden folgende Änderungen (unter Berücksichtigung ggf. unterschiedlicher Ergebnisse bei unterschiedlichen Erhebungsmethoden) deutlich:

- die Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen mit Pkw zeigt keine großen Veränderungen
- bei den Erwerbstätigen ohne Pkw sind die Fußwege und Pkw-Mitfahrten zugunsten des ÖPNV rückläufig
- bei den Nichterwerbstätigen mit Pkw sind insbesondere die Fußwege und der ÖV-Anteil angestiegen
- die Nichterwerbstätigen ohne Pkw sind etwas mehr mit dem ÖV, etwas weniger mit dem Pkw und Fahrrad unterwegs
- die Studentinnen und Studenten sind deutlich weniger mit dem Auto und deutlich mehr mit dem ÖV unterwegs
- **Tabelle 42:** Verkehrsmittelwahl für ausgewählte verhaltenshomogene Gruppen im Vergleich 2004 - 2013

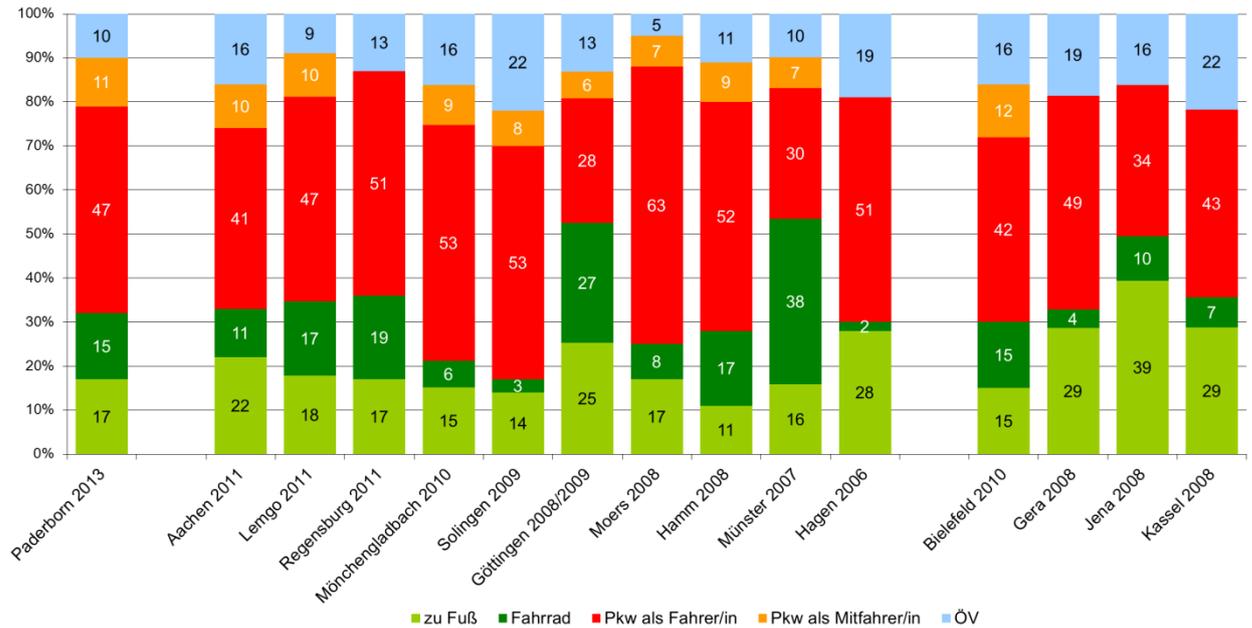
Modal Split								
Gruppe	zu Fuß in %		Fahrrad in %		Pkw ^① in %		ÖV ^② in %	
Bezugsjahr	2004	2013	2004	2013	2004	2013	2004	2013
Erwerbstätige mit Pkw	10	13	14	13	73	71	2	4
Erwerbstätige ohne Pkw	30	17	30	24	25	12	15	47
Nichterwerbstätige mit Pkw ^③	17	24	15	12	67	59	1	5
Nichterwerbstätige ohne Pkw ^③	43	45	21	18	20	16	16	23
Studierende	20	17	11	11	51	36	18	37

① Fahrer/in und Mitfahrer/in ② ÖPNV und SPNV ③ inklusive Rentner/innen

9.2 Modal Split in Paderborn im Vergleich zu anderen Städten

Vergleicht man die Verkehrsmittelwahl der Paderborner Bevölkerung mit anderen ausgewählten Städten (u.a. in Nordrhein-Westfalen), so nimmt sie hinsichtlich ihres ÖV-Anteils einen mittleren bis leicht unterdurchschnittlichen Anteil bei den (Stadtbus-)Städten ein.

● **Abbildung 37:** Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Paderborn mit anderen Städten¹² in %



¹² Quellen:

Stadt Aachen: http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/verkehrsentwicklungsplanung/mobilitaetserhebung/120308_Praesentation_Mobilitaetserhebung_MoA0803.pdf
 Stadt Bielefeld: Das Verkehrsverhalten der Bielefelder Bevölkerung, 2010
 Stadt Lemgo: http://www.lemgo.net/fileadmin/image/redakteure/planungsamt/Verkehrsplanung_-_aktuelle_Strassenplanungen/Radverkehr/Modal-Split-Untersuchung/Modal-Split_Bericht2011.pdf
 Stadt Regensburg: <http://www.regensburg.de/sixcms/media.php/121/haushaltsbefragung-verkehr-schlussbericht-kurzfassung.pdf>)
 Stadt Mönchengladbach: <http://pb.moenchengladbach.de/public/index.php?p=1741&CFID=41620463&CFTOKEN=76039225>
 Stadt Solingen: Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Solinger Bevölkerung, Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im Frühjahr 2008;
 Stadt Göttingen / LK ARGUS Kassel GmbH Haushaltsbefragung 2008/2009
 Stadt Moers, Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2008, www.moers.de
 Stadt Hamm, Verkehrsbericht 2010
 Stadt Münster: Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner, Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007
 Stadt Hagen: http://www.hagen.de/web/de/webseiten/61/61_10/61_1001/61-1001.html
 Städte Gera, Jena, Kassel, http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/dateien/staedtevergleich_srv2008.pdf

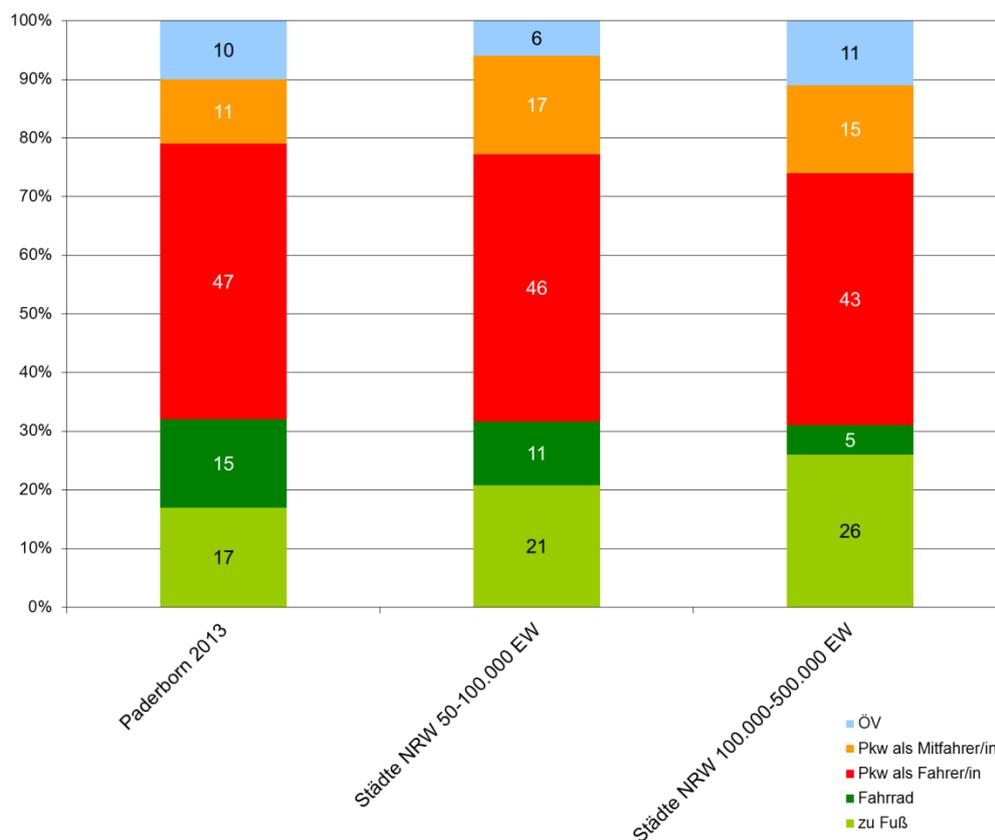
Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Im Vergleich zu Ergebnissen der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland 2008 nach Stadtgrößengruppen ist der Anteil der nichtmotorisierten Verkehrsmittel durchschnittlich, hierbei aber der Radverkehr überdurchschnittlich.

Der Anteil der Selbstfahrer im Pkw-Verkehr ist überdurchschnittlich, dagegen ist der Pkw-Mitfahreranteil unterdurchschnittlich. Der ÖV-Anteil liegt im Vergleich der Stadtgrößengruppe 100.-500.000 Einwohnern etwas unter dem Durchschnitt aber deutlich über dem Anteil in Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern.

● **Abbildung 38:** Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Paderborn mit Durchschnittswerten in Nordrhein-Westfalen



Stadt Paderborn

Modal Split -

**Erhebung 2013 im
 Rahmen des ÖPNV-
 Konzeptes**

April 2014

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Paderborn nach Stadtteilen und Alter am 30.09.2013 2
- Tabelle 2: Erreichter Stichprobenumfang nach Stadtteil, Alter und Geschlecht 6
- Tabelle 3: Hochrechnungsfaktoren nach Stadtteilen, Alter und Geschlecht 8
- Tabelle 4: Anteile der Haushalte nach Haushaltsgrößen 9
- Tabelle 5: Anteile der Haushalte nach Pkw-Besitz 10
- Tabelle 6: Anteile der Haushalte nach Fahrrad-Besitz (inkl. Pedelecs) 11
- Tabelle 7: Wegedauer bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle (geschätzte Werte der Befragten) 12
- Tabelle 8: Wegedauer zum nächstgelegenen Bahnhof (geschätzte Werte der Befragten) 13
- Tabelle 9: Nutzung von Fahrplaninformationen 13
- Tabelle 10: Fahrzeugbesitz für alle Personen ab 18 Jahren nach Stadtteilen (Anteil in %) 17
- Tabelle 11: Pkw-Verfügbarkeit, täglich und bei Bedarf nach ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen in % 18
- Tabelle 12: Mobilitätskennziffern Stadt Paderborn 22
- Tabelle 13: Anzahl der Wege nach Stadtteilen (absolut und pro Person) 24
- Tabelle 14: Anzahl der Wege nach verhaltenshomogenen Gruppen (absolut und pro Person) 24
- Tabelle 15: Anzahl der Wege nach Hauptverkehrsmittel 25
- Tabelle 16: Mobilität nach Wegezwecken 25
- Tabelle 17: Kombinierte Wege, Wegemengen und Anteil an Gesamtwegen 33
- Tabelle 18: Anzahl der Wege nach Wegezwecken und Anteil an allen Wegen der Paderborner Bevölkerung 40
- Tabelle 19: Wegeketten, alle Personen 41
- Tabelle 20: Aktivitätsmuster, alle Personen 42
- Tabelle 21: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck 43
- Tabelle 22: ÖPNV-Wege der einzelnen Stadtteile nach Wegezweck 45
- Tabelle 23: Länge der zurückgelegten Wege (von den Befragten geschätzte Entfernung) 46

• Tabelle 24: Wegelängen im Binnenverkehr, Quell-/ Zielverkehr und Außenverkehr	46
• Tabelle 25: Durchschnittliche Wegelänge nach Wegezweck	47
• Tabelle 26: Durchschnittliche Wegelänge nach Altersgruppe	47
• Tabelle 27: Dauer der zurückgelegten Wege (von den Befragten geschätzte Zeitangaben)	49
• Tabelle 28: Durchschnittliche Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel	49
• Tabelle 29: Durchschnittliche Wegedauer nach Wegezweck	50
• Tabelle 30: Durchschnittliche Wegedauer und Zeit im Verkehr für ausgewählte Personengruppen	50
• Tabelle 31: Räumliche Orientierung der Wege der Paderborner Bevölkerung	51
• Tabelle 32: Räumliche Orientierung der Wege nach Wegezweck	54
• Tabelle 33: Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen (Wegeanzahl absolut)	56
• Tabelle 34: Wege der Paderborner Bevölkerung zum Einkaufen (Binnenwege)	58
• Tabelle 35: Wege der Paderborner Bevölkerung für private Erledigungen (Binnenwege)	58
• Tabelle 36: Innenstadtwege nach verhaltenshomogenen Gruppen	59
• Tabelle 37: Innenstadtwege nach Altersgruppen	59
• Tabelle 38: Innenstadtwege nach Wegezweck (Anzahl Wege und in %)	60
• Tabelle 39: Innenstadtwege und alle Wege der Studierenden nach Wegezweck	61
• Tabelle 40: Ziele im Quell- und Zielverkehr der Paderborner Bevölkerung mit Anzahl der Wege (beide Richtungen)	62
• Tabelle 41: Anzahl der Wege nach verhaltenshomogenen Gruppen in%, Vergleich 2004 - 2013	63
• Tabelle 42: Verkehrsmittewahl für ausgewählte verhaltenshomogene Gruppen im Vergleich 2004 - 2013	65

Stadt Paderborn
**Modal Split -
 Erhebung 2013 im
 Rahmen des ÖPNV-
 Konzeptes**
 April 2014

Stadt Paderborn

**Modal Split -
 Erhebung 2013 im
 Rahmen des ÖPNV-
 Konzeptes**

April 2014

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen im Haushaltsbesitz nach Fahrzeugart	10
● Abbildung 2: Anzahl der Pkw und Fahrräder pro Haushalt nach Haushaltsgröße	12
● Abbildung 3: Zusammensetzung der Paderborner Bevölkerung nach Geschlecht und Status im Beruf in %	14
● Abbildung 4: Zusammensetzung der Paderborner Bevölkerung nach verhaltenshomogenen Gruppen mit und ohne Kfz-Besitz im Haushalt, absolut und in %	15
● Abbildung 5: Verfügbare Verkehrsmittel für alle Personen ab 18 Jahre in %	16
● Abbildung 6: Pkw-Verfügbarkeit (täglich oder bei Bedarf) nach verhaltenshomogenen Gruppen in %	18
● Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Alter (Personen ab 17 Jahre) in %	19
● Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach verhaltenshomogenen Gruppen in %	19
● Abbildung 9: ÖPNV-Dauerkartenbesitz in %	20
● Abbildung 10: ÖPNV-Dauerkartenbesitz nach Pkw-Verfügbarkeit in %	20
● Abbildung 11: Besitz eines fahrbereiten Fahrrades in % nach Altersklassen	21
● Abbildung 12: Außer-Haus-Anteil nach Alter in %	22
● Abbildung 13: Anzahl der Wege pro mobiler Person nach Alter und Geschlecht	23
● Abbildung 14: Gründe für Immobilität in %	26
● Abbildung 15: Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Verkehrsmitteln	27
● Abbildung 16: Tagesganglinien nach Verkehrsmitteln	28
● Abbildung 17: Tageszeitliche Verteilung der Wege nach Wegezwecken	29
● Abbildung 18: Tageszeitliche Verteilung der Wege ausgewählter Altersgruppen	30
● Abbildung 19: Tageszeitliche Verteilung der Wege ausgewählter Personengruppen (Männer/ Frauen/ gesamt)	30
● Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl der Paderborner Bevölkerung, absolut und in %	31
● Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Hauptgruppen, in %	31
● Abbildung 22: Modal Split nach Stadtteilen in % (alle Wege der Stadtteilbevölkerung)	34

• Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in %	35	Stadt Paderborn
• Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht in %	36	Modal Split -
• Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten verhaltenshomogenen Gruppen in %	37	Erhebung 2013 im
• Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Pkw- und Dauerkartenbesitz in %	38	Rahmen des ÖPNV-
• Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Stundengruppen	39	Konzeptes
• Abbildung 28: Hauptwegezwecke ohne Nach-Hause-Wege in %	40	April 2014
• Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	44	
• Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen in %	48	
• Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Orientierung in %	52	
• Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl der Binnenwege in %	53	
• Abbildung 33: Anteil der Binnenwege in den Stadtteilen an allen stadtteilbezogenen Wegen	55	
• Abbildung 34: Zielspinne der Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen (Verflechtungen > 1.000 Wege am Tag)	57	
• Abbildung 35: Wichtige Ziele im Quell- und Zielverkehr	62	
• Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Hauptgruppen in %, 2013 (oben) und 2004 (unten)	64	
• Abbildung 37: Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Paderborn mit anderen Städten in %	66	
• Abbildung 38: Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Paderborn mit Durchschnittswerten in Nordrhein-Westfalen	67	

Anhang

Dokumentation der Erhebungsunterlagen

- Anschreiben Stadt Paderborn
- Merkblatt zur Teilnahme an der Befragung mit Beispiel zum Ausfüllen des Wegeprotokolls
- Haushalts- und Personenfragebogen mit Datenschutzerklärung
- Wegeprotokoll

Stadt Paderborn
**Modal Split -
Erhebung 2013 im
Rahmen des ÖPNV-
Konzeptes**

April 2014

Stadt Paderborn

Der Bürgermeister



Post-/Briefanschrift: Stadt Paderborn · 33095 Paderborn

Lieferanschrift: Stadt Paderborn · Am Abdinghof 11 · 33098 Paderborn

13. November 2013

Mobilitätsbefragung der Stadt Paderborn

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

um die täglichen Wege und Verkehrsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Paderborn besser bei der Entwicklung von Verkehrsangeboten berücksichtigen zu können, wird im November 2013 eine Befragung zur Mobilität der Bevölkerung Paderborns durchgeführt.

Die Durchführung der Befragung liegt in den Händen des beauftragten Büros LK Argus aus Kassel.

Ihr Haushalt wurde in einer Zufallsstichprobe zusammen mit weiteren 9.000 Haushalten im gesamten Stadtgebiet von Paderborn für diese Befragung ausgewählt. Ihre Angaben zu Ihren täglichen Wegen und den Anforderungen an das Verkehrsangebot sind repräsentativ für alle Paderborner Bürgerinnen und Bürger!

Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig. Wenn Sie nicht teilnehmen, entstehen selbstverständlich keinerlei Nachteile für Sie. Da der Erfolg der Befragung aber von der Mitwirkung der angeschriebenen Mitbürgerinnen und Mitbürger abhängig ist, möchten wir Sie um Ihre Mitarbeit bitten. Zum guten Gelingen tragen Sie persönlich bei.

Bitte beteiligen Sie sich auch an der Befragung, wenn Sie an dem angegebenen Stichtag - z.B. aufgrund einer Krankheit oder anderer Ursachen - zu Hause bleiben. Ihre Angaben sind in jedem Fall von großer Bedeutung.

Alle Angaben bleiben selbstverständlich anonym. Sie werden ohne Bezug zu Ihrem Namen ausgewertet.

Wir bitten Sie nochmals herzlich um Ihre Unterstützung bei der Befragung.

Mit freundlichen Grüßen,


Heinz Paus
Bürgermeister der
Stadt Paderborn

Allgemeine Sprechzeiten: Mo.- Do. 8.00-12.30 Uhr
Fr. 8.00-12.00 Uhr
Mo. u. Do. 14.00-16.00 Uhr
Telefon: 05251 / 88-0
Telefax: 05251 / 88-2000

Dienstag geschlossen: Ordnungs-, Sozialamt und Abteilung Wohnungswesen des Amtes für Liegenschaften und Wohnungswesen

Spezielle Sprechzeiten: Do. 14.00-18.00 Uhr
Einwohner-, Standes- und Ordnungsamt

Bankverbindungen in Paderborn: Sparkasse 778 (BLZ 476 501 30)
IBAN: DE67 4765 0130 0000 0007 78,
BIC: WELADE3LXXX
Volksbank 860 1900 000 (BLZ 472 601 21)
IBAN: DE37472601218601900000, BIC: DGPBDE3M



Merkblatt für Ihre freiwillige Teilnahme an der Befragung

1. Bitte lesen Sie **vor dem Ausfüllen** der Fragebögen dieses Merkblatt aufmerksam durch und machen Sie sich mit den Unterlagen vertraut!
2. Sie können **schriftlich** an der Haushaltsbefragung teilnehmen oder auch alle Fragen **im Internet** beantworten.
3. Für die schriftliche Teilnahme benötigen Sie die **mitgesandten Befragungsunterlagen**. Diese bestehen aus einem Haushalts- und Personenfragebogen pro Haushalt und vier Wegeprotokollen, für jedes Haushaltsmitglied eines.
4. Für die Beantwortung im Internet kommen Sie unter www.paderborn-befragung.de direkt zur Eingabemaske!
Ihr persönlicher Zugangscode zur Befragung ist:
5. Füllen Sie bitte immer zuerst den **Haushalts- und Personenfragebogen** aus. Beantworten Sie bitte die Fragen zu Ihrem Haushalt, den verfügbaren Verkehrsmitteln sowie zu den im Haushalt lebenden Personen.
6. Die Protokollierung Ihrer Wege erfolgt dann für den **Stichtag**
Für jede Person des Haushalts ab 6 Jahre gibt es ein eigenes **Wegeprotokoll**. Auf diesem tragen Sie bitte Ihre am Stichtag zurückgelegten Wege ein. Damit die Wege den verschiedenen Personen im Haushalt zugeordnet werden können, bitte die jeweilige Person-Nummer wie im Haushaltsbogen oder Alter und Geschlecht auf dem Wegeprotokoll vermerken.
Für Kinder und andere, die ihren Fragebogen nicht selbständig ausfüllen können, bitten wir die Wege entsprechend zu notieren.
7. Bitte geben Sie auf dem Wegeprotokoll **alle Fahrten und Fußwege** an, die Sie am Stichtag unternommen haben. Wenn Sie an diesem Tag zu Hause geblieben sind, dann geben Sie auch dies bitte auf dem Fragebogen an.
Für jeden Weg ist auf dem Wegeprotokoll eine eigene Spalte vorgesehen. Auch für den Rückweg bzw. die Rückwege nach Hause. Bitte vergessen Sie keinen Weg. Auch kurze Wege und Fußwege sind wichtig, z. B. um einen Brief zum Postkasten zu bringen.
Wenn Sie viel unterwegs sind und ein Wegeprotokoll für alle Wege nicht ausreicht, füllen Sie bitte ein weiteres Wegeprotokoll aus.
8. Ein Weg ist genau durch einen **Zweck** definiert (z. B. zur Arbeit, zum Einkauf, nach Hause). Geben Sie bitte für jeden Weg den Wegezweck an:
Unter „privater Erledigung“ versteht man dabei z.B. einen Arztbesuch. Bringen / Holen meint Begleitwege, z.B. wenn Sie Ihr Kind in die Kindereinrichtung, in die Schule oder zu einer Freizeitaktivität bringen oder wenn Sie jemanden zum Bahnhof etc. bringen.
Rundwege (z. B. Spaziergänge) werden als zwei getrennte Wege im Sinne von Hin- und Rückweg erfasst.
9. Auf einem Weg können mehrere **Verkehrsmittel** genutzt werden.
Wenn Sie für Ihren Weg verschiedene Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad und Bus) genutzt haben, so kreuzen Sie bitte alle genutzten an. Nur bei ganz kurzen Wegen zu Fuß (unter 5 Minuten) zum Erreichen anderer Verkehrsmittel, z.B. zur Bushaltestelle oder zum Parkplatz, müssen Sie kein Kreuz bei „zu Fuß“ machen.
Zur Angabe der **Länge Ihres Weges** schätzen Sie bitte die tatsächlich zurückgelegte Entfernung ab.
10. Für Ihre **Zielangaben** (Ziel des Weges) geben Sie bitte den **Stadtteil** in Paderborn oder die **Straße** an, in der ihr Ziel liegt. Die genaue Adresse müssen Sie nicht angeben! Bei Zielen außerhalb Paderborns tragen Sie bitte nur den Ort ein (z.B. Bielefeld).

Merkblatt für Ihre freiwillige Teilnahme an der Befragung - Seite 2

- Sobald **alle Fragebögen** ausgefüllt sind, falten Sie die Bögen bitte zusammen und stecken Sie **alle** in den vorbereiteten Antwortumschlag (Entgelt zahlt Empfänger). Diesen senden Sie möglichst gleich am Tag nach dem Stichtag an das beauftragte Büro LK Argus zurück. Auch die Teilnehmer im **Internet** bitten wir, ihre Angaben möglichst direkt am Stichtag abends oder am nächsten Tag einzugeben.
- Bei **Rückfragen** zur Befragung können Sie das beauftragte Büro LK Argus in Kassel unter der Rufnummer **(0561) 31 09 72 851** erreichen. Ansprechpartner bei der Stadt Paderborn ist Herr Welter unter der Rufnummer **(05251) 88 1147**

Beispiel: So können Ihre Angaben auf dem Wegeprotokoll aussehen

Ihren ersten Weg beginnen Sie gegen 7.50 Uhr morgens von Ihrer Wohnung in der Straße Auf den Bieleken im Stadtteil Schloß Neuhaus aus. Sie fahren mit dem Auto zu Ihrem Arbeitsplatz in der Pontanusstraße. Der Weg ist 6 km lang, Sie benötigen hierfür eine Viertelstunde.

In der Mittagspause gehen Sie zum Einkaufen in die Balhornstraße (Kernstadt). Für Hin- und Rückweg benötigen Sie jeweils etwa 10 Minuten zu Fuß.

Nach der Arbeit fahren Sie zum Sport in die Ahornallee (Kernstadt). Der Weg dorthin ist 2 km lang.

Danach fahren Sie auf dem Nachhauseweg noch in die Hatzfelderstraße im Stadtteil Schloß Neuhaus zum Einkaufen. Um 19:20 Uhr kommen Sie dann zuhause an.

Haushaltsbefragung zur Mobilität Stadt Paderborn 2013

Ihr Wegeprotokoll

Person Nr. 1 (siehe Haushalts- und Personenfragebogen) oder Alter: 46 und Geschlecht: männlich

Waren Sie an Ihrem Stichtag (siehe Merkblatt) außer Haus? JA (weiter mit nächster Frage)

NEIN , weil krank im Urlaub auswärtiger Aufenthalt kein Wegebedarf sonstiges

Wo begann Ihr erster Weg am Stichtag? eigene Wohnung / zu Hause anderer Ausgangspunkt
und zwar in Schloß Neuhaus
Stadtteil von Paderborn oder Straße bzw. Name eines anderen Ortes

Bitte Rückwege, Wege nach Hause und Wege zwischendurch nicht vergessen!

	1. WEG	2. WEG	3. WEG
Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn: <u>7:50</u> Uhr	Beginn: <u>13:00</u> Uhr	Beginn: <u>13:20</u> Uhr
Was war der Zweck dieses Weges?	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input checked="" type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Hochschule <input type="checkbox"/> Ausbildung / Schule <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung <input type="checkbox"/> Bringen / Holen <input type="checkbox"/> Freizeit / privater Besuch <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: <input type="checkbox"/>	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Hochschule <input type="checkbox"/> Ausbildung / Schule <input type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Private Erledigung <input type="checkbox"/> Bringen / Holen <input type="checkbox"/> Freizeit / privater Besuch <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: <input type="checkbox"/>	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input checked="" type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Hochschule <input type="checkbox"/> Ausbildung / Schule <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung <input type="checkbox"/> Bringen / Holen <input type="checkbox"/> Freizeit / privater Besuch <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: <input type="checkbox"/>
Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt?	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in <input checked="" type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Padersprinter <input type="checkbox"/> Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="checkbox"/> Fernverkehrszug <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input type="checkbox"/> (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input checked="" type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Padersprinter <input type="checkbox"/> Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="checkbox"/> Fernverkehrszug <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input type="checkbox"/> (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input checked="" type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Padersprinter <input type="checkbox"/> Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="checkbox"/> Fernverkehrszug <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input type="checkbox"/> (z.B. Taxi)
Wo lag das Ziel des Weges? Bitte geben Sie den Stadtteil Paderborns oder die Straße an. Bei Zielen außerhalb Paderborns tragen Sie bitte den Ort ein! Sind Sie nach Hause gegangen, geben Sie bitte dies an.	Zieladresse <u>Pontanusstraße</u> Stadtteil / Straße Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="checkbox"/>	Zieladresse <u>Kernstadt</u> Stadtteil / Straße Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="checkbox"/>	Zieladresse <u>Pontanusstraße</u> Stadtteil / Straße Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="checkbox"/>
Wann sind Sie dort angekommen und wie lang war Ihr zurückgelegter Weg?	Ankunft / Entfernung Ankunft: <u>8:05</u> Uhr Entfernung ca. <u>6</u> km	Ankunft / Entfernung Ankunft: <u>13:10</u> Uhr Entfernung ca. <u>1</u> km	Ankunft / Entfernung Ankunft: <u>13:30</u> Uhr Entfernung ca. <u>1</u> km

Bitte Rückwege, Wege nach Hause und Wege zwischendurch nicht vergessen!

4. WEG	5. WEG	6. WEG
Beginn: <u>17:10</u> Uhr	Beginn: <u>18:35</u> Uhr	Beginn: <u>19:10</u> Uhr
Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Hochschule <input type="checkbox"/> Ausbildung / Schule <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung <input type="checkbox"/> Bringen / Holen <input type="checkbox"/> Freizeit / privater Besuch <input checked="" type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: <input type="checkbox"/>	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Hochschule <input type="checkbox"/> Ausbildung / Schule <input type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Private Erledigung <input type="checkbox"/> Bringen / Holen <input type="checkbox"/> Freizeit / privater Besuch <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: <input type="checkbox"/>	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Hochschule <input type="checkbox"/> Ausbildung / Schule <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung <input type="checkbox"/> Bringen / Holen <input type="checkbox"/> Freizeit / privater Besuch <input type="checkbox"/> Nach Hause <input checked="" type="checkbox"/> Anderer, und zwar: <input type="checkbox"/>
Verkehrsmittel zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in <input checked="" type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Padersprinter <input type="checkbox"/> Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="checkbox"/> Fernverkehrszug <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input type="checkbox"/> (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in <input checked="" type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Padersprinter <input type="checkbox"/> Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="checkbox"/> Fernverkehrszug <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input type="checkbox"/> (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in <input checked="" type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Padersprinter <input type="checkbox"/> Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="checkbox"/> Fernverkehrszug <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input type="checkbox"/> (z.B. Taxi)
Zieladresse <u>Kernstadt</u> Stadtteil / Straße Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="checkbox"/>	Zieladresse <u>Schloß Neuhaus</u> Stadtteil / Straße Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="checkbox"/>	Zieladresse <u>Schloß Neuhaus</u> Stadtteil / Straße Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input checked="" type="checkbox"/>
Ankunft / Entfernung Ankunft: <u>17:15</u> Uhr Entfernung ca. <u>2</u> km	Ankunft / Entfernung Ankunft: <u>18:45</u> Uhr Entfernung ca. <u>5</u> km	Ankunft / Entfernung Ankunft: <u>19:20</u> Uhr Entfernung ca. <u>2,5</u> km

Auf der Rückseite können Sie weitere Wege eintragen!

Haushaltsbefragung zur Mobilität Stadt Paderborn 2013



Ihr Haushalts- und Personenfragebogen

Sie können die Fragebögen auch im Internet beantworten! Ihr Zugangscode ist:

Bitte beantworten Sie zunächst einige Fragen zu Ihrem Haushalt!

Zum Haushalt gehören alle Personen (Sie selbst eingeschlossen), die ständig mit Ihnen in Ihrer Wohnung zusammenleben. Ein Haushalt kann auch aus einer Person bestehen (Einpersonenhaushalt)

1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt? Personen

2. Welche Fahrzeuge befinden sich im Besitz Ihres Haushalts? Bitte geben Sie jeweils die Anzahl an!

Pkw / Kombi / Kleinbus: Stück keine

Mofa / Moped / Motorrad: Stück keine

Fahrrad: Stück keine

sonst. Fahrzeuge (z.B. Pedelec, Firmenwagen), und zwar: Stück keine

3a. Welche nächstgelegene(n) Haltestelle(n) öffentlicher Verkehrsmittel können Sie von Ihrer Wohnung aus zu Fuß erreichen? Wie viele Minuten benötigen Sie von Ihrer Wohnung aus dorthin?

Bushaltestelle Name: in ca. Minuten

Bahnhof in Paderborn Name: in ca. Minuten

3b. Welche Quellen nutzt Ihr Haushalt für aktuelle Informationen zum ÖPNV-Angebot?

Fahrgast-Infolokal Fahrplan Internet PadersprinterApp sonstiges und zwar: keine

4. Bitte für jedes Haushaltsmitglied Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit bzw. Ausbildungsstand eintragen!

Person Nummer (nach Alter eintragen 1 = älteste/r etc.)		1	2	3	4	5	6
A. Alter	(bitte eintragen)	<input type="text"/>					
B. Geschlecht	männlich	<input type="radio"/>					
	weiblich	<input type="radio"/>					
C. Sind Sie berufstätig?	voll berufstätig	<input type="radio"/>					
	teilzeitbeschäftigt	<input type="radio"/>					
	zur Zeit arbeitslos	<input type="radio"/>					
	Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>					
	Rentner/in	<input type="radio"/>					
	in Berufsausbildung	<input type="radio"/>					
	in Hochschulausbildung	<input type="radio"/>					
	in Schulausbildung	<input type="radio"/>					
	im Vorschulalter	<input type="radio"/>					
sonstiges: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

**Vielen Dank für die Beantwortung dieser Fragen!
Auf der Rückseite geht es weiter!**

5. Bitte nun für jedes Haushaltsmitglied (ab 6 Jahren) Angaben zu den Mobilitätsvoraussetzungen machen!

Person Nummer (nach Alter eintragen 1 = älteste/r etc.)		1	2	3	4	5	6
A. Haben Sie einen Pkw-Führerschein?	ja	<input type="radio"/>					
	nein	<input type="radio"/>					
B. Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?	ja, täglich	<input type="radio"/>					
	ja, bei Bedarf	<input type="radio"/>					
	nein	<input type="radio"/>					
C. Haben Sie eine ÖPNV-Dauerkarte?	ja, Monatsticket	<input type="radio"/>					
	ja, SchülerMonatsTicket	<input type="radio"/>					
	ja, FunTicket/ FunJahresTicket	<input type="radio"/>					
	ja, AboCard	<input type="radio"/>					
	ja, PaderTicket	<input type="radio"/>					
	ja, JobTicket	<input type="radio"/>					
	ja, SemesterTicket	<input type="radio"/>					
	sonstiges: <input style="width: 100px;" type="text"/>	<input type="radio"/>					
nein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
D. Haben Sie ein fahrbereites Fahrrad?	ja	<input type="radio"/>					
	nein	<input type="radio"/>					

Vielen Dank für die Beantwortung dieser Fragen!
Und nun bitten wir, dass für jede Person ab 6 Jahren ein Wegeprotokoll ausgefüllt wird!

Datenschutzerklärung:

Die Haushaltsbefragung zur Mobilität 2013 in der Stadt Paderborn ist freiwillig!

Falls Sie sich nicht daran beteiligen, ergeben sich für Sie keinerlei Nachteile.

Das Büro LK Argus aus Kassel, das im Auftrag der Stadt Paderborn die Befragung durchführt, hat sich verpflichtet, die persönlichen Adressdaten sofort nach der Erhebungsphase zu vernichten.

Eine entsprechende Datenschutzerklärung wurde unterzeichnet.

Ihre Adressdaten werden bereits bei der Dateneingabe verschlüsselt und somit nicht zusammen mit den Antworten erfasst. Eine Rückverfolgung der Daten und Identifikation einzelner Personen ist nicht möglich.

Die Ergebnisse werden ausschließlich anonym und nach Gruppen zusammengefasst dargestellt (z. B. nach Verkehrsarten, Reisezwecken, Reiseweiten). Die Daten werden lediglich zur Ermittlung des Verkehrsverhaltens erfasst und nicht für andere Zwecke weiterverwendet.

Wir danken Ihnen für Ihre Mitarbeit und Ihr Vertrauen!

Im Auftrag der Stadt Paderborn



Dipl. Ing. Anja Janßen

- Projektleiterin -

LK Argus Kassel GmbH
 Ludwig-Erhard-Straße 8
 34131 Kassel
 Tel. 0561 3109 72 851

Haushaltsbefragung zur Mobilität Stadt Paderborn 2013



Ihr Wegeprotokoll

Person Nr. (siehe Haushalts- und Personenfragebogen) oder Alter: und Geschlecht:

Waren Sie an Ihrem Stichtag (siehe Merkblatt) außer Haus? JA (weiter mit nächster Frage)

NEIN , weil krank im Urlaub auswärtiger Aufenthalt kein Wegebedarf sonstiges :

Wo begann Ihr erster Weg am Stichtag? eigene Wohnung / zu Hause anderer Ausgangspunkt

und zwar in

Stadtteil von Paderborn oder Straße bzw. Name eines anderen Ortes

Bitte Rückwege, Wege nach Hause und Wege zwischendurch nicht vergessen!

	1. WEG	2. WEG	3. WEG
Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn: <input type="text"/> Uhr	Beginn: <input type="text"/> Uhr	Beginn: <input type="text"/> Uhr
Was war der Zweck dieses Weges?	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="radio"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="radio"/> Hochschule <input type="radio"/> Ausbildung / Schule <input type="radio"/> Einkauf <input type="radio"/> Private Erledigung <input type="radio"/> Bringen / Holen <input type="radio"/> Freizeit / privater Besuch <input type="radio"/> Nach Hause <input type="radio"/> Anderer, und zwar: <input type="radio"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="radio"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="radio"/> Hochschule <input type="radio"/> Ausbildung / Schule <input type="radio"/> Einkauf <input type="radio"/> Private Erledigung <input type="radio"/> Bringen / Holen <input type="radio"/> Freizeit / privater Besuch <input type="radio"/> Nach Hause <input type="radio"/> Anderer, und zwar: <input type="radio"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="radio"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="radio"/> Hochschule <input type="radio"/> Ausbildung / Schule <input type="radio"/> Einkauf <input type="radio"/> Private Erledigung <input type="radio"/> Bringen / Holen <input type="radio"/> Freizeit / privater Besuch <input type="radio"/> Nach Hause <input type="radio"/> Anderer, und zwar: <input type="radio"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt? Bitte bei jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel angeben! Auch Kombinationen (z.B. Fahrrad, S-Bahn, zu Fuß) sind möglich.	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Moped, Motorrad <input type="radio"/> Pkw als Fahrer/in <input type="radio"/> Pkw als <u>Mit</u> fahrer/in <input type="radio"/> Padersprinter <input type="radio"/> Regionalbus <input type="radio"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="radio"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="radio"/> Fernverkehrszug <input type="radio"/> Anderes, und zwar: <input type="radio"/> <input type="text"/> (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Moped, Motorrad <input type="radio"/> Pkw als Fahrer/in <input type="radio"/> Pkw als <u>Mit</u> fahrer/in <input type="radio"/> Padersprinter <input type="radio"/> Regionalbus <input type="radio"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="radio"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="radio"/> Fernverkehrszug <input type="radio"/> Anderes, und zwar: <input type="radio"/> <input type="text"/> (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Moped, Motorrad <input type="radio"/> Pkw als Fahrer/in <input type="radio"/> Pkw als <u>Mit</u> fahrer/in <input type="radio"/> Padersprinter <input type="radio"/> Regionalbus <input type="radio"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="radio"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="radio"/> Fernverkehrszug <input type="radio"/> Anderes, und zwar: <input type="radio"/> <input type="text"/> (z.B. Taxi)
Wo lag das Ziel des Weges? Bitte geben Sie den Stadtteil Paderborns oder die Straße an. Bei Zielen außerhalb Paderborns tragen Sie bitte den Ort ein! Sind Sie nach Hause gegangen, geben Sie bitte dies an.	Zieladresse <input type="text"/> Stadtteil / Straße <input type="text"/> Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="radio"/>	Zieladresse <input type="text"/> Stadtteil / Straße <input type="text"/> Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="radio"/>	Zieladresse <input type="text"/> Stadtteil / Straße <input type="text"/> Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="radio"/>
Wann sind Sie dort angekommen und wie lang war Ihr zurückgelegter Weg? Bitte tatsächlich zurückgelegte Entfernung angeben.	Ankunft / Entfernung Ankunft: <input type="text"/> Uhr Entfernung ca. <input type="text"/> km	Ankunft / Entfernung Ankunft: <input type="text"/> Uhr Entfernung ca. <input type="text"/> km	Ankunft / Entfernung Ankunft: <input type="text"/> Uhr Entfernung ca. <input type="text"/> km

Auf der Rückseite können Sie weitere Wege eintragen!



Bitte auf dieser Seite zusätzliche Wege eintragen

Bitte **Rückwege, Wege nach Hause und Wege zwischendurch** nicht vergessen!

	4. WEG	5. WEG	6. WEG
Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn: _____ Uhr	Beginn: _____ Uhr	Beginn: _____ Uhr
Was war der Zweck dieses Weges?	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="radio"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="radio"/> Hochschule <input type="radio"/> Ausbildung / Schule <input type="radio"/> Einkauf <input type="radio"/> Private Erledigung <input type="radio"/> Bringen / Holen <input type="radio"/> Freizeit / privater Besuch <input type="radio"/> Nach Hause <input type="radio"/> Anderer, und zwar: <input type="radio"/> _____ _____	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="radio"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="radio"/> Hochschule <input type="radio"/> Ausbildung / Schule <input type="radio"/> Einkauf <input type="radio"/> Private Erledigung <input type="radio"/> Bringen / Holen <input type="radio"/> Freizeit / privater Besuch <input type="radio"/> Nach Hause <input type="radio"/> Anderer, und zwar: <input type="radio"/> _____ _____	Zweck / Ziel Arbeitsplatz <input type="radio"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="radio"/> Hochschule <input type="radio"/> Ausbildung / Schule <input type="radio"/> Einkauf <input type="radio"/> Private Erledigung <input type="radio"/> Bringen / Holen <input type="radio"/> Freizeit / privater Besuch <input type="radio"/> Nach Hause <input type="radio"/> Anderer, und zwar: <input type="radio"/> _____ _____
Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt? Bitte bei jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel angeben! Auch Kombinationen (z.B. Fahrrad, S-Bahn, zu Fuß) sind möglich.	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Moped, Motorrad <input type="radio"/> Pkw als Fahrer/in <input type="radio"/> Pkw als <u>Mit</u> fahrer/in <input type="radio"/> Padersprinter <input type="radio"/> Regionalbus <input type="radio"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="radio"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="radio"/> Fernverkehrszug <input type="radio"/> Anderes, und zwar: <input type="radio"/> _____ (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Moped, Motorrad <input type="radio"/> Pkw als Fahrer/in <input type="radio"/> Pkw als <u>Mit</u> fahrer/in <input type="radio"/> Padersprinter <input type="radio"/> Regionalbus <input type="radio"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="radio"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="radio"/> Fernverkehrszug <input type="radio"/> Anderes, und zwar: <input type="radio"/> _____ (z.B. Taxi)	Verkehrsmittel zu Fuß <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Moped, Motorrad <input type="radio"/> Pkw als Fahrer/in <input type="radio"/> Pkw als <u>Mit</u> fahrer/in <input type="radio"/> Padersprinter <input type="radio"/> Regionalbus <input type="radio"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="radio"/> S-Bahn / Nahverkehrszug <input type="radio"/> Fernverkehrszug <input type="radio"/> Anderes, und zwar: <input type="radio"/> _____ (z.B. Taxi)
Wo lag das Ziel des Weges? Bitte geben Sie den Stadtteil Paderborns oder die Straße an. Bei Zielen außerhalb Paderborns tragen Sie bitte den Ort ein! Sind Sie nach Hause gegangen, geben Sie bitte dies an.	Zieladresse _____ Stadtteil / Straße _____ Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="radio"/>	Zieladresse _____ Stadtteil / Straße _____ Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="radio"/>	Zieladresse _____ Stadtteil / Straße _____ Ort (außerhalb Paderborns) zu Hause <input type="radio"/>
Wann sind Sie dort angekommen und wie lang war Ihr zurückgelegter Weg? Bitte tatsächlich zurückgelegte Entfernung angeben.	Ankunft / Entfernung Ankunft: _____ Uhr Entfernung ca. _____ km	Ankunft / Entfernung Ankunft: _____ Uhr Entfernung ca. _____ km	Ankunft / Entfernung Ankunft: _____ Uhr Entfernung ca. _____ km

Sollten Sie mehr als sechs Wege zurücklegen, dann nehmen Sie bitte einen neuen Bogen und nummerieren die Wege entsprechend (also 1. WEG wird 7. WEG usw.).

Vielen Dank für das Ausfüllen des Wegeprotokolls!

Bitte **alle** ausgefüllten **Wegeprotokolle** zusammen mit dem **Haushalts- und Personenfragebogen** in den adressierten Antwort-Umschlag stecken und in den Briefkasten werfen.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de