

Mobilität 2007 der Bevölkerung von Hildesheim

Braunschweig, September 2007

Mobilität 2007 der Bevölkerung von Hildesheim

**Studie
im Auftrag
der Stadt Hildesheim**

durch

ARGUS

Prof. Dr.-Ing. H.-J. Collin
Inf. Torben Aberspach
Dipl.-Ing. (FH) Gregor Pabst

Göttingstr. 22
38106 Braunschweig
Tel.: (05 31) 34 47 57
Fax: (05 31) 34 47 32
info@argus-bs.de

Braunschweig, September 2007

Mobilität 2007 der Bevölkerung von Hildesheim

GLIEDERUNG	SEITE
0 Vorbemerkungen.....	1
1 Begriffsdefinitionen	3
2 Methodik.....	6
3 Soziodemographische Merkmale	16
4 Mobilitätskennwerte.....	18
5 Mobilitätsdaten	31
6 Erkenntnisse.....	34
7 Literatur.....	36
Anlagen	

0 Vorbemerkungen

In den Jahren 1997 und 2002 wurden bereits Mobilitätsstudien in der Stadt Hildesheim durchgeführt. Der 5-Jahres-Rhythmus wurde mit der vorliegenden Mobilitätsstudie beibehalten, so dass nunmehr eine Zeitreihe des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung von Hildesheim dargestellt werden kann.

Mit Hilfe der durchgeführten **Mobilitätsstudie** ist es gegeben, zu den im Folgenden aufgelisteten Sachzusammenhängen die notwendige Datenstruktur bereitzustellen:

- Auf der Basis der Kenntnis der umfassenden **Verkehrsmittelwahl** (zu Fuß, Fahrrad, Pkw als Fahrer, Pkw als Mitfahrer, ÖPNV) können Entscheidungen für verkehrsrelevante Maßnahmenentwicklungen überarbeitet bzw. getroffen werden. Der Aufbau einer Zeitreihe ab 1997 gibt Aufschluss über Veränderungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Hildesheim.
- Die Sicherung und Verbesserung bestehender und zukünftiger **Mobilitätsansprüche** lässt sich nur auf der Basis von personengruppenspezifischen Mobilitätsdaten vornehmen.
- Da insgesamt alle Binnenwege erfasst werden, lassen sich **Verlagerungspotentiale** auf z.B. umweltfreundliche Verkehrsmittel-Alternativen aufzeigen.
- Eine gesicherte **Szenarienbetrachtung** lässt sich durchführen. Nur auf der Grundlage von personenbezogenen und aktivitätsorientierten Mobilitätsdaten lassen sich unterschiedliche Szenarien darstellen, bei denen gewollte Verkehrsmittelanteile vorgegeben und dann die notwendigen Konsequenzen und Maßnahmen aufgezeigt werden können.
- Mobilitätsdaten liefern die Grundlage für ein umfassendes **Mobilitätsmanagement**. Der einzelne Verkehrsteilnehmer steht hierbei im Mittelpunkt. Sein Verkehrsverhalten soll durch integrierte Denk- und Handlungsweisen im Sinne einer verantwortungsbewussten Verkehrsmittelwahl unterstützt werden.

Die jeweils aufgabenbezogen auszuwertenden Mobilitätsdaten stellen im weitesten Sinne eine Datenergänzung für die Bearbeitung einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung dar.

Im Rahmen dieses Berichts werden die wesentlichen Mobilitätsgrößen der Bevölkerung von Hildesheim dargestellt und analysiert. Zu beachten gilt hierbei, dass die auf die Stadt Hildesheim ausgerichteten Ziel- und Durchgangsverkehre (z.B. Ausbildungs- und Berufsverkehre) und der Wirtschaftsverkehr naturgemäß nicht mit Hilfe einer Mobilitätsstudie in der hier realisierten Form erfassbar sind. Hierzu bedarf es gesonderter Erhebungen.

Die Berichtsabfassung lehnt sich von der Struktur her aus Kontinuitätsgründen an die im Jahre 1997 und 2002 erstellten Berichte an.

1 Begriffsdefinitionen

Art und Maß der Verkehrsteilnahme sind im weitesten Sinne durch die Rahmenbedingungen unserer Gesellschaftsstruktur und durch die individuelle Partizipation und Ausgestaltung dieser Bedingungen bestimmt. Hierbei darf nicht unerwähnt bleiben, dass gerade diese Bedingungen, nämlich die hochdifferenzierte Arbeitsteilung, verbunden mit einer starken Funktionstrennung, dazu beitragen, dass große Teile der Bevölkerung starken Mobilitätswängen ausgesetzt sind.

Mobilität ist somit kein Selbstzweck sondern zunächst orientiert auf die Erledigung von Aktivitäten. Von daher ist es zwingend erforderlich, alle Möglichkeiten der Raumüberwindung – also auch die der nichtmotorisierten Verkehrsteilnahme – bei Mobilitätsbetrachtungen zu berücksichtigen.

Mit Hilfe der Mobilitätsstudie werden aus der Summe der das Wesen eines Individuums bestimmenden Merkmale lediglich Teile des realisierten Verhaltens erfasst (s. **Bild 1.1**). Mit Hilfe von ausgefeilten Erhebungsmethoden - den so genannten Tiefeninterviews – können Teile der „Triebenergien“, also Interessenlagen, Sachzwänge, Vorlieben und Einstellungen von Individuen erfasst werden. Durch den Einsatz derartiger Methoden ließe sich z.B. eine realistische Abschätzung von Substitutions- bzw. Veränderungspotentialen bezogen auf die Verkehrsmittelwahl vornehmen.

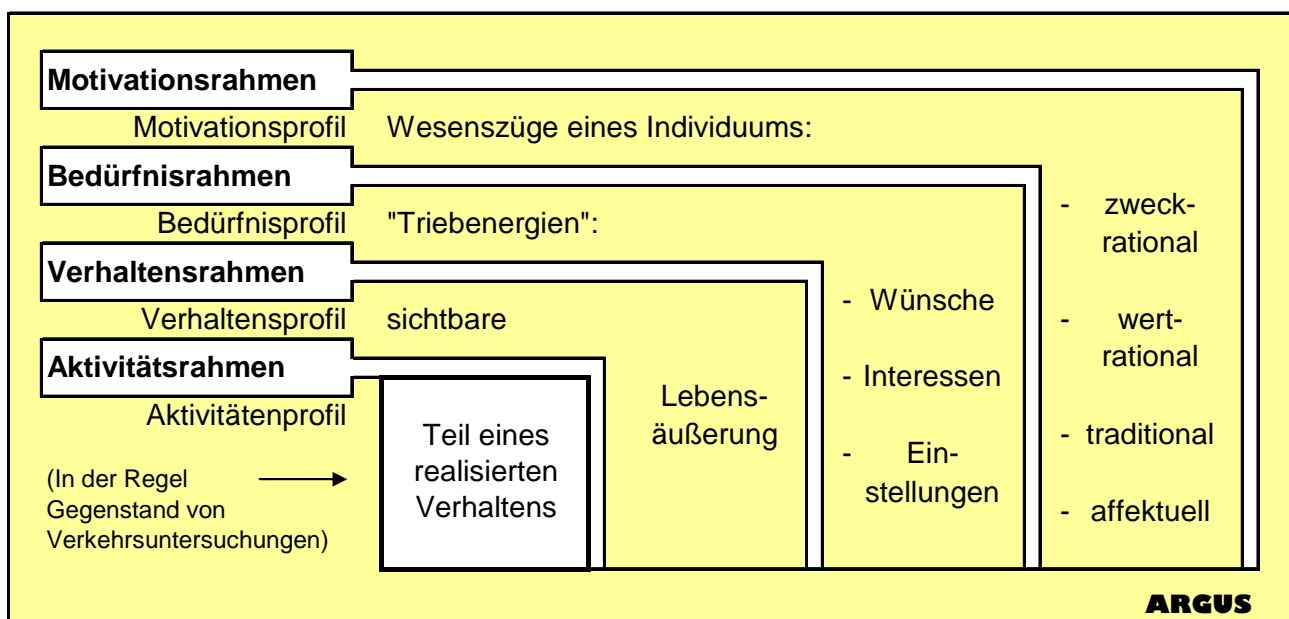


Bild 1.1: Verkehrsaktivitäten als Teil individueller Wesenszüge

Da die Begriffe zum Themenbereich Mobilität z.T. nicht klar definiert sind, erfolgt hier eine Zusammenstellung der in dieser Studie genutzten Begrifflichkeit.

AKTIVITÄT	Erledigung an einem außerhäusigen Ziel.
AKTIVITÄTSMUSTER	Abfolge der Wege innerhalb eines Ausgangs oder eines Tages.
AUSGANG	Alle Aktivitäten und Wege zwischen Verlassen der Wohnung und Wiedereintreffen in der Wohnung.
MOBILE PERSONEN	Alle Personen, die am Erhebungstichtag mindestens einen Weg unternehmen (Außer-Haus-Anteil).
MOBILITÄTSRATE	Als Indikator für die Verkehrsteilnahme in Wege pro Person und Tag ausgewiesen.
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	Alle Wege mit den hauptsächlich genutzten Verkehrsmitteln <ul style="list-style-type: none">▪ Kfz als Fahrer,▪ Kfz als Mitfahrer,▪ motorisierte Zweiräder.
NICHTMOTORISIERTER VERKEHR (NMV)	Alle Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad als hauptsächlichem Verkehrsmittel erfolgen. Dabei werden nur eigenständige Fußwege berücksichtigt und keine Zu- und Abgänge zu/von Haltestellen bzw. Parkplätzen.
ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	Alle Wege, bei denen öffentliche Verkehrsmittel, jeweils für sich oder in Kombination genutzt werden.
VERKEHRSMITTEL	Die für einen Weg benutzten Mittel der Fortbewegung. Für einen Weg können grundsätzlich mehrere Transportmittel genutzt werden. Wenn mehr als ein Transportmittel pro Weg benutzt wird, wird ein „hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel“ (des Weges) bestimmt. Die Festlegung

erfolgt über die Prioritätenreihe Öffentliche Verkehrsmittel – motorisierte Verkehrsmittel (Kfz) – nichtmotorisierter Verkehr (Fahrrad, zu Fuß).

WEG

Ortsveränderung zwischen einem räumlich bestimmbaren Quell- und Zielpunkt. Für einen Weg kann grundsätzlich mehr als ein Verkehrsmittel genutzt werden. Ein Weg ist gekennzeichnet durch den Zweck und das Ziel. Ändert sich der Zweck bzw. das Ziel, beginnt ein neuer Weg.

WEGE-DAUER

Dauer zwischen Beginn eines Weges und Ankunft am Ziel (laut Befragtenangabe).

2 Methodik

Die schriftliche Haushaltsbefragung ist zu einem der wichtigsten Instrumente zur Mobilitäts-Erfassung geworden. Hierzu führten unter anderem folgende Überlegungen:

- Zur Abbildung des derzeitigen Zustands des Mobilitätsverhaltens und zum Aufbau einer Zeitreihe bietet sich für das Untersuchungsgebiet eine Erhebung in Form einer schriftlichen Haushaltsbefragung an.
- Die Abfrage von „durchschnittlichem“ bzw. „normalem“ Verhalten spiegelt nur die Meinung der Zielperson wider, nicht jedoch dieses selbst. Die Fragen müssen sich daher auf konkrete Wege beziehen.
- Der Erfassung vollständiger außerhäuslicher Aktivitätsmuster ist eindeutig der Vorzug zu geben vor einer Darstellung einzelner, isolierter Wege.
- Die Befragung muss an einem Stichtag stattfinden, um die Validität der erhobenen Daten nicht zu beeinträchtigen. Damit scheidet der Einsatz von mündlichen Befragungen praktisch aus.
- Bei schriftlichen Befragungen ist die Datenqualität unbeeinflusst von der Wiedergabe durch einen Interviewer zu erfassen.

Dem **Bild 2.1** ist in Form einer Übersicht die Bearbeitungsstruktur der Mobilitätsstudie zu entnehmen. Das Herzstück der Studie ist die schriftlich/postalische Haushaltsbefragung.

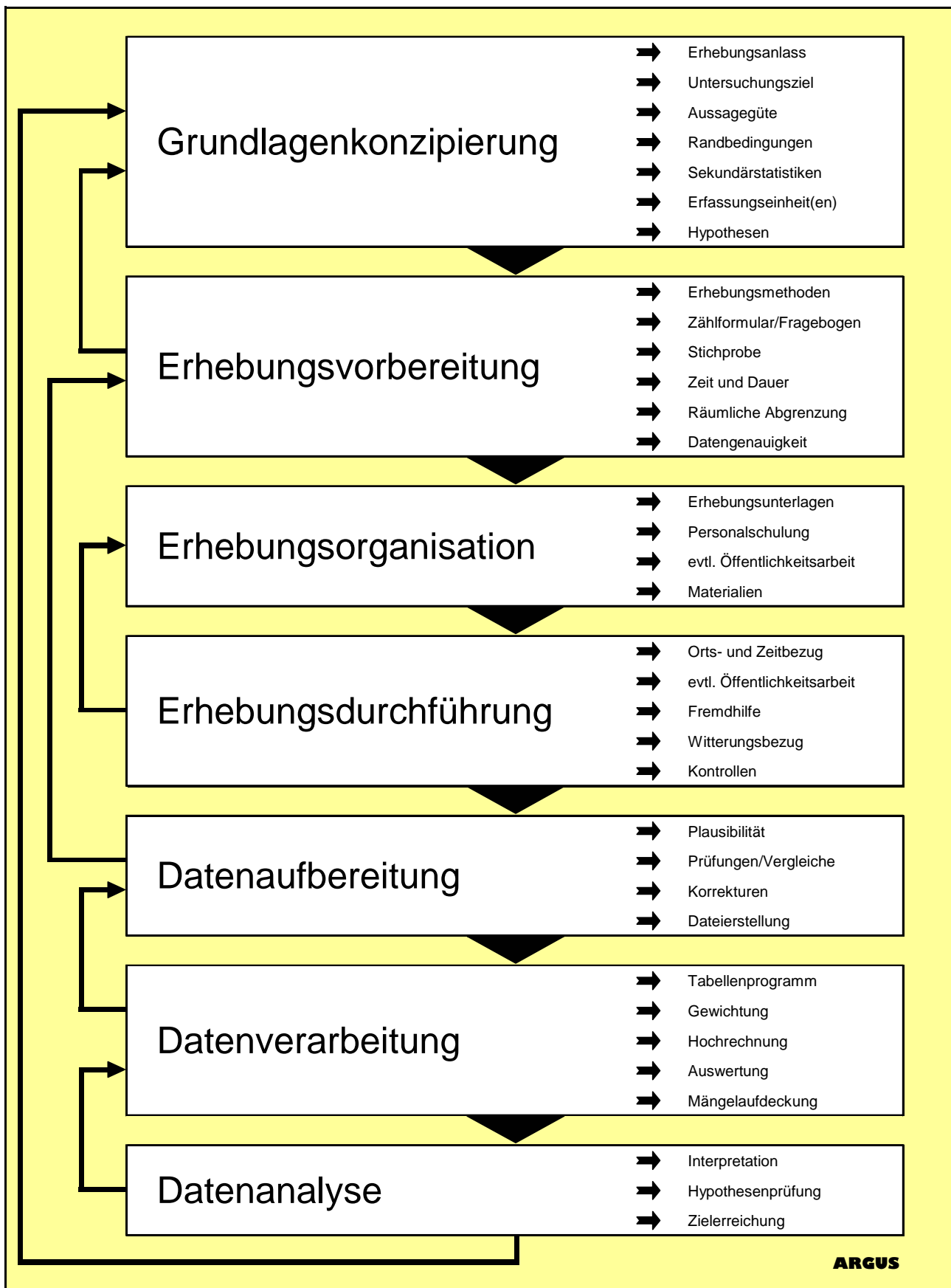


Bild 2.1: Arbeitsschritte der Mobilitätsstudie

Die wesentlichen **Arbeitsschritte** der durchgeführten Haushaltsbefragung sind folgende:

- Stichprobenplan, Ziehung der Stichprobe (Adressermittlung),
- Durchführung der Feldphase (Versand und Rücklaufbearbeitung),
- Datenaufbereitung mit Codierung der Fragebögen und Übernahme der Daten auf einen geeigneten Datenträger.

Die **Anforderungen** an die zu erhebenden Daten zum Mobilitätsverhalten stellen sich wie folgt dar:

- Eine hohe Rücklaufquote zur Verringerung von Non-Response-Verzerrungen und Stichprobenfehlern ist eine Grundbedingung.
- Die Erhebung ist für einen gesamten repräsentativen Wochentag durchzuführen, um ein realistisches Abbild eines „mittleren“ Wochentages erhalten zu können.
- Die Erhebung muss für das gesamte Gebiet der Stadt Hildesheim durchgeführt werden.
- Die Erhebung hat sich in Fragebogenform, Vorgaben und dem gesamten Erhebungsdesign an bewährte empirische Instrumente anzulehnen (Kompatibilität mit Sekundärdaten, Vermeidung negativer „Versuchserfahrungen“).

Haushaltsbefragungen in Form von schriftlichen Befragungen in Tagebuchform können als wichtiges methodisches Instrument zur Aufdeckung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens von Individuen angesehen werden. Das Erhebungsinstrument wurde auf der Basis der „Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsverhaltens“ (KONTIV) soweit verfeinert, dass im vorliegenden Fall ein weitgehend bewährtes und standardisiertes Instrumentarium eingesetzt werden konnte (s. **DIW** u. **infas**, 2003).

Das **Erhebungsinstrument** setzt sich aus folgenden Teilen zusammen (s. **Anlage 1** bis **6**):

- Anschreiben,
- Erfassung der Merkmale des Haushaltes (Haushaltsfragebogen),
- Erfassung der soziodemographischen Merkmale der Zielperson (Personenfragebogen),
- Erfassung von Merkmalen des Verkehrsverhaltens der Zielperson am Befragungs-

stichtag (Wegefragebogen),

- Erfassung des Verkehrsverhaltens von Kindern (Kinderfragebogen),
- Freikuvert.

Stichprobe

Das Stadtgebiet von Hildesheim ist in 19 statistische Bezirke eingeteilt. Bei der Anlage einer proportionalen Stichprobe muss jeder Haushalt die gleiche Chance erhalten, als Auswahlinheit berücksichtigt zu werden. Da hier aber nur Personendaten vorlagen steigt mit der Größe des Haushaltes auch seine Auswahlwahrscheinlichkeit. Diese Disproportionalität wird mittels einer Haushaltsgewichtung anhand vorhandener Daten über die Verteilung der Haushaltsgrößen in Hildesheim ausgeglichen.

Um ein repräsentatives Abbild des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung von Hildesheim darstellen zu können und dieses mit den bisher durchgeführten Mobilitätsstudien vergleichen zu können, richtet sich die Erhebung bedingt durch stichprobentheoretische und untersuchungsökonomische Überlegungen an 1.800 Haushalte. Die Aufstockung um 1.000 Haushalte stellte sich bedingt durch den geringen Rücklauf als notwendig heraus. Jeder Haushalt in Hildesheim besaß die gleiche Auswahlchance. Die notwendigen Adressen wurden vom Bürgeramt, Bereich Statistik und Wahlen der Stadt Hildesheim zur Verfügung gestellt.

Insgesamt stellt sich die Verteilung der Zieladressen wie in **Bild 2.2** aufgelistet dar.

In jedem Haushalt wurde jede Person befragt. Für Kinder bis 13 Jahre alt war ein gesonderter Fragebogen entwickelt worden.

Durchführung

Um das mittlere **werktägliche** Mobilitätsverhalten erfassen zu könne, wurde Dienstag, der 14.04.2007 als Stichtag vorgegeben. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde das sonntägliche und das Ferien-Mobilitätsverhalten nicht erfasst.

Die Nachfassaktion fand für den Stichtag 08.05.2007 statt.

Zur Unterstützung der Aktionen wurde die örtliche Presse eingeschaltet.

Nr. Stadtteile	Bevölkerung Hauptwohnung	Ab 18 Jahre		Stichprobe	
		absolut	%	absolut	%
1 Mitte	8.742	7.602	9,0%	253	9,0%
2 Neustadt	2.024	1.764	2,1%	62	2,2%
3 Nord 1)	9.822	8.032	9,5%	271	9,7%
4 Süd	4.045	3.502	4,1%	117	4,2%
5 Ost	13.489	11.301	13,3%	366	13,1%
6 Galgenberg 2)	9.270	7.931	9,3%	262	9,4%
7 Drispengstedt	5.637	4.591	5,4%	146	5,2%
8 West	6.274	5.265	6,2%	176	6,3%
9 Moritzberg	9.168	7.825	9,2%	263	9,4%
10 Neuhoof 3)	3.112	2.629	3,1%	84	3,0%
11 Ochtersum	8.592	6.773	8,0%	225	8,0%
12 Marienrode	43	32	0,0%	1	0,0%
13 Sorsum	2.841	2.352	2,8%	78	2,8%
14 Himmelsthür	6.704	5.597	6,6%	180	6,4%
15 Bavenstedt	1.462	1.171	1,4%	39	1,4%
16 Einum	982	790	0,9%	28	1,0%
17 Achtum-Uppen	1.147	843	1,0%	30	1,1%
18 Itzum	8.250	6.752	8,0%	216	7,7%
19 Marienburg	117	95	0,1%	3	0,1%
Summe	101.721	84.914	100,0%	2.800	100,0%
1) Nord mit Steuerwald 2) Galgenberg und Marienburger Höhe 3) Neuhoof und Hildesheimer Wald					

Bild 2.2: Stichprobenplan – Haushaltsbefragung Hildesheim 2007
 Quelle: Stadt Hildesheim, Bürgeramt, Bereich Statistik und Wahlen
 Stand: 31.12.2006

Es wurden täglich **Rücklauflisten** mit folgenden Inhalten geführt:

1. Anzahl und Art der qualitätsneutralen Ausfälle (unechte Ausfälle). Diese beziehen sich auf Ausfälle, die in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der Befragung stehen, also z.B. Empfänger verzogen, verstorben, verreist, krank.
2. Anzahl und Art der nicht-qualitätsneutralen Ausfälle (echte Ausfälle). Diese beziehen

sich überwiegend auf Verweigerungen.

3. Gesamtausfall.
4. Bereinigtes Brutto.
5. Rücklauf tageweise.
6. Rücklauf gesamt.
7. Ausschöpfung in Prozent.

Datenaufbereitung

Vor dem Schritt der Übernahme der Fragebogeninformationen auf Datenträger ist eine Signierung erforderlich. Hiermit sind folgende Arbeitsschritte verbunden:

- Sichtkontrolle,
- Prüfung der Mobilitätsangaben,
- Komplettierung der Fragebögen nach Plausibilitätsüberlegungen.

Als Ergebnis wird hiermit die **Rohdatei** geschaffen.

Eine Stichprobe wird nicht gänzlich ausgeschöpft. Damit sind Abweichungen von der zu ermittelnden Realität auch bei noch so intensiver Planung unvermeidbar.

Bei jeder Befragung der hier durchgeführten Art ist das Problem vorhanden, dass Ausfälle das Ergebnis in nicht proportionaler Weise beeinflussen. Da jede Mobilitätsbefragung auf der freiwilligen Teilnahme der Zielpersonen basiert, ist allein schon von daher mit Verzerrungen zu rechnen.

Im Allgemeinen ist zwischen der ausgeschöpften Stichprobe und dem Rest ein struktureller Unterschied mit der Tendenz einer systematischen Verzerrung feststellbar. Mit Hilfe der **Gewichtung** wird erreicht, dass die Struktur der Merkmalsausprägungen in der Stichprobe mit der Struktur der Erhebungsgesamtheit übereinstimmt.

Der Stand der Methodenforschung hat ein Niveau erreicht, welches die Richtung der Abweichungen bestimmbar und die Größenordnungen abschätzbar macht.

Die Gewichtung verläuft nach folgenden Schritten:

- Berücksichtigung von Verteilungsparametern der Grundgesamtheit auf der Basis von Strukturdaten,
- Klärung der Verteilung von Merkmalen in der (ungewichteten) Stichprobe und
- gewichtete Darstellung der Grundgesamtheit.

Hierbei wird die Stichprobe auf den unterschiedlichen Aggregationsstufen (Haushalt, Person) mit unterschiedlichen Gewichtungsfaktoren versehen.

Auch für die KONTIV 2002 wurde keine Wegegewichtung vorgenommen. Diese ist in der Fachöffentlichkeit auch umstritten (vgl. Hautzinger et al., 1989). Es wird hier ebenfalls darauf verzichtet.

In einer ersten Stufe wird die Haushaltsgewichtung anhand der Haushaltsstruktur in der Grundgesamtheit bestimmt (s. **Bild 2.3**).

Haushaltsgröße	Stichprobe	Stadt Hildesheim 1)	Gewichtung
1 Person	30,5%	51,0%	1,67
2 Personen	45,6%	25,0%	0,55
3 Personen	13,3%	12,0%	0,90
4 Personen und mehr	10,6%	12,0%	1,13

1) Quelle: Rohr-Zänker, R. et al., Hannover 2006

Bild 2.3: Haushaltsgewichtung

Da die Ausfälle sich nicht proportional über die Befragtengruppen verteilen, sind in der Nettostichprobe einige Gruppen über-, andere unterproportional abgebildet. Wie groß die Abbildungsfehler sind, wird im Vergleich mit Daten der amtlichen Statistik festgestellt. Weicht die Verteilung der Stichprobe von den Sollwerten ab, wird die gefundene Differenz mittels einer faktoriellen Gewichtung ausgeglichen. Hierbei wird ein Vergleich der Personensoziodemographie der Stichprobe unter Berücksichtigung der Haushaltsgewichtung mit den verfügbaren Sekundärdaten zu Alter und Geschlecht vorgenommen.

Die Personengewichtung erfolgte in 3 Altersgruppen (0-17, 18-59, ≥ 60 Jahre) getrennt nach männlich und weiblich (s. **Bild 2.4**).

Merkmal	Altersgruppe			
	0-17	18-59	≥60	Gesamt
Stadt Hildesheim 1)				
Männer	8,4%	27,6%	10,9%	47,0%
Frauen	8,1%	29,2%	15,8%	53,0%
Gesamt	16,5%	56,8%	26,7%	100,0%
Stichprobe (haushaltsgewichtet)				
Männer	8,2%	24,2%	14,9%	47,3%
Frauen	7,8%	28,0%	16,9%	52,7%
Gesamt	16,0%	52,2%	31,8%	100,0%
Gewichtung				
Männer	1,03	1,14	0,73	
Frauen	1,04	1,04	0,93	

1) Quelle: Stadt Hildesheim, Bürgeramt, Bereich Statistik und Wahlen
Stand: 01.01.2007

Bild 2.4: Soziodemographische Struktur im relativen Vergleich

Durch die Gewichtung wird die Rohdatei in die **Gewichtungsdatei** überführt.

Hochrechnung

Mit Hilfe der Hochrechnung werden die gewichteten Stichprobenergebnisse auf die Grundgesamtheit transformiert. Es lassen sich freie und gebundene Hochrechnungen unterscheiden.

Die freie Hochrechnung zeichnet sich dadurch aus, dass zur Parameterschätzung der Grundgesamtheit nur Informationen aus der entsprechenden Stichprobe genutzt werden, während bei der **gebundenen Hochrechnung**, die hier eingesetzt wird, die Informationen über die Grundgesamtheit eingesetzt werden.

Aus den Angaben der antwortenden Personen wird im Rahmen der Hochrechnung die gesamte Mobilitätsnachfrage der Bevölkerung bestimmt. Es wird zu jeder Person der Stichprobe ein **Hochrechnungsfaktor** ermittelt. Dieser Faktor gibt die Zahl der Personen in der Grundgesamtheit an, für die diese Person als repräsentativ anzusehen ist.

Die Hochrechnung orientiert sich an den verfügbaren Eckdaten aus der amtlichen Statistik (s. **Bild 2.5**).

Merkmal	Altersgruppe			
	0-17	18-59	≥60	Gesamt
Stadt Hildesheim				
Männer	8.571	28.112	11.090	47.773
Frauen	8.236	29.673	16.039	53.948
Gesamt	16.807	57.785	27.129	101.721

Bild 2.5: Basisgerüst für die Hochrechnung
 Quelle: Stadt Hildesheim, Bürgeramt, Bereich Statistik und Wahlen
 Stand: 01.01.2007

Rücklauf

Die Rücklaufstatistik stellt sich wie in **Bild 2.6** wiedergegeben dar.

	Haushalte	Prozent	Personen
Auswahlstichprobe	2.800		
Unechte Ausfälle	98		
Bruttostichprobe	2.702	100,0%	
Echte Ausfälle	1.892	70,0%	
Antworterstichprobe	849	31,4%	1.747
Nicht brauchbare Fälle	150	5,6%	313
Verwendbare Nettostichprobe	699	25,9%	1.434

Bild 2.6: Rücklaufstatistik

Wenn die Adressen nicht auffindbar waren, werden diese nicht zustellbaren Unterlagen als unechte Ausfälle registriert.

Die echten Ausfälle stellen die Nichtantworter dar. Dieser Anteil fällt u.a. aus dem Grunde hoch aus, da die Pressearbeit nicht optimiert werden konnte.

Die nicht brauchbaren Fälle beziehen sich überwiegend auf fehlerhafte bzw. fehlende Beantwortungen von Fragenteilen, die auch mittels einer Plausibilisierung nicht rekonstruiert werden konnten.

3 Soziodemographische Merkmale

Die **Haushaltssituation** lässt sich wie folgt beschreiben:

- Einerseits verfügt ca. ein Viertel aller Haushalte (28,8%) über keinen Pkw/Kombi, andererseits stehen ca. einem Fünftel aller Haushalte mehr als ein Pkw/Kombi zur Verfügung.
- Lediglich in ca. 6% aller Haushalte befindet sich mindestens ein Krad.
- Jeder vierte Haushalt (25,4%) verfügt über kein Fahrrad. Der Haushaltsanteil, der über zwei und mehr Fahrräder verfügen kann, beläuft sich auf ca. 41%.
- Rund ein Viertel aller Haushalte hat nur eine subjektiv eingeschätzte Entfernung zwischen Wohnung/Haus und Haltestelle des ÖPNV von maximal 100 Metern. Bei 32% aller Haushalte beträgt die Entfernung mehr als 300 Meter. Im Mittel ließ sich die Haltestellenentfernung über alle Haushalte betrachtet zu 293 Metern ermitteln.

Es liegen insgesamt bei einer mittleren Haushaltsgröße von ungewichtet ca. 2,1 Personen pro Haushalt 1.434 auswertbare Personenbögen vor.

Die **Struktur der Personenmerkmale** stellt sich wie folgt dar:

- Es galt bei der Erhebung zwischen Pkw-Besitz und Pkw-Verfügbarkeit zu unterscheiden. Bei der Beantwortung der Frage, wer am Stichtag über einen Pkw verfügen konnte, ergab sich ein Anteilswert von 61% an Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen können. Ca. 25% aller Personen stand kein Pkw zur Verfügung.
- Am Erhebungstag besaßen 75% aller befragten Personen ein verkehrstüchtiges Fahrrad.
- Ca. 13% aller befragten Personen sind durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt. Gut die Hälfte dieser Personen leidet an einer Gehbehinderung.
- Bei Betrachtung aller Personen ab 18 Jahre alt sind ca. 18% nicht im Besitz eines Führerscheins.
- Über 20% aller befragten Personen gaben an, nie den Bus zu benutzen. Bezogen auf das Fahrkartenspektrum ergibt sich die in **Bild 3.1** dargestellte Aufteilung.

Fahrkartenspektrum	Prozent
Einzel- / Mehrfahrtenkarte	72,7
Zeitfahrkarte	8,8
Andere	18,5
Gesamt	100,0

Bild 3.1: Fahrkartenspektrum

- In **Bild 3.2** sind die Angaben zur Berufstätigkeit der Personen ab 14 Jahre alt dargestellt. Bei den Angaben fällt der relativ hohe Anteil der Personen mit einer Vollzeit-Erwerbstätigkeit auf.

Berufstätigkeit	Prozent
Vollzeit erwerbstätig	31,3
Teilzeit erwerbstätig	11,4
Geringfügig erwerbstätig	3,5
Auszubildende(r)	2,2
Schüler(in), weiterführende Schule	5,3
Schüler(in), sonstige Schule	1,0
Student(in)	5,1
Zur Zeit arbeitslos	4,2
Vorübergehend freigestellt	1,0
Hausfrau / Hausmann	5,2
Rentner(in) / Pensionär(in)	27,3
Wehr- oder Zivildienstleistender	0,1
Anderes	2,4
Gesamt	100,0

Bild 3.2: Spektrum der Berufstätigkeiten

4 Mobilitätskennwerte

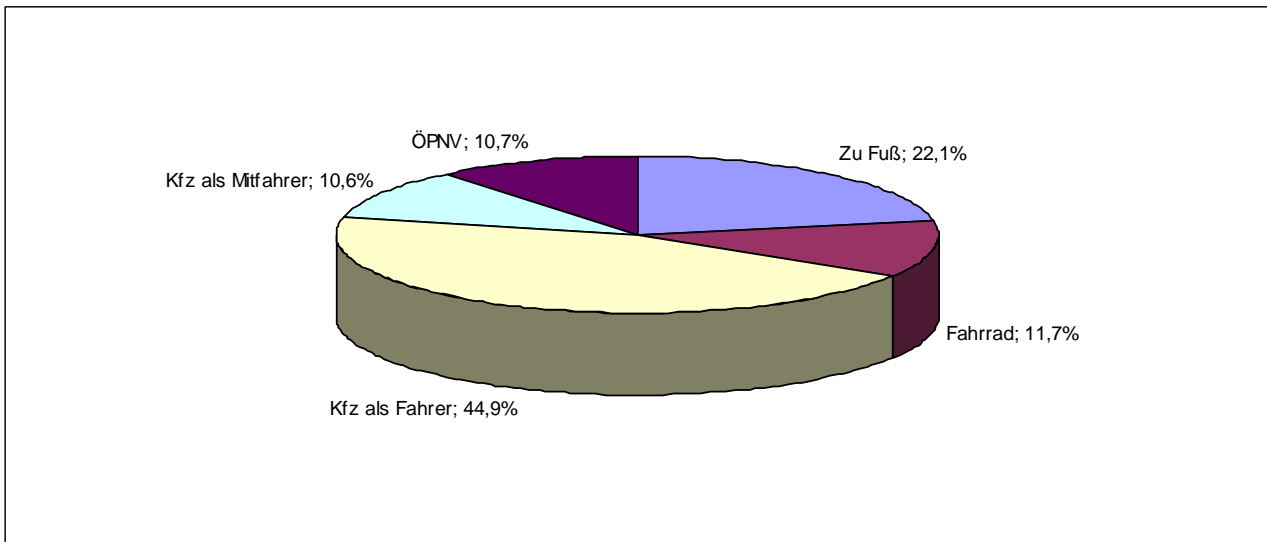
Wege und Zeit

Der Anteil der Bevölkerung, der am Stichtag keine außerhäusigen Wege realisiert hat, wurde mit 16,4% ermittelt. Dieser Immobilienanteil deckt sich weitgehend mit dem Ergebnis der Mobilitätsstudie für Deutschland aus dem Jahre 2002 (\cong 15%). D.h. pro mittlerem Werktag sind 83,6% der Bevölkerung von Hildesheim mit mindestens einer Aktivität am Verkehrsgeschehen beteiligt.

Von der Gesamtheit der Personen mit 1. Wohnsitz in Hildesheim (= 101.721 Personen) wurden im Mittel **2,96 Wege pro Person und Tag** realisiert. Wird nur der mobile Anteil der Bevölkerung von Hildesheim betrachtet (83,6% = 84.970 Personen), ergibt sich die mittlere tägliche Wegehäufigkeit zu 3,54 Wege pro mobiler Person und Tag. Diese Situation bedeutet, dass an einem mittleren Werktag von den Hildesheimern insgesamt ca. **301.000 Wege** realisiert werden (101.721 Personen x 2.96 Wege pro Person und Tag). Für das Jahr 2002 wurde in Niedersachsen eine Wegehäufigkeit von 3,92 Wegen pro mobiler Person und Tag ermittelt (s. **DIW** u. **infas**, 2003).

Über alle Wege und Verkehrsmittel betrachtet, dauert ein Weg im Mittel 21,1 Minuten. Dieser Wert hat sich – verglichen mit 2002 – geringfügig reduziert.

Eine Busfahrt dauert im Mittel 33 Minuten, während für einen Weg mit dem Fahrrad und für die Wege zu Fuß im Mittel die Dauer von 18 Minuten angegeben wurde. Mit dem Kfz als Fahrer wurden Wege mit einer Dauer von durchschnittlich 20 Minuten zurückgelegt.

Modal Split (Bild 4.1)**Bild 4.1:** Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Modal-Split)

Bei der Analyse der Mobilitätsraten werden für die Bevölkerung von Hildesheim und für einen mittleren Werktag folgende Zusammenhänge deutlich:

- Mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) werden 44,5% aller Wege eines Tages realisiert. Im Vergleich zu 2002 sind das 2,3% weniger.
- Für 22,1% der Hildesheimer ist das Zu-Fuß-Gehen die Hauptbewegungsform im Stadtverkehr. Dabei ergeben sich pro mittlerem Werktag ca. 66.500 Fußwege, 2002 waren es noch ca. 76.000 Fußwege und 1997 rund 97.000 Fußwege.
- Der Anteil der Kfz-Nutzung von 55,5% (Fahrer und Mitfahrer) erscheint für eine Stadt wie Hildesheim mit entsprechender Auto-Infrastruktur als erklärlich, muss aber nicht als festgeschriebene Größe angesehen werden.
- Mit dem Kfz als Fahrer (44,9%) werden von den Hildesheimern demnach pro mittlerem Werktag ca. 135.000 Wege realisiert (2002=136.000 Wege, 1997=135.500 Wege).

Aus **Bild 4.2** geht in Form einer Zeitreihe die Entwicklung des Modal-Splits hervor.

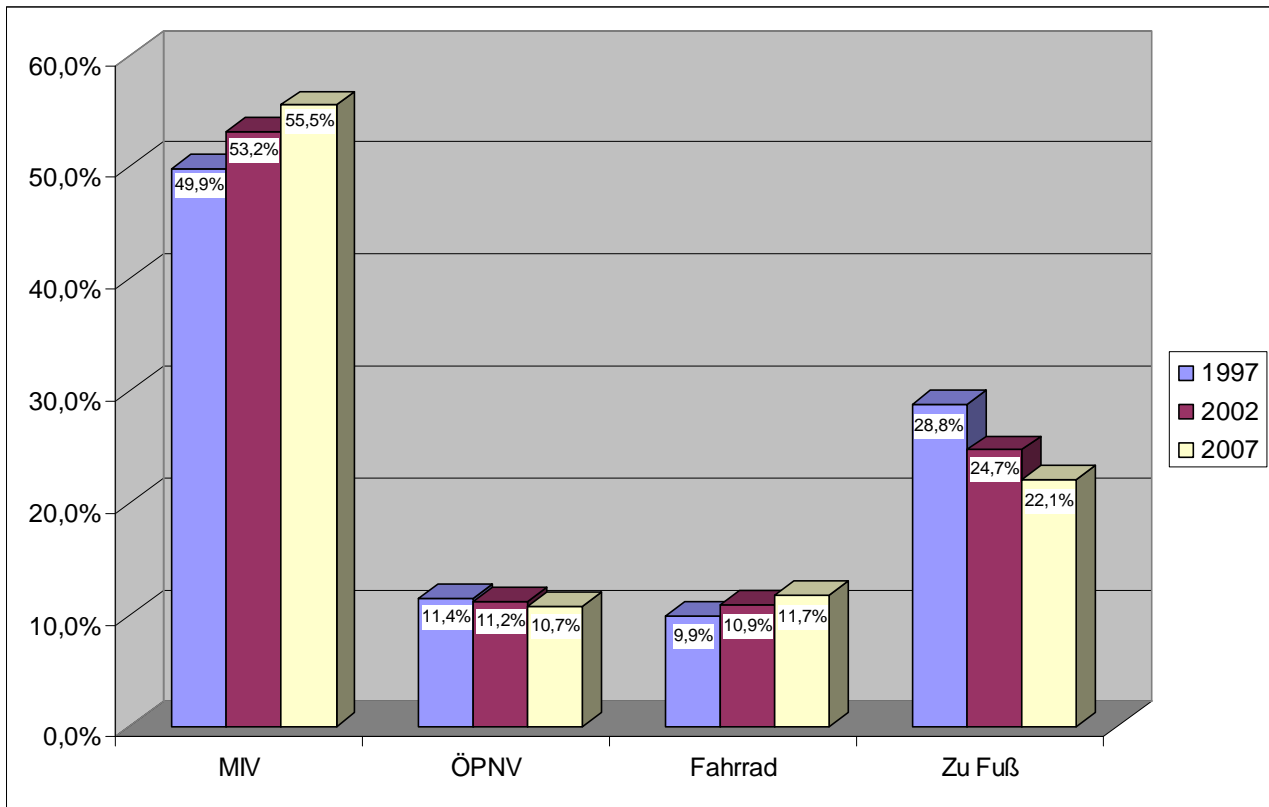


Bild 4.2: Zeitreihe zum Modal-Split

- Klar erkennbar ist für die 10-Jahres-Spanne ein durchgängiger Anstieg der MIV-Nutzung bei durchgängiger Abnahme der Fußwege.
- Die Zunahme der Fahrradnutzung kann ausgelöst sein durch den allgemeinen Imagegewinn dieser Mobilitätsart. Wesentliche Verbesserungen der Fahrrad-Infrastruktur sind für den Berichtszeitraum nicht zu vermerken.
- Die geringfügige ÖPNV-Nutzungsabnahme liegt im nichtsignifikanten Bereich.

Soziodemographischer Split (Bild 4.3)

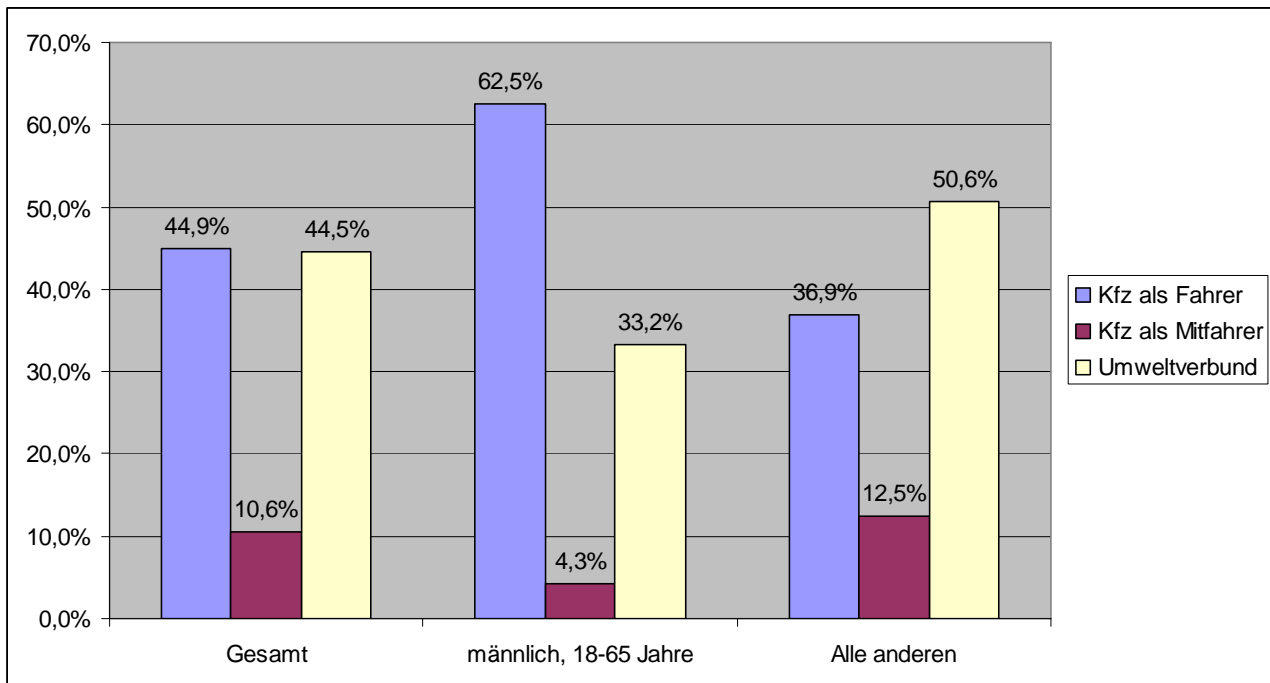


Bild 4.3: Verkehrsmittelwahl nach soziodemographischen Kenngrößen

- Bei der Analyse der Verkehrsmittelanteile nach den soziodemographischen Kenngrößen Alter und Geschlecht wird deutlich, dass die männliche Bevölkerung von Hildesheim in der Altersgruppe 18-65 Jahre zu ca. 63% das Auto selbst nutzt. Dieser Anteilssatz war auch 2002 festzustellen.
- Deutlich wird, dass es die Frauen, Kinder, Jugendlichen und die älteren Personen sind, die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verstärkt nutzen (ca. 51%), allerdings mit abnehmender Tendenz (2002=53%, 1997=62%).

Aktivitäten (Bild 4.4)

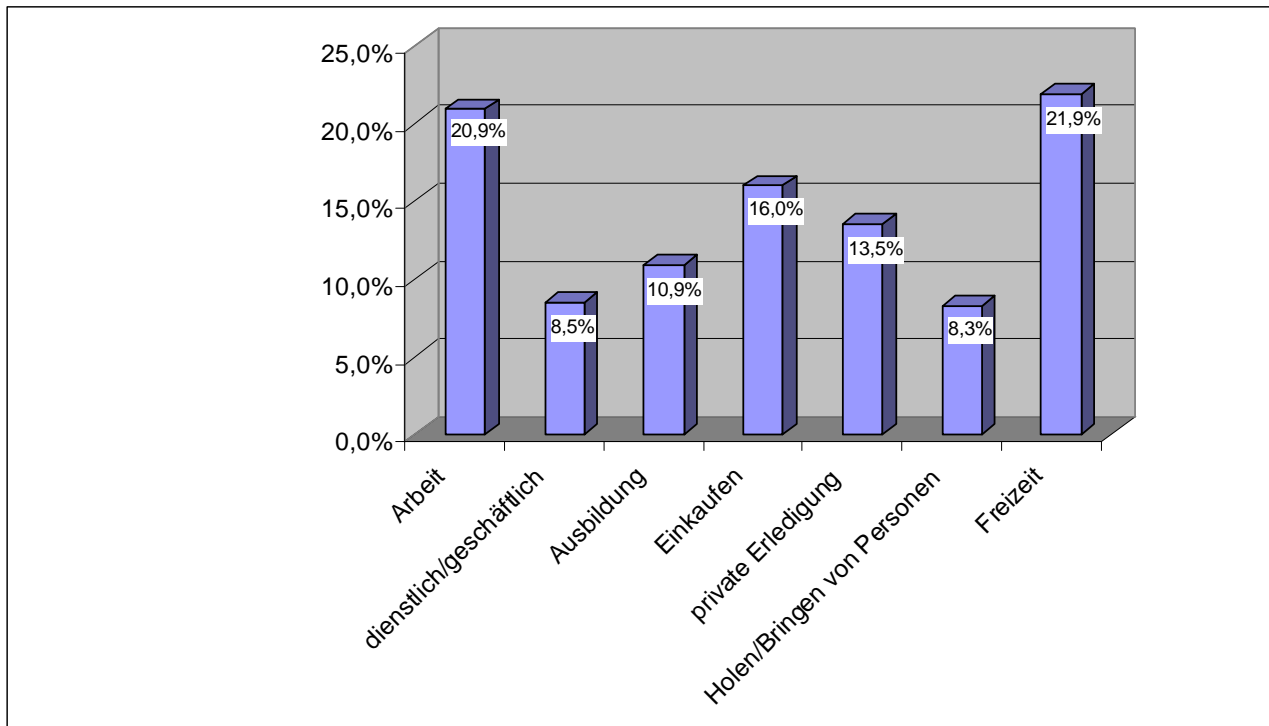


Bild 4.4: Aktivitätenspektrum

Das Aktivitätenspektrum der Bevölkerung von Hildesheim an einem normalen Werktag ist geprägt von der spezifischen Struktur eines Oberzentrums:

- Insgesamt werden ca. 29% aller Wege eines Werktages für Arbeitszwecke und dienstliche Erledigungen durchgeführt (2002=24%).
- Der Anteil der Einkaufsaktivitäten liegt bei ca. 16% und ist damit niedriger verglichen mit der Befragung von 2002 (18%).
- Zum Zweck der Ausbildung werden ca. 11% aller Tageswege zurückgelegt. Dieser Anteil liegt über dem Bundesdurchschnitt von ca. 8% und spiegelt die vorhandene Ausstattung mit Bildungseinrichtungen wider.
- Die Unterschiede zwischen einem Freizeitweg und einem Weg zur privaten Erledigung wird von den Befragten nicht immer trennscharf gezogen. Daher lassen sich diese Aktivitätenanteile summiert betrachten. Die ca. 35% Aktivitätenanteile für diese zwei Zwecke liegen unter dem Bundesdurchschnitt (2002=40%).

Die Zeitreihe der Aktivitätenspektren weist keine klaren Entwicklungstendenzen auf (s. **Bild 4.5**). Ausschlaggebend hierfür ist das von den Befragten jeweils subjektiv eingestufte und empfundene Hauptmoment der ausgeübten Aktivität.

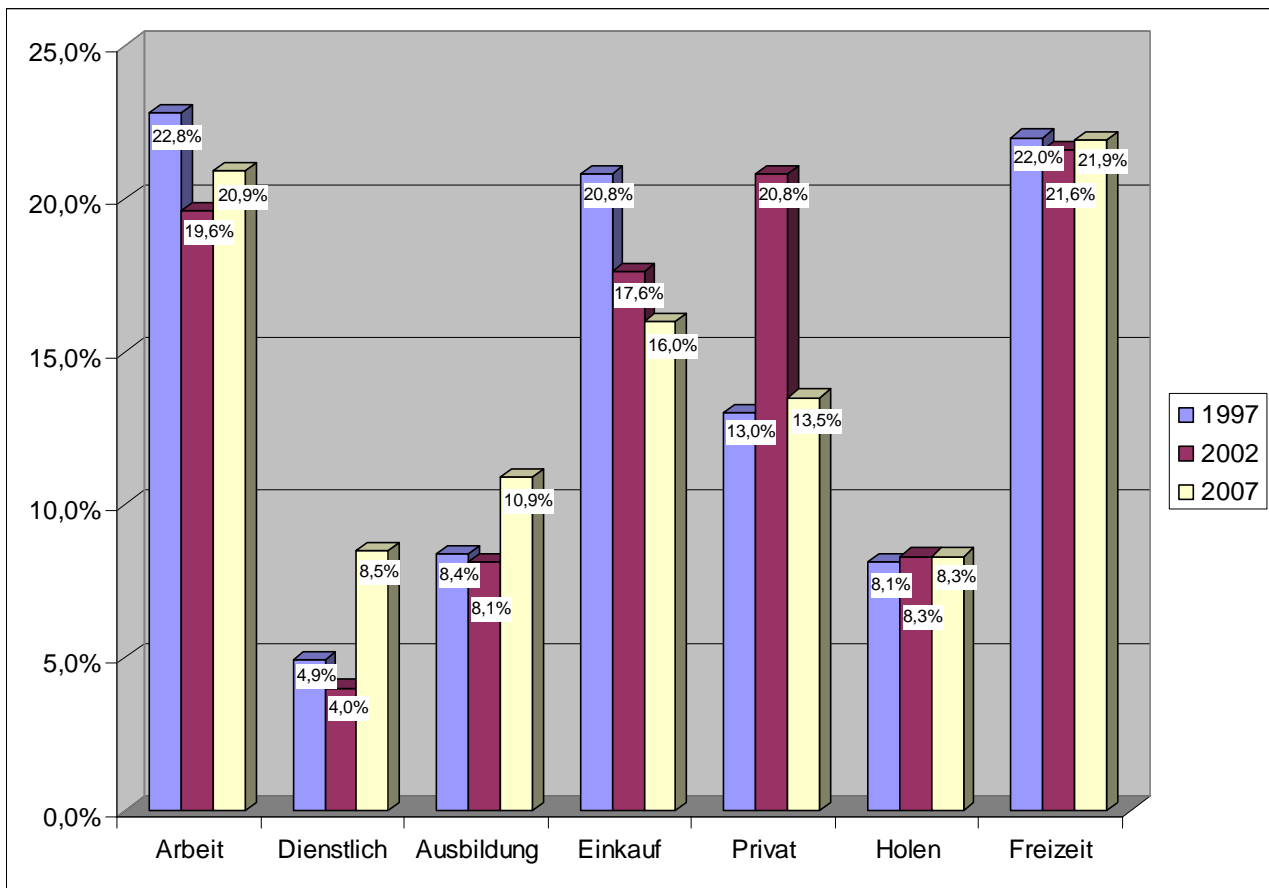


Bild 4.5: Zeitreihe der Aktivitätenspektren

Aktivitätenmuster (Bild 4.6)

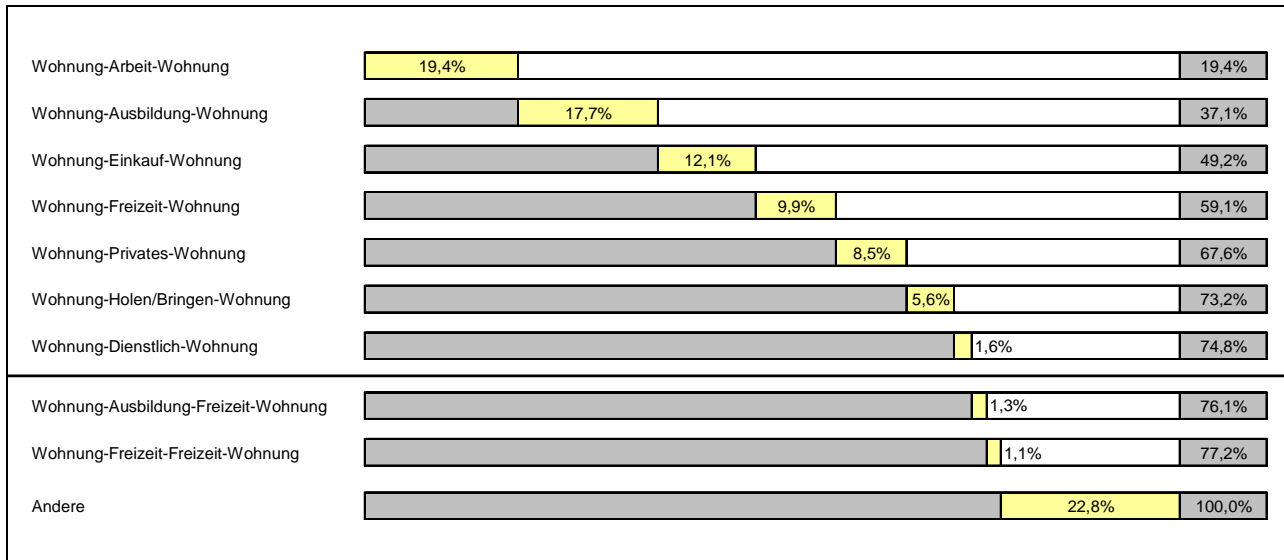


Bild 4.6: Spektrum der Aktivitätenmuster

- Die auf die sieben Aktivitäten bezogenen eindimensional gestalteten Ausgänge, also Wohnung-Aktivität-Wohnung, prägen bereits ca. drei Viertel aller Aktivitätenmuster.
- Nur jedes vierte Aktivitätsmuster schließt zwei oder mehr wahrgenommene Aktivitäten ein.
- Der Anteil an Aktivitätenkopplungen stellt ein Verkehrsvermeidungspotential dar und kann durch geeignete Öffentlichkeitsaktionen entscheidend erhöht werden.

Verkehrsmittelwahl nach Aktivitäten (Bild 4.7)

- Am Erhebungstag wurde für dienstlich bedingte Aktivitäten das Kfz verstärkt genutzt (ca. 77%). Auch für das Holen/Bringen von Personen (ca. 68%) und für die arbeitsbedingten Fahrten (ca. 64%) wurde verstärkt das Kfz genutzt.
- Das Mitfahren im Kfz trat verstärkt bei den Einkauf- und Freizeitaktivitäten mit je ca. 17% auf.
- Das Zu-Fuß-Gehen trat als überwiegende Verkehrsmittelnutzung bei den Einkaufs- und Freizeitaktivitäten auf.

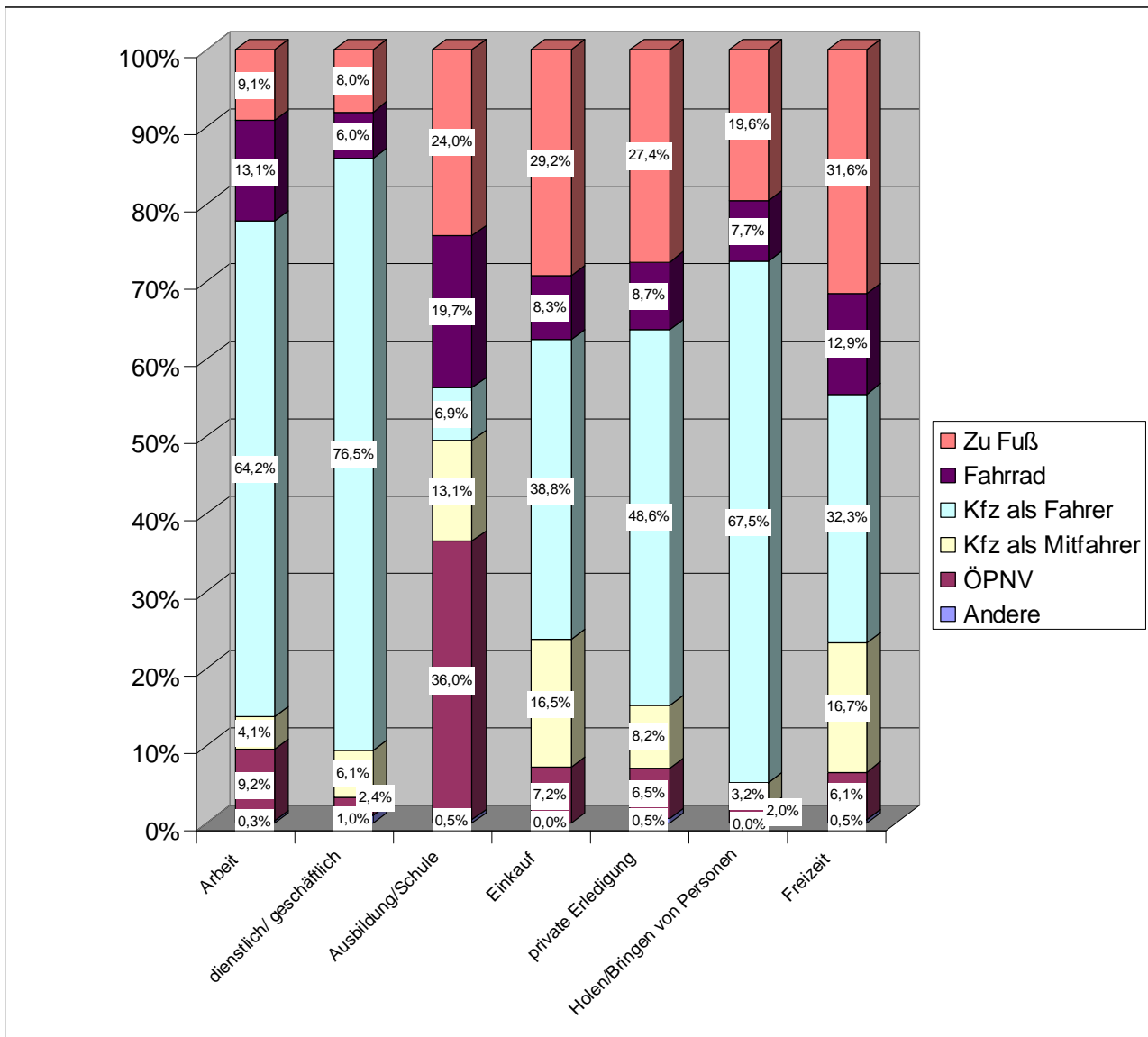


Bild 4.7: Verkehrsmittelwahl nach Aktivitäten

- Die Fahrradnutzung ist – verglichen mit den anderen Aktivitäten – nach wie vor bei Ausbildungswegen am stärksten vertreten (ca. 20%).
- Mehr als ein Drittel der Ausbildungswege (ca. 36%) wird mit dem ÖPNV realisiert. Anzumerken ist weiterhin, dass nur ca. 9% (2002=10%) aller Arbeitswege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.

Verkehrsmittelwahl nach Zeitaufwandswerten (Bild 4.8)

Verkehrsmittelwahl nach Zeitaufwandswerten		
Wegeanteile bis 15 Minuten		Wegeanteile über 15 Minuten
25,2%	Zu Fuß	16,9%
14,0%	Fahrrad	7,8%
46,1%	Kfz als Fahrer	42,8%
12,7%	Kfz als Mitfahrer	7,0%
2,0%	ÖPNV	25,5%
100,0%		100,0%

Bild 4.8: Verkehrsmittelwahl nach Zeitaufwandswerten

- Wird als Zeitaufwandswert die 15-Minuten-Grenze gewählt, ist klar zu erkennen, dass – bis auf die ÖPNV-Nutzung – die Wegeanteile bei allen anderen Verkehrsmitteln bis 15 Minuten Aufwand am höchsten ausfallen.
- Es wurden im Vergleich mit den Daten von 2002 mehr Fußwege bis 15 Minuten Länge realisiert.
- Bei der Fahrradnutzung fällt – wieder im Vergleich mit den Daten von 2002 – eine Zunahme in beiden Anteilsbereichen auf.

Wegedauer (Bild 4.9)

Wege-Dauer		
Alle Wege		Kfz als Fahrer
14,8%	1 bis 5 Minuten	13,0%
25,8%	6 bis 10 Minuten	27,1%
22,1%	11 bis 15 Minuten	24,3%
24,2%	16 bis 30 Minuten	23,9%
6,6%	31 bis 45 Minuten	6,6%
2,8%	46 bis 60 Minuten	2,3%
1,8%	61 bis 90 Minuten	1,3%
0,8%	91 bis 120 Minuten	0,7%
1,1%	über 120 Minuten	0,8%
100,0%		100,0%

Bild 4.9: Wegedaueranteile nach Zeitklassen

- Annähernd jeder siebte Weg (14,8%) dauert nicht länger als 5 Minuten (2002=16,2%). Bei der Kfz-Nutzung als Fahrer (13,0%) sind dies pro mittlerem Werktag ca. 17.500 Wege, die nicht länger als 5 Minuten dauern. Hier liegt ein klares Veränderungspotential vor.
- Insgesamt werden nach 15 Minuten bereits zwei Drittel aller Ziele erreicht (62,7%). Dieser Anteilsatz hat sich verglichen mit 2002 nicht verändert. Die Kfz-Fahrten in diesem Nahbereich haben sich von 68,5% auf 64,4% verringert.
- Ca. 13% aller Wege dauern länger als 30 Minuten. Dieser Anteilssatz lag 2002 bei 16%.

Wegebeginn (Bild 4.10)

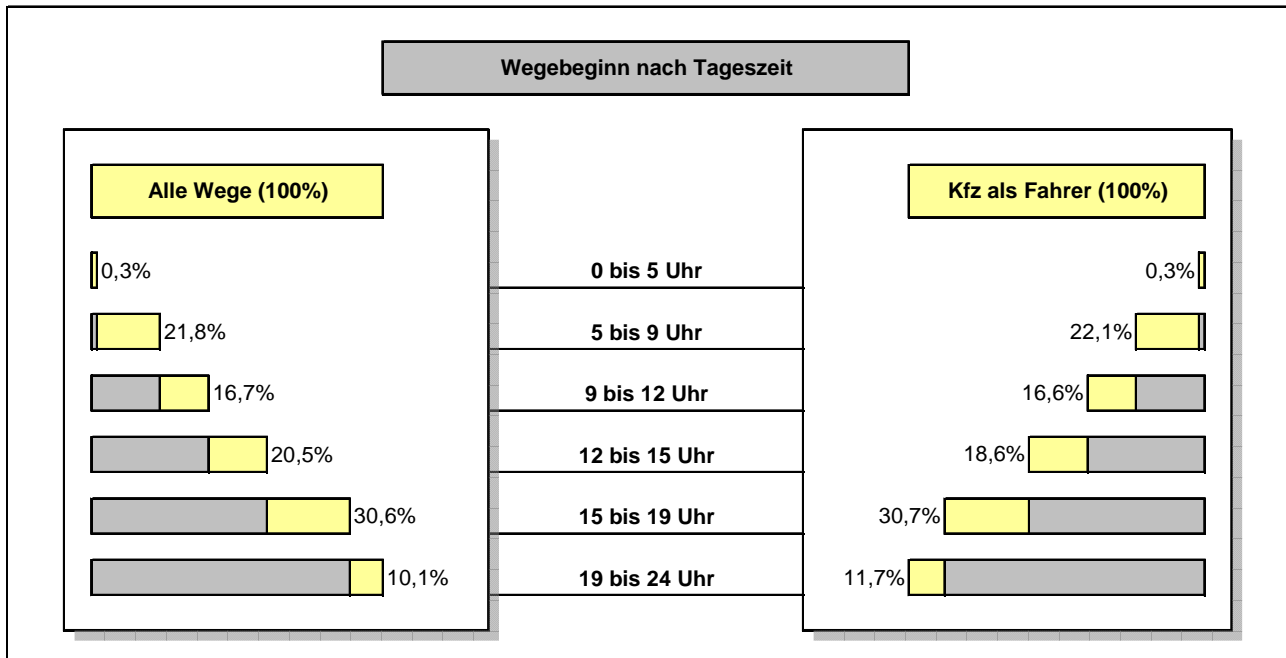


Bild 4.10: Wegebeginn nach Tageszeit

Die jeweils zweite Zeitangabe der Stundengruppen ist um eine Minute zu reduzieren. Die jeweils volle Stunde fängt immer bei Beginn des Intervalls an, z.B. steht 5-9 Uhr für den Zeitraum von 5:00 Uhr bis 8:59 Uhr.

- Nahezu 31% aller Wege beginnen in der Zeit von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr.
- Insgesamt ist die Verteilung zwischen dem Beginn aller Wege und dem Beginn der Kfz-Fahrten weitgehend identisch.
- Im Vergleich zu 2002 fällt auf, dass bis 12:00 Uhr weniger Wegebeginn-Anteile auftraten (ca. 6% Abnahme) und zwischen 19:00 Uhr und 24:00 Uhr die Wegebeginn-Anteile gestiegen sind (um ca. 4%).

Wegebeginn (Bild 4.11)

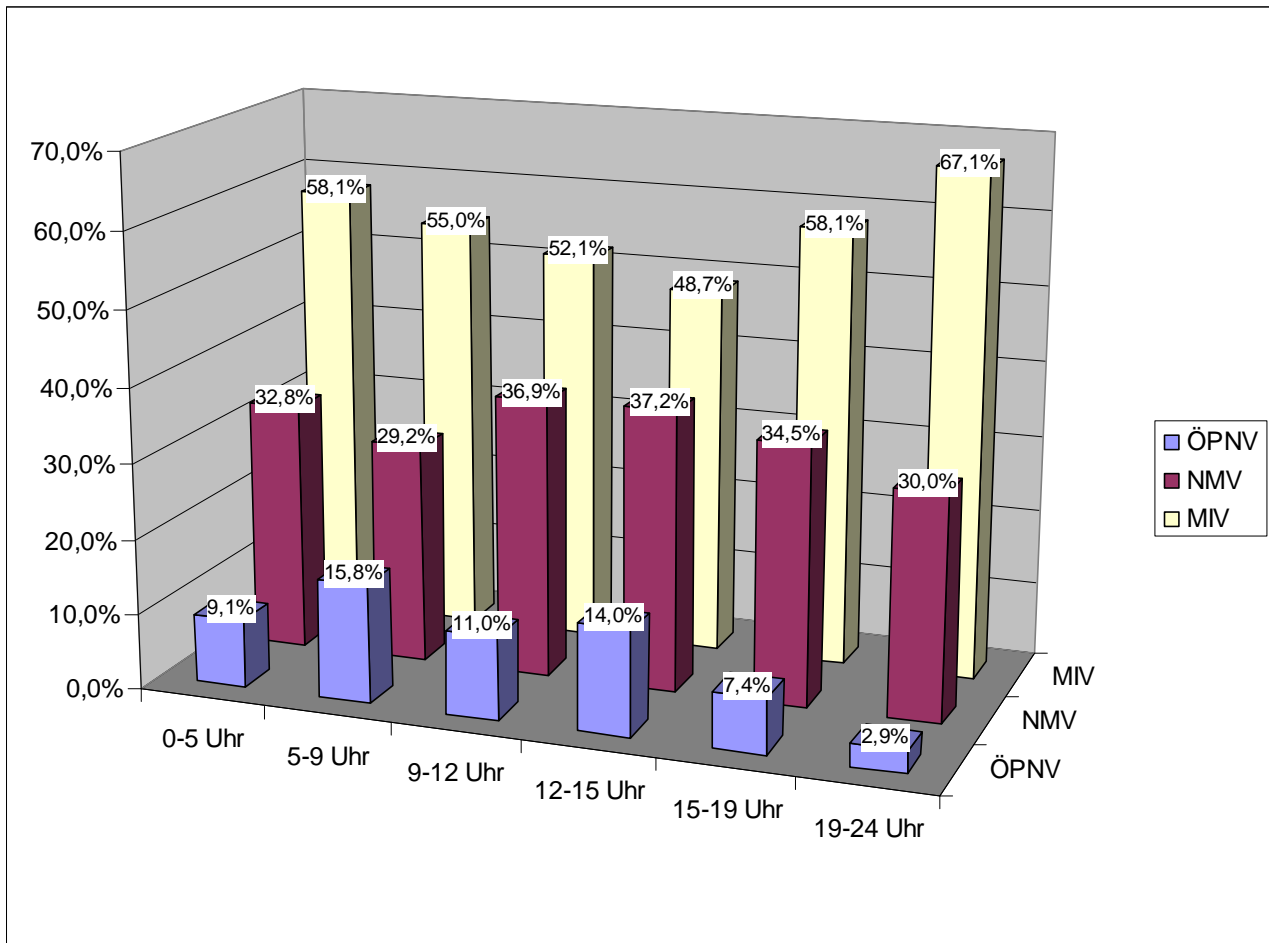


Bild 4.11: Wegebeginn nach den hauptsächlichsten Verkehrsmitteln pro Stundengruppe

Bei dieser Betrachtungsart wird eine Prozentuierung auf 100% pro Stundengruppe vorgenommen, so dass ein relativer Vergleich der Verkehrsmittelnutzung über alle Stundengruppen möglich wird.

- Mit ansteigender Tageszeit reduziert sich der MIV-Anteil pro Stundengruppe von 58% auf 49% und zeigt seinen Höchststand in der Abend-Stundengruppe mit 67%. Hierzu entgegengesetzt verlaufen die NMV-Nutzungsanteile.
- Verglichen mit den Anteilswerten von 2002 wird in der Stundengruppe 19:00 Uhr bis 24:00 Uhr im ÖPNV eine Reduktion von ca. 3% deutlich. Dieser Sachverhalt korrespondiert mit dem zu dieser Zeit ausgedünnten Angebot.

Zeitliche Erreichbarkeit (Bild 4.12)

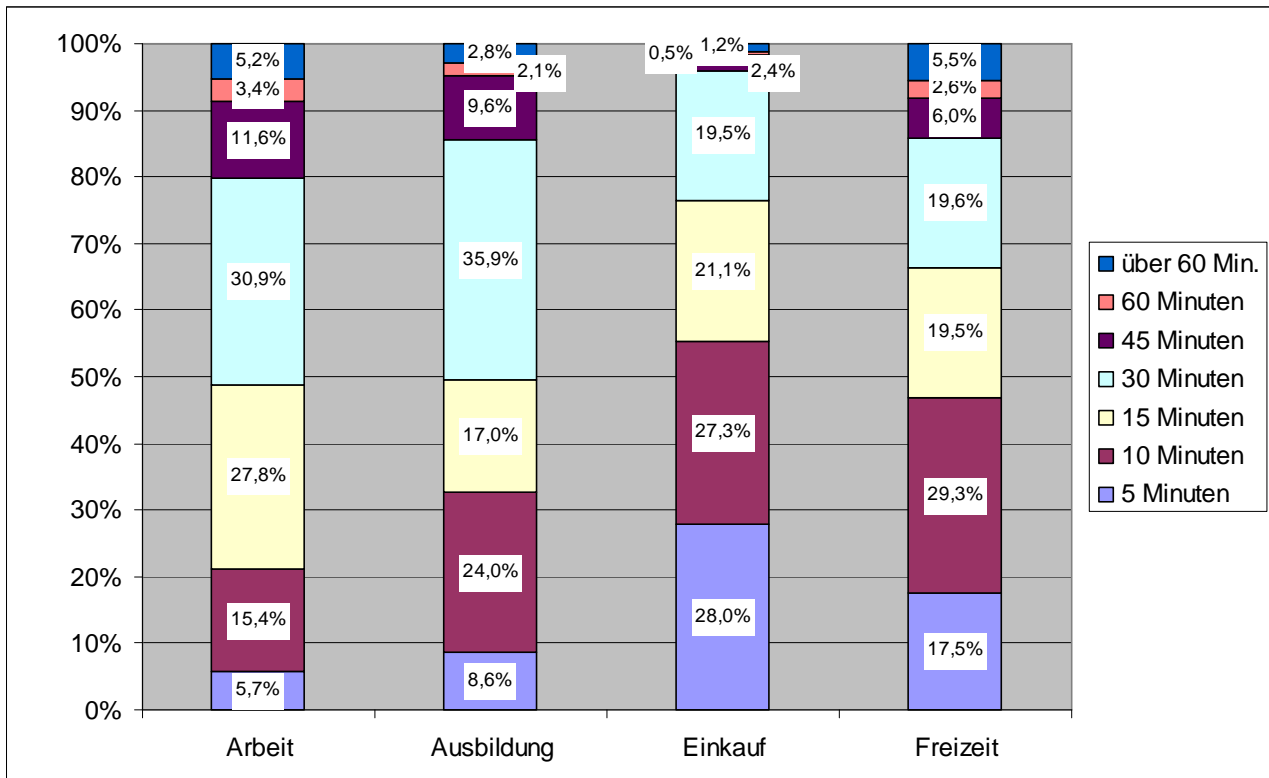


Bild 4.12: Zeitliche Erreichbarkeit der Aktivitätsorte von der Wohnung

- Nach 15 Minuten Wegedauer sind ca. 49% aller Arbeits- und ca. 50% aller Ausbildungsplätze von der Wohnung aus erreicht. Im Jahre 2002 waren bereits 56% aller Arbeitsplätze erreicht. D.h. es haben die Zeitaufwandswerte zur Arbeitsplatz-Erreichbarkeit zugenommen.
- Innerhalb von 10 Minuten sind ca. 47% aller werktäglichen Freizeitziele erreicht.
- Im Vergleich zu 2002 fällt auf, dass Freizeitziele mehr im Nahbereich aufgesucht werden. 2002 lag der Anteilssatz bis 15 Minuten Wegedauer bei ca. 53% und 2007 bei ca. 66%.
- Etwas mehr als drei Viertel aller Einkaufsziele sind nach 15 Minuten erreicht. Dies war 2002 auch der Fall. Im Einzugsgebiet von 30 Minuten befinden sich ca. 96% aller Einkaufsziele.

5 Mobilitätsdaten

Auf den folgenden Seiten wird für ausgewählte Sachzusammenhänge die Datenstruktur aufgezeigt.

Diese Mobilitätsdaten bedürfen keiner eigenen Interpretation, werden allerdings bei der Erkenntnis-Zusammenfassung mit berücksichtigt.

Ausgänge	Personen		Ausgänge	
	n	%	n	%
1 Ausgang	50.735	59,7%	50.735	40,9%
2 Ausgänge	29.790	35,1%	59.580	48,1%
3 Ausgänge	4.126	4,9%	12.378	10,0%
≥ 4 Ausgänge	316	0,4%	1.264	1,0%
Gesamt	84.967	100,0%	123.957	100,0%

Bild 5.1: Ausgänge der mobilen Personen

Verkehrsmittel	Altersklassen						Gesamt
	0-5	6-9	10-13	14-17	18-59	60+	
Zu Fuß	41,2%	43,1%	23,0%	23,7%	17,7%	27,0%	22,1%
Fahrrad	8,8%	10,3%	14,1%	19,5%	12,2%	9,0%	11,7%
Kfz als Fahrer	-	-	-	2,6%	57,5%	42,7%	44,9%
Kfz als Mitfahrer	45,5%	37,8%	27,2%	9,2%	5,0%	10,7%	10,6%
ÖPNV	4,5%	8,8%	35,7%	45,0%	7,6%	10,6%	10,7%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Anteil an allen Altersklassen	4,9%	4,8%	5,0%	4,4%	60,0%	20,9%	100,0%

Bild 5.2: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen

Verkehrsmittel	Geschlecht		
	männlich	weiblich	Gesamt
Zu Fuß	19,6%	24,3%	22,1%
Fahrrad	9,7%	13,5%	11,7%
Kfz als Fahrer	52,5%	38,1%	44,9%
Kfz als Mitfahrer	8,5%	12,4%	10,6%
ÖPNV	9,7%	11,7%	10,7%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%
Anteil an allen Verkehrsmitteln	48,0%	52,0%	100,0%

Bild 5.3: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Aktivitäten	Geschlecht		
	männlich	weiblich	Gesamt
Arbeit	24,3%	17,8%	20,9%
Dienstl./Gesch.	12,5%	4,9%	8,5%
Ausbildung	10,9%	10,9%	10,9%
Einkauf	13,6%	18,2%	16,0%
Private Erledigung	11,9%	14,8%	13,5%
Holen/Bringen	6,1%	10,3%	8,3%
Freizeit	20,7%	23,1%	21,9%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%
Anteil an allen Aktivitäten	48,0%	52,0%	100,0%

Bild 5.4: Aktivitäten nach Geschlecht

Aktivitäten	Dauer des Weges		
	Ø in Min.	bis 15 Min.	über 15 Min.
Arbeit	24	10,2%	16,0%
Dienstl./Gesch.	40	4,5%	5,9%
Ausbildung	22	5,3%	8,4%
Einkauf	14	11,7%	5,7%
Private Erledigung	19	8,0%	7,9%
Holen/Bringen	16	6,1%	2,9%
Freizeit	23	14,1%	11,0%
Nach Hause	21	40,1%	42,2%
Gesamt	21	100,0%	100,0%
Anteil an allen Aktivitäten		62,7%	37,3%

Bild 5.5: Aktivitäten nach Dauer des Weges

6 Erkenntnisse

Mit Hilfe der durchgeführten Mobilitätsstudie wurde nach 1997 und 2002 das dritte Mal eine grundlegende Datenbasis für eine integrierte Verkehrsplanung ermittelt. Es lassen sich hierauf aufbauend verkehrsträgerspezifische Auswertungen vornehmen, die sich immer vor dem Hintergrund des Gesamtverkehrsgeschehens analysieren lassen. Vor allem aber aus dem Vergleich der drei Studien werden Tendenzen sichtbar, die als Basis für eine Einschätzung und Steuerung des zukünftigen Verkehrsgeschehens genutzt werden können.

Auf der Grundlage einer schriftlichen Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 14.04.2007 eine verwertbare Nettostichprobe von insgesamt 699 Haushalten erfasst. Dies bedeutet, dass zu 1.434 Personen und zu 4.146 Wegen Detailinformationen vorliegen. Diese Rohdaten wurden mit Hilfe einer zweistufigen Gewichtung in eine repräsentative Auswertungsdatei für die Gesamtbevölkerung von Hildesheim überführt.

Hier werden die wesentlichen Erkenntnisse zur Mobilität der Bevölkerung von Hildesheim in zusammengefasster Form dargestellt:

Verkehrsbezogene Haushalts- und Personenstruktur

- Gut ein Viertel aller Haushalte besitzt keinen Pkw/Kombi.
- Ein Viertel aller Haushalte verfügt über kein Fahrrad.
- Im Mittel wird die Entfernung zwischen Wohnung/Haus und Haltestelle des ÖPNV zu ca. 293 Metern angegeben.
- Etwa 18% aller Personen ab 18 Jahre alt besitzen keinen Führerschein.
- Knapp einem Drittel aller Personen steht an einem mittleren Werktag kein Pkw/Kombi zur Verfügung.
- Ca. 20% aller Personen sind als klare Bus-Nichtnutzer zu bezeichnen.

Mobilitätskennwerte

- Die Verkehrsbeteiligung liegt bei ca. 84% (mobile Personen). D.h. ca. 16% der Hildesheimer haben am Stichtag keinen Weg realisiert.
- Die Mobilitätsrate stellt sich bei 2,96 Wegen pro Person und Tag ein. Werden nur die mobilen Personen betrachtet, liegt diese Rate bei 3,54 Wegen pro Person und Tag. Insgesamt bedeutet dies ein Wegeaufkommen von ca. 301.000 Wegen für die Gesamtbevölkerung von Hildesheim (1. Wohnsitz) an einem mittleren Werktag.
- Im Mittel dauert ein Weg ca. 21 Minuten (2002=22 Minuten). Die kürzesten Wegezeiten werden bei der Fahrradnutzung und zu Fuß mit jeweils ca. 18 Minuten, die längsten Wegezeiten bei der Busnutzung (33 Minuten) zurückgelegt.
- Mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) werden ca. 45% aller Wege zurückgelegt (2002=47%). Bei ca. 22% aller Wege ist das Zu-Fuß-Gehen die Hauptbewegungsform (2002=25%).
- Die mobile männliche Bevölkerung im Alter zwischen 18 und 65 Jahren nutzt das Auto bei ca. zwei Dritteln ihrer Wege.
- Überwiegend wird der Pkw für die arbeits- und dienstbedingte Fahrten genutzt.
- Nur bei jedem vierten Ausgang (also Verlassen der Wohnung) werden zwei (oder mehr) Aktivitäten miteinander verbunden. Dieser Anteil ist als gering einzustufen und hat sich nicht verändert.
- Über ein Drittel aller Ausbildungswege werden mit dem ÖPNV realisiert.
- Annähernd jeder siebte Weg dauert nicht länger als 5 Minuten. Da auch ca. jede achte Kfz-Fahrt (13%) nicht länger als 5 Minuten dauert, liegt hier ein klares Veränderungspotential.
- Insgesamt 13% aller Wege dauern länger als 30 Minuten.
- Über 30% aller Wege starten in der Zeit von 15:00 Uhr bis 18:59 Uhr.
- Über drei Viertel aller Einkaufsziele sind nach 15 Minuten Wegedauer erreicht, was einer sehr guten Erschließungsquote entspricht und sich verglichen mit 2002 nicht verändert hat.

8 Literatur

- ARGUS Mobilität der Bevölkerung von Hildesheim
Braunschweig, 1997
- ARGUS Mobilität 2002 der Bevölkerung von Hildesheim
Braunschweig, 2002
- Dörkes, C. et al. Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Köln
in: Der Nahverkehr, Heft 11, S. 36-39, 2004
- Deutsches Institut für
Wirtschaftsforschung
(DIW) u.
Institut für angewandte
Sozialwissenschaft (infas)
(Hrsg.) Mobilität in Deutschland 2002
Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten –
Endbericht
Berlin und Bonn, 2003
- FGSV Empfehlungen für Verkehrserhebungen
Köln, 1991
- Hautzinger, H., u.
Tassaux-Becker, B. Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik
Deutschland. Forschungsberichte der Bundesanstalt für
Straßenwesen – Bereich Unfallforschung, Heft 195,
Bergisch Gladbach, 1989
- Janssen, J., u.
Latz, W. Statistische Datenanalyse mit SPSS für Windows
Springer Verlag, Heidelberg, 1997
- Kaase, M.
(Hrsg.) Qualitätskriterien der Umfrageforschung
Denkschrift der Deutschen Forschungsgemeinschaft
Akademie Verlag, Berlin, 1999
- Rohr-Zänker, R. et al. Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung in der Stadt
Hildesheim bis 2020 und Auswirkungen auf die Siedlungs-
flächenentwicklung
StadtRegion, Hannover, 2006

Anlagen

**Der Oberbürgermeister
der Stadt Hildesheim**

Rathaus, Markt 1, 31134 Hildesheim
Telefon +49 5121 301-200
Telefax +49 5121 301-145
eMail: ob@stadt-hildesheim.de

Hildesheim, 20.04.2007

Mobilitätsstudie 2007

Liebe Mitbürgerinnen,
liebe Mitbürger,

für die vielfältigen Aufgaben der Stadt- und Verkehrsplanung werden genaue Kenntnisse über das aktuelle Verkehrsgeschehen benötigt. Diese Informationen können nur durch eine breit angelegte Verkehrsbefragung gewonnen werden.

Im Auftrag der Stadt Hildesheim führt die „Arbeitsgruppe unabhängiger Stadt- und Verkehrsplaner“ diese Verkehrsbefragung durch und stellt Ihnen heute die beiliegenden Fragebögen mit der Bitte um **Beantwortung** zu. Zur problemlosen Rücksendung liegt ein Freiumschlag bei.

Ihr Haushalt wurde nach einem Zufallsprinzip ausgewählt. Ich bitte Sie, sich an dieser Befragung zu beteiligen, damit ein getreues Abbild des Verkehrsgeschehens ermittelt werden kann. Ihre Teilnahme ist auch dann wichtig, wenn Sie meinen, aus Altersgründen oder wegen allgemein geringer Verkehrsteilnahme für die Befragung nicht in Betracht zu kommen.

Selbstverständlich bleiben Ihre Angaben **anonym**. Alle Vorschriften des Datenschutzes werden strikt eingehalten. Ihre Angaben sind also Dritten in keiner Weise zugänglich. Unser Datenschutzbeauftragter überwacht die Einhaltung aller Schutzmaßnahmen.

Bitte senden Sie mit Hilfe des beigelegten Freiumschrags die **ausgefüllten** Befragungsunterlagen zurück.

Schon jetzt bedanke ich mich für Ihre Unterstützung, die wesentlich dazu beitragen wird, die Grundlagen für die zukünftige Verkehrsplanung gerade in Ihrem Sinne zu verbessern.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Kurt Machens'.

(Kurt Machens)
Oberbürgermeister

Verkehrsbefragung Hildesheim 2007

HAUSHALTSFRAGEBOGEN**ARGUS**

Wir haben einige allgemeine Fragen zu Ihrem **Haushalt**. Unter einem Haushalt verstehen wir alle Personen (**Sie selbst mit eingeschlossen**), die dauerhaft zusammen leben, auch wenn einige Personen zur Zeit abwesend sind (z.B. im Krankenhaus oder Urlaub).
Ein Haushalt kann auch aus einer Person bestehen (Einpersonenhaushalt).

1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt?
 Anzahl der Personen **insgesamt**

davon sind:

 Personen **bis 5** Jahre alt

 Personen **von 6 bis 13** Jahre alt

 Personen **von 14 bis 17** Jahre alt

 Personen **ab 18 Jahre und älter**
2. Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

Tragen Sie bitte jeweils die **Anzahl** ein! (Wenn Sie kein solches Fahrzeug besitzen, tragen Sie bitte eine "0" in das jeweilige Feld ein.)

 Verkehrstüchtige Fahrräder

 Motorräder, Mopeds, Mofas

 Pkws (einschließlich Kombi / Van / Kleinbus / Wohnmobil)

 Lkw bis einschließlich 3,5 t Nutzlast

 Lkw über 3,5 t Nutzlast
3. Wie weit ist von Ihrer Wohnung / Ihrem Haus die nächste Bushaltestelle entfernt?
 Bushaltestelle: Meter
4. Über welche Telefonnummer bzw. E-Mail ist Ihr Haushalt am besten zu erreichen?
 Telefonnummer
oder Handy

E-Mail

Vielen Dank für das Ausfüllen des Haushaltsfragebogens.

Bitte füllen Sie nun den **Erwachsenenfragebogen** für den Stichtag **24. April 2007** aus.

Es liegen drei **Erwachsenenfragebögen** und zwei **Kinderfragebögen** bei.

Für den weiteren **Ablauf der Befragung** lesen Sie bitte erst die **Anleitung** durch, die auf der Vorderseite der Erwachsenenfragebögen zu finden ist.

Verkehrsbefragung Hildesheim 2007

PERSONENFRAGEBOGEN

ARGUS

<p>1. Sie sind:</p> <p><input type="checkbox"/> männlich</p> <p><input type="checkbox"/> weiblich</p>	<p>5. Besitzen Sie zur Zeit ein verkehrstüchtiges Fahrrad?</p> <p><input type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p>
<p>2. Welche Staatsangehörigkeit haben Sie? <i>Wenn Sie mehrere Staatsangehörigkeiten haben, geben Sie bitte alle an!</i></p> <p><input type="checkbox"/> deutsch</p> <p><input type="checkbox"/> andere Staatsangehörigkeit: <i>(bitte notieren)</i></p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	<p>6. Wie oft können Sie über ein Auto verfügen?</p> <p><input type="checkbox"/> jederzeit</p> <p><input type="checkbox"/> gelegentlich</p> <p><input type="checkbox"/> ausnahmsweise</p> <p><input type="checkbox"/> gar nicht</p>
<p>3. Wie alt sind Sie? <i>Bitte Alter eintragen!</i></p> <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 20px;"></div>	<p>7. Für welche Kraftfahrzeugtypen besitzen Sie einen Führerschein? <i>Kreuzen Sie bitte alles an, was für Sie zutrifft!</i></p> <p><input type="checkbox"/> Mofa / Moped / Motorrad</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw / Kombi</p> <p><input type="checkbox"/> Lkw</p> <p><input type="checkbox"/> Keinen Führerschein</p>
<p>4. Was trifft auf Sie zu? <i>Bitte nur eine Nennung!</i></p> <p><input type="checkbox"/> Vollzeit erwerbstätig</p> <p><input type="checkbox"/> Teilzeit erwerbstätig <i>(18 bis unter 35 Stunden pro Woche)</i></p> <p><input type="checkbox"/> geringfügig erwerbstätig <i>(11 bis unter 18 Stunden pro Woche)</i></p> <p><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)</p> <p><input type="checkbox"/> Schüler(in), weiterführende Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Schüler(in), sonstige Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Student(in)</p> <p><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos</p> <p><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <i>(z.B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub o.ä.)</i></p> <p><input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann</p> <p><input type="checkbox"/> Rentner(in) / Pensionär(in)</p> <p><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	<p>8. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt? <i>Kreuzen Sie bitte alles an, was für Sie zutrifft!</i></p> <p><input type="checkbox"/> ja, durch Gehbehinderung</p> <p><input type="checkbox"/> ja, durch Sehbehinderung</p> <p><input type="checkbox"/> ja, durch andere Einschränkung(en)</p> <p><input type="checkbox"/> nein, keine Einschränkung in meiner Mobilität</p>
	<p>9. Welche Fahrkartenart nutzen Sie <u>überwiegend</u>, wenn Sie den Bus in Hildesheim benutzen? <i>Bitte geben Sie auch eine Fahrkartenart an, wenn Sie nur sehr selten mit dem Bus unterwegs sind.</i></p> <p><input type="checkbox"/> Einzel- / Mehrfahrtenkarte</p> <p><input type="checkbox"/> Zeitfahrkarte</p> <p><input type="checkbox"/> Sonstige, und zwar:</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> <p><input type="checkbox"/> fahre nie mit dem Bus</p>

WIR DANKEN IHNEN FÜR IHRE MITWIRKUNG UND IHR VERTRAUEN IN UNSERE ARBEIT.

Bitte legen Sie alle **ausgefüllten Bögen** in den beigegefügteten Rückumschlag und dann rasch in den Briefkasten.

WEGEFRAGEBOGEN

Wo war der **Ausgangspunkt** Ihres ersten Weges?

nicht zu Hause (bitte Adresse) PLZ: _____ Ort: _____
 zu Hause Straße: _____ Haus-Nr.: _____

Ihre Wege außer Haus am Dienstag, dem 24. April 2007:

	ERSTER WEG	ZWEITER WEG	DRITTER WEG	VIERTER WEG	FÜNFTER WEG	SECHSTER WEG	SIEBTER WEG	
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	START? : Uhrzeit	START? : Uhrzeit	START? : Uhrzeit	START? : Uhrzeit	START? : Uhrzeit	START? : Uhrzeit	START? : Uhrzeit	
Zu welchem Zweck bzw. Ziel haben Sie diesen Weg unternommen?	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>	ZWECK / ZIEL? Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v.Personen..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/>
Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges alle benutzt? <i>Falls Sie mehrere benutzt haben, geben Sie bitte <u>alle</u> an!</i>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	VERKEHRSMITTEL? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa, Motorrad... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast... <input type="checkbox"/> anderen Lkw..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Schulbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel... <input type="checkbox"/>	
Mit wie vielen Personen haben Sie den Weg gemeinsam zurückgelegt?	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, oder <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter	
Wo lag dieses Ziel ?	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	zu Hause..... <input type="checkbox"/>	
Bitte geben Sie die Adresse so genau wie möglich an!	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	ADRESSE? Wenn nicht zu Hause! PLZ, Ort Straße und Hausnummer	
Wie groß war die Entfernung ungefähr?	ENTFERNUNG? , km	ENTFERNUNG? , km	ENTFERNUNG? , km	ENTFERNUNG? , km	ENTFERNUNG? , km	ENTFERNUNG? , km	ENTFERNUNG? , km	
Um wie viel Uhr sind Sie dort angekommen?	ANKUNFT? : Uhrzeit	ANKUNFT? : Uhrzeit	ANKUNFT? : Uhrzeit	ANKUNFT? : Uhrzeit	ANKUNFT? : Uhrzeit	ANKUNFT? : Uhrzeit	ANKUNFT? : Uhrzeit	
Haben Sie von dort einen weiteren Weg unternommen?	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	WEITERE WEGE? Ja.. <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	

Füllen Sie jetzt bitte den Personenfragebogen (auf der Rückseite) aus!

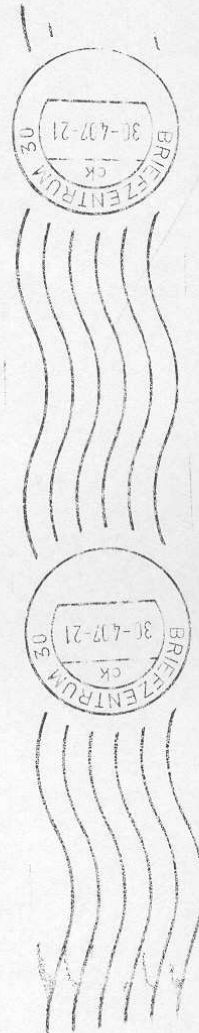
WEGEFRAGEBOGEN

Deine Wege außer Haus am Dienstag, dem 24. April 2007:
(Hin- und Rückweg sind zwei Wege)

<p>Von wo aus hast Du Deinen ersten Weg begonnen?</p> <p>nicht von zu Hause <input type="checkbox"/> (bitte Adresse) von zu Hause <input type="checkbox"/></p> <p>Postleitzahl: _____ Ort: _____ Straße: _____ Haus-Nr.: _____</p>							
	ERSTER WEG	ZWEITER WEG	DRITTER WEG	VIERTER WEG	FÜNFTER WEG	SECHSTER WEG	
Um wie viel Uhr hast Du diesen Weg begonnen?	Start? : _____ Uhrzeit	Start? : _____ Uhrzeit	Start? : _____ Uhrzeit	Start? : _____ Uhrzeit	Start? : _____ Uhrzeit	Start? : _____ Uhrzeit	
Warum oder wozu hast Du diesen Weg unternommen? <i>Bitte kreuze nur ein Kästchen an oder schreibe kurz auf, was Du gemacht hast.</i>	Ziel / Zweck? (Vor-) Schule..... <input type="checkbox"/> KITA/Kindergarten..... <input type="checkbox"/> Begleitung (z.B. der Eltern)..... <input type="checkbox"/> Sport/Sportverein..... <input type="checkbox"/> Freunde treffen..... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule)..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> etwas anderes..... <input type="checkbox"/> kurz beschreiben: _____	Ziel / Zweck? (Vor-) Schule..... <input type="checkbox"/> KITA/Kindergarten..... <input type="checkbox"/> Begleitung (z.B. der Eltern)..... <input type="checkbox"/> Sport/Sportverein..... <input type="checkbox"/> Freunde treffen..... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule)..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> etwas anderes..... <input type="checkbox"/> kurz beschreiben: _____	Ziel / Zweck? (Vor-) Schule..... <input type="checkbox"/> KITA/Kindergarten..... <input type="checkbox"/> Begleitung (z.B. der Eltern)..... <input type="checkbox"/> Sport/Sportverein..... <input type="checkbox"/> Freunde treffen..... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule)..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> etwas anderes..... <input type="checkbox"/> kurz beschreiben: _____	Ziel / Zweck? (Vor-) Schule..... <input type="checkbox"/> KITA/Kindergarten..... <input type="checkbox"/> Begleitung (z.B. der Eltern)..... <input type="checkbox"/> Sport/Sportverein..... <input type="checkbox"/> Freunde treffen..... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule)..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> etwas anderes..... <input type="checkbox"/> kurz beschreiben: _____	Ziel / Zweck? (Vor-) Schule..... <input type="checkbox"/> KITA/Kindergarten..... <input type="checkbox"/> Begleitung (z.B. der Eltern)..... <input type="checkbox"/> Sport/Sportverein..... <input type="checkbox"/> Freunde treffen..... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule)..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> etwas anderes..... <input type="checkbox"/> kurz beschreiben: _____	Ziel / Zweck? (Vor-) Schule..... <input type="checkbox"/> KITA/Kindergarten..... <input type="checkbox"/> Begleitung (z.B. der Eltern)..... <input type="checkbox"/> Sport/Sportverein..... <input type="checkbox"/> Freunde treffen..... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule)..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> etwas anderes..... <input type="checkbox"/> kurz beschreiben: _____	
Bist Du zu Fuß gegangen oder welches Verkehrsmittel hast Du benutzt? <i>Gib bitte alle Verkehrsmittel an, die Du benutzt hast.</i>	Verkehrsmittel? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Roller/Inline Skates..... <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/in)..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> anderes..... <input type="checkbox"/>	Verkehrsmittel? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Roller/Inline Skates..... <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/in)..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> anderes..... <input type="checkbox"/>	Verkehrsmittel? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Roller/Inline Skates..... <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/in)..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> anderes..... <input type="checkbox"/>	Verkehrsmittel? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Roller/Inline Skates..... <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/in)..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> anderes..... <input type="checkbox"/>	Verkehrsmittel? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Roller/Inline Skates..... <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/in)..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> anderes..... <input type="checkbox"/>	Verkehrsmittel? zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Roller/Inline Skates..... <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/in)..... <input type="checkbox"/> Stadtbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> anderes..... <input type="checkbox"/>	
Mit wie vielen Personen hast Du den Weg gemeinsam zurückgelegt?	Personen? alleine..... <input type="checkbox"/> oder Anzahl der Begleiter..... <input type="text"/>	Personen? alleine..... <input type="checkbox"/> oder Anzahl der Begleiter..... <input type="text"/>	Personen? alleine..... <input type="checkbox"/> oder Anzahl der Begleiter..... <input type="text"/>	Personen? alleine..... <input type="checkbox"/> oder Anzahl der Begleiter..... <input type="text"/>	Personen? alleine..... <input type="checkbox"/> oder Anzahl der Begleiter..... <input type="text"/>	Personen? alleine..... <input type="checkbox"/> oder Anzahl der Begleiter..... <input type="text"/>	
Wo lag dieses Ziel? <i>Bitte gib die Adresse so genau wie möglich an!</i>	zu Hause..... <input type="checkbox"/> oder Adresse? Wenn nicht zu Hause Postleitzahl, Ort _____ Straße und Hausnummer _____	zu Hause..... <input type="checkbox"/> oder Adresse? Wenn nicht zu Hause Postleitzahl, Ort _____ Straße und Hausnummer _____	zu Hause..... <input type="checkbox"/> oder Adresse? Wenn nicht zu Hause Postleitzahl, Ort _____ Straße und Hausnummer _____	zu Hause..... <input type="checkbox"/> oder Adresse? Wenn nicht zu Hause Postleitzahl, Ort _____ Straße und Hausnummer _____	zu Hause..... <input type="checkbox"/> oder Adresse? Wenn nicht zu Hause Postleitzahl, Ort _____ Straße und Hausnummer _____	zu Hause..... <input type="checkbox"/> oder Adresse? Wenn nicht zu Hause Postleitzahl, Ort _____ Straße und Hausnummer _____	
Wie groß war die Entfernung ungefähr?	Entfernung? _____ km	Entfernung? _____ km	Entfernung? _____ km	Entfernung? _____ km	Entfernung? _____ km	Entfernung? _____ km	
Um wie viel Uhr bist Du dort angekommen?	Ankunft? : _____ Uhrzeit	Ankunft? : _____ Uhrzeit	Ankunft? : _____ Uhrzeit	Ankunft? : _____ Uhrzeit	Ankunft? : _____ Uhrzeit	Ankunft? : _____ Uhrzeit	
Hast Du von dort aus einen weiteren Weg unternommen?	Weitere Wege? ja..... <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	Weitere Wege? ja..... <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	Weitere Wege? ja..... <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	Weitere Wege? ja..... <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	Weitere Wege? ja..... <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	Weitere Wege? ja..... <input type="checkbox"/> nein (ENDE)..... <input type="checkbox"/>	
							<p>Bitte trage die Anzahl Deiner weiteren Wege an diesem Tag ein!</p> <p>weitere Wege: <input type="text"/> Anzahl</p> <p>Dann fülle bitte den Personenfragebogen auf der Rückseite aus.</p>

Mobilität 2007 der Bevölkerung von Hildesheim

Portofreies Antwortkuvert
für Ihre Fragebögen.
Mobilitätsstudie Hildesheim 2007



Das Post
übernehmen
wir für Si

Rückantwort

ARGUS

Arbeitsgruppe unabhängiger Stadt-
und Verkehrsplaner
Göttingstraße 22
38106 Braunschweig