Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Endbericht

Mobilitätsbefragung 2021

Stadt Flensburg

FLENSBURG
Zwischen Himmel und Förde
Mellem himmel og fjord

Stadt Flensburg
Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Abt. Strategische Projekte, Verkehr und Umwelt/Verkehrsplanung
Am Pferdewasser 14
24937 Flensburg

Dortmund, im April 2022

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Alexander Reichert
(Projektleitung)
M. Sc. Sophia Middendorf
B. Sc. Annabelle Kaufhold

Titelfoto:
Stadt Flensburg

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis iv

Zusammenfassung der Mobilitätsbefragung I - XVI

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung 1

2 Methodische Grundlagen 2

3 Untersuchungsraum Stadt Flensburg 10

4 Mobilitätsoptionen 12

4.1 Soziodemografische Daten 12

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit 15

5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel 28

6 Bewertung der Verkehrssysteme 38

6.1 Bewertung nach Verkehrssystemen 38

6.2 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote 41

7 Mobilität am Berichtstag 44

7.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 48

7.2 Wegelängen und Wegedauer 55

7.3 Räumliche Wegebeziehungen 63

7.4 Wegeketten 68

7.5 Mobilität in den Stadtteilen 70

8 Potenzialermittlung 85

8.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr 85

8.2 Potenziale zur Verlagerung auf den Busverkehr 86

9 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung 88

10 Zusammenfassendes Fazit 90

Quellenverzeichnis 91

Abbildungsverzeichnis 92

Tabellenverzeichnis 94

Anhang I: Befragungsunterlagen 96

Abkürzungsverzeichnis

BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
HH	Haushalte
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nicht-motorisierter Individualverkehr)
k. A.	Keine Angabe
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Anzahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr / Öffentlicher Personennahverkehr
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegioStaR 7	Zusammengefasster Regionalstatischer Raumtyp: Eine regionale Auswertungsebene der MiD 2017
S-Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt und Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h erreicht (Versicherungskennzeichen pflichtig)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	Regelmäßige Mobilitätserhebung der TU Dresden: Mobilität in Städten

Zusammenfassung der Mobilitätsbefragung

Einige Kenngrößen im Überblick...

3,2 Wege...
... pro Einwohner:in und Tag

24 % Radanteil...
... am Modal Split

6,6 km ...
... lang ist ein durchschnittlicher Weg im Alltag

22 % aller Haushalte...
... haben mindestens ein Elektrofahrrad

21 Minuten...
... dauert ein durchschnittlicher Weg

25 % aller Haushalte...
... haben keinen Pkw

26 % der Einwohner:innen...
... nutzen das Fahrrad (fast) täglich

79 % der Wege...
... werden innerhalb der Stadt Flensburg gemacht

65 % aller Wege...
... sind kürzer als 5 km

Eckdaten zur Mobilitätsbefragung

Die Stadt Flensburg hat im Herbst 2021 zwischen dem 14. und 30. September eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner:innen als Maßnahme des Masterplans Mobilität durchgeführt. Die Erhebung aktualisiert die Ergebnisse der vorherigen Mobilitätsbefragung in der Stadt Flensburg aus dem Jahr 2010 und liefert somit eine aktualisierte Datengrundlage für die Verkehrsplanung z.B. für die ÖPNV-Planung, aber auch für die Aktualisierung des Verkehrsmodells der Stadt.

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Flensburg orientiert sich in der Erhebung und Auswertung methodisch an Mobilitätsuntersuchungen wie der Mobilität in Deutschland (MiD) und der Mobilität in Städten (SrV). Dadurch sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in der dieser Methodik vergleichbar. Insgesamt haben an der Befragung 2.034 Haushalte mit 4.269 Personen (davon 3.287 Personen über sechs Jahren und ausgefüllten Fragebögen) teilgenommen und ihre Wege an einem bestimmten Berichtstag protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten 3,4 % der Einwohner:innen in der Stadt Flensburg befragt und aussagekräftige Daten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Flensburg gesammelt werden.

Bei der Durchführung der Erhebung wurde darauf geachtet ein möglichst repräsentatives Abbild der Flensburger Bevölkerung zu gewinnen. Dies wurde zum einen über die Stichprobengröße mit deutlich mehr als 1.000 Personen und somit mehr als 1 % der Stadtbevölkerung gewährleistet, zum anderen durch das Erhebungsdesign von der zufallsbasierten Stichprobenziehung bis hin zur Gewichtung die Daten.

Es ist somit davon auszugehen, dass die auf Basis der Daten getätigten Aussagen zur Gesamtstadt und bei vielen Fragestellungen auch auf Stadtteilebene repräsentativ sind.

Einfluss der Covid-19-Pandemie auf den Erhebungszeitraum

Die Mobilitätsbefragung wurde im September 2021 während der Covid-19-Pandemie durchgeführt. Im Erhebungszeitraum wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und gastronomische Betriebe sowie Einzelhandel konnten unter Einhaltung der Masken- und teilweise auch einer Testpflicht weitgehend normal öffnen. Dennoch sind Einflüsse der Pandemie auf das erhobene Mobilitätsverhalten festzustellen, die bei der Interpretation der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in der Stadt Flensburg, insbesondere im Vergleich zur Mobilitätsbefragung 2010 – vor der Covid-19-Pandemie – zu berücksichtigen sind. Das belegt auch die aktuelle Begleitforschung zur Covid-19-Pandemie. So zeigt die MOBICOR-Studie, dass insbesondere im ersten „Lockdown" eine deutlich reduzierte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel festgestellt wurde und diese auch nach dem „Lockdown" nicht wieder das Ausgangsniveau vor der Pandemie erreicht. (vgl. Knie, Zehl, Schelewsky 2021)[1]

Darüber hinaus wurden durch die Corona-Pandemie Entwicklungsprozesse beschleunigt, die Auswirkungen auf die Alltagsmobilität haben. So könnten beispielsweise durch flexiblere Arbeitszeiten und Homeoffice Verkehrsspitzen auch zukünftig reduziert oder Wege eingespart werden. Das Aufbrechen von Gewohnheiten, wie sie während der Pandemie zu beobachten waren, bieten zudem die

1 Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc 2021: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Möglichkeit, die Mobilitätswende weiter anzustoßen und Anreize zur Veränderung hin zu einem umweltbewussteren Mobilitätsverhalten zu setzen (vgl. Schulz, Joisten, Edye (Hrsg.) 2021).[2]

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz oder die tägliche Verfügbarkeit über verschiedene Verkehrsmittel bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Drei Viertel der Haushalte (75 %) besitzen mindestens einen Pkw. Dies bedeutet im Durchschnitt 1,0 Pkw pro Haushalt bei einer Pkw-Dichte von 502 Pkw auf 1.000 Einwohner:innen. Diese Motorisierungsquote liegt damit unter dem Landesdurchschnitt von Schleswig-Holstein, welche derzeit 591 Pkw je 1.000 Einwohner:innen beträgt, aber über Kiel (455) oder Lübeck (473)[3].

75 % aller Haushalte besitzen mindestens ein fahrbereites konventionelles Fahrrad, Elektro- oder Lastenfahrrad. Die Fahrradausstattung der Haushalte liegt damit nur geringfügig unter dem bundesweiten Durchschnitt (Bundesvergleich MiD 2017: 78 %). Die Fahrraddichte liegt mit 912 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner:innen dementsprechend auf einem zum bundesweiten Schnitt in etwa vergleichbaren Niveau (MiD 2017: rund 930 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen). Auf die Personenebene bezogen, bedeutet diese Fahrradausstattung der Haushalte für 73 % der Einwohner:innen Flensburgs, dass sie immer bzw. täglich über ein fahrbereites Fahrrad verfügen. Weitere 5 % der befragten Personen geben an, zeitweise bzw. nach Absprache über ein Fahrrad zu verfügen.

In der Stadt Flensburg besitzen bereits rund 22 % der Haushalte mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike)[4]. Der Anteil der Elektrofahrräder liegt damit im Vergleich zur MiD 2017 auf einem hohen Niveau. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich der Trend zum Elektrofahrrad in den Jahren nach 2017 noch einmal deutlich verstärkt hat. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird deren Anteil in den nächsten Jahren wahrscheinlich weiter steigen.

Elektrofahrradbesitz

Der Besitz von Elektrofahrrädern steigt mit dem Alter an. Vor allem in den Altersgruppen zwischen 50 und 75 Jahren sind überdurchschnittlich hohe Anteile von Personen mit Elektrofahrrad (50 bis unter 60 Jahre: 28 %, 60 bis unter 65: 29 %, 65 bis 75 Jahre: 34 %) festzustellen. In der Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen, die die höchste Fahrradverfügbarkeit aufweist, verfügen hingegen lediglich 1 % über ein Elektrofahrrad.

---

2 Schulz, Wolfgang H., Joisten, Nicole; Edye, Christina F. (Hrgs.) 2021: Mobilität nach COVID-19: Grenzen – Möglichkeiten – Chancen. Friedrichshafen, Köln, Wiesbaden: Springer Gabler.

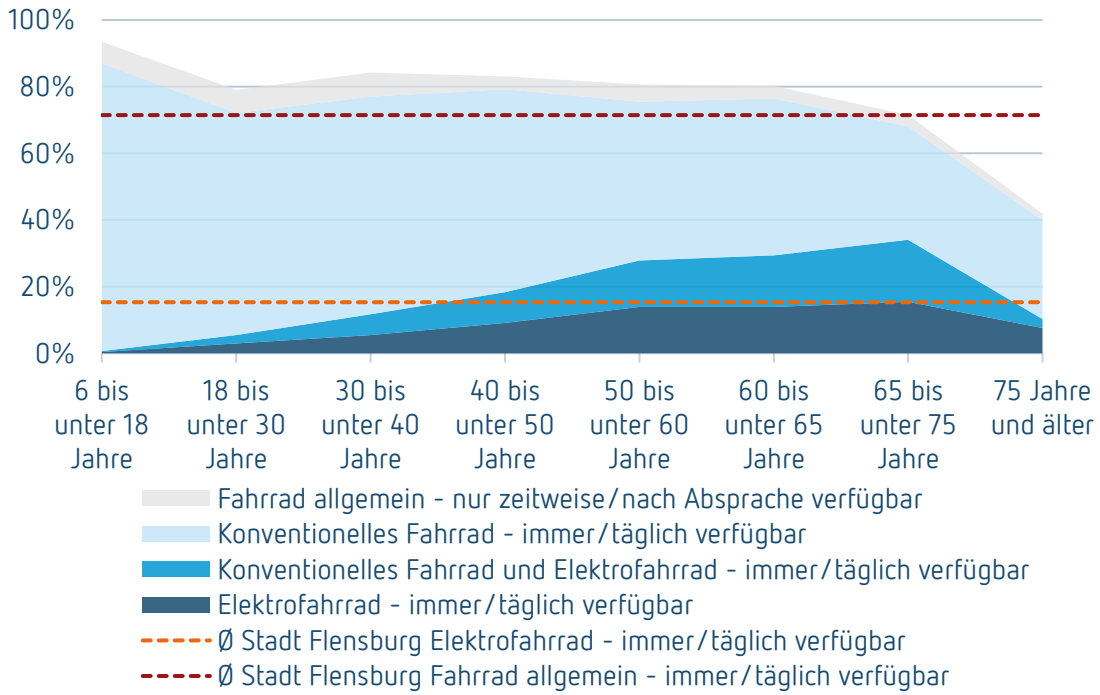
3 Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, abgerufen am 02.02.2022; Datenlizenz by-2-0.

4 Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt die Fahrer:innen mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 4 kW und maximal vierfacher Unterstützung der Tretleistung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftrad und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, sodass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 1 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden, dürfen diese Fahrzeuge Radverkehrsanlagen innerorts bei entsprechender Beschilderung (E-Bike/Mofa frei) und außerorts grundsätzlich benutzen.

Zwei Drittel der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit sind älter als 50 Jahre (66 %). Über ein Viertel der Personen mit Elektrofahrrädern sind dabei im Alter von 50 bis unter 60 (27 %). Demgegenüber sind lediglich 8 % der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit jünger als 30 Jahre. Hinsichtlich des Erwerbsstatus stellen die Vollzeitberufstätigen mit 43 % die größte Gruppe unter den Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit dar. Weitere 17 % der Personengruppe sind Teilzeiterwerbstätige. Darüber hinaus sind fast ein Drittel (30 %) der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit Renter:innen oder Pensionär:innen.

Abb. 1: Verfügbarkeit von Fahrradtypen nach Alter



Wege

In der Stadt Flensburg verlassen 87 % der Einwohner:innen (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,6 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 13 % der Befragten an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen und waren immobil. Werden diese Personen in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person eingerechnet, ergibt sich ein Wert von 3,2 Wegen pro Person und Tag. In der vorherigen Erhebung aus dem Jahr 2010 lag die durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person bei 2,7 Wegen, obwohl lediglich 4 % der Personen angegeben hatten, am Stichtag immobil gewesen zu sein.

Tab. 1: Mobilitätseckdaten in der Stadt Flensburg

Mobilitätseckdaten in der Stadt Flensburg	
Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,6 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege <100 km)	6,6 km
Mittlere Dauer eines Weges	21 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	75 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	309.600 Wege

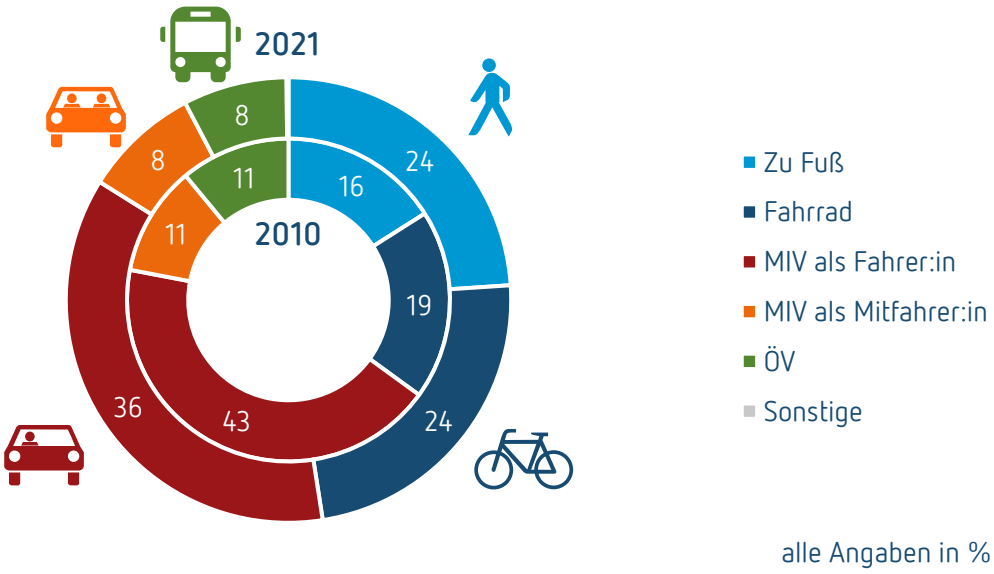
Die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen auf Wegen im Alltagsverkehr (Wege unter 100 km) liegt bei 6,6 km; über alle Wege beträgt sie 8,9 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (12,5 km) sind das über 3 km weniger. Insgesamt legen mobile Personen der Stadt Flensburg an einem Normalwerktag ca. 24 km zurück. Damit werden von der Flensburger Bevölkerung werktäglich hochgerechnet rund 2,1 Mio. Personenkilometer zurückgelegt. Eine Strecke, die etwa 52 Erdumrundungen entspricht.

Modal Split

An einem normalen Werktag ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit einem Anteil von 44 % an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel der Einwohner:innen der Stadt Flensburg (36 % der Wege als Fahrer:in und 8 % als Mitfahrer:in). 24 % aller Wege werden zu Fuß und ebenfalls 24 % mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei ca. 6 % aller Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren werden. Somit wird fast die Hälfte der Wege der Bevölkerung der Stadt Flensburg aktiv zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr (ÖV) macht einen Anteil von 8 % am Wegeaufkommen aus.

Insgesamt zeigt sich eine deutliche Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Stadtbevölkerung in Flensburg seit 2010: Sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr wurden in der aktuellen Mobilitätsbefragung anteilig auf deutlich mehr Wegen genutzt als im Jahr 2010. Demgegenüber fallen sowohl die Anteile der mit dem MIV als auch mit dem ÖV zurückgelegten Wege geringer aus als in der vorherigen Modal-Split-Erhebung. Insbesondere beim Rückgang des ÖV-Anteils ist auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie hinzuweisen, in der vor allem kollektiv genutzte Verkehrsmittel aufgrund der Ansteckungsgefahr vermieden wurden. So konnte nach Angaben der Stadt Flensburg im Zuge der Pandemie ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahlen im Busverkehr in Flensburg beobachtet werden, wobei dies sowohl auf das Nutzungsverhalten der Einwohner:innen als auch der Einpendler:innen zurückzuführen ist.

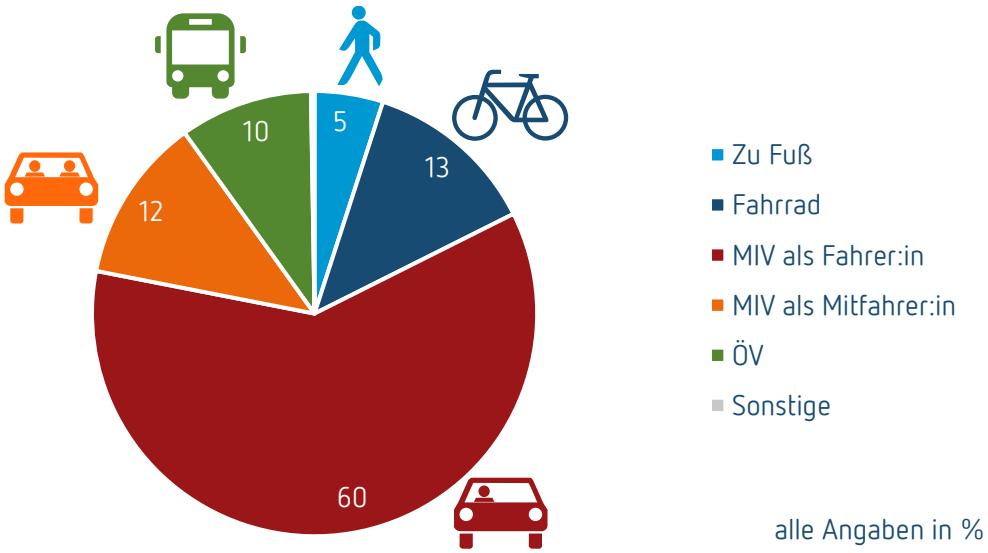
Abb. 2: Modal Split nach Wegeaufkommen der Flensburg 2021 und 2010



Modal Split nach Verkehrsleistung

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern, nimmt vor allem der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split deutlich zu. So werden mehr als zwei Drittel aller werktäglich zurückgelegten Wegestrecken mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt (MIV als Fahrer:in: 60 %; MIV als Mitfahrer:in: 12 %). Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden vergleichsweise weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖV am Modal Split nach Verkehrsleistung auf 10 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 5 % (zu Fuß) bzw. 13 % (Fahrrad) der Personenkilometer zum Vergleich der Anteile am Modal Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 24 %, Fahrrad: 24 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die jeweils durchschnittlich mit dem Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, die bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

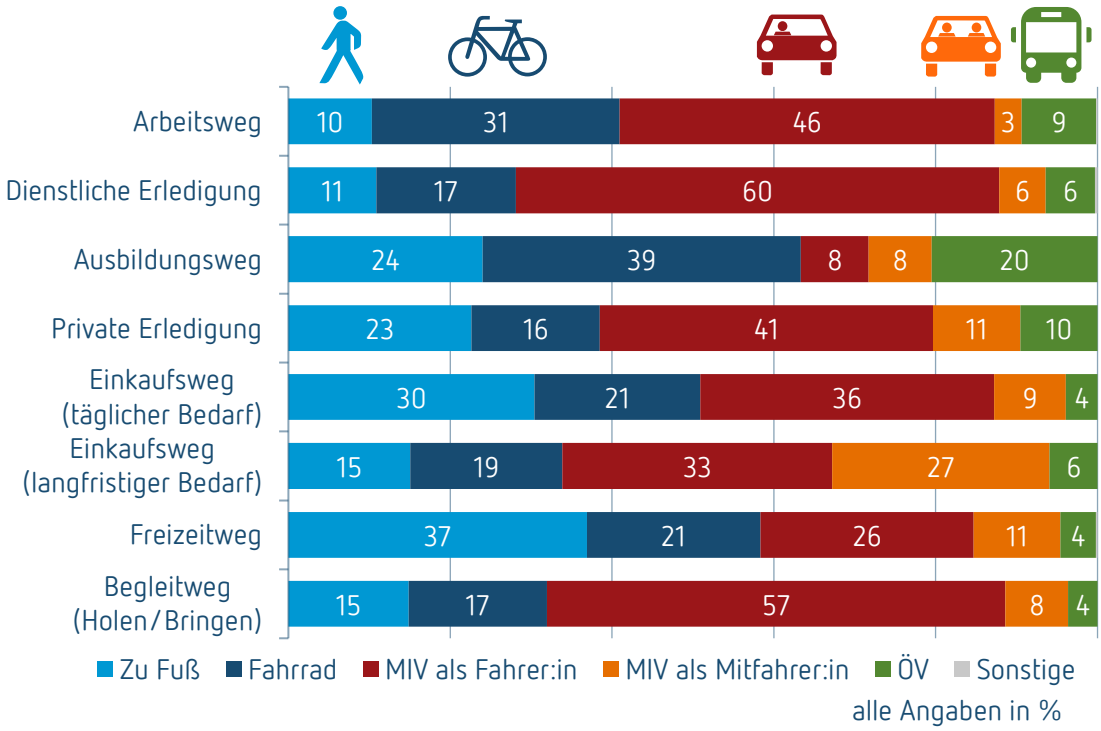
Abb. 3: Modal Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km)



Modal Split nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Die von der Flensburger Bevölkerung zurückgelegten dienstlichen und Begleitwege weisen vergleichsweise hohe Anteile an MIV-Wegen auf. Dagegen weisen die Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule mit 20 % den höchsten ÖV-Anteil sowie mit 39 % der Wege den höchsten Radverkehrsanteil auf. Arbeitswege werden mit 31 % der Wege ebenfalls bereits vergleichsweise häufig mit dem Fahrrad gefahren. Freizeitwege werden mit einem Anteil von 37 % am häufigsten zu Fuß gegangen. Damit werden insgesamt Freizeitwege am häufigsten aktiv, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt (68 %). Mit Ausnahme der Ausbildungswege variiert der ÖV-Anteil an den Wegen der verschiedenen Zwecke zwischen 4 % und 10 %.

Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



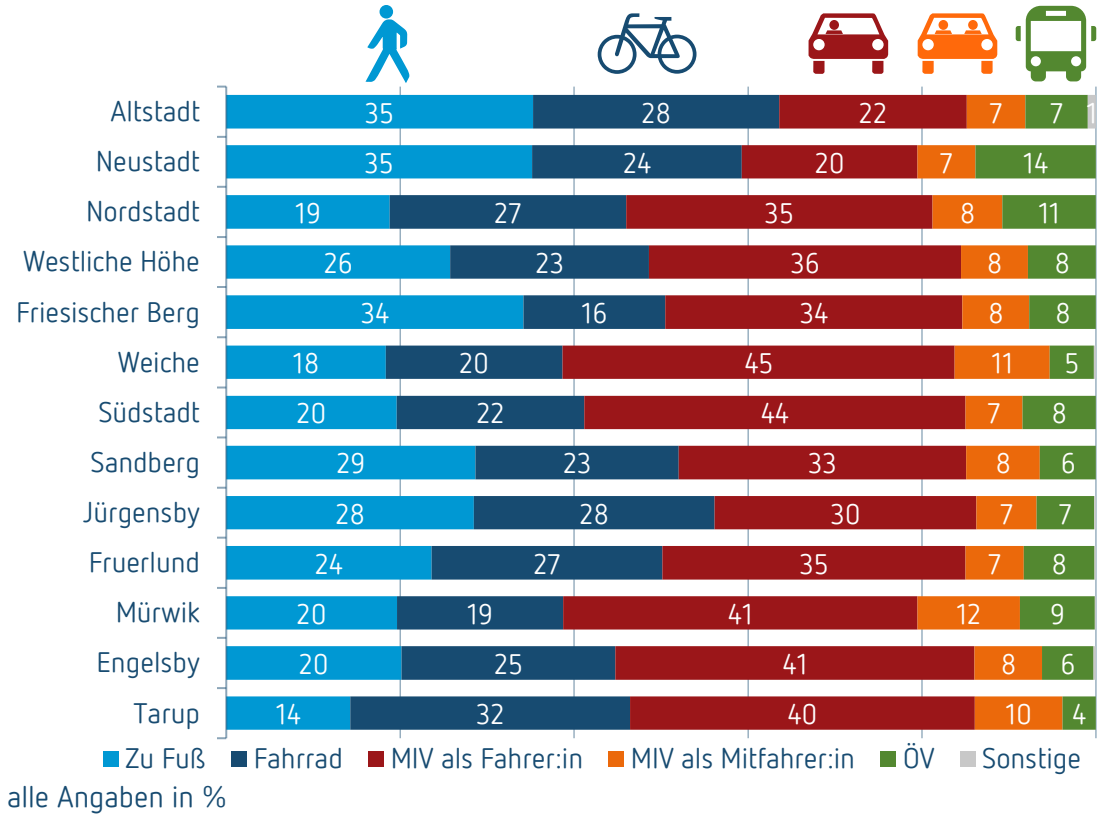
Modal Split nach Stadtteilen

In den zentralen Stadtteilen Neustadt und Altstadt werden über ein Drittel der Wege zu Fuß (jeweils 35 %) und jeweils etwa ein Viertel mit dem Fahrrad zurückgelegt (24 % bzw. 28 %). Damit legen die Einwohner:innen dieser Stadtteile bereits deutlich mehr als die Hälfte der Wege aktiv zurück – das spricht für gute Voraussetzungen für die Nahmobilität im Zentrum Flensburgs. In allen anderen Stadteilen wird das Auto von den jeweiligen Einwohner:innen anteilig auf den meisten Wegen genutzt. Die Nutzung des ÖV variiert zwischen Stadtteilen jeweils zwischen 4 % und 14 % der zurückgelegten Wege. Den höchsten ÖV-Anteil weisen die Wege der Einwohner:innen der zentral gelegenen Neustadt auf, während die Wege der Einwohner:innen in den peripheren Stadteilen Weiche und Tarup mit 5 % bzw. 4 % die kleinsten ÖV-Anteile haben.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass Einwohner:innen aller Stadtteile hohe Anteile der aktiven Mobilität aufweisen, diese aber in den zentrumsnahen Stadtteilen (Altstadt, Neustadt, Sandberg,

Jürgensby) überdurchschnittlich hoch ausfallen. Dabei nimmt in diesen Stadtteilen insbesondere der Fußverkehrsanteil einen größeren Anteil als der Fahrradverkehrsanteil ein, was zudem auch die niedrigen durchschnittlichen Wegelängen in diesen Stadtteilen erklärt.

Abb. 5: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen



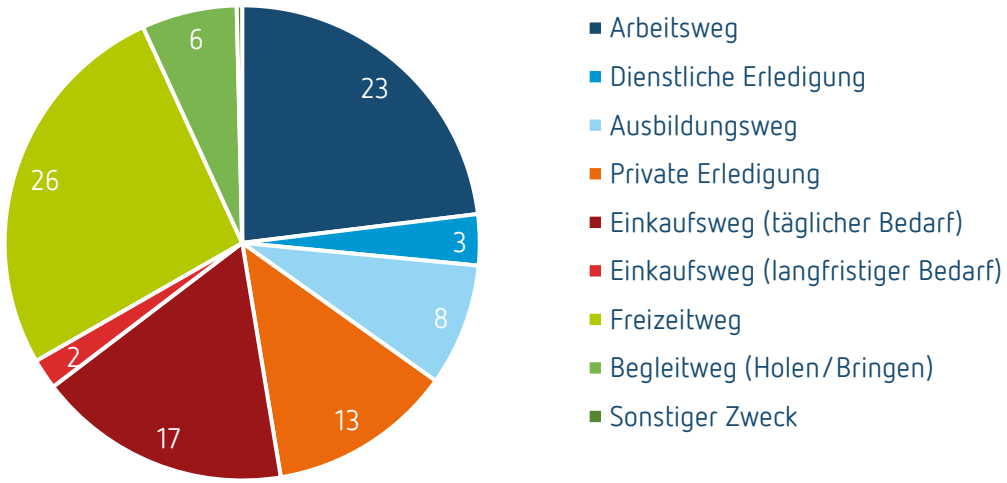
alle Angaben in %

Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Knapp ein Drittel der von den Einwohner:innen der Stadt Flensburg zurückgelegten Wege werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 13 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 17 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Etwas über ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (26 %) und 23 % aller Wege der Bevölkerung sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 3 % der Weg sind dienstliche oder geschäftliche Erledigungen. Zuzüglich der Ausbildungswege zur und von der Schule oder Hochschule (8 %), stehen insgesamt etwa ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit bzw. Ausbildung der Personen. Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen als Wegezweck, die rund 6 % aller Wege ausmachen.

Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke in der Stadt Flensburg unterscheidet sich von dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätsbefragung MiD 2017 hinsichtlich der Anteile der Arbeitswege und dienstlichen Erledigung. So werden deutschlandweit zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (14 %), demgegenüber aber mehr Wege zu dienstlichen Zwecken (11 %) zurückgelegt. Bezüglich der anderen Wegezwecke sind bei Freizeitwegen, deren Anteil in Flensburg kleiner ausfällt, nur wenige Unterschiede auszumachen.

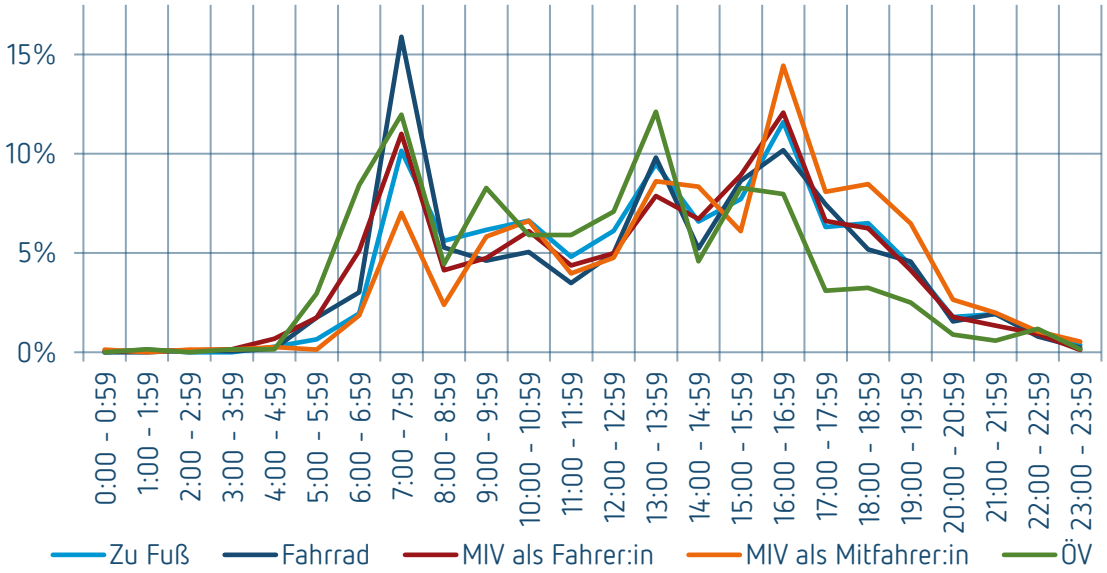
Abb. 6: Wegezwecke in der Stadt Flensburg



alle Angaben in %

Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr, in denen jeweils über ein Zehntel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr.

Abb. 7: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim Fahrradverkehr: Es beginnen 16 % aller werktäglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr. Dabei handelt es sich bei diesen Wegen mit dem Fahrrad vor allem um Arbeits- und Ausbildungswege. Im MIV (als Fahrer:in) zeigen sich die typischen Verkehrsspitzen zwischen 7 und 8 Uhr mit 11 % und zwischen 16 und 17 Uhr mit 12 % aller Wege, die in diesem Zeitraum angetreten werden.

Die vormittägliche Verkehrsspitze der Wege mit dem ÖV setzt früher als bei den anderen Verkehrsmitteln ein. So werden bereits zwischen 6 und 7 Uhr 8 % der ÖV-Wege begonnen und weitere 12 %

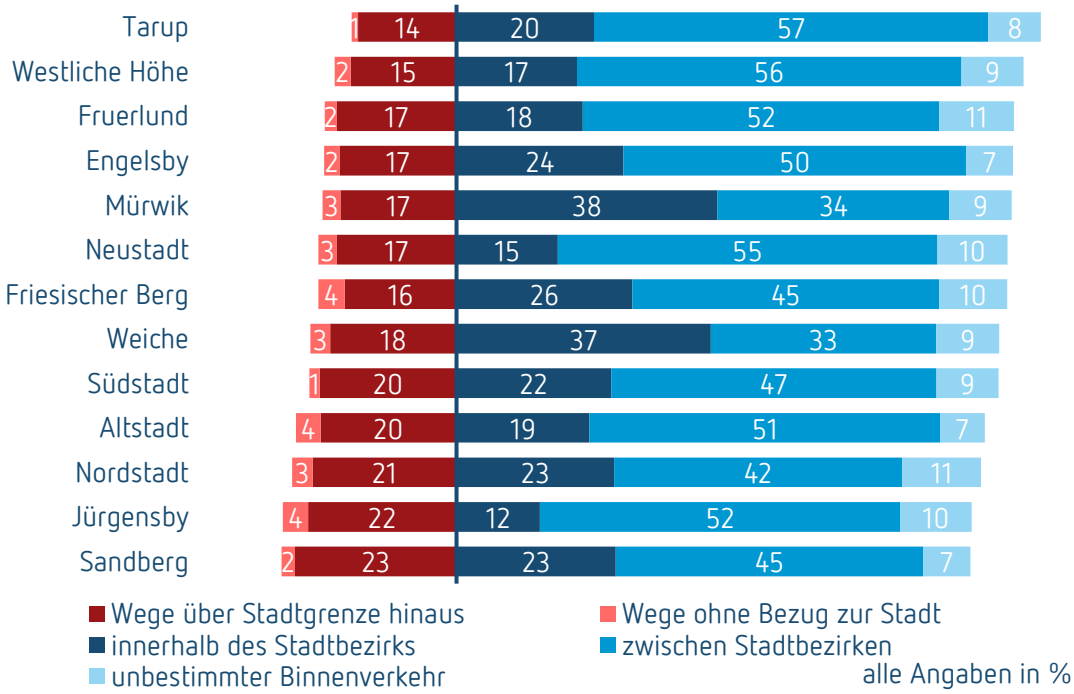
im Zeitraum von 7 und 8 Uhr. In diesen zwei Stunden werden dabei vorwiegend Arbeits- und Ausbildungswege mit dem ÖV zurückgelegt. Ab 17 Uhr werden kaum bis keine Ausbildungswege mehr begonnen und ÖV-Wege werden hauptsächlich zu Freizeitzwecken oder als Arbeitswege zurückgelegt.

Räumliche Verteilung

Insgesamt 79 % aller Wege der Einwohner:innen der Stadt Flensburg werden innerhalb des Stadtgebietes zurückgelegt. Dieser Binnenverkehrsanteil liegt auch in den einzelnen Stadtteilen auf einem weitestgehend vergleichbaren Niveau zwischen 85 % und 76 %.

Auf der Ebene der räumlichen Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Flensburg bzw. innerhalb oder zwischen den Stadtteilen sind stärkere Unterschiede auszumachen. So legen die Einwohner:innen aus Mürwik und Weiche mit 38 % bzw. 37 % der Wege im Vergleich anteilig die meisten Wege innerhalb eines Stadtteils zurück. Demgegenüber werden nur 12 % der Wege der Einwohner:innen des Stadtteils Jürgensby innerhalb eines Stadtteils zurückgelegt.

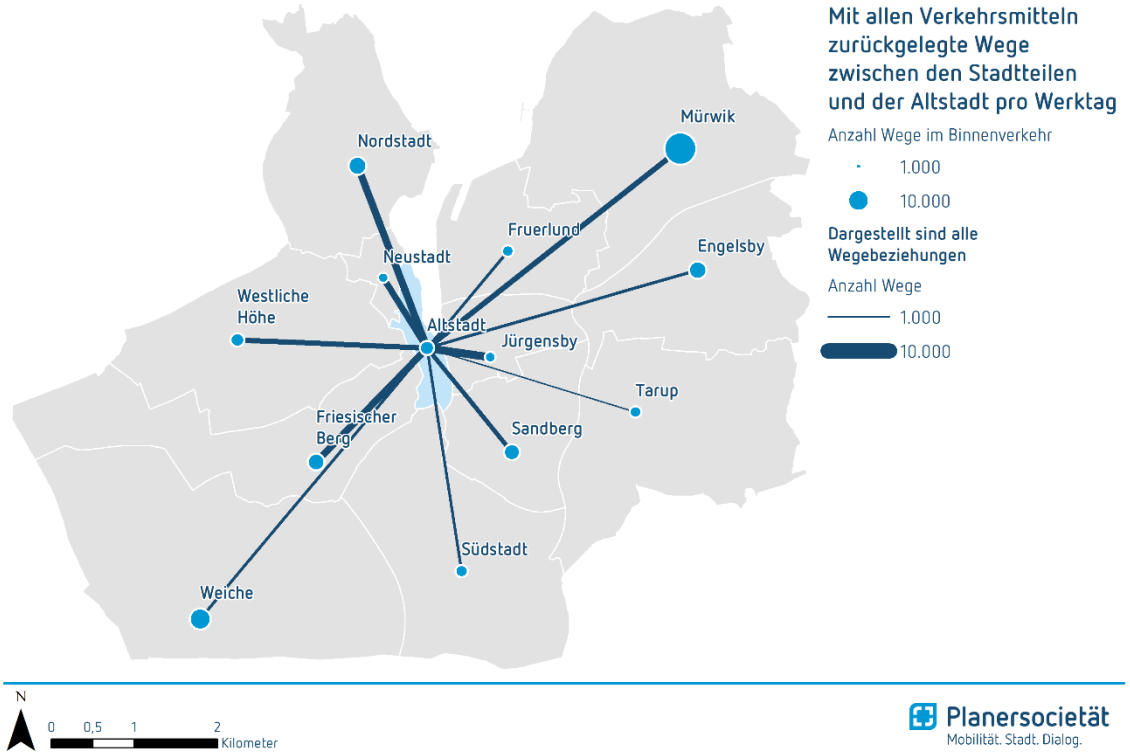
Abb. 8: Räumliche Verkehrsbeziehungen in den Stadteilen



Werktäglich werden rund 37.000 Wege von Einwohner:innen Flensburgs zwischen der Altstadt und den weiteren Stadtteilen zurückgelegt. Die am stärksten frequentierten Wegebeziehungen bestehen dabei zu den Stadtteilen Jürgensby, Friesischer Berg, Nordstadt und Neustadt mit jeweils mindestens 4.000 Wegen pro Werktag (Abb. 9).

Zu den hauptsächlichen Wegezwecken auf den Wegen in die Altstadt zählen Arbeitswege (26 %), Freizeitwege (22 %), private Erledigungen (20 %) und Einkaufswege des täglichen Bedarfs (16 %). Insbesondere die Wege für private Erledigungen fallen dabei im Vergleich zur Wegeverteilung an allen Wegen überdurchschnittlich hoch aus. Über alle zurückgelegten Wege liegt der Anteil privaten Erledigungswege bei 13 %.

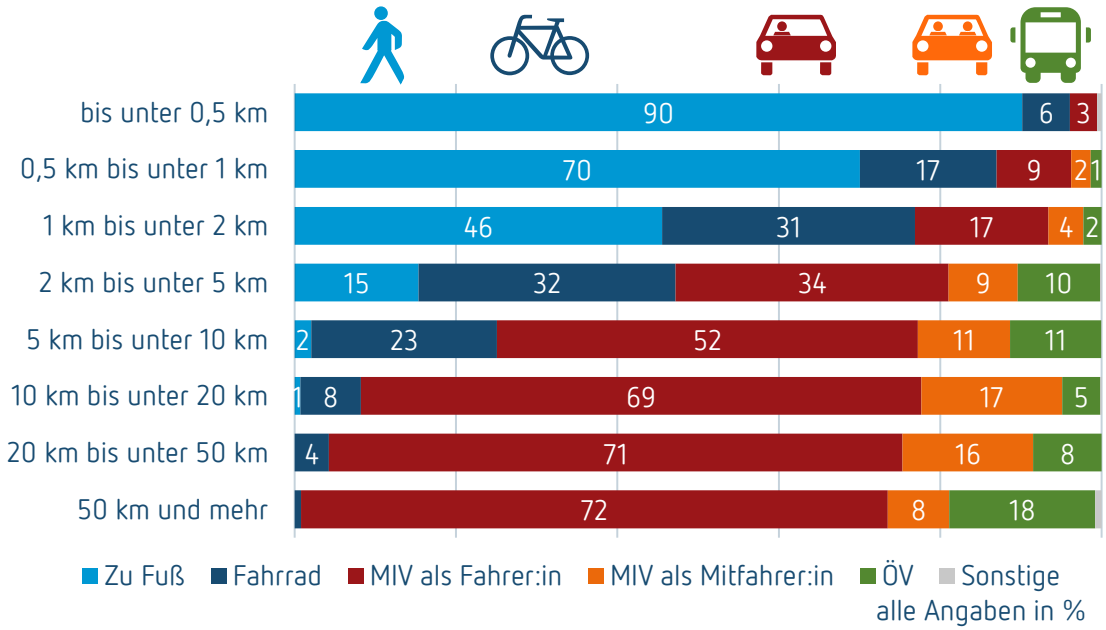
Abb. 9: Wegebeziehungen ins Zentrum pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet)



Wegelängen

Kurze Wege mit einer Länge von bis unter 2 km werden von den Einwohner:innen mehrheitlich aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei Wege bis unter 1 km vorwiegend zu Fuß gegangen werden. Ab einer Wegelänge von 2 km werden über ein Drittel der Wege mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) zurückgelegt (43 %) und ab 5 km sind es mehr als die Hälfte der Wege (63 %). In allen folgenden Entfernungsklassen dominiert der MIV fortan und es werden jeweils mindestens drei Viertel der Wege mit dem MIV gefahren. Insbesondere die Wege mit einer Entfernung bis zu 5 km eignen sich für die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel, wobei dieses Potenzial auf den Wegen bis 2 km weitgehend abgeschöpft ist. Ab einer Wegelänge von der 2 km weist der ÖV in den Entfernungen Wegeanteile von mindestens 5 % der Wege auf, wobei die höchsten Anteile auf den Wegen zwischen 2 km bis unter 10 km mit rund ein Zehntel der Wege sowie auf den Wegen mit einer Länge ab 50 km einen Anteil von 18 % der Wege einnehmen.

Abb. 10: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung

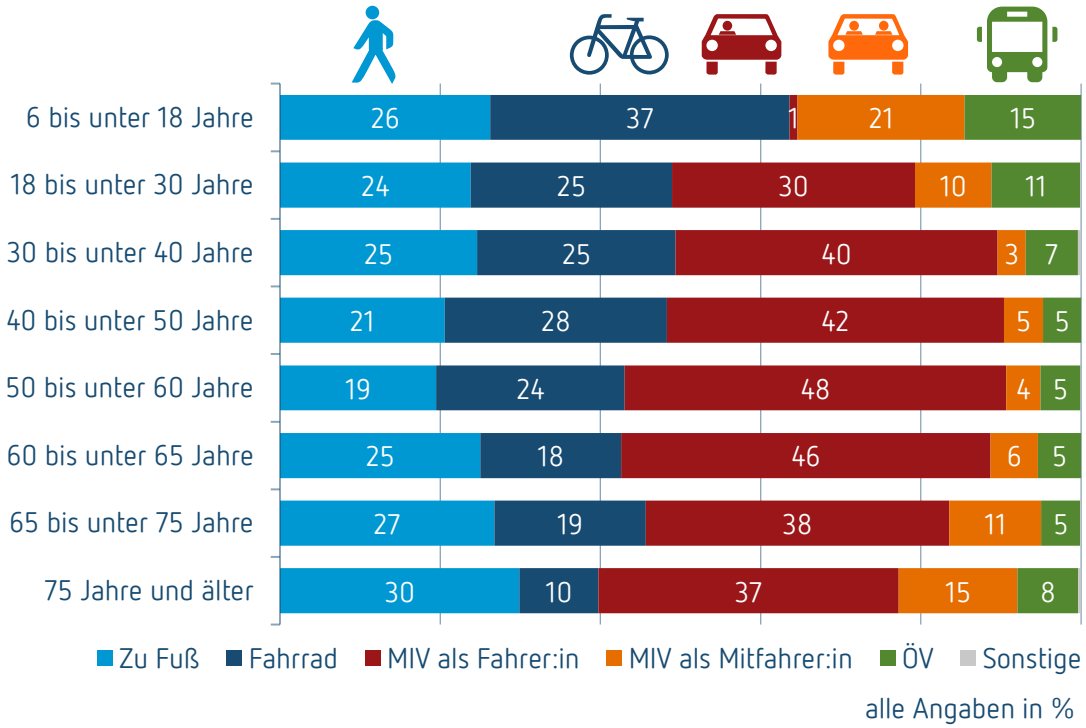


Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen - bei der Auswertung der Wege unter 100 km - feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang, Fahrradwege 3,5 km. Dabei fallen Wege, die mit einem Elektrofahrrad zurückgelegt werden, mit durchschnittlich 4,0 km länger aus als Wege, die mit einem konventionellen Fahrrad zurückgelegt werden (3,2 km). Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als Fahrer:in liegen bei 11,1 km und mit MIV als Mitfahrer:in bei 9,4 km. Mit dem ÖV werden durchschnittlich 8,7 km zurückgelegt, wobei Wege mit dem Bus durchschnittlich 5,9 km lang sind.

Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich nur zwischen den unterschiedlichen Entfernungsklassen, sondern auch differenziert nach Alter und Geschlecht. Der Modal Split von Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren zeigt, dass am häufigsten das Fahrrad (37 %) sowie das Zufußgehen (26 %) genutzt werden. Der Öffentliche Nahverkehr spielt zwar eine untergeordnete Rolle (max. 15 % bei unter 18-Jährigen), hat jedoch gegenüber der Befragung 2010 (2 %) einen deutlich höheren Anteil. Dahingegen ist das Auto, als Fahrende oder Mitfahrende, in allen Altersklassen das dominierende Verkehrsmittel, insbesondere in der Lebensmitte.

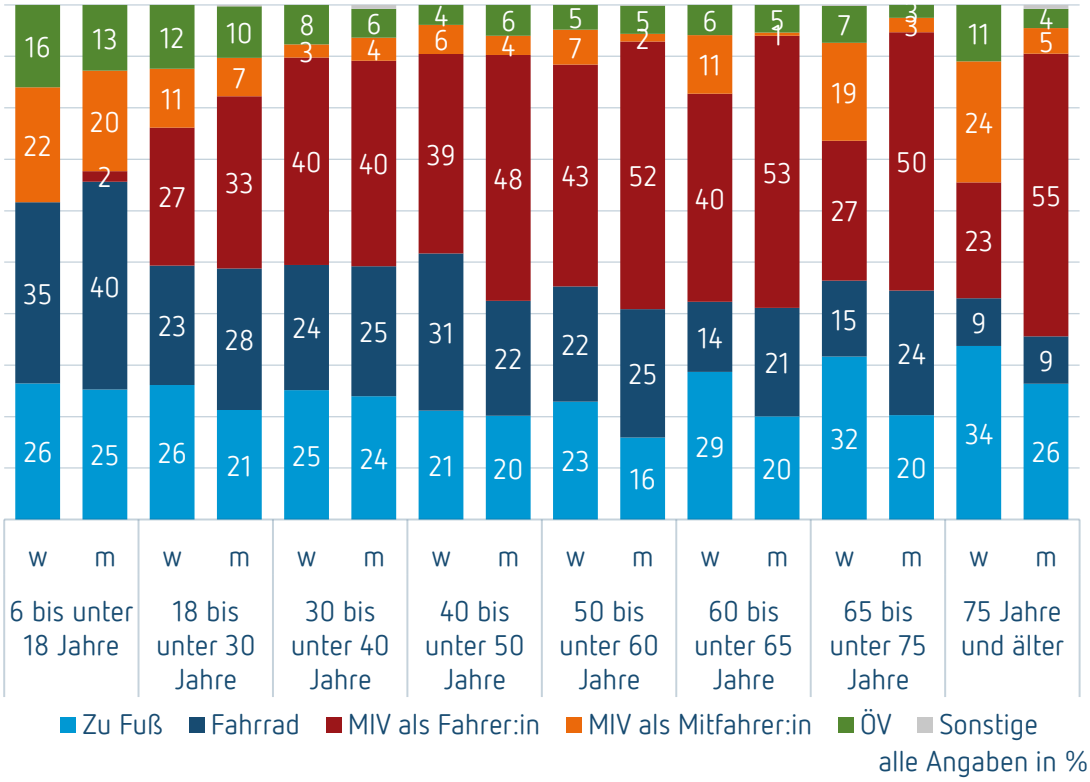
Abb. 11: Verkehrsmittelwahl nach Alter



alle Angaben in %

Geschlechterspezifische Unterschiede wirken sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich aus und lassen sich bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht identifizieren. Die größten geschlechterspezifischen Unterschiede lassen sich in den Altersklassen ab 60 Jahren feststellen. In diesen Altersklassen bestehen die Unterschiede insbesondere in der Pkw-Nutzung als fahrende oder mitfahrende Personen. So fahren Männer häufiger aktiv Auto, während Frauen mit steigendem Alter häufiger im Auto mitfahren. Dies spiegelt die mit dem zunehmenden Alter sinkende Führerscheinquote unter den Frauen wider und entspricht den Vorstellungen eines klassischen Rollenbildes. Auch hier ist jedoch durch den Kohorteneffekt davon auszugehen, dass diese Unterschiede zukünftig abnehmen werden. Des Weiteren fällt die Fahrradnutzung unter den Frauen der Altersklassen 60 bis unter 75 Jahren deutlich geringer als die Fahrradnutzung der Männer der gleichen Altersklasse aus. Demgegenüber legen die Frauen dieser Altersklassen anteilig mehr Wege zu Fuß zurück.

Abb. 12: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

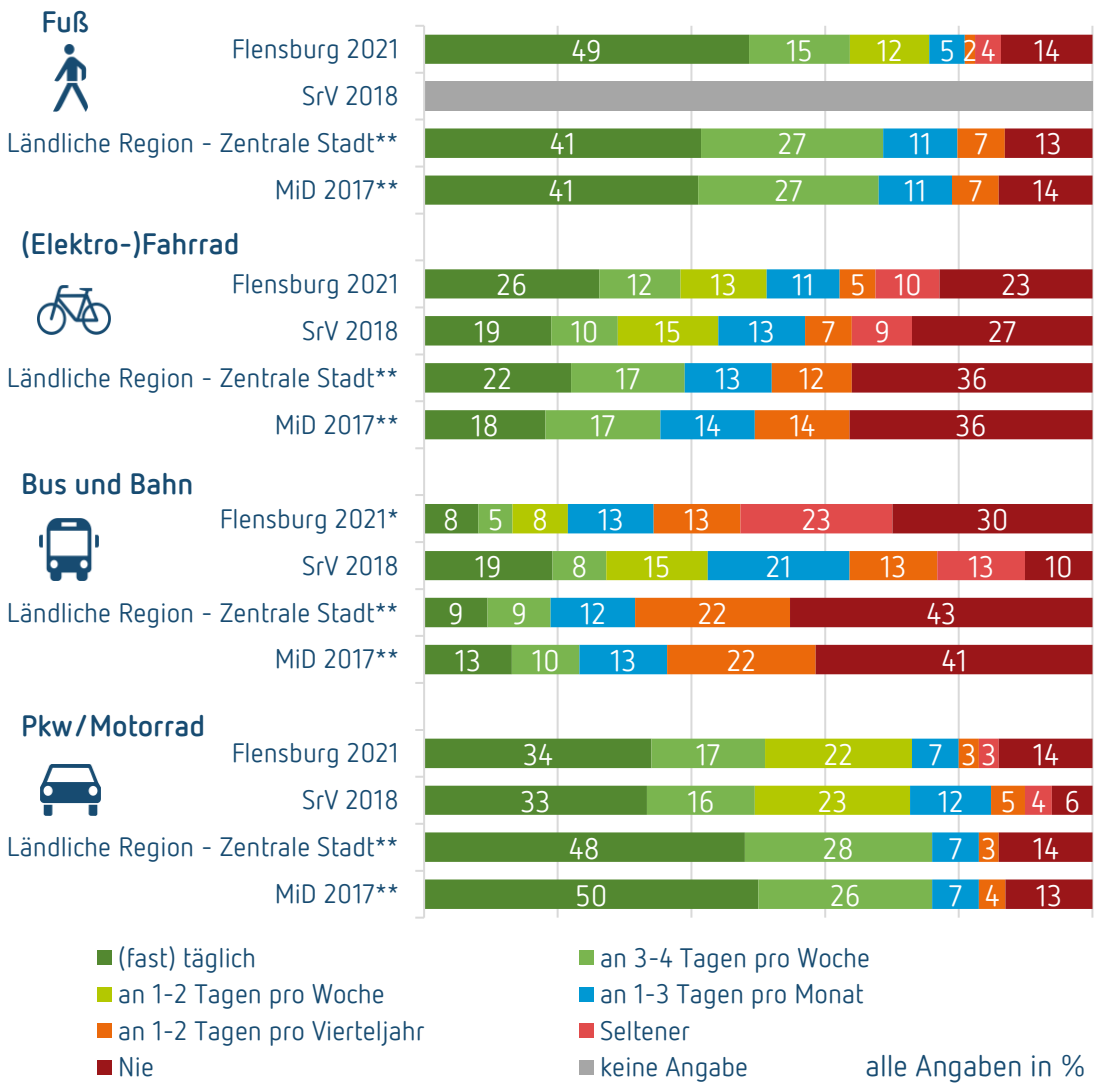


Nutzersegmente

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die Regelmäßigkeit der Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel abgefragt. Der Fahrradverkehr (unabhängig vom Fahrradtyp) wird von etwa der Hälfte der Personen mindestens wöchentlich genutzt und lediglich ein Drittel der Personen fährt seltener als an 1-2 Tagen pro Vierteljahr bzw. nie mit dem Fahrrad. Der Fußverkehr und der Pkw oder das Kraftrad bzw. der MIV wird von jeweils etwa drei Viertel der Befragten mindestens an 1-2 Tagen pro Woche genutzt. Dabei fällt der Anteil der (fast) täglichen Nutzung des Fußverkehrs bzw. des Zufußgehens mit knapp der Hälfte der Personen (49 %) höher aus als bei Pkw oder Kraftrad. Der Bus wird demgegenüber lediglich von etwas über einem Fünftel der Einwohner:innen mindestens wöchentlich bzw. mindestens an 1-2 Tagen pro Woche genutzt.

Insgesamt können 53 % der Befragten als monomodale Personen eingestuft werden, also als Personen, die vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (MIV, Fahrrad, Bus) regelmäßig unterwegs. Die meisten monomodalen Nutzer:innen hat mit 33 % aller Befragten der MIV, aber auch 12 % der Personen nutzen das Fahrrad monomodal. Rund 43 % der Befragten nutzen mehrmals pro Woche verschiedene Verkehrsmittel und werden somit als multimodale Personen eingestuft. Der Anteil wird vor allem durch den multimodalen Einsatz von MIV und Fahrrad erreicht, der deutlich über den Vergleichswerten liegt. Insgesamt ist festzustellen, dass der MIV das Rückgrat der Mobilität in der Stadt Flensburg bildet, aber bereits in einem erheblichen Maße durch das Fahrrad ergänzt wird.

Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



* In Flensburg 2021 wurde nur die Nutzung von Bussen abgefragt.
** Abweichende Kategorisierung: „(fast) täglich", „An 1-3 Tagen pro Woche", „An 1-3 Tagen pro Monat", „Seltener als monatlich" und „nie

Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme

Die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Stadt Flensburg werden durch die Befragten insgesamt mit durchschnittlichen Schulnoten zwischen 2,4 und 3,7 bewertet. Die Voraussetzungen zur Nutzung von Nahverkehrszügen (RE/RB) werden im Vergleich der Verkehrssysteme von den Einwohner:innen mit der Durchschnittnote von 3,7 am schlechtesten beurteilt. Demgegenüber fällt die Benotung der Voraussetzungen zur Nutzung von Bussen mit durchschnittlich 2,8 deutlich besser aus. Ein wichtiger Einflussfaktor hierbei ist der Schwerpunkt des Nahverkehrs auf den Busverkehr und die nur im geringen Umfang zur Verfügung stehenden Bahnverbindungen. Der konventionelle Fahrrad- bzw. Elektrofahrradverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 3,5 bzw. 3,4 im Vergleich nur befriedigende bis ausreichende Bewertungen.

Die Voraussetzungen für das Zufußgehen in Flensburg werden von den befragten Personen im Vergleich der Verkehrsmittel am besten bewertet. Dennoch liegt die Bewertung mit einer durchschnittlichen Benotung von 2,4 auf einem im Vergleich zum Bundesschnitt (Ø 2,0) niedrigen Niveau. Die Nutzungsvoraussetzungen von Pkw bzw. Krafträdern erhalten mit einer Durchschnittsnote von 2,5 ebenfalls eine vergleichsweise gute Bewertung und liegen etwas unter der bundesweiten Bewertung (Ø 2,3).

Zusammenfassung und Ausblick

Mit dieser Mobilitätsbefragung sind Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten der Einwohner:innen Flensburgs ermittelt worden, die unter anderem der Wirksamkeitsüberprüfung bereits umgesetzter Maßnahmen des Masterplans Mobilität der Stadt Flensburg dienen. Diese Aktualisierung der zuletzt im Jahr 2010 ermittelten Mobilitätsdaten stellen darüber hinaus eine aktuelle Datengrundlage für das Verkehrsmodell der Stadt Flensburg dar. Insgesamt können deutliche Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl der Einwohner:innen Flensburgs in dem Zeitraum von rund 11 Jahren festgestellt werden: Der Anteil des MIV ist gesunken, dieser bleibt aber das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; Fuß- und Radverkehr gewinnen hinzu, der öffentliche Verkehr verliert jedoch Anteile.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Nahmobilität bedeutender Bestandteil des Alltagsverkehrs ist. Begünstigt durch vergleichsweise kurze durchschnittliche Wegelängen werden fast die Hälfte der Wege zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren. Kurze Wege bis zu 2 km werden vorwiegend mit den aktiven Verkehrsmitteln zurückgelegt, aber auch längere Strecken bis 10 km werden - begünstigt durch die gestiegene Verbreitung des Elektrofahrrads - mit dem Fahrrad gefahren. Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität der Einwohner:innen der Stadt Flensburg im Vergleich zu 2010 umweltverträglicher ist und der Fuß- und Radverkehr auch auf Alltagswegen zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf genutzt wird.

Demgegenüber wurde ein Rückgang des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Wegeaufkommen beobachtet, wobei diese Veränderung u. a. im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Pandemie zu sehen sind. So wurde von den Personen mit keiner oder geringer ÖV-Nutzung u. a. die pandemische Situation als Grund für den geringen Nutzungsumfang angeführt. Neue Mobilitätsangebote wie E-Scooter oder E-Roller werden im kleinen Umfang zumindest gelegentlich genutzt.

Im Endbericht werden die Grundauswertungen sowie vertiefte Auswertungen, zum Beispiel zum ÖV und Radverkehr, durchgeführt. Dabei werden auch Mobilitätskennziffern mit soziodemographischen Merkmalen verschnitten. Es werden ausführlichere Maßnahmenempfehlungen entwickelt, die auch auf stadtteilspezifische Besonderheiten eingehen.

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Flensburg hat im Herbst 2021 eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt, um Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten der Einwohner:innen zu identifizieren und das durch die Stadtbevölkerung induzierte Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Die Untersuchung aktualisiert die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung der Stadt Flensburg aus dem Jahr 2010 und liefert somit aktuelle Grundlagendaten für die Verkehrsplanung sowie dem Verkehrsmodell der Stadt Flensburg.

Aus den Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Wie häufig werden verschiedene Verkehrsmittel allgemein sowie auf dem Weg in die Innenstadt genutzt? Welche Gründe für eine geringe Nutzung von Bussen oder Fahrrädern werden angeführt? Weiterhin werden mit den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung auch wichtige Erkenntnisse für die anderen Handlungsfelder der Verkehrsplanung erzielt. So liegen u. a. wichtige Grundlagendaten für die Erarbeitung eines Verkehrsmodells vor. Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Evaluation der Maßnahmenwirksamkeit des Masterplans Mobilität bzw. für den Vergleich mit strukturähnlichen Städten und Befragungen zum gleichen Thema als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung für die Stadt Flensburg zusammen und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung, die abschließend in möglichen Handlungsansätzen zusammengefasst sind.

2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Flensburg orientiert sich an den für solche Befragungen üblichen methodischen und inhaltlichen Standards. Dabei wurde in der Konzeption auf die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit Mobilitätsuntersuchungen, wie der Mobilität in Deutschland (MiD) und der Mobilität in Städten (SrV), geachtet und die Daten danach ausgewertet. Die Erhebung wurde im Herbst 2021 in drei Wellen bzw. drei Erhebungswochen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Alle angeschriebenen Haushalte wurden gebeten, für einen bestimmten Berichtstag ihre Mobilität bzw. zurückgelegten Wege zu protokollieren. Um die Mobilität unbeeinflusst vom Wochenendverkehr abzubilden, handelt es sich bei den Berichtstagen um Normalwerktage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag). Folglich wurden in dem dreiwöchigen Erhebungszeitraum die alltägliche Mobilität bzw. die zurückgelegten Wege von den teilnehmenden Haushalten insgesamt an neun Berichtstagen im Zeitraum zwischen dem 14. und 30. September 2021 protokolliert. Pro Haushalt wurde ein Stichtag zugeteilt, an dem die Haushaltsmitglieder das Wegeprotokoll auszufüllen hatten.

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Berichtstag der Befragung[5]

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	14.09.2021	Dienstag	20 °C	9 Stunden	0 mm
	15.09.2021	Mittwoch	18 °C	0 Stunden	16 mm
	16.09.2021	Donnerstag	21 °C	1 Stunde	1 mm
2	21.09.2021	Dienstag	18 °C	1 Stunde	2 mm
	22.09.2021	Mittwoch	17 °C	10 Stunden	0 mm
	23.09.2021	Donnerstag	14 °C	1 Stunde	3 mm
3	28.09.2021	Dienstag	20 °C	9 Stunden	0 mm
	29.09.2021	Mittwoch	18 °C	2 Stunden	19 mm
	30.09.2021	Donnerstag	16 °C	4 Stunden	16 mm

Quelle der Wetterdaten: WetterKontor, Wetterstation Glücksburg/Meierwik, Schleswig (Sonnenstunden)

Das Wetter in diesem Zeitraum war weitgehend beständig, mit teilweise geringen Niederschlagsmengen. Bei Temperaturen zwischen 14°C und 21°C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit kann von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, ausgegangen werden.

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie

Die Mobilitätsbefragung wurde im September 2021 während der Covid-19-Pandemie durchgeführt. Im Erhebungszeitraum wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und gastronomische Betriebe sowie Einzelhandel konnten unter Einhaltung der Masken- und teilweise Testpflicht weitgehend normal öffnen. Dennoch sind Einflüsse der Pandemie auf das erhobene Mobilitätsverhalten

5 Die aufgeführten Wetterdaten wurden von der Internetseite wetterkontor.de (Wetterrückblick für die Wetterstation Glücksburg/Meierwik bzw. Sonnenstunden der Wetterstation Schleswig) übernommen.

festzustellen, die bei der Interpretation der Ergebnisse, insbesondere im Vergleich zur Mobilitätsbefragung 2010 – vor der Covid-19-Pandemie – zu berücksichtigen sind.

Laut der MOBICOR-Studie, in der die Mobilität in Zeiten von Corona erfasst und ausgewertet wurde, haben sich die extremen Veränderungen im Mobilitätsverhalten während des ersten Lockdowns (2020) im zweiten Pandemie-Jahr (2021) weitgehend relativiert. Dennoch hat die insbesondere im ersten Lockdown deutlich reduzierte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht das Ausgangsniveau von vor der Pandemie wieder erlangt (vgl. Knie, Zehl, Schelewsky 2021)[6].

Die Forscher:innen des DLR schließen aus den Ergebnissen der fünften Befragung im November/Dezember 2021 zur Mobilität in Zeiten von Corona:
„Nach fast zwei Jahren Pandemie hat sich eine Normalität eingestellt. Wir messen zum dritten Mal in Folge sehr ähnliche Werte. Die Mobilität ist zwar weniger stark eingeschränkt als im Vorjahr, die Angst vor Ansteckungen in öffentlichen Verkehrsmitteln und die stark auf das Auto ausgerichteten Mobilitätsroutinen bleiben jedoch bestehen. Im Homeoffice haben sich die Menschen gut eingerichtet und möchten auch nach der Krise vermehrt dort arbeiten. Ein Warten auf die Zeit nach der Krise macht keinen Sinn. Planung und Politik müssen unter den aktuell gegebenen Bedingungen handeln." (DLR 2021)[7]

Durch die Corona-Pandemie haben sich aber auch Entwicklungspotenziale für die Alltagsmobilität eröffnet. So könnten beispielsweise durch flexiblere Arbeitszeiten und Homeoffice Verkehrsspitzen reduziert oder Wege eingespart werden. Des Weiteren ist das Mobilitätsverhalten, insbesondere auf den alltäglichen Wegen bspw. zum Arbeitsplatz, stark habitualisiert. Diese Gewohnheiten wurden im Zuge der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie in vielen Bereichen aufgebrochen. Dieses Aufbrechen der Gewohnheiten bietet die Chance, die Mobilitätswende weiter anzustoßen und Anreize zur Veränderung hin zu einem umweltbewussteren Mobilitätsverhalten zu setzen (vgl. Schulz, Joisten, Edye (Hrsg.) 2021).[8]

Befragungsunterlagen und Rücklauf

Alle zufällig ausgewählten Haushalte wurden durch ein Anschreiben der Bürgermeisterin der Stadt Flensburg über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Hinweisen zur Teilnahme an der Befragung, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie dem Zugang zur Online-Befragung inkl. des persönlichen Zugangscodes. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Berichtstag auf der Befragungsplattform im Internet zu beantworten[9].

6 Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc 2021: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

7 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) 2021: Fünfte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? Abgerufen von: https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet (zuletzt geändert am 21.12.2021, zuletzt zugegriffen am 24.01.2021).

8 Schulz, Wolfgang H., Joisten, Nicole; Edye, Christina F. (Hrgs.) 2021: Mobilität nach COVID-19: Grenzen – Möglichkeiten – Chancen. Friedrichshafen, Köln, Wiesbaden: Springer Gabler.

9 Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren") wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen

Insgesamt wurden jedoch drei verschiedene Beteiligungsformen angeboten. So bestand neben der Online-Variante auch die Möglichkeit der telefonischen Befragung und der schriftlich-postalischen Befragung. Die teilnehmenden Haushalte konnten ihre favorisierte Erhebungsform selbst bestimmen und damit auch eine andere Beteiligungsart als die Online-Befragung wählen. Dazu konnte per beigelegter Rückantwortkarte, Telefon oder per Mail der schriftliche Fragebogensatz kostenfrei angefordert oder ein Telefontermin vereinbart werden. Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschultes Interviewpersonal der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert sind. Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen können unterschiedliche Zielgruppen erreicht werden. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch das Angebot verschiedener Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, verringert.

Als Informationsportal diente u. a. die projektbegleitende Internetseite www.unterwegs-in-fl.de (siehe Abbildung 1). Dort wurde, sowohl auf Deutsch als auch auf Englisch, projektbegleitend zum Ablauf der Mobilitätsbefragung informiert, häufig gestellte Fragen wurden beantwortet. Die Internetseite diente außerdem als Zugangsportal für den Onlinefragebogen. Zudem konnten die ausgewählten Haushalte auf der Internetseite – nach Eingabe des Zugangscodes - sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen für sich herunterladen.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung

Quelle: www.unterwegs-in-fl.de

Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Die Befragung wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit mit Pressemitteilungen sowie im Internet begleitet, um die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte zu informieren und zur Teilnahme an der Befragung zu motivieren. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Stadtverwaltung der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsbefragung abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Wohnort ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder sowie privater und dienstlicher Autos ▪ Parkmöglichkeiten am Wohnort ▪ Gehzeit zur nächstgelegenen Bushaltestelle sowie zum Bahnhof ▪ Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt	▪ Führerscheinbesitz, inkl. Grund für den Nicht-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Üblicher Fahrradabstellort ▪ Üblich genutzte Fahrkarte für den ÖV ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulortes ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Gründe für eine geringe/keine Nutzung von Fahrrad oder Bus (nur online) ▪ Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg in die Innenstadt ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Bewertung des Fahrrad- und Fußverkehrs ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung	▪ Aushäusigkeit am Berichtstag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Tabelle 3: Eckdaten der Mobilitätsbefragung

Kenndaten der Mobilitätsbefragung	Stadt Flensburg
angeschriebene Haushalte	**15.000**
verwertbarer Fragebogenrücklauf	**2.034**
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	194 (10 %)
- Online-Beteiligung	1.749 (86 %)
- telefonische Interviews	91 (4 %)
Rücklaufquote	**13,6 %**
erreichte Personen	4.269
- *davon Kinder unter 6 Jahren bzw. nicht vorliegend/auswertbar*	*982*
auswertbare Personenfragebögen	3.287
Haushaltsgröße (ungewichtet)	2,1
Anteil an der Gesamtbevölkerung	**3,4 %**

Insgesamt haben sich 2.034 Haushalte mit 4.269 Personen an der Befragung beteiligt, wovon für 3.287 Personen ab 6 Jahren auswertbare Fragebögen vorliegen. Die erreichte Rücklaufquote beträgt 13,6 %, blieb damit jedoch etwas unter dem erwarteten Niveau. Insgesamt konnten auf diese Weise

3,4 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Flensburg befragt werden, wodurch weiterhin eine hohe Repräsentativität sichergestellt ist. Durch die Schichtung auf Ebene der Stadtteile sind auch Grundauswertungen für alle Stadtteile durchführbar.

Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Auswertbare Nettostichprobe
		Haushalte	Personen im Haushalt	Personen ab 6 Jahren
Altstadt	825	106	190	155
Neustadt	825	85	177	138
Nordstadt	1.900	168	345	246
Westliche Höhe	1.200	165	343	274
Friesischer Berg	1.000	139	257	206
Weiche	1.100	161	400	287
Südstadt	825	78	152	118
Sandberg	1.000	136	269	212
Jürgensby	1.250	203	418	330
Fruerlund	1.050	154	313	232
Mürwik	2.100	319	665	522
Engelsby	1.100	141	311	240
Tarup	825	153	366	287
Ohne Zuordnung	-	26	63	40
Stadt Flensburg insgesamt	**15.000**	**2.034**	**4.269**	**3.287**

Datenaufbereitung und -plausibilisierung

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft[10], codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Um die erhobenen Daten auch für die städtische Verkehrsmodellierung verwenden zu können, wird eine detaillierte Erfassung der Wohnorte und Wegeziele auf Ebene der Verkehrszellen innerhalb der Stadt Flensburg benötigt. Die Verkehrszellen stellen eine feingliedrigere Abgrenzung als die bekannten Stadtteile dar und sind der Bevölkerung weitestgehend unbekannt. Die Erfassung der Wohnorte sowie der Wegeziele erfolgte deshalb durch die Abfrage der jeweiligen Straße und Hausnummer. Die Hausnummer wurde dabei in Form einer Auswahl an Hausnummernbereichen, z. B. „1 bis 25", „26 bis 50" etc., abgefragt, um die Angabe einer konkreten Adresse zu vermeiden und keine Rückschlüsse auf konkrete Personen zu ermöglichen.

10 Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

In der Online-Befragung und in den telefonischen Interviews[11] wurden die vorgeschlagenen Hausnummernbereiche dynamisch an die entsprechende Straße angepasst. Nach Angabe des Straßennamens entspricht die Auswahl der Hausnummernbereiche den realen Straßenabschnitten in den Verkehrszellen. Liegt die angegebene Straße z. B. komplett in einer Verkehrszelle, kann nur noch die Antwortoption „alle Hausnummern" gewählt werden bzw. die Angabe eines Hausnummernbereiches ist hinfällig. Dadurch können die Wohnorte und Wegeziele in der Online-Befragung eindeutig einer Verkehrszelle zugeordnet werden und die Auswahl eines vorgeschlagenen Hausnummernbereiches ist nur dann notwendig, wenn die Straße in mehreren Verkehrszellen liegt.

Diese dynamische Anpassung ist für gedruckte Fragebögen nicht möglich. Der Hausnummernbereich wurde deshalb in festen Abschnitten abgefragt, die erwartungsgemäß nicht exakt mit den realen Straßenabschnitten übereinstimmen, die in den unterschiedlichen Verkehrszellen liegen. Dadurch können Wohn- und Zielorte, die im schriftlichen Fragebogen über Straße und Hausnummernbereich angegeben worden sind, teilweise nicht eindeutig einer Verkehrszelle, sondern verschiedenen Verkehrszellen, zugeordnet werden. Diesen Wohn- und Zielorten wird die Verkehrszelle mit der größten Überschneidung zum angegebenen Straßenabschnitt bzw. der höheren Wahrscheinlichkeit zugeordnet.

Auf Grundlage dieser Informationen werden den angegebenen Wohnorten und Wegezielen in der Datenaufbereitung und Plausibilisierung die entsprechende Verkehrszelle zugewiesen. Den Straßen, die vollständig innerhalb einer Verkehrszelle liegen, wird diese Zelle automatisch zugeordnet, während bei den Straßen, die sich über mehrere Verkehrszellen erstrecken, der angegebene Hausnummernbereich hinzugezogen wird. Adressen ohne Hausnummer, die nicht über die Straßenangabe eindeutig einer Verkehrszelle zugeordnet werden können, werden dem Stadtteil zugeordnet, sofern, die Straße vollständig innerhalb eines Stadtteiles liegt.

Gewichtung und Hochrechnung

Die zufällige Stichprobenziehung auf Personenebene für eine Haushaltsbefragung führt erwartungsgemäß zu einer systematischen Verzerrung der Stichprobe. So ist bei einer zufälligen Ziehung aus dem Einwohnermelderegister die Wahrscheinlichkeit, einen Mehr-Personen-Haushalt auszuwählen, deutlich größer als die Wahrscheinlichkeit, einen Ein-Personen-Haushalt zu ziehen, da Mehr-Personen-Haushalte proportional zur Anzahl der Haushaltsmitglieder häufiger als alleinlebende Personen im Einwohnermelderegister vertreten sind. Daher ist in der Stichprobe insbesondere der Anteil von Haushaltstypen mit mehreren Haushaltsmitgliedern überrepräsentiert. So wurde in der vorliegenden Stichprobe eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,1 Personen ermittelt. Im Zensus 2011 wurde jedoch für die Gesamtstadt Flensburg eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,8 Personen festgestellt.

Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin ist dabei die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt worden. Nach der Gewichtung der Stichprobe entspricht die durchschnittliche Haushaltsgröße ebenfalls 1,8 Personen. Insgesamt gibt die Bevölkerungsverteilung in

11 Die telefonische Befragung wurde computer-gestützt durchgeführt. Das heißt, das Interviewpersonal hat das Telefoninterview anhand Online-Befragung durchgeführt und die gegebenen Antworten über diesen Weg in die Datenbank eingepflegt.

den erhobenen Daten hinsichtlich Wohnort, Alters-, Geschlechter- und Haushaltsstruktur nach der Gewichtung weitgehend die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort wieder, womit für die Mobilitätsbefragung eine hohe Repräsentativität erwartet werden kann.

Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

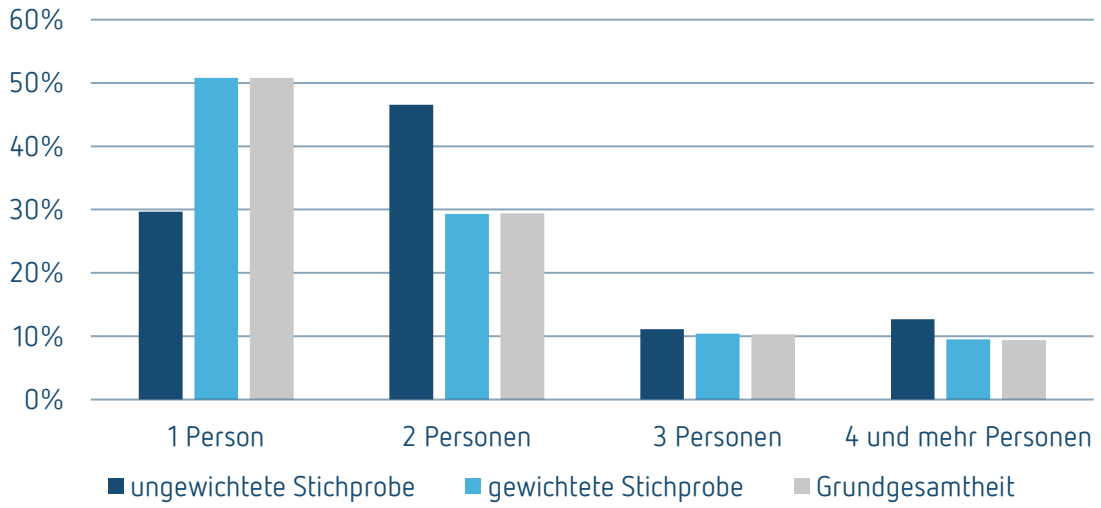
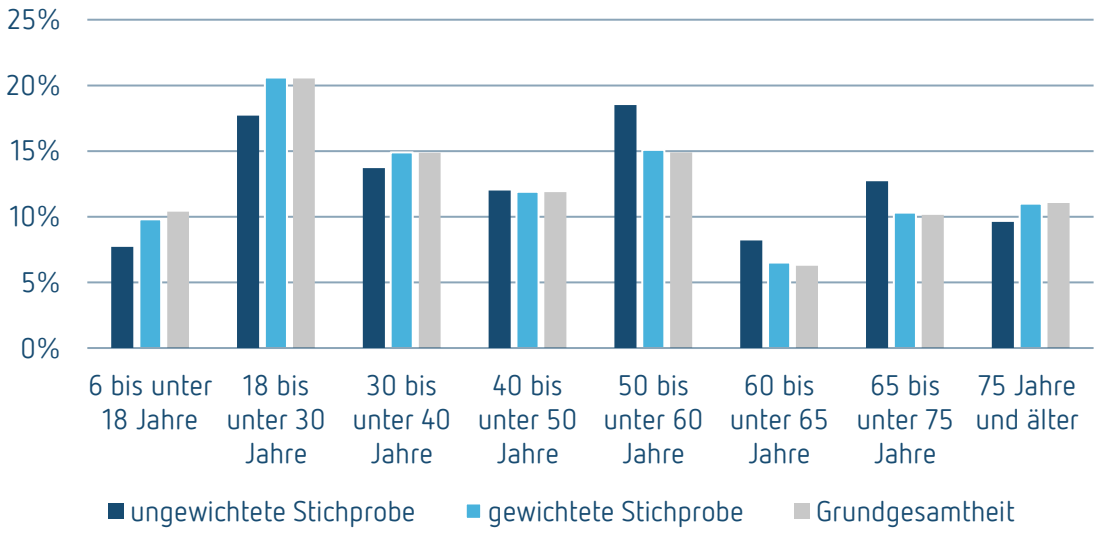


Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent



Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Mobilitätsbefragung für die Stadt Flensburg dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohner:innen mit Wohnsitz in der Stadt Flensburg. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendler:innen, Besucher:innen oder Touristinnen und Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Mobilitätsbefragung nicht erfasst und bleiben somit unberücksichtigt.

In den Tabellen und Abbildungen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent aufgeführt. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen le-

diglich in den Tabellenköpfen mit „(n=...)". Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auch auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt würde. Durch Rundungsdifferenzen werden bei der Summierung von gerundeten Einzelwerten nicht immer exakt 100 % erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht" lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100 % erreicht werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher Ebene und auf der Ebene der RegioStaR-7-Gemeinden herangezogen. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse der Stadt Flensburg, die der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt" angehört. Als weiterer Vergleich werden die Ergebnisse der SrV 2018 – Städtepegel hinzugezogen. Wo möglich werden die Ergebnisse zudem mit der vorherigen Mobilitätsbefragung in der Stadt Flensburg aus dem Jahr 2010 verglichen. Dabei ist auf den methodischen Unterschied hinzuweisen, dass die vorherige Befragung nicht gewichtet wurde.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ * " zeigt an, dass aufgrund nur weniger vorliegender Antworten hierzu keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

3 Untersuchungsraum Stadt Flensburg

Das kreisfreie Mittelzentrum Flensburg liegt im Norden Schleswig-Holsteins. Umgeben vom Kreis Schleswig-Flensburg, liegt sie in unmittelbarer Nähe zur dänischen Grenze. Im Uhrzeigersinn grenzt die Stadt Flensburg im Nordosten beginnend an die Stadt Glücksburg sowie an die Gemeinden Wees, Maasbüll, Hürüp, Tastrup, Freienwill, Handewitt und Harrislee. Die Stadt Flensburg wird maßgeblich von der Lage an der Ostsee geprägt. Die Flensburger Förde zieht sich von der Ostsee über einen Meeresarm bis in die Innenstadt, angrenzend an die Stadtteile Nordstadt, Neustadt, Altstadt, Jürgensby, Fruerlund und Mürwik. Abgehend von der Förde sind vor allem in den westlich gelegenen Stadtteilen Höhenunterschiede bzw. Steigungen in der Topografie von 3 m ü. NHN (ZOB in der Innerstadt) bis auf 64 m ü. NHN (Marienhölzung im Stadtteil Westliche Höhe) zu beobachten. Der Untersuchungsraum der Mobilitätsbefragung umfasst das gesamte Stadtgebiet von Flensburg. In der Stadt leben auf einer Fläche von 56,4 km² insgesamt rund 97.000 Einwohner:innen. Die bevölkerungsreichsten Untersuchungseinheiten sind die Stadtteile Mürwik und Nordstadt mit etwa 15.000 bzw. 12.000 Einwohner:innen.

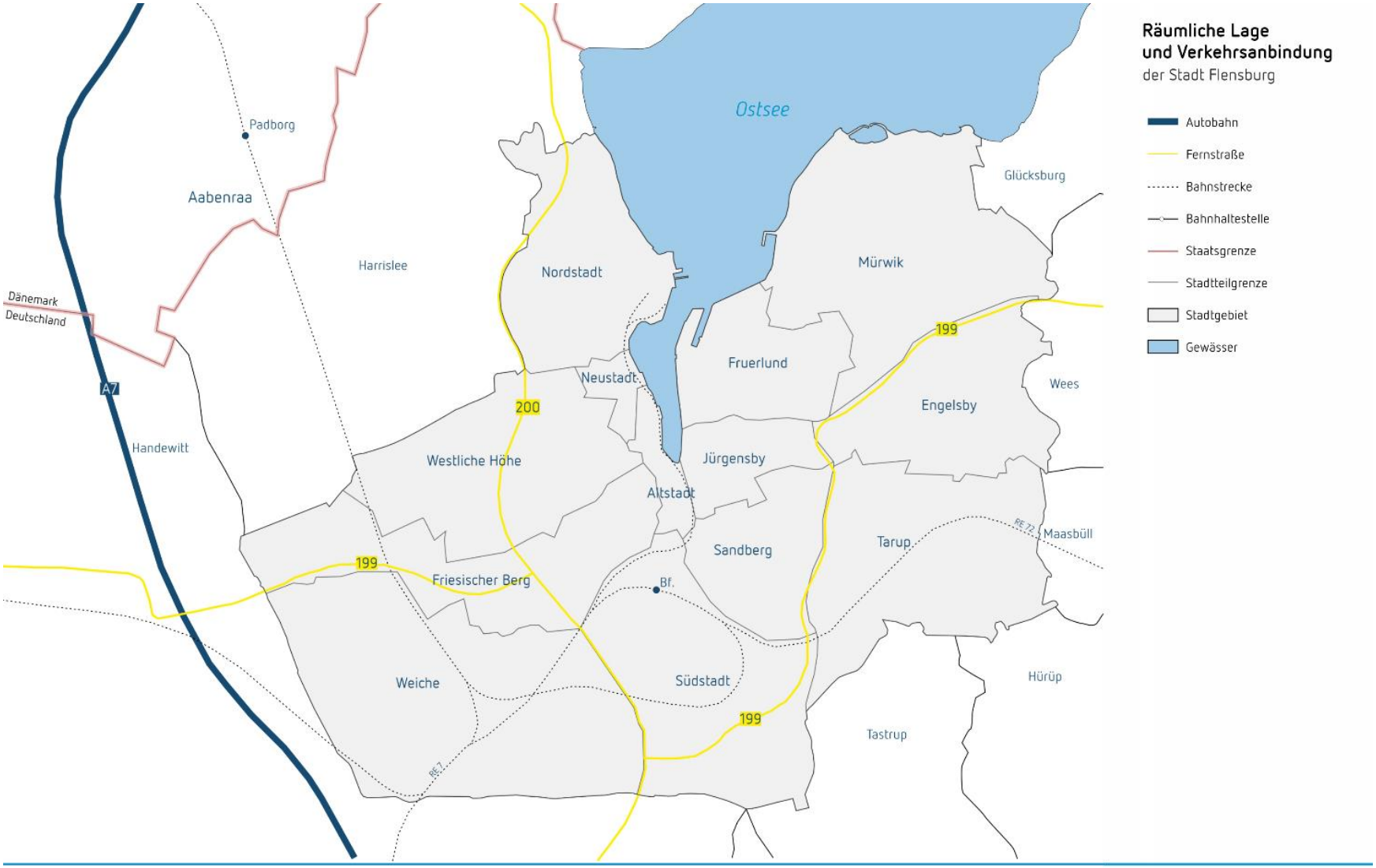
Tabelle 5: Kenndaten der Stadt Flensburg

Stadtteile bzw. Untersuchungseinheiten	Einwohnerzahl
Altstadt	3.714
Engelsby	7.498
Friesischer Berg	6.636
Fruerlund	6.832
Jürgensby	8.188
Mürwik	15.356
Neustadt	4.533
Nordstadt	12.265
Sandberg	6.670
Südstadt	4.019
Tarup	5.449
Weiche	7.435
Westliche Höhe	8.149
Stadt Flensburg insgesamt	**96.744**

Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Flensburg (Stand: 23. Juli 2021)

An das übergeordnete Straßennetz wird die Stadt Flensburg über die Autobahn A 7, die an das Stadtgebiet grenzt, angebunden. Als Zubringer auf die A 7 fungiert die B 200, vom Süden aus durch die westlichen Stadtteile bis nach Dänemark führt sowie die B 199, die von der A 7 aus die Stadt in West-Ost-Richtung quert und entlang der Küste bis Kappeln führt. Die Stadt Flensburg verfügt über einen Bahnhof, von dem sie an das überregionale und internationale Schienennetz in Richtung Kiel, Hamburg und Dänemark angeschlossen ist.

Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung



Planersocietät

Stand: Februar 2022

Eigene Darstellung. Datengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Bundesamt für Kartografie und Geodäsie, VG250 01.01, abgerufen am 21.09.2021; Datenlizenz by-2-0; eigene Darstellung

4 Mobilitätsoptionen

Die Mobilitätsbefragung dient der Erfassung und Aktualisierung des Mobilitätsverhaltens der Stadtbevölkerung und liefert u. a. eine aktuelle Datengrundlage für die Verkehrsmodellierung der Stadt Flensburg. Um die Ergebnisse zielgerichtet zu interpretieren, ist es sinnvoll, die aktuellen Rahmenbedingungen, wie die soziodemographische Zusammensetzung der Bevölkerung in Flensburg, zum Befragungszeitpunkt zu erfassen. Das Mobilitätsverhalten einer Person verändert sich im Laufe des Lebens. So stellen Führerscheinerwerb oder der Eintritt in das Rentenalter Zeitpunkte im Lebenslauf einer Person dar, welche das Mobilitätsverhalten der Person in der Regel deutlich verändern.

4.1 Soziodemografische Daten

Rund 49 % der Bevölkerung ab 6 Jahren sind Männer, 51 % Frauen. Das Geschlechterverhältnis der Stichprobe (alle Personen ab 6 Jahren) liegt absolut bei rund 48 % Männern und 52 % Frauen. Durch die Gewichtung wird diese geringe Abweichung ausgeglichen und das Geschlechterverhältnis entspricht in den Auswertungen der Mobilitätsbefragung den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern in der Stadt Flensburg.

Mit rund 47 % der Personen zählt fast die Hälfte der Befragten zu den erwerbstätigen Personen (Vollzeiterwerbstätig: 34 %; Teilzeiterwerbstätig: 12 %; Vorübergehend freigestellt: 1 %). Insgesamt etwa 22 % der haushaltsangehörigen Personen sind Schüler:innen, Studierende oder Auszubildende; 21 % sind im Ruhestand bzw. pensioniert; 2 % sind Hausfrauen/-männer und 4 % Kinder im Vorschulalter[12]. Weitere 3 % der Personen in den befragten Haushalten geben an, zurzeit ohne berufliche Beschäftigung zu sein. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 62 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 27 % sind Rentnerhaushalte, etwa 8 % sind Ausbildungshaushalte, rund 2 % der Haushalte sind Erwerbslosenhaushalte und etwa 1 % der Haushalte gehören in dieser Aufschlüsselung zu den sonstigen Haushalten.

12 Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt (in %)	Stadt Flensburg (n=3.556)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017	SrV 2018
Erwerbstätige	47	46	45	47
- Vollzeiterwerbstätig	34	34	33	36
- Teilzeiterwerbstätig	12	11	12	9
- Vorübergehend freigestellt	1	1	1	1
Auszubildende	2	k. A.	2	2
Studierende	9	2	2	5
Schüler:innen	11	10	12	11
Kinder	4	5	6	6
Hausfrauen*männer	2	4	5	1
Rentner:innen, Pensionär:innen	21	26	21	26
Zurzeit ohne berufliche Beschäftigung	3	7	5	2
Sonstiges	0	k. A.	2	1
	100	**100**	**100**	**100**

Über die Hälfte der Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte (52 %); 28 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 5 %. Im Vergleich zur Erhebung Mobilität in Deutschland in der Kategorie der raumstrukturell vergleichbaren zentralen Städte in ländlichen Regionen leben in der Stadt Flensburg prozentual mehr Ein-Personen-Haushalte. Mit insgesamt 15 % fällt zudem der Anteil der Haushalte mit Kindern kleiner aus als der deutschlandweite Durchschnitt von 20 %.

Tabelle 7: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Stadt Flensburg (n=1.965)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	52	45	40
Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder	28	33	32
Mehr-Erwachsenen-Haushalt ohne Kinder	5	5	7
Alleinerziehend	1	2	2
Paar mit einem Kind	6	15	18
Paar mit mehreren Kindern	7		
Mehr-Erwachsenen-Haushalt mit Kindern	1		
	100	**100**	**100**
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahren)	**15 %**	**17 %**	**20 %**

Nettoeinkommen pro Haushalt

Das monatliche Nettoäquivalenzeinkommen[13] in Euro gibt über den ökonomischen Status der befragten Haushalte Aufschluss. Für diese Äquivalenzeinkommen - auch Pro-Kopf-Einkommen genannt - der Haushalte wird das in Kategorien abgefragte monatliche Nettoeinkommen der Haushaltshalte mit der Zahl der in dem Haushalt lebenden Personen ins Verhältnis gesetzt, sodass das Einkommen unabhängig von der Haushaltsgröße oder Zahl der erwerbstätigen Personen im Haushalt verglichen werden kann. Für die Stadt Flensburg kann ein durchschnittliches monatliches Nettoäquivalenzeinkommen von 1.908 € ermittelt werden. Der Median des monatlichen Äquivalenzeinkommens bzw. des Pro-Kopf-Einkommens liegt bei 1.750 €. Das heißt, der Hälfte der befragten Haushalte steht monatlich mindestens 1.750 € pro Person zur Verfügung.

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

Ein Zehntel der Befragten in der Stadt Flensburg geben an, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 6 % der Personen geben eine bestehende Einschränkung durch Gehbehinderung an, 1 % der Personen durch Sehbehinderungen und 4 % der Personen durch andere Einschränkungen. Rund 2 % der befragten Personen haben dabei mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Tabelle 8: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworten möglich) (in %)	Stadt Flensburg (n=3.066)	Ländliche Region - Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017	SrV 2018
Keine Einschränkungen	90	81	86	90
Gehbehinderung	6	8	5	5
Sehbehinderung	1	2	2	1
Andere Einschränkung	4	10	9	5

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen bis unter 65 Jahre lediglich etwa 5 % der Befragten angeben, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein, sind es unter den Personen in einem Alter ab 65 Jahren rund 28 %. Dabei nimmt zudem der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen im Alter zu. So führten 7 % der über 65-Jährigen mehrere gesundheitliche Probleme auf.

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Menschen im Rentenalter – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird, gilt

13 Das Nettoäquivalenzeinkommen ist das vergleichbare Pro-Kopf-Einkommen und berechnet sich aus dem Nettoeinkommen des Haushaltes dividiert durch die gewichtete Anzahl der haushaltsangehörigen Personen. Die Gewichtung der Personenzahl richtet sich entsprechende neue OECD-Skala nach Anzahl und Alter der Personen im Haushalt, wobei die erste erwachsene Person ein Gewicht von 1 und jede weitere Person ab 14 Jahren ein Gewicht von 0,5 erhält. Alle weiteren Personen unter 14 Jahren werden mit 0,3 gewichtet.

es, den Aspekt der Barrierefreiheit zukünftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote noch stärker zu beachten.

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein bzw. die Verfügbarkeit von unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

Pkw-Ausstattung

Drei Viertel der Haushalte in der Stadt Flensburg besitzen mindestens ein Auto. Rund ein Fünftel der befragten Haushalte in Flensburg (21 %) geben dabei an, über mehreren Autos zu verfügen. Folglich können 25 % der Haushalte als autofreie Haushalte eingestuft werden. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt in der Stadt Flensburg über etwa 1,0 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner:innen beträgt 502 Pkw (private Pkw). Diese Motorisierungsquote liegt unter dem Landesdurchschnitt von Schleswig-Holstein, der derzeit 591 Pkw je 1.000 Einwohner:innen beträgt[14]. Werden zudem auch die dienstlichen Pkw, die den Haushalten zur Verfügung stehen, berücksichtigt, liegt die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner:innen bei 551 Pkw (private und dienstliche Pkw).

Zwei Drittel der Haushalte mit Pkw-Besitz stellen ihre Pkw üblicherweise in einer Garage, einem Carport oder auf einem sonstigen privaten Stellplatz ab. Im Schnitt stehen diesen Haushalten 1,3 Stellplätze zur Verfügung. 12 % der Haushalte, die angeben über private Stellplätze zu verfügen, geben dabei eine geringere Anzahl an verfügbaren privaten Stellplätzen an als die Anzahl an Pkw, die im Haushalt vorhanden sind, und müssen demnach auf andere Parkmöglichkeiten zurückgreifen. Insgesamt 44 % der Haushalte mit Pkw geben an, Fahrzeuge üblicherweise im Straßenraum abzustellen (14 % mit Bewohnerparken; 30 % ohne Bewohnerparken).

Tabelle 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

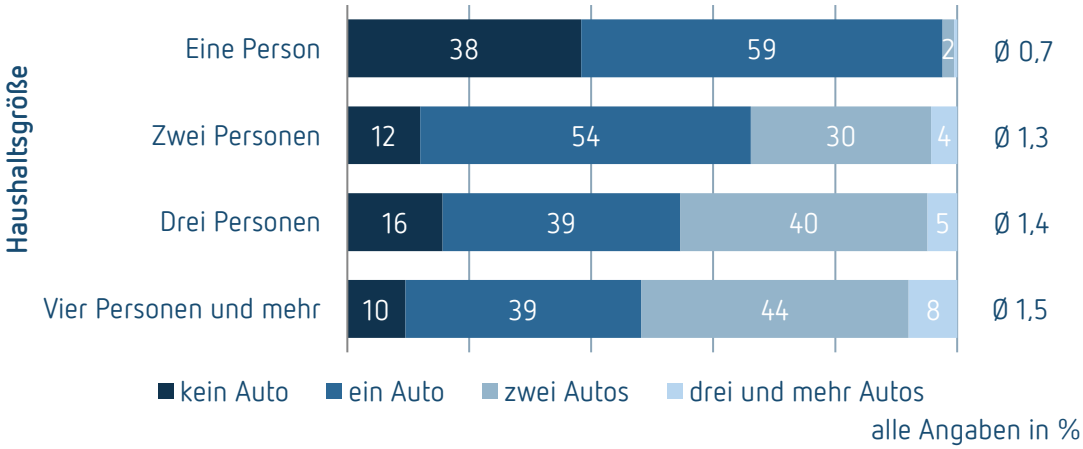
Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Flensburg 2021 (n=1.978)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017	SrV 2018
kein Auto	25	24	22	29
ein Auto	54	57	53	55
zwei Autos	18	17	21	16
drei und mehr Autos	3	2	3	
	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner:innen (nur private Pkw)	502	k. A.	k. A.	k. A.

14 Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, abgerufen am 02.02.2022; Datenlizenz by-2-0.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Flensburg im Vergleich zu den strukturräumlich vergleichbaren zentralen Städten in ländlichen Regionen auf einem vergleichbaren Niveau befindet. Im Vergleich zum Bundesschnitt fällt der Anteil der Autohaushalte in der Stadt Flensburg etwas niedriger aus, jedoch im Vergleich zur SrV 2018 etwas höher.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. So besitzt die Mehrheit der Ausbildungshaushalte (60 %), über ein Drittel der Ein-Personen-Haushalte (38%) sowie 30 % der Rentnerhaushalte keinen Pkw. Demgegenüber liegt der Anteil der autofreien Haushalte mit Erwerbstätigen (17 %) unter dem stadtweiten Schnitt von 25 %. Größere Haushalte mit mindestens drei Personen weisen ebenfalls einen unterdurchschnittlichen Anteil an autofreien Haushalten auf (13 % der Haushalte mit mindestens drei Personen). Stattdessen verfügen fast die Hälfte der Haushalte mit mindestens drei Personen über mehrere Pkw (48 %).

Abbildung 5: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße (private und dienstliche Pkw)



Weiterhin verfügen 8 % der Haushalte in Flensburg über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller, Moped etc.). Wobei der Anteil der Motorräder bzw. -roller (ab 125 ccm) unter den befragten Haushalten mit 5 % der Haushalte etwas über dem Anteil der kleineren Mopeds bzw. Motorroller (bis zu 125 ccm) liegt, die im Besitz von 3 % der befragten Haushalte sind. Der Anteil der Haushalte mit einem motorisierten Zweirad liegt damit insgesamt sowohl unter dem Bundesschnitt von 13 % sowie unter dem Anteil in den Vergleichsräumen der strukturähnlichen zentralen Städte in ländlichen Regionen (10 %).

Pkw-Führerscheinbesitz

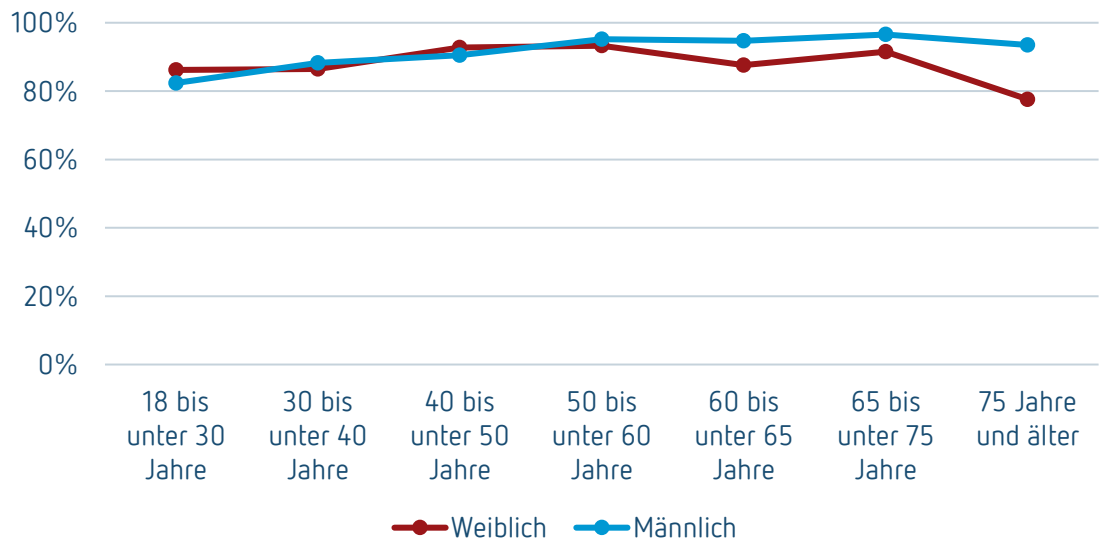
Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen in der Stadt Flensburg 88 % der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt geringfügig über dem im Jahr 2017 im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % und etwas über dem Schnitt der strukturähnlichen zentralen Städte in ländlichen Regionen (85 %) sowie über dem in der SrV 2018 ermittelten Durchschnitt von 85 %.

Werden alle befragten Personen bzw. Personen ab 6 Jahren hinsichtlich der Auswertung zum Führerscheinbesitz berücksichtigt, liegt die Führerscheinbesitzquote bei 80 % der Personen (ab 6 Jahren). Als Grund für den Nicht-Besitz einer Fahrerlaubnis geben 11 % der befragten Personen das „Alter" an. Rund 4 % der Personen geben an „keinen Bedarf" an einem Führerschein zu haben und 3 % der Personen nennen als Grund die damit einhergehenden „Kosten".

Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 84 % eine unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. In den Altersgruppen von 40 bis unter 75 Jahren haben mindestens neun von zehn Personen einen Führerschein (91-94 %). Bei den Personen ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote auf 84 % der Personen. Damit liegt die Führerscheinbesitzquote unter dem stadtweiten Durchschnitt und auf einem Niveau mit der Besitzquote der jungen Erwachsenen (18 bis unter 30 Jahre). Durch den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) wird sich die Führerscheinbesitzquote in den kommenden Jahren dahingehend verändern, dass die hohe Führerscheinbesitzquote der mittleren Altersklassen sich bis in die höchsten Altersklassen durchzieht.

Geschlechterspezifische Unterschiede beim Führerscheinbesitz werden insbesondere bei den Personen ab 60 Jahren deutlich: Während in den jüngeren Altersgruppen die Führerscheinbesitzquote der Frauen und Männer auf einem vergleichbaren Niveau liegt, fällt der Führerscheinbesitz der Frauen in den höheren Altersgruppen ab 60 Jahren geringer als bei den Männern aus. Die Differenz zwischen Männern und Frauen fällt dabei in der Altersgruppe ab 75 Jahren mit einem Unterschied von 16 Prozentpunkten am größten aus. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich durch den Kohorteneffekt im Führerscheinbesitz die geschlechterspezifischen Unterschiede in Zukunft ebenfalls angleichen werden. Damit kann erwartet werden, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind.

Abbildung 6: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Pkw-Verfügbarkeit

Insgesamt können von den befragten Personen (ab 6 Jahren) rund 57 % jederzeit auf einen Pkw oder Motorrad (ab 50 km/h) zurückgreifen und weitere 15 % der Personen steht ein Pkw oder Motorrad zeitweise oder nach Absprache zur Verfügung. Die Verfügbarkeit liegt damit im Vergleich zu der Befragung aus dem Jahr 2010 auf einem konstanten Niveau.

Tabelle 10: Verfügbarkeit eines Autos oder Motorrads (ab 50 km/h) der Personen ab 6 Jahren

Verfügbarkeit eines Pkw/ Motorrads (ab 50 km/h) (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=2.983)	Stadt Flensburg 2010	SrV 2018
immer/täglich	57	56	56
zeitweise/nach Absprache	15	16	12
Nie	28	28	32
	100	**100**	**100**

Da minderjährige Personen bis zum Alter von 17 Jahren[15] keinen Führerschein erlangen können und somit nicht über Pkw verfügen, steigt die Pkw-Verfügbarkeit (immer/täglich) bei Betrachtung der über 17-Jährigen auf 62 %. Im Vergleich zum bundesweiten Schnitt sowie in den strukturräumlich vergleichbaren zentralen Städten in ländlichen Regionen der MiD 2017 fällt die Pkw-Verfügbarkeit in Flensburg damit geringer aus. So ist der Anteil der über 17-jährigen Personen, die nie über einen Pkw oder ein Motorrad verfügen, in Flensburg mit 22 % doppelt so hoch wie in den Vergleichsräumen.

Mit der Anschaffung und der Unterhaltung eines Pkw geht ein nicht zu unterschätzender finanzieller Aufwand einher. So fällt auch das monatliche Nettoäquivalenzeinkommen bzw. das Pro-Kopf-Einkommen unter den Personen, die immer oder täglich auf einen Pkw bzw. ein Motorrad zurückgreifen können, mit durchschnittlich rund 2.158 € deutlich höher aus als bei den Personen, denen nie ein Pkw zur Verfügung steht (durchschnittlich rund 1.505 €). Personen, die zeitweise oder nach Absprache über ein Fahrzeug verfügen können, steht durchschnittlich ein monatlichen Nettoäquivalenzeinkommen 1.862 € zur Verfügung.

Tabelle 11: Verfügbarkeit eines Pkw oder Motorrads (ab 50 km/h) der Personen ab 17 Jahren

Verfügbarkeit eines Pkw/ Motorrads (ab 50 km/h) (alle Personen ab 17 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=2.726)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017*	MiD 2017*
immer/täglich	62	76	77
zeitweise/nach Absprache	16	14	14
Nie	22	11	9
	100	**100**	**100**

* inkl. Carsharing und exkl. Motorräder

15 Im Rahmen des begleitenden Fahrens ist es Jugendlichen ab 17 Jahren ermöglicht einen Führerschein der Klassen B oder BE zu erwerben. Sie dürfen dabei bis zur Volljährigkeit nur in Begleitung von namentlichen genannt Begleitpersonen selbst fahren.

Bleiben bei der Auswertung der Pkw-Verfügbarkeit die Personen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf rund 70 % der Personen, die immer bzw. täglich über einen Pkw oder Motorrad verfügen können. Weitere 17 % der Personen mit einer Fahrerlaubnis steht ein Pkw zudem zeitweise zur Verfügung. Demnach steht 14 % der Personen mit Fahrerlaubnis nie ein Pkw zur Verfügung. Dabei können unter den Führerscheinbesitzer:innen geschlechterspezifische Unterschiede festgestellt werden: Während knapp drei Viertel der Männer mit Fahrerlaubnis (73 %) jederzeit auf ein Auto zurückgreifen können, sind es bei den Frauen mit Fahrerlaubnis lediglich 65 %. Des Weiteren steht 16 % der Frauen mit Fahrerlaubnis nie ein Pkw zur Verfügung; bei den befragten Männern mit Fahrerlaubnis trifft dies nur bei 12 % zu.

Fahrradausstattung

Drei Viertel der Haushalte in der Stadt Flensburg verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Lastenrad oder Elektrofahrrad). Rund 45 % aller Haushalte besitzen dabei mehrere Fahrräder. Vor allem Rentnerhaushalte (41 %) und Ein-Personen-Haushalte (37 %) besitzen im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad. Insgesamt liegt die Fahrradausstattung der Haushalte damit nur leicht unter der Fahrradausstattung in den vergleichbaren zentralen Städten in ländlichen Regionen sowie etwas unter dem Bundesschnitt. Die Fahrraddichte liegt mit 912 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner:innen dementsprechend im Vergleich zum bundesweiten Schnitt auf einem leicht niedrigeren Niveau (MiD 2017: rund 930 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen).

Tabelle 12: Fahrräder im Haushalt insgesamt (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder)

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Flensburg (n=1.978)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017
Kein Fahrrad	25	24	22
Ein Fahrrad	30	27	25
Zwei Fahrräder	22	23	25
Drei und mehr Fahrräder	23	25	28
	100	100	100
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner:innen	**912**	**k. A.**	**ca. 930***

*Pro-Kopf-Ausstattung: 0,93 Fahrräder

Konventionelle Fahrräder sind dabei weiterhin am stärksten verbreitet, so besitzen zwei Drittel der befragten Haushalte (67 %) mindestens ein konventionelles Fahrrad. Allerdings geben bereits über ein Fünftel der Haushalte in Flensburg an, dass sie ein Elektrofahrrad (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike) besitzen (22 %). Der am wenigsten verbreitete Fahrradtyp ist das (E-)Lastenfahrrad, das bisher lediglich in Besitz von etwa 1 % der Haushalte in Flensburg ist.

Fahrradverfügbarkeit

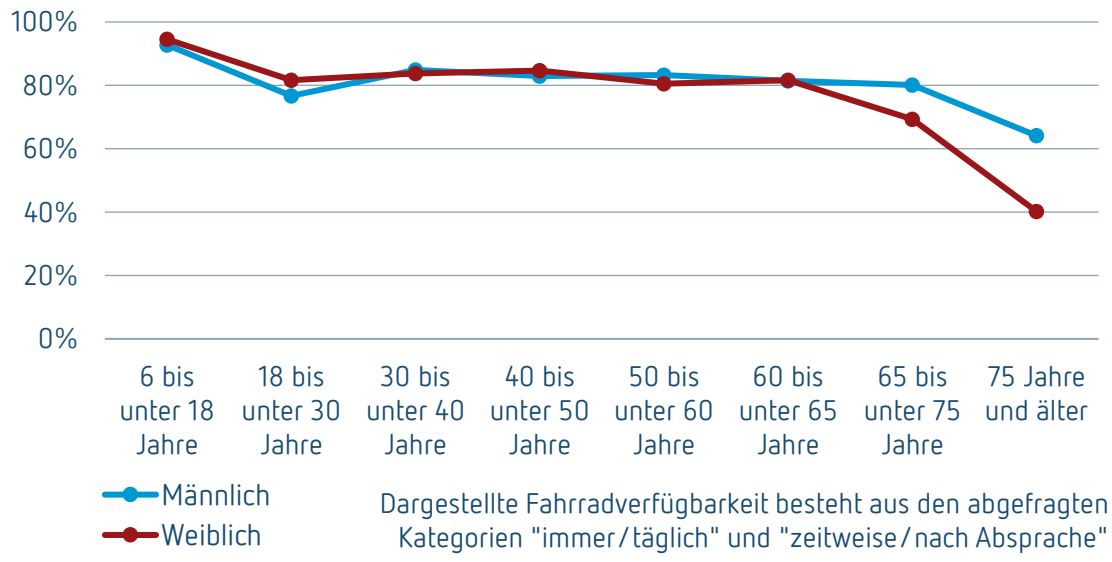
Auf die Personenebene bezogen, bedeutet diese Fahrradausstattung der Haushalte für 73 % der Einwohner:innen Flensburgs, dass sie immer bzw. täglich über ein fahrbereites Fahrrad verfügen können. Weitere 5 % der befragten Personen geben an, zeitweise bzw. nach Absprache über ein Fahrrad zu verfügen. Insgesamt können somit 78 % der Personen mindestens zeitweise auf ein Fahrrad zurückgreifen.

Abbildung 7: Verfügbarkeit eines Fahrrads (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder)

Verfügbarkeit ein (fahrbereiten) Fahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=3.150)	Stadt Flensburg 2010	SrV 2018
immer/täglich	73	68	71
zeitweise/nach Absprache	5	13	2
Nie	22	19	27
	100	**100**	**100**

Differenziert nach Alter und Geschlecht ergibt sich eine überdurchschnittlich hohe Fahrradverfügbarkeit unter den 6- bis unter 18-jährigen Mädchen und Jungen mit über 95 % bzw. 93 %. Diese Altersklasse weist damit die höchste Fahrradverfügbarkeit auf. Demgegenüber nimmt die Fahrradverfügbarkeit in den Altersklassen ab 65 Jahren mit zunehmendem Alter ab. So besitzt lediglich die Hälfte der über 75-Jährigen ein fahrbereites Fahrrad und ist damit die Altersklasse mit der geringsten Fahrradausstattung. Dabei fällt auf, dass die Fahrradverfügbarkeit der Frauen bereits in der Altersklasse ab 65 Jahren abnimmt, während bei den Männern die Fahrradverfügbarkeit erst in der Altersklasse ab 75 Jahren sinkt. Insgesamt fällt damit die Fahrradverfügbarkeit (immer/täglich oder zeitweise/nach Absprache) der Frauen ab 75 Jahren mit rund 40 % am niedrigsten aus.

Abbildung 8: Fahrradverfügbarkeit (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder) nach Alter und Geschlecht



In Abhängigkeit der individuellen Fahrradverfügbarkeit können Unterschiede in der Verfügbarkeit und Nutzung von Pkw und den öffentlichen Verkehrsmitteln beobachtet werden. Die folgende Tabelle 13 zeigt dazu einige Mobilitätskenndaten von Personen differenziert nach der persönlichen Verfügbarkeit eines Fahrrads. So zeigt sich, dass Personen (ab 18 Jahren), die nie oder nur zeitweise über ein Fahrrad verfügen, eine im Vergleich unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote (je 77 %) sowie eine geringere Pkw-Verfügbarkeit aufweisen (62 % bzw. 68 % mindestens nach Absprache). Dies resultiert in einem höheren Anteil der Nicht-Nutzung des Pkw. So geben 21 % bzw. 16 % der Personen mit keiner oder zeitweiser Fahrradverfügbarkeit an, den Pkw nie zu nutzen. Das sind anteilig mehr als bei den Personen, denen immer ein Fahrrad zu Verfügung steht (12 %). Nichtsdestotrotz fallen die Anteile der (fast) täglichen Pkw-Nutzungen bei Personen mit keiner oder zeitweiser Fahrradverfügbarkeit höher als bei den Personen mit ständiger Fahrradverfügbarkeit aus.

Tabelle 13: Mobilitätskenndaten nach Fahrradverfügbarkeit (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder)

Mobilitätskenndaten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Fahrrad immer/täglich verfügbar	Fahrrad zeitweise/nach Absprache verfügbar	Fahrrad nie verfügbar
Pkw-Führerschein (ab 18 Jahren)	**(n=1.988)**	**(n=131)**	**(n=591)**
Ja	93	77	77
Nein	7	23	23
Pkw-Verfügbarkeit (ab 18 Jahren)	**(n=1.944)**	**(n=130)**	**(n=599)**
immer/täglich	66	51	51
zeitweise/nach Absprache	17	17	11
Nie	17	32	38
Nutzung von Pkw, Motorrad, Mofa	**(n=2.150)**	**(n=132)**	**(n=539)**
(Fast) täglich	32	42	39
An 3-4 Tagen pro Woche	17	14	14
An 1-2 Tagen pro Woche	25	11	13
An 1-3 Tagen pro Monat	8	7	7
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	3	2	2
Seltener	3	9	4
Nie	12	16	21
Üblich genutzte Fahrkarte für ÖV	**(n=2.101)**	**(n=118)**	**(n=480)**
Zeitkarte (Monatskarte, Semesterticket, etc.)	18	31	30
Keine Zeitkarte (Einzel-, Tagesfahrkarte, etc.)	82	69	70
Nutzung von Bussen	**(n=2.134)**	**(n=144)**	**(n=557)**
(Fast) täglich	5	23	15
An 3-4 Tagen pro Woche	4	8	9
An 1-2 Tagen pro Woche	7	10	12
An 1-3 Tagen pro Monat	13	8	12
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	15	8	8
Seltener	25	19	17
Nie	31	24	27

Während die Führerscheinbesitzquote unter den Personen mit ständiger Fahrradverfügbarkeit höher ausfällt, liegt der Anteil der Personen, die üblicherweise eine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, unter den Personen, die nie oder nur zeitweise über ein Fahrrad verfügen, bei überdurchschnittlichen 30 % bzw. 31 % der Personen. Dementsprechend fällt auch die mindestens wöchentliche Nutzung bei den Personen ohne Fahrrad bzw. zeitweiser Verfügbarkeit mit 36 % bzw. 41 % der Personen deutlich höher aus als bei den Personen mit ständiger Fahrradverfügbarkeit, von denen lediglich 16 % mindestens wöchentlich mit dem Bus fahren.

Besitz und Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern

Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung (Elektrofahrräder) bieten das Potenzial, den Fahrradverkehr auch auf weiteren Strecken zu stärken und topografische bedingte Nutzungshemmnisse wie starke Steigungen und Höhenunterschiede abzubauen. In der Stadt Flensburg besitzen bereits rund 22 % der Haushalte mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike)[16]. Der Anteil der Elektrofahrräder liegt damit im Vergleich zur MiD 2017 auf einem hohen Niveau. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich der Trend zum Elektrofahrrad in den Jahren nach 2017 noch einmal deutlich verstärkt hat. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird deren Anteil in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weiter steigen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags-/Berufsverkehr sein. Zu beachten sind dabei allerdings auch etwaige entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden muss, z. B. die tendenziell höhere Geschwindigkeit von Elektrofahrrädern gegenüber konventionellen Fahrrädern.

Tabelle 14: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr)	Haushalte mit mind. einem Elektrofahrrad (in %)
Stadt Flensburg (2021)	22
Ländliche Region - Zentrale Stadt (MiD 2017)	8
Bundesweit (MiD 2017)	**8**

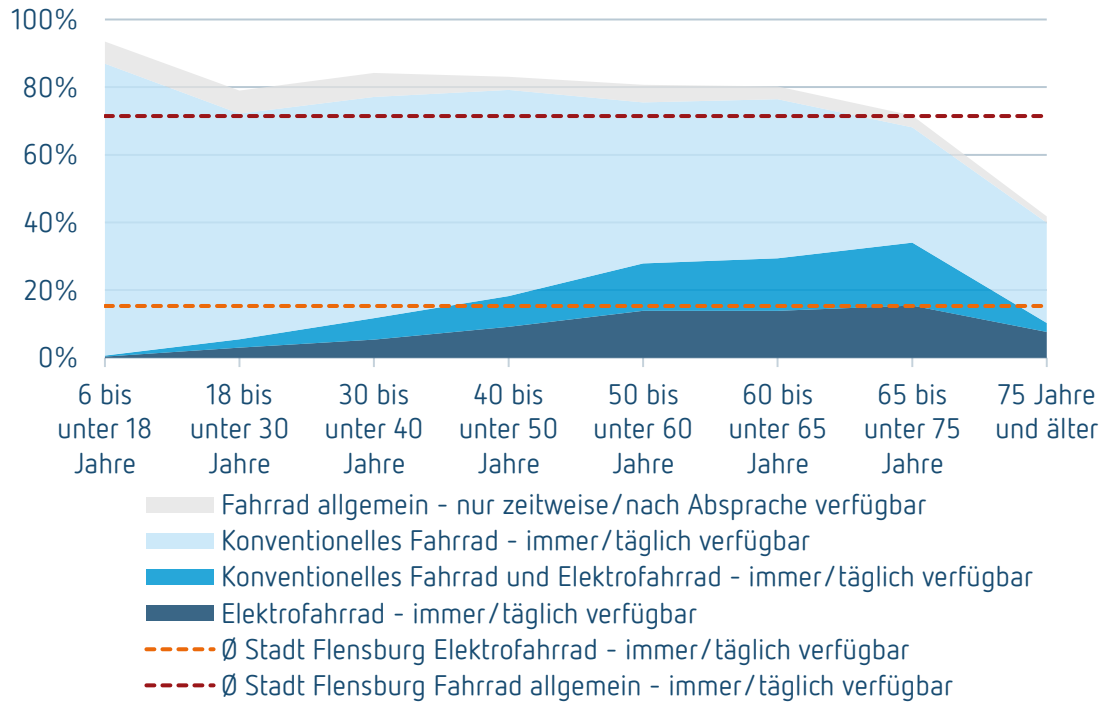
Auf Personenebene bedeutet diese Elektrofahrradausstattung der Haushalte, dass 17 % der befragten Personen immer bzw. täglich über ein Elektrofahrrad verfügen können. Weitere 4 % der Personen geben an, zeitweise oder nach Absprache darauf zurückgreifen zu können. Dabei sind Elektrofahrräder vor allem in den höheren Altersklassen beliebt bzw. vorhanden. So nimmt die Elektrofahrradverfügbarkeit in den verschiedenen Altersgruppen bis zum Alter von 75 Jahren stetig zu.

16 Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt die Fahrer:innen mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 4 kW und maximal vierfacher Unterstützung der Tretleistung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftrad und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 1 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden, dürfen diese Fahrzeuge Radverkehrsanlagen innerorts bei entsprechender Beschilderung (E-Bike/Mofa frei) und außerorts grundsätzlich benutzen.

In Flensburg liegt die Elektrofahrradverfügbarkeit insbesondere in den Altersgruppen zwischen 50 und 75 Jahren über dem gesamtstädtischen Durchschnitt (50 bis unter 60 Jahre: 28 %, 60 bis unter 65: 29 %, 65 bis 75 Jahre: 34 %). Demgegenüber sind in der Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen, die insgesamt die höchste Fahrradverfügbarkeit aufweist, nahezu ausschließlich konventionelle Fahrräder vorhanden. Lediglich 1 % der minderjährigen Personen verfügen über ein Elektrofahrrad.

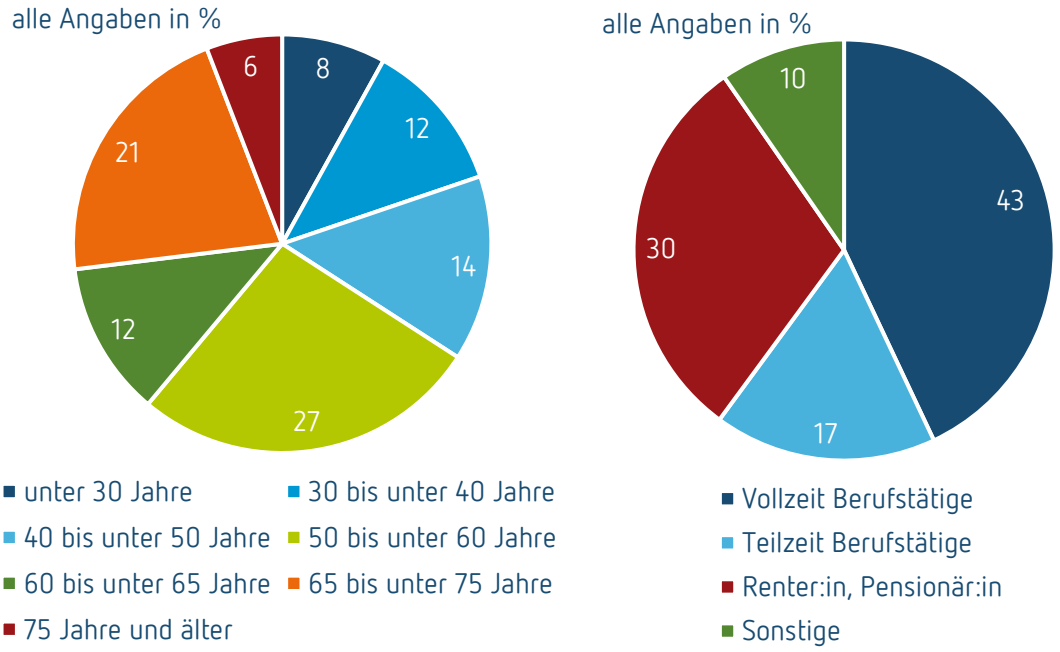
Abbildung 9: Fahrradverfügbarkeit nach Elektroantrieb und Altersklasse



Wie in Abbildung 10 dargestellt, sind zwei Drittel der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit älter als 50 Jahre (66 %). Die am häufigsten vertretene Altersgruppe ist dabei die Gruppe der 50- bis unter 60- Jährigen (27 %). Demgegenüber sind lediglich 8 % der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit unter 30 Jahre alt. Hinsichtlich des Erwerbsstatus stellen die Vollzeitberufstätigen mit 43 % die größte Gruppe unter den Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit dar. Weitere 17 % der Personengruppe sind Teilzeiterwerbstätige. Daraus lassen sich Potenziale für die Verlagerung der Arbeitswege auf den Radverkehr generieren. Darüber hinaus sind fast ein Drittel (30 %) der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit Renter:innen oder Pensionär:innen.

Etwa ein Viertel der Personen, die nie über ein Fahrrad verfügen, gibt an, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Unter den Personen, denen nur ein konventionelles Fahrrad zur Verfügung steht, sind lediglich 4 % körperlich eingeschränkt. Die elektrische Tretunterstützung der Elektrofahrräder kann das Fahrradfahren für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtern und attraktiver machen und somit den Bewegungsradius der Personen erhöhen oder es Personen der höheren Altersgruppen ermöglichen, weiterhin mit dem Fahrrad mobil zu sein. So liegt der Anteil der Personen mit gesundheitlichen Problemen in der Personengruppe der Elektrofahrradbesitzer:innen mit 8 % über dem Anteil der Personengruppe mit konventionellen Fahrrädern.

Abbildung 10: Erwerbstatus und Altersstruktur der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit



Beim Vergleich der Personen mit und ohne Elektrofahrrad desselben Alters (> 40 Jahren) fallen Unterschiede in den Mobilitätsvoraussetzungen und Nutzungsumfängen von Pkw bzw. Motorrad und Bussen auf. Insgesamt besitzen Personen mit einem immer oder täglich verfügbaren Elektrofahrrad häufiger einen Pkw-Führerschein und ihnen steht häufiger ein Auto zur Verfügung. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass Elektrofahrräder in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzer:innen daher häufig über einen höheren ökonomischen Status verfügen, der sich auch in einer höheren Pkw-Verfügbarkeit äußert. So fällt das monatliche Nettoäquivalenzeinkommen unter den Personen mit Elektrofahrrad mit durchschnittlich rund 2.270 € höher aus als bei den Personen, denen nie ein Elektrofahrrad zur Verfügung steht (rund 1.855 €). Allerdings fällt der Nutzungsumfang des Pkw bzw. Motorrads, gegenläufig zur Pkw-Verfügbarkeit, bei den Personen ohne Elektrofahrrad höher aus als bei den Personen mit Elektrofahrrad. Dies spricht dafür, dass Personen mit Elektrofahrrädern bereits MIV-Wege durch Fahrten mit dem Elektrofahrrad ersetzen.

Der Anteil der üblichen Nutzer:innen einer Zeitkarte für den Bus ist bei Personen mit Elektrofahrrad um fast ein Zehntel geringer als bei den Personen, die über kein Elektrofahrrad verfügen. Dementsprechend ist auch der Anteil der Bus-Nutzung der Personen, die kein Elektrofahrrad besitzen, höher als der Anteil in der Personengruppe mit ständiger Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads.

Tabelle 15: Mobilitätskenndaten nach Elektrofahrradverfügbarkeit

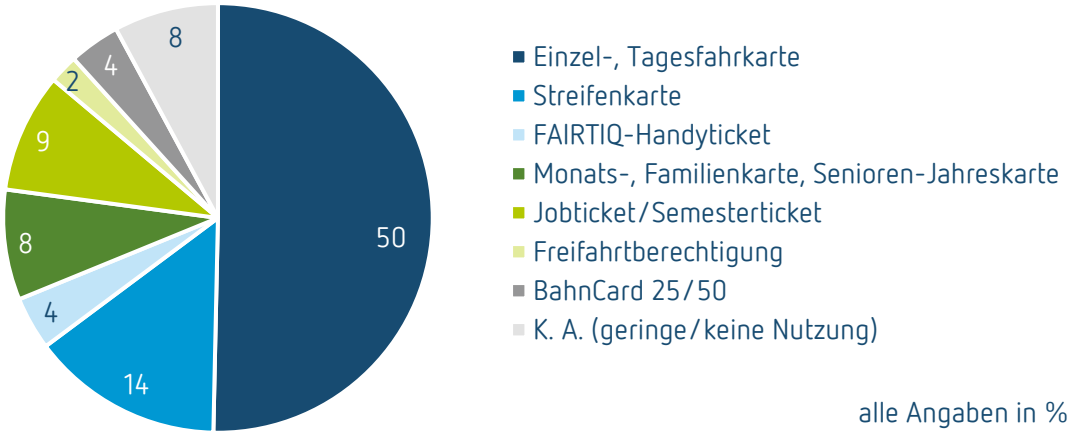
Mobilitätskenndaten (alle Personen ab 40 Jahren) (in %)	Personen mit Elektrofahrrad*	Personen ohne Elektrofahrrad*
Pkw-Führerschein	**(n=362)**	**(n=1.136)**
Ja	98	89
Nein	2	11
Pkw-Verfügbarkeit	**(n=355)**	**(n=1.126)**
Immer/täglich	76	65
Zeitweise/nach Absprache	15	12
Nie	9	24
Nutzung von Pkw, Motorrad, Mofa	**(n=343)**	**(n=1.066)**
(Fast) täglich	34	40
An 3-4 Tagen pro Woche	22	17
An 1-2 Tagen pro Woche	28	19
An 1-3 Tagen pro Monat	5	7
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	2	2
Seltener	3	3
Nie	26	13
Üblich genutzte Fahrkarte für ÖV	**(n=335)**	**(n=966)**
Zeitkarte (Monatskarte, Semesterticket, etc.)	4	13
Keine Zeitkarte (Einzel-, Tagesfahrkarte, etc.)	96	87
Nutzung von Bussen	**(n=334)**	**(n=1.051)**
(Fast) täglich	1	7
An 3-4 Tagen pro Woche	1	4
An 1-2 Tagen pro Woche	4	9
An 1-3 Tagen pro Monat	11	13
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	13	11
Seltener	28	24
Nie	42	33

* Zu den Personen mit Elektrofahrrad zählen die Person, die angegeben haben, immer bzw. täglich über ein Elektrofahrrad verfügen zu können. Zu den Personen ohne Elektrofahrrad werden dementsprechend auch die Personen gezählt, die nach Absprache oder zeitweise auf ein Elektrofahrrad zurückgreifen können.

Übliche Fahrkartennutzung für öffentliche Verkehrsmittel

Die Hälfte der Befragten gibt an, als übliche Fahrkarte für Bus und Bahn eine Einzel- oder Tagesfahrkarte zu nutzen (Einzelfahrkarte 49 %; Tagesfahrkarte: 1 %). Mit rund 19 % der Befragten nutzen knapp ein Fünftel der Personen als übliche Fahrkarte eine Zeitkarte (Jobticket, Semesterticket: 9 %; Monatskarte: 8 %; Freifahrtberechtigung: 2 %) Darüber hinaus haben 8 % der Personen keine Antwort bezüglich der üblichen Fahrkarte abgegeben und nutzen gleichzeitig den ÖV bzw. den Busverkehr nur selten oder nie. Es ist davon auszugehen, dass diese Personen aufgrund des geringen Nutzungsgrades die Frage nicht beantwortet haben.

Abbildung 11: Üblich genutzte Fahrkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel



alle Angaben in %

Wird die übliche Fahrkartennutzung für die öffentlichen Verkehrsmittel nach Erwerbsgruppen differenziert, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der üblicherweise genutzten ÖV-Fahrkarten. Die höchsten Anteile an Zeitkartennutzer:innen sind mit Abstand bei Studierenden (83 % nutzen üblicherweise eine Zeitkarte) zu finden, aber auch der Anteil unter den Schüler:innen liegt über dem gesamtstädtischen Schnitt (28 %). Bei den Studierenden ist dies vor allem auf das Semestertickets zurückzuführen, das solidarisch an alle Studierende der teilnehmenden Hochschulen ausgegeben wird. Im Vergleich zu den genannten Gruppen fallen die Zeitkartennutzungsquoten unter den Erwerbstätigen und den Personen im Rentenalter mit 10 % bzw. 9 % unterdurchschnittlich aus.

Tabelle 16: Übliche Fahrkartennutzung für den ÖV nach Erwerbsgruppen

Übliche Nutzung von Zeitkarten als Fahrkarte für den ÖV (in %)	**Erwerbstätige (n= 1.499)**	**Studierende (n=273)**	**Schüler:innen (n=3109**	**Rentner:innen, Pensionär:innen (n=563)**
Zeitkarte als übliche Fahrkarte	10	83	28	9
Keine Zeitkarte als übliche Fahrkarte	82	16	68	76
Keine Angabe bzw. geringe/keine Nutzung	8	1	4	15
	100	**100**	**100**	**100**

Fußläufige Erreichbarkeit der nächsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Nach eigener Einschätzung der befragten Haushalte liegt die nächste Bushaltestelle im Schnitt 5 Gehminuten vom eigenen Wohnort entfernt. Insgesamt liegt für drei Viertel der Haushalte die nächste Bushaltestelle 5 Gehminuten entfernt. Damit liegt dieser Anteil bereits über dem in den SrV-Städten erzielten Wert von 65 %. Lediglich rund 7 % der Haushalte geben an, länger als 10 Minuten zur nächsten Bushaltestelle gehen zu müssen.

Tabelle 17: Geschätzte Gehzeit zur nächstgelegenen Bushaltestelle / ZOB

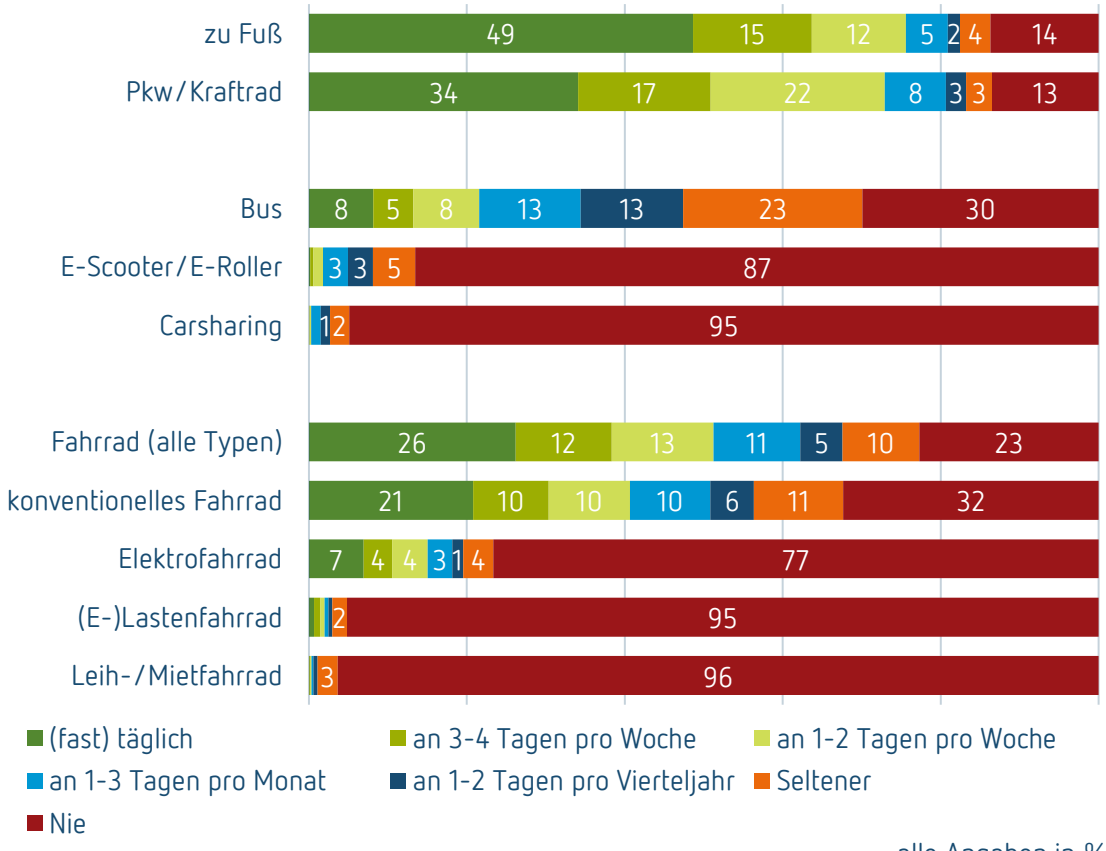
Entfernung zur nächsten Bushaltestelle / ZOB (in %)	**Stadt Flensburg (n=1.923)**	**SrV 2018**
Bis 5 Minuten	76	65
6 bis 10 Minuten	17	25
11 bis 15 Minuten	4	6
16 bis 20 Minuten	1	1
21 Minuten und mehr	2	1
	100	**100**
Durchschnitt (in Minuten)	**5**	**k. A.**
Median (in Minuten)	**4**	**k. A.**

Da das Schienenverkehrsnetz deutlich grobmaschiger ist und auf dem Flensburger Stadtgebiet selbst nur ein Bahnhof gelegen ist, fällt die fußläufige Erreichbarkeit zum nächstgelegenen Bahnhof deutlich schlechter als zur nächsten Bushaltestelle. Die durchschnittlich geschätzte Gehzeit zwischen Wohnung und dem nächsten Bahnhof beträgt in der Stadt Flensburg rund 38 Minuten. Über ein Viertel der befragten Haushalte geben an, den nächsten Bahnhof fußläufig innerhalb von maximal 10 Minuten zu erreichen (27 %). Für 37 % der Haushalte liegt der nächstgelegene Bahnhof nach eigener Einschätzung mehr als 20 Minuten entfernt.

5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten von den Einwohner:innen der Stadt Flensburg allgemein genutzt wurden. Der Fußverkehr und der Pkw oder das Kraftrad wurden von jeweils etwa drei Viertel der Befragten mindestens an 1-2 Tagen pro Woche genutzt. Dabei fällt der Anteil der (fast) täglichen Nutzung des Fußverkehrs bzw. des Zufußgehens mit knapp der Hälfte der Personen (49 %) höher als bei Pkw oder Kraftrad aus (34 %). Diese (fast) tägliche Nutzung ist damit im Vergleich der höchste Nutzungsumfang und spiegelt die Bedeutung der nahräumlichen Erreichbarkeit und Erholung für die Stadt wider. Der Bus wird demgegenüber lediglich von etwas über einem Fünftel der Einwohner:innen mindestens wöchentlich bzw. mindestens an 1-2 Tagen pro Woche genutzt.

Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



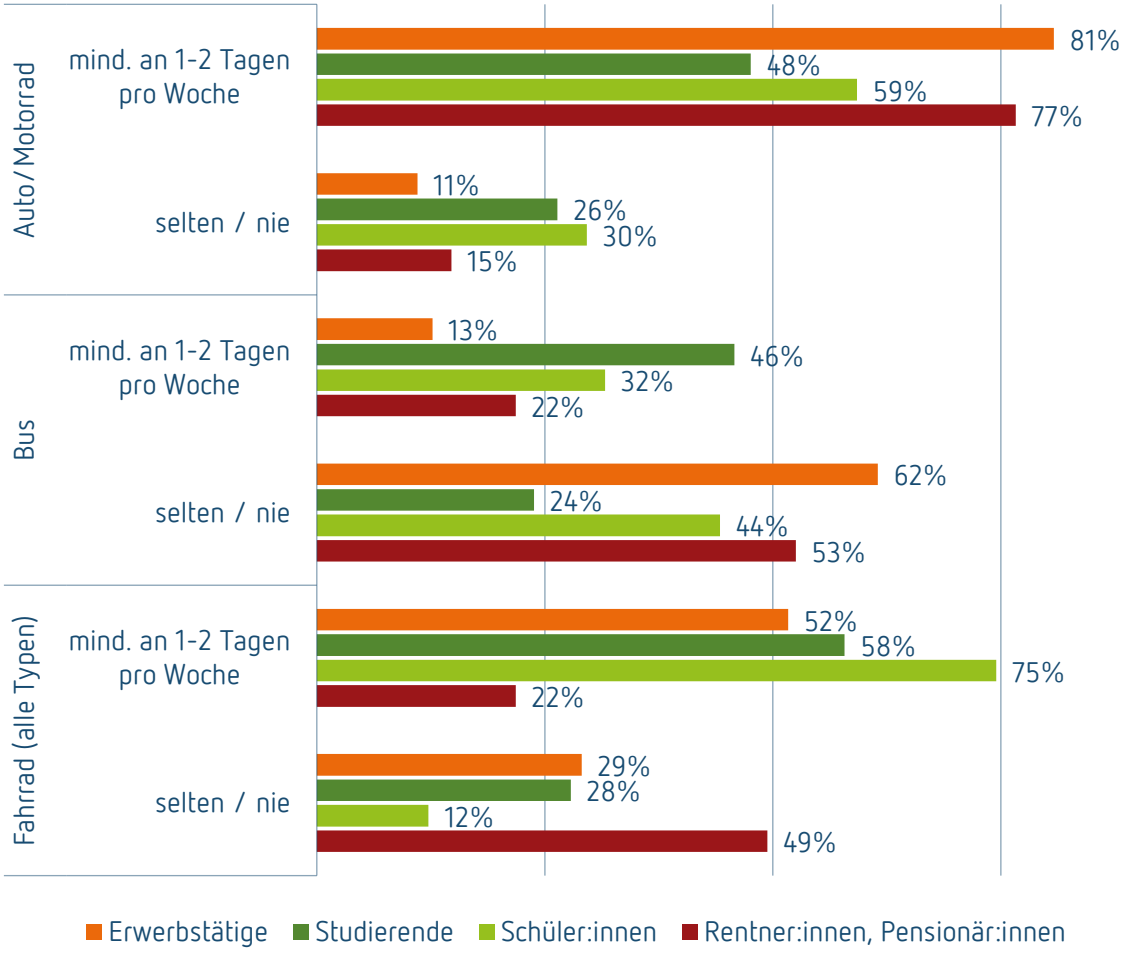
alle Angaben in %

Der Fahrradverkehr (unabhängig vom Fahrradtyp) hingegen wird von 51 % der Personen mindestens wöchentlich genutzt und lediglich ein Drittel der Personen fährt seltener als an 1-2 Tagen pro Vierteljahr bzw. nie mit dem Fahrrad. Im Vergleich der genutzten Fahrradtypen weist das konventionelle Fahrrad – aufgrund der höheren Verbreitung in den Haushalten – erwartungsgemäß den höchsten Nutzungsumfang auf. Allerdings wird das Elektrofahrrad bereits von 7 % der Befragten (fast) täglich genutzt und liegt damit in dieser Häufigkeitskategorie knapp unter dem Nutzungsumfang der Busse.

Die kollektiv genutzten Verkehrsmittel, wie E-Scooter/E-Roller, Carsharing und Leih-/Mietfahrräder, weisen im Vergleich deutlich geringere Nutzungsumfänge auf und werden von 87 % bis 96 % der Befragten nie genutzt. Die E-Scooter/E-Roller weisen dabei mit 5 % der Personen, die das Angebot mindestens an 1-3 Tagen pro Monat nutzen, den höchsten Nutzungsgrad dieser neueren Verkehrsmittel auf.

In der folgenden Abbildung werden unter den regelmäßigen Nutzer:innen die Personen zusammengefasst, die das jeweilige Verkehrsmittel mindestens an 1-2 Tagen pro Woche nutzen. Erwerbstätige bilden mit 81 % regelmäßigen Nutzer:innen die Gruppe mit der häufigsten Pkw- bzw. Motorrad-Nutzung. Dabei nutzen 49 % der Vollzeit-Berufstätigen sowie 34 % der Teilzeit-Berufstätigen den Pkw bzw. das Motorrad (fast) täglich. Aber auch Rentner:innen und Pensionär:innen gehören zum Großteil zu den regelmäßigen Nutzer:innen des Autos (77 %) Dieser Anteil liegt damit leicht über dem gesamtstädtischen Durchschnitt der Pkw- bzw. Motorrad-Nutzung.

Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



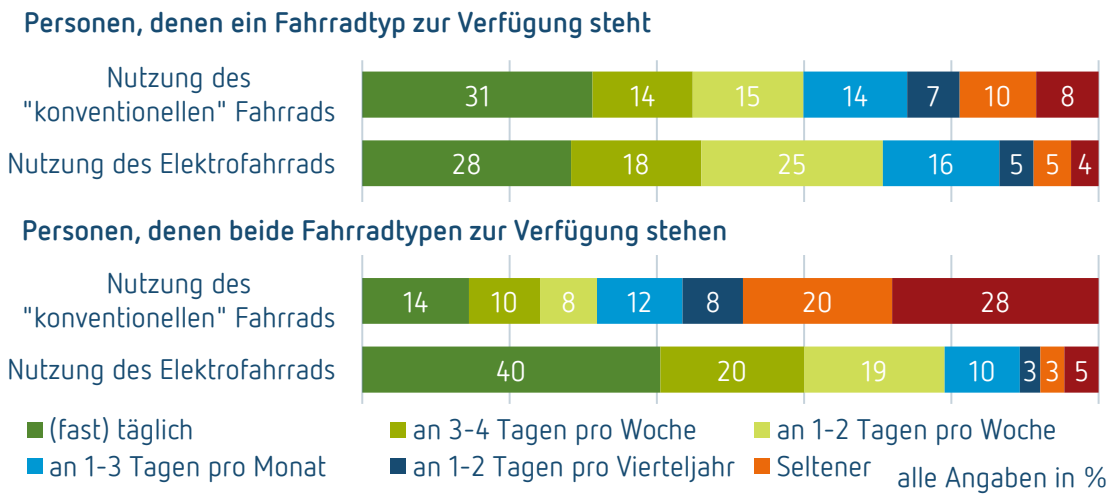
Bei Schüler:innen ist die Regelmäßigkeit der Pkw-Nutzung sehr unterschiedlich. So nutzen rund 33 % der Schüler:innen das Auto/Motorrad nie oder nur selten. 59 % nutzen das Auto/Motorrad hingegen ebenfalls regelmäßig (üblicherweise als Mitfahrer:in). Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Gruppe der Schüler:innen somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind.

Insgesamt nutzen Studierende das Bus-Angebot verhältnismäßig am häufigsten: 46 % der Studierenden fahren regelmäßig mit dem Bus. Allerdings weisen sie durchaus einen erkennbaren Anteil an Nicht-Nutzer:innen bzw. Personen mit geringer Bus-Nutzung auf. Dieser liegt jedoch mit 24 % der Studierenden auf einem im Vergleich zu anderen Personengruppen niedrigen Niveau. Knapp ein Drittel der Schüler:innen fahren zwar regelmäßig mit dem Bus, dennoch nutzen 44 % der Schüler:innen den Bus nur selten oder nie. Von den Erwerbstätigen und den Rentner:innen/Pensionär:innen nutzen über die Hälfte den Bus nur selten oder nie.

Das Fahrrad wird besonders von den Schüler:innen regelmäßig genutzt: So zählen 75 % der Schüler:innen zu den regelmäßigen Nutzer:innen, die mindestens an 1-2 Tagen pro Woche mit dem Fahrrad fahren. Aber auch unter den Erwerbstätigen und den Studierenden fällt die regelmäßige Nutzung mit jeweils mehr als der Hälfte der Personen hoch aus. Demgegenüber ist die Fahrradnutzung in der Gruppe Rentner:innen und Pensionär:innen deutlich geringer. Lediglich etwas über ein Fünftel der Gruppe können als regelmäßige Nutzer:innen eingeordnet werden und knapp die Hälfte der Personen, gibt an, selten oder nie das Fahrrad zu nutzen. Insbesondere angesichts der hohen Verbreitung von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung in den Altersklassen von 50 bis unter 65 Jahren besteht hier Potenzial, dass diese Altersgruppe auch nach Eintritt ins Rentenalter die Fahrradnutzung beibehält.

Zwischen Personen, die über ein Elektrofahrrad verfügen, und solchen, die nur über ein klassisches Fahrrad verfügen, sind nur bedingte Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Fahrradtyps festzustellen. So nutzt zwar ein größerer Anteil der Personen mit einem Elektrofahrrad dieses mindestens an 1-2 Tagen pro Woche als die Personen mit einem konventionellen Fahrrad dieses nutzen. Jedoch fällt die (fast) tägliche Nutzung unter den Personen mit einem konventionellen Fahrrad etwas höher aus als bei den Personen mit einem Elektrofahrrad. Personen, denen sowohl ein konventionelles als auch ein Elektrofahrrad zur Verfügung steht, nutzen jedoch anteilig deutlich häufiger das Elektrofahrrad als das konventionelle Fahrrad, das mit 48 % von fast der Hälfte der Personen nur noch selten oder gar nicht genutzt.

Abbildung 14: Nutzungshäufigkeit nach Art des immer bzw. täglich verfügbaren Fahrrads



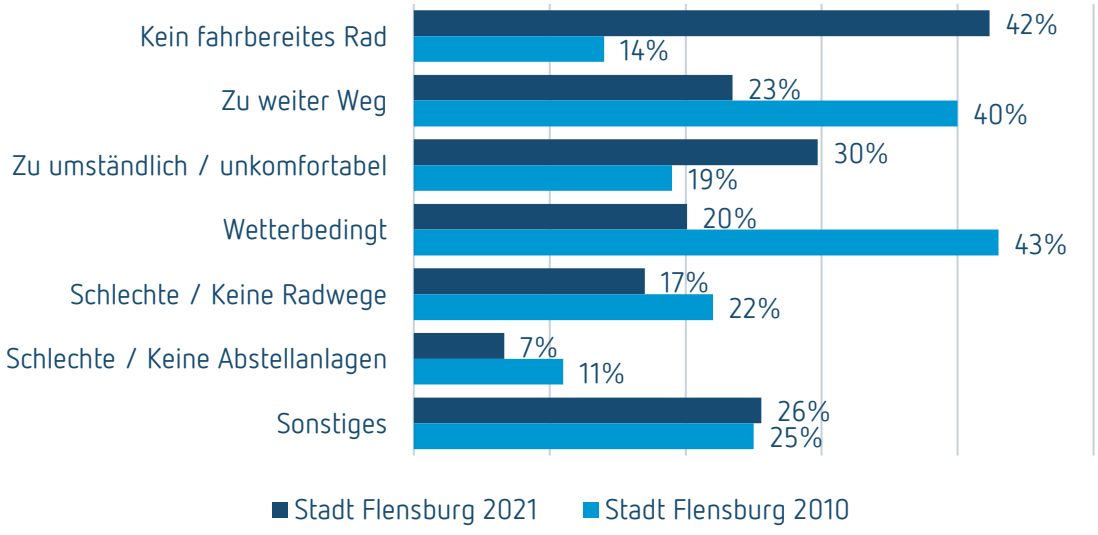
Gründe für keine oder seltene Nutzung von Fahrrad oder Bus

Die Personen, die online an der Befragung teilgenommen haben, wurden in Abhängigkeit ihrer Antworten bezüglich ihrer Fahrrad- oder Busnutzung - sofern zutreffend - zu den Gründen für ihre seltene Nutzung oder Nicht-Nutzung von Fahrrädern oder Bussen befragt. Da in der vorherigen Mobilitätsbefragung in Flensburg die Personen mit keiner oder geringer Nutzung von Fahrrad oder Bus ebenfalls zu den Gründen dafür befragt wurden, können die Ergebnisse mit den Werten aus dem Jahr 2010 gegenübergestellt werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass sich das Nutzungsverhalten bzw. der Nutzungsumfang seitdem verändert hat. So ist der Modal-Split-Anteil des Fahrradverkehrs deutlich gestiegen und der ÖV etwas zurückgegangen. Das heißt, der Gruppe der Personen, für die die Frage nach den Gründen geringer Nutzung relevant ist, unterliegt ebenfalls Veränderungen und kann sich verkleinert oder vergrößert haben.

Insgesamt wurden 26 % aller befragten Personen zu den Gründen für keine oder seltene Nutzung von Fahrrädern befragt. Im Durchschnitt haben diese Personen dabei jeweils rund 1,6 Gründe angegeben. In der aktuellen Befragung wird der Grund, kein (fahrbereites) Fahrrad zu besitzen, von 42 % der Personen angegeben und ist damit der häufigste Grund geringer Fahrradnutzung. Im Vergleich zur vorherigen Befragung hat dieser Anteil deutlich zugenommen, was vor dem Hintergrund der nur wenig veränderten Fahrradverfügbarkeit insgesamt dafürspricht, dass vor allem Personen, die bereits ein Fahrrad besaßen, die Fahrradnutzung gesteigert haben. Dementsprechend ist auch der Anteil der Personen ohne verfügbares Fahrrad insgesamt konstant geblieben. Diese sind aber unter den Nicht-Nutzer:innen des Fahrrads nun anteilig häufiger vertreten.

Die 2010 häufig genannten Gründe „zu weiter Weg" (40 %) und „wetterbedingt" (43 %) werden in der aktuellen Befragung mit 23 % bzw. 20 % deutlich seltener genannt. Auch qualitative Gründe, wie schlechte bzw. keine Radwege und schlechte bzw. keine Radabstellanlagen, werden anteilig weniger häufig aufgeführt und zählen mit 17 % und 7 % zu den am wenigsten genannten Gründen.

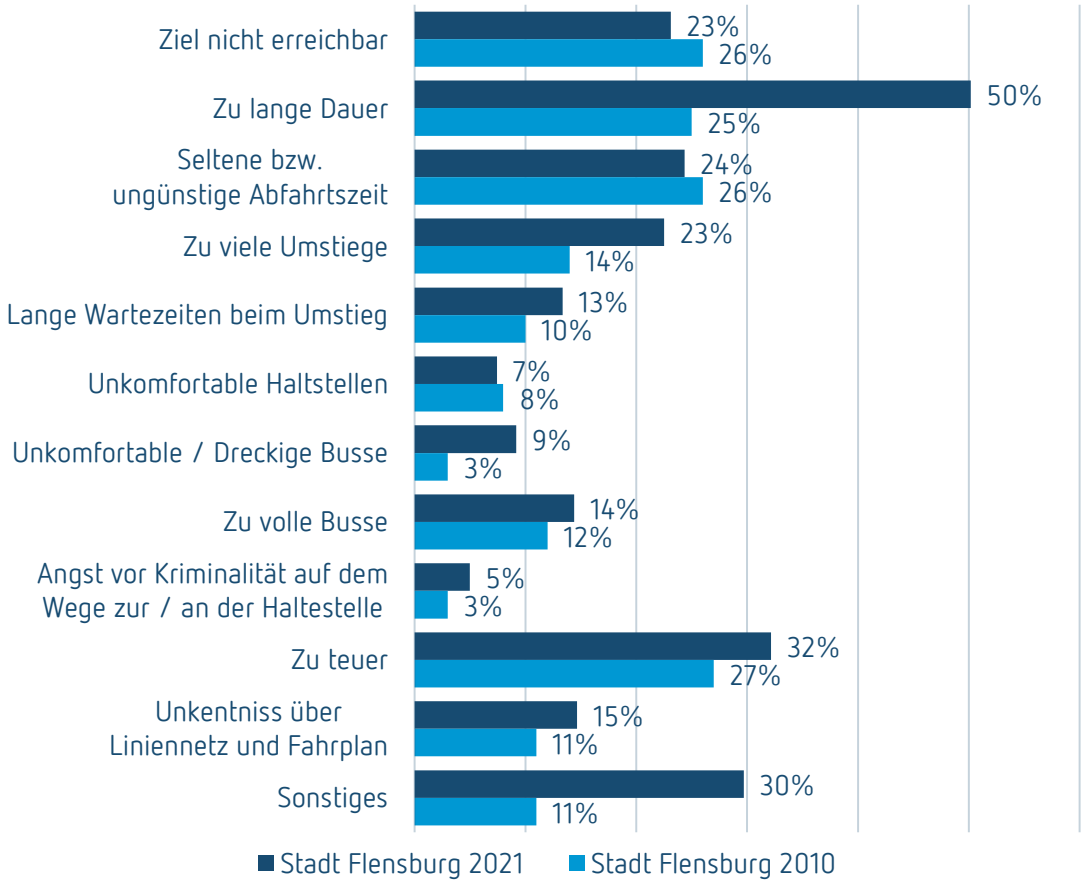
Abbildung 15: Gründe für keine oder seltene Nutzung von Fahrrädern



Rund ein Viertel der befragten Personen mit geringer Fahrradnutzung hat zudem sonstige Gründe angegeben. Dabei werden insbesondere gesundheitliche und altersbedingte Gründe für eine geringe Fahrradnutzung aufgeführt, aber u. a. auch fehlende Motivation oder ein zu hohes Unsicherheitsgefühl im Straßenverkehr genannt.

Die Gründe für keine oder eine seltene Busnutzung wurden insgesamt von 43 % der Personen abgefragt. Analog zu den Gründen bezüglich der Fahrradnutzung konnten hierbei mehrere Antworten abgegeben werden; im Durchschnitt haben die befragten Personen 2,5 Gründe angeführt. Die Hälfte dieser Personen haben als Grund die zu lange Dauer bei der Nutzung von Bussen geantwortet. Dieser Anteil hat sich gegenüber der vorherigen Befragung verdoppelt und ist damit der bei den meisten Personen zutreffende Grund für eine geringe Busnutzung. Vor dem Hintergrund der festgestellten durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel lässt sich diese deutliche Steigerung begründen. So ist der Fahrradverkehr auf Wegen innerhalb Flensburgs (Binnenverkehr) schneller unterwegs als der ÖV.

Abbildung 16: Gründe für keine oder seltene Nutzung von Bussen



Fast ein Drittel der Personen haben sonstige Gründe für eine geringe Busnutzung angegeben. Unter den sonstigen Gründen wurden vor allem die Vermeidung der öffentlichen Verkehrsmittel in Zeiten der Pandemie sowie die favorisierte Nutzung anderer Verkehrsmittel, wie das Fahrradfahren oder Zufußgehen, genannt.

Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen[17] ableiten. Insgesamt können 53 % der Befragten als monomodale Personen eingestuft werden, also als Personen, die vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (MIV, Fahrrad, Bus) regelmäßig unterwegs. Die meisten monomodalen Nutzer:innen hat mit 33 % aller Befragten der MIV. Im Vergleich zum Bundesschnitt (45 %) und den vergleichbaren zentralen Städten in ländlichen Regionen (43 %) liegt dieser Wert unter dem Durchschnitt, fällt aber im Vergleich zu den SrV-Städten (28 %) etwas überdurchschnittlich aus. Die Anteile der monomodalen Nutzer:innen des Fahrrads (12 %) liegen hingegen deutlich über dem Niveau des Bundesschnitts und der weiteren Vergleichsräume.

Insgesamt rund 43 % der Befragten nutzen mehrmals pro Woche verschiedene Verkehrsmittel und werden somit als multimodale Personen eingestuft. Dieser Wert ordnet damit sich zwischen den Werten der MiD 2017 (zentrale Städte in ländlichen Regionen: 35 %, Bundesschnitt: 36 %) und der SrV 2018 (52 %) ein. Der Anteil wird vor allem durch den multimodalen Einsatz von MIV und Fahrrad erreicht, der deutlich über den Vergleichswerten liegt. Insgesamt ist festzustellen, dass der MIV das Rückgrat der Mobilität in der Stadt Flensburg bildet, aber bereits in einem erheblichen Maße durch das Fahrrad ergänzt wird.

5 % der befragten Personen werden als wenig mobile Person eingestuft. Das heißt, dass sie kein Verkehrsmittel mindestens an 1-2 Tagen pro Woche nutzen. Nach dieser Systematik zählen Personen, die (fast) täglich Wege zu Fuß gehen, auch zu den wenig mobilen Personen.

Tabelle 18: Typen der Verkehrsmittelnutzung

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=2.629)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017*	MiD 2017*	SrV 2018
Monomodale Personen	**53**	**57**	**58**	**44**
MIV-Monomodal	33	43	45	28
Rad-Monomodal	12	8	5	6
Bus-Monomodal	7	6	8	10
Multimodale Personen	**43**	**35**	**36**	**52**
MIV/Rad-Multimodal	30	24	20	20
MIV/Bus-Multimodal	5	5	7	14
Rad/Bus-Multimodal	4	3	5	7
MIV/Rad/Bus-Multimodal	4	3	4	11
wenig Mobile	**5**	**7**	**6**	**3**
	100	**100**	**100**	**100**

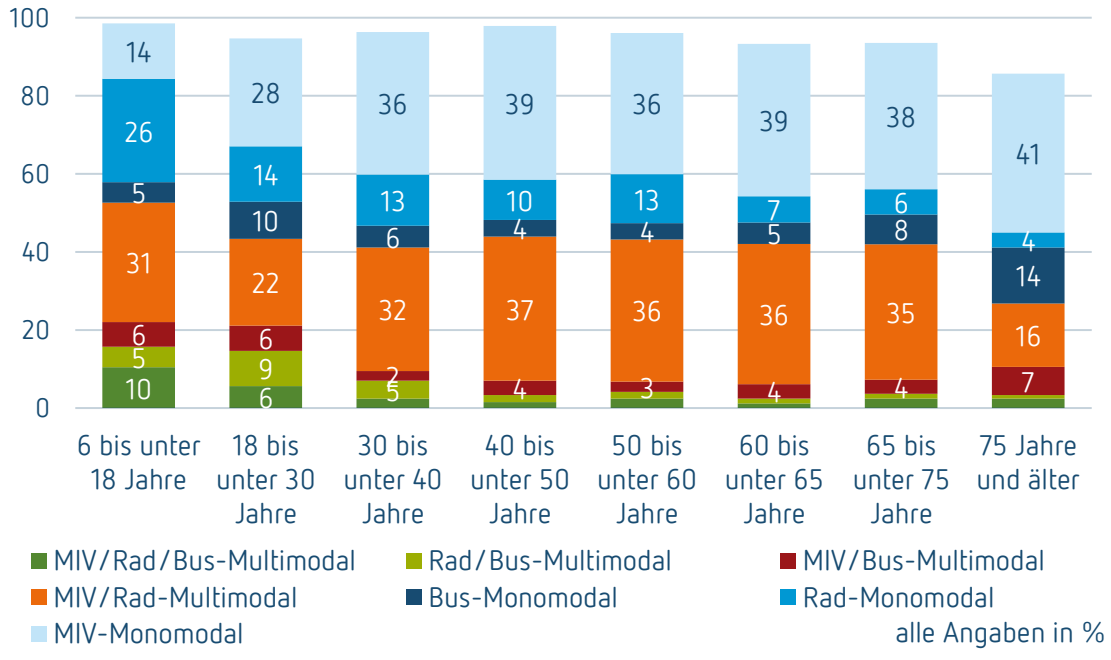
17 Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Pkw, und Bussen. Als „wenig mobile Person" wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 2 Tagen pro Woche das (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt hier Unterschiede: Über ein Viertel der Minderjährigen sind monomodal auf das Fahrrad fixiert und weist damit im Vergleich der Altersgruppen den höchsten Anteil der Fahrrad-monomodalen Personen auf. Nichtsdestotrotz bleibt die jüngste abgebildete Altersklasse, die Gruppe mit dem höchsten Anteil an multimodalen Personen.

Die wesentliche Veränderung der genutzten Verkehrsmittel im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 30 Jahren nimmt der Stellenwert des MIV erwartungsgemäß zu (28 % monomodal), bleibt aber dennoch etwas unter dem Stellenwert der Altersgruppen von 30 bis unter 60 Jahren (36 % bzw. 39 %monomodal). Stattdessen hat bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren der Bus noch einen deutlich höheren Stellenwert als in höheren Altersklassen. So sind 10 % der Personen der Altersgruppe monomodale Bus-Nutzer:innen und nutzen diesen auch multimodal in Kombination mit dem Fahrrad (9 %), mit dem MIV (6 %) oder in Kombination mit Fahrrad und MIV (6 %). In den mittleren Altersgruppen zwischen 40 und 65 Jahren sind nur wenige Veränderungen zu beobachten. Personen dieser Altersgruppen sind vorwiegend der MIV-monomodalen und der MIV-/Fahrrad multimodalen Nutzer:innen der Verkehrsmittel zuzuordnen.

Ab dem Renteneintrittsalter nimmt der Anteil Fahrradnutzung sowohl monomodal als auch multimodal in Kombination mit dem MIV deutlich ab. Demgegenüber gewinnt der Bus in den gleichen Altersklassen mehr an Bedeutung. So sind die Personen im Alter ab 75 Jahren zu 14 % monomodale Nutzer:innen von Bussen und weitere 7 % der Personen können als MIV-/Bus-multimodal eingeordnet werden. Bei den Älteren nimmt der Anteil der wenig Mobilen zu, die kein Verkehrsmittel mindestens an 1-2 Tagen pro Woche nutzen. In der Altersgruppe über 75 Jahre betrifft das 14 % aller Personen. Der Grund kann zum einen auf einen höheren Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierung der täglichen Aktivitäten zurückzuführen sein.

Abbildung 17: Mobilitätstypen nach Alter



Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt

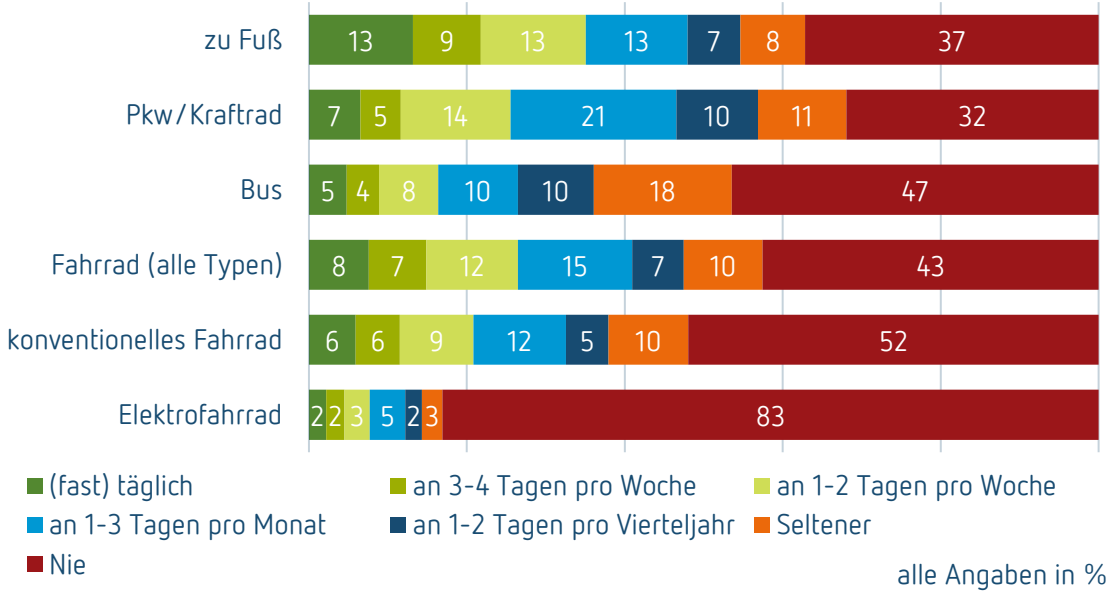
Analog zur Frage der allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel wurde in der Mobilitätsbefragung die Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg in die Innenstadt abgefragt. Da die Innenstadt nur ein einzelnes Ziel ist, das zudem nicht von jeder Person täglich aufgesucht wird, liegen die Nutzungsumfänge der abgefragten Verkehrsmittel erwartungsgemäß unter der allgemeinen Nutzungshäufigkeit.

Der Pkw bzw. das Kraftrad wird von den meisten Personen als eine Mobilitätsoption für den Weg Innenstadt wahrgenommen. Lediglich 32 % der Personen fahren nie mit dem Pkw bzw. dem Kraftrad in die Innenstadt. In der regelmäßigen Nutzung liegt der Pkw bzw. das Kraftrad auf einem mit Fahrrad vergleichbaren Niveau. So nutzen sowohl das Fahrrad als auch den MIV etwa ein Viertel der Personen mindestens an 1-2 Tagen pro Woche für den Weg in die Innenstadt, wobei in das Fahrrad dabei sogar etwas höhere Anteile in der (fast) täglichen Nutzung und der Nutzung an 3-4 Tagen pro Woche aufweist.

Der Bus wird im Vergleich der Verkehrsmittel von dem kleinsten Anteil der Personen regelmäßig genutzt. Lediglich rund 17 % fahren an mindestens 1-2 Tagen pro Woche mit dem Bus in die Innenstadt. Demgegenüber gaben knapp zwei Drittel der Personen an, selten oder nie mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren.

Trotz der üblicherweise kleineren Wegelängen, die im Schnitt zu Fuß gegangen werden, und dem damit einhergehenden kleineren Einzugsbereich um die Innenstadt, wird der Weg in die Innenstadt im Vergleich von dem größten Personenanteil regelmäßig zu Fuß gegangen. Lediglich 37 % der Personen gehen nie zu Fuß in die Innenstadt. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass über 60 % der Stadtbevölkerung den Weg zu Fuß in die Innenstadt als eine Option erachtet oder wenigstens selten den Weg zu Fuß geht. Dies spricht für gute Voraussetzungen der Nahmobilität in der Stadt Flensburg.

Abbildung 18: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt



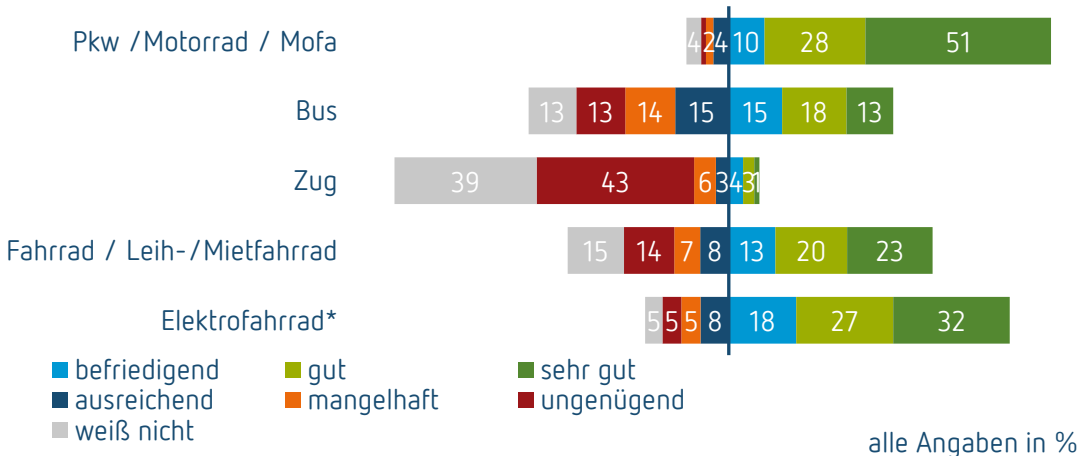
Bewertung der Erreichbarkeit

Die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsorten oder Schule gibt Aufschluss über mögliche Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Dabei wird die Erreichbarkeit in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich bewertet. Die Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit ihres eigenen Arbeitsplatzes mit dem MIV (Pkw/Motorrad/Moped) am besten. Nur in wenigen Ausnahmefällen ist die MIV-Erreichbarkeit den Befragten nicht bekannt oder wird als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt. Die Hälfte der Befragten bewerten die Erreichbarkeit mit dem MIV als sehr gut.

Im Busverkehr sieht das vor allem bei der Erreichbarkeit der eigenen Arbeitsstätte völlig anders aus. 27 % der Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit mit dem Bus als mangelhaft oder ungenügend und weitere 13 % können zu der Erreichbarkeit keine Einschätzung abgeben. Demgegenüber bewerten aber auch 30 % der Befragten das Busangebot für die Fahrt zur Arbeit als gut oder sehr gut. Die Erreichbarkeit mit dem Zug erhält demgegenüber eine deutlich schlechtere Bewertung, wobei diese auch von einem größeren Anteil der Erwerbstätigen (39 %) nicht eingeschätzt werden kann.

Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad wird von den befragten Erwerbstätigen besser als die mit dem Bus bewertet: 40 % der Personen geben gute oder sehr gute Bewertungen. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit mit Elektrofahrrad noch besser benotet. So schätzen rund 60 % der Personen die Erreichbarkeit mit dem Elektrofahrrad als gut oder sehr gut ein.

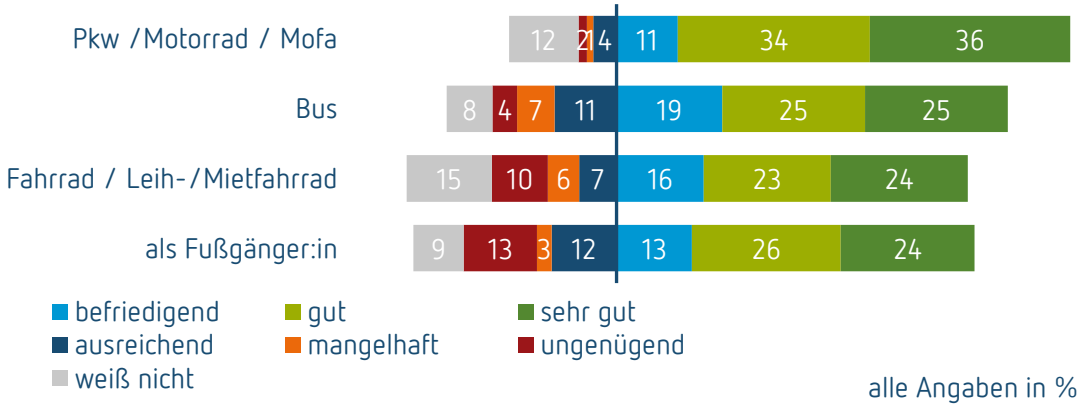
Abbildung 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln (inkl. „weiß nicht")



* Nur Personen mit ständiger Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads

Die Erreichbarkeit des Hochschulstandortes mit dem MIV wird von den meisten Studierenden als mindestens gut eingeschätzt (70 %). Aber auch die Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes wird von jeweils etwa der Hälfte der Studierenden als gut oder sehr gut eingestuft. Die Erreichbarkeit mit dem Bus schneidet dabei etwas besser als die aktiven Verkehrsmittel ab, da die Fahrrad- und fußläufige Erreichbarkeit etwas mehr negative Bewertungen bzw. „weiß nicht"-Antworten erhalten haben. Dies steht häufig im Zusammenhang mit den zurückzulegenden Entfernungen, die insbesondere die Nutzung der aktiven Verkehrsmitteln beeinflusst.

Abbildung 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Hochschulstandortes nach Verkehrsmitteln (inkl. „weiß nicht")

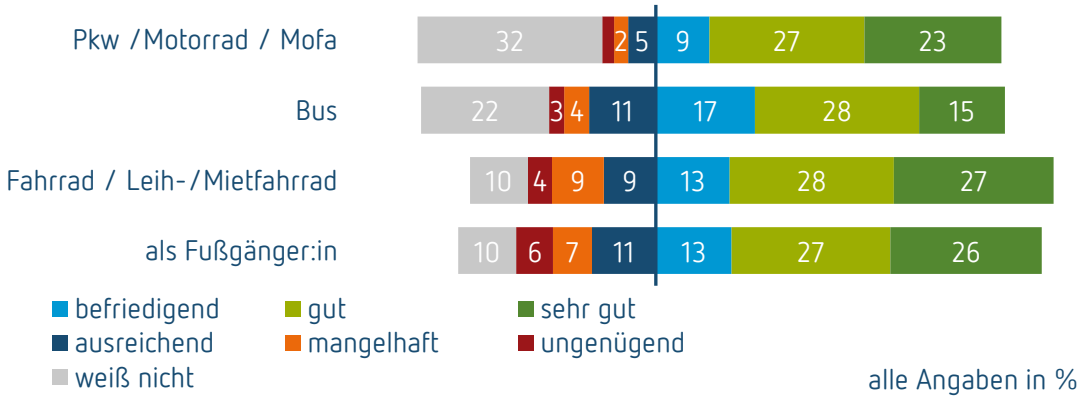


alle Angaben in %

Von den Schüler:innen in der Stadt Flensburg wird die Erreichbarkeit ihrer Schule über alle Verkehrsmittel hinweg eher positiv bewertet. Dennoch zeigt sich, dass insbesondere die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und die fußläufige Erreichbarkeit der jeweiligen Schule besser als die Erreichbarkeit mit Bussen oder dem MIV bewertet wird, obwohl beim motorisierten Verkehr gegenüber der aktiven Mobilität bessere Bewertungen zu erwarten sind, da die Nutzung von MIV und Busverkehr weniger durch die zurückzulegenden Distanzen beeinflusst wird.

Knapp ein Drittel der Schüler:innen konnte die Erreichbarkeit mit dem MIV nicht einschätzen und hat „Weiß nicht" geantwortet, was auf den geringen Führerscheinbesitz dieser Personengruppe und der damit einhergehenden, nicht vorhandenen MIV-Nutzung als Fahrer:in sowie eigener Erfahrungswerte zurückzuführen ist. Dennoch können zwei Drittel der Schüler:innen die Erreichbarkeit ihrer Schule mit den MIV basierend auf den Erfahrungen als Mitfahrer:in einschätzen. Die Erreichbarkeit mit dem Bus wird von etwas über einem Fünftel der Schüler:innen nicht bewertet. Dieser „Weiß-nicht"-Anteil ist damit doppelt so groß wie bei den Bewertungen der Erreichbarkeit mit Fahrrad oder zu Fuß.

Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln (inkl. „weiß nicht")



alle Angaben in %

6 Bewertung der Verkehrssysteme

Neben den Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel wurden in der Mobilitätsbefragung auch die Voraussetzungen zur Nutzung dieser Verkehrsmittel von den befragten Personen beurteilt. Die befragten Einwohner:innen konnten dazu die verschiedenen Verkehrssysteme in der Stadt Flensburg anhand einer Schulnoten-Skala bewerten. Durchschnittlich werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme durch die befragten Einwohner:innen mit Schulnoten zwischen 2,4 und 3,5 bewertet.

Die Voraussetzungen zur Nutzung von Nahverkehrszügen (RE/RB) werden im Vergleich der Verkehrssysteme von den Einwohner:innen mit der Durchschnittnote von 3,7 am schlechtesten beurteilt. Demgegenüber fällt die Benotung der Voraussetzungen zur Nutzung von Bussen mit durchschnittlich 2,8 deutlich besser aus. Dabei gilt zu beachten, dass Personen, die bespielweise regelmäßig mit dem Bus unterwegs sind, die Voraussetzungen zur Nutzung von Bussen besser als der Bevölkerungsdurchschnitt bewerten. So kann eine signifikante Korrelation zwischen Nutzungshäufigkeit und Bewertung des Busverkehrs in Flensburg festgestellt werden. Da das öffentliche Verkehrssystem in Flensburg vor allem aus dem Busverkehr besteht, kommt diesem im Vergleich zum schienengebundenen Verkehr eine höhere Relevanz (und Nutzungshäufigkeit) in der alltäglichen Mobilität zu. Dementsprechend fällt auch die Bewertung besser aus.

Hingegen kann zwischen Fahrradnutzung und Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrads kann kein signifikanter Zusammenhang festgestellt werden. So bewerten die regelmäßigen Fahrradfahrer:innen die Voraussetzungen in Flensburg nicht tendenziell besser als Nicht-Nutzer:innen. Der konventionelle Fahrrad- bzw. Elektrofahrradverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 3,5 bzw. 3,4 im Vergleich nur befriedigende bis ausreichende Bewertungen. Insgesamt fällt die Bewertung des Fahrradverkehrs damit sogar schlechter als die des Busverkehrs in Flensburg aus, obwohl Busse deutlich weniger genutzt werden als Fahrräder.

Die Voraussetzungen für das Zufußgehen in Flensburg werden von den befragten Personen im Vergleich der Verkehrsmittel am besten bewertet. Dennoch liegt die Bewertung mit einer durchschnittlichen Benotung von 2,4 auf einem im Vergleich zum Bundesschnitt (Ø 2,0) niedrigeren Niveau. Die Nutzungsvoraussetzungen von Pkw bzw. Krafträdern erhalten mit einer Durchschnittsnote von 2,5 ebenfalls eine vergleichsweise gute Bewertung und liegen etwas unter der bundesweiten Bewertung (Ø 2,3).

6.1 Bewertung nach Verkehrssystemen

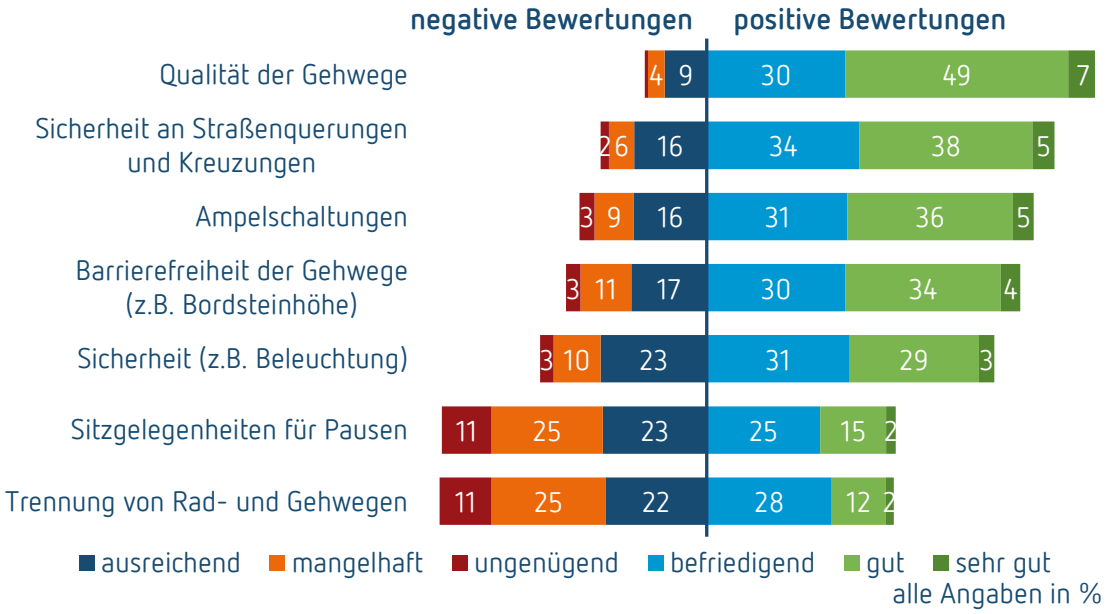
Des Weiteren erhielten die Teilnehmenden in der Mobilitätsbefragung die Möglichkeit, einzelne Aspekte der Situation für die zu Fuß Gehenden sowie Aspekte der Situation des Fahrradverkehrs in der Stadt Flensburg anhand einer Schulnotenskala zu bewerten.

Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung Situation des Zufußgehens in Flensburg konnten die Befragten verschiedene Qualitäten des Fußverkehrs bewerten. Bei dem Vergleich der Bewertungen sind die jeweiligen Anteile der Personen, die zu dem jeweils abgefragten Teilaspekt keine Einschätzung geben (können), zu berücksichtigen: Fünf der sieben der abgefragten Kategorien wurden von jeweils zwischen 79 % und 86 % der befragten Personen beantwortet. Somit haben jeweils etwa vier Fünftel der Befragten eine Einschätzung abgeben. Lediglich bei den Beurteilungen der Barrierefreiheit sowie des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die Quote abgegebener Antworten mit 69 % bzw. 64 % der Befragten tendenziell niedriger aus. Dies kann damit begründet werden, dass für einen größeren Anteil der Befragten diese Aspekte des Fußverkehrs in ihrer Alltagsmobilität weniger relevant und somit in ihrer subjektiven Wahrnehmung weniger präsent sind und dadurch nicht eingeschätzt werden können.

Die Qualität der Gehwege wird von mehr als die Hälfte der Personen, die eine Einschätzungen abgegeben haben, als gut oder sehr gut bewertet (56 %). Aber auch die Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen, Ampelschaltungen für Fußgänger:innen, Barrierefreiheit der Gehwege sowie allgemeine Sicherheitsaspekte, wie ausreichende Beleuchtung, erhalten jeweils über 60 % positive Bewertungen.

Abbildung 22: Bewertung der Situation des Zufußgehens



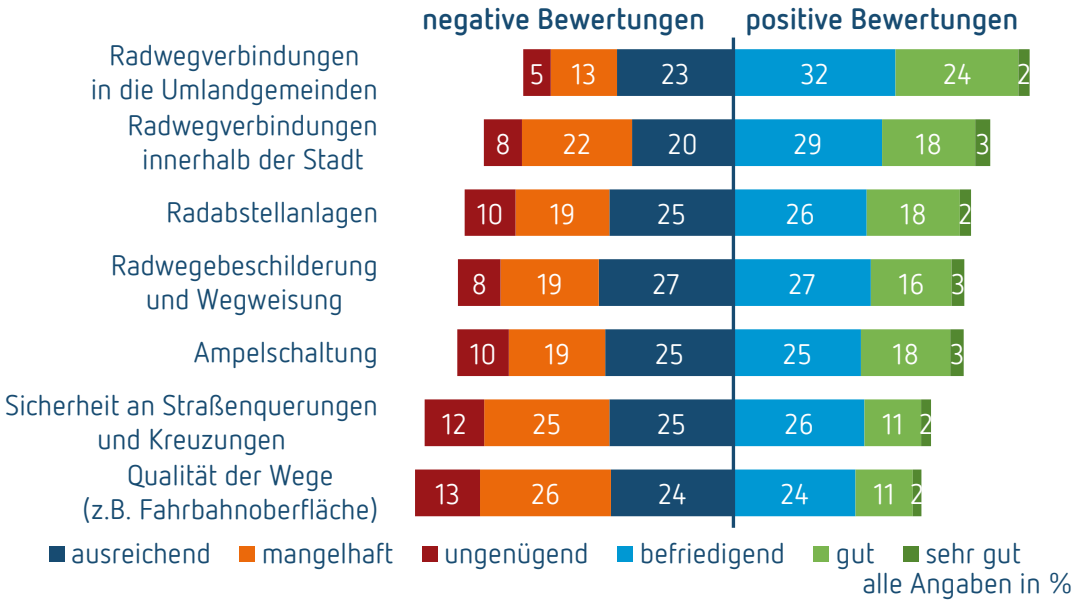
Die größten Handlungsbedarfe für die Verbesserung der Situation des Fußverkehrs in der Stadt Flensburg gehen, der Bewertung der Personen nach zu urteilen, vom Angebot an Sitzgelegenheiten sowie der Trennung von Rad- und Fußwegen aus. Diese werden von jeweils 35 % der antwortenden Personen als mangelhaft oder ungenügend beurteilt.

Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zur Bewertung der Situation des Fußverkehrs wurden ebenfalls verschiedene Aspekte der Fahrradverkehrssituation in Flensburg durch die befragten Personen beurteilt. Der Anteil der Befragten, die Einschätzungen abgegeben haben, fällt bei der Bewertung des Radverkehrs insgesamt deutlich niedriger als bei der Bewertung des Fußverkehrs. So werden die einzelnen Aspekte des Radverkehrs von 63 % bis 72 % der befragten Personen beantwortet bzw. beurteilt. Die im Vergleich zur Bewertung des Fußverkehrs geringere Antwortquote kann unter anderem auf das allgemein häufigere Zufußgehen zurückgeführt werden. So gehen lediglich 18 % der Personen selten oder nie Wege zu Fuß, während etwa ein Drittel der Personen selten oder nie mit dem Fahrrad fahren. Dementsprechend kann ein größerer Teil der Befragten den Fahrradverkehr nicht auf Grundlage eigener Erfahrungen bewerten.

Insgesamt liegen die Bewertungen der Teilaspekte des Fahrradverkehrs auf einem niedrigeren Niveau als beim Fußverkehr. Die besten Beurteilungen erhalten die Radwegeverbindungen in die Umlandgemeinden sowie innerhalb der Stadt mit mindestens 50 % positiver Bewertungen. Die Radabstellanlagen, die Radwegebeschilderung und Wegweisung sowie die Ampelschaltungen für Fahrradfahrende werden von jeweils etwa einem Fünftel der Personen als gut oder sehr gut bewertet, allerdings gleichzeitig jeweils von etwa einem Drittel der Personen als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt. Die größten Potenziale für die Verbesserung des Radverkehrs können jedoch bei der Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen und in der Qualität der Radwege identifiziert werden, die von 37 % bzw. 39 % der Befragten als mangelhaft oder ungenügend beurteilt werden.

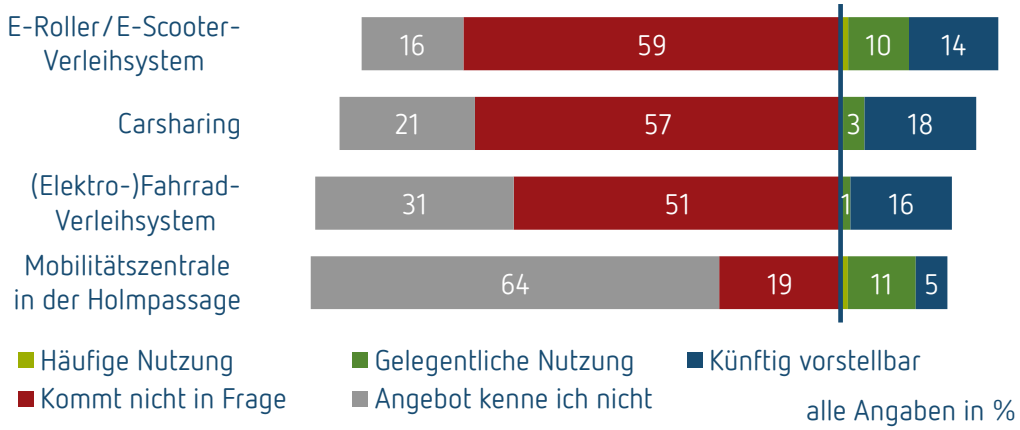
Abbildung 23: Bewertung der Situation des Radfahrens



6.2 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote

Des Weiteren bietet die Befragung auch die Möglichkeit den Bekanntheitsgrad und das Interesse an neuen oder ergänzenden Mobilitätsangeboten in der Stadt Flensburg abzufragen. Hierzu ist abgefragt worden, ob folgende Mobilitätsangebote bereits genutzt werden, eine Nutzung zukünftig vorstellbar wäre oder diese Angebote aktuell nicht bekannt sind: (Elektro-)Fahrradverleihsystem, Carsharing, E-Roller bzw. E-Scooter-Verleihsystem sowie die Mobilitätszentrale in der Holmpassage. Sowohl das E-Roller-bzw. E-Scooter-Verleihsystem als auch die Mobilitätszentrale wird von etwas mehr als einem Zehntel der befragten Personen mindestens gelegentlich genutzt. Das Carsharing-Angebot sowie das (Elektro-)Fahrradverleihsystem weisen demgegenüber aktuell nur einen geringen Nutzungsumfang von maximal 3 % gelegentlicher Nutzer:innen auf.

Abbildung 24: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Zur Förderung der abgefragten Mobilitätsangebote in der Stadt Flensburg bilden diese Auswertungen eine Grundlage, um die zukünftige Nutzung entsprechender Angebote abschätzen zu können. Dabei finden insbesondere die aktuell weniger genutzten Angebote wie Carsharing und das (Elektro-)Fahrrad-Verleihsystem, aber auch das E-Roller / E-Scooter-Verleihsystem vergleichsweise hohen Zuspruch unter den Befragten: Jeweils zwischen 18 % und 14 % der Befragten können sich vorstellen, diese in Zukunft zu nutzen. Der Gruppe der potenziellen Nutzer:innen steht jedoch immer auch eine Gruppe gegenüber, die sich eine Nutzung solcher Angebote nicht vorstellen kann bzw. eine Nutzung aktuell nicht in Frage kommt. Dies trifft mit Ausnahme der Mobilitätszentrale bei allen abgefragten Mobilitätsangeboten auf über die Hälfte der Befragten zu.

Hinzu kommt der Anteil der Befragten, die die genannten Angebote gar nicht kennen und somit auch potenzielle Nutzer:innen darstellen können. Diese Personen gilt es, durch Marketing- und Kommunikationsstrategien zu informieren und ihnen die Vorteile dieser Angebote aufzuzeigen. Hierbei wird die Sonderstellung der Mobilitätszentrale in der Holmpassage unter den abgefragten Mobilitätsangeboten deutlich. So weist diese zwar einen vergleichsweise hohen Nutzungsgrad auf, dennoch geben 64 % der befragten Personen an, dieses Angebot nicht zu kennen. Allerdings handelt es sich bei der Mobilitätszentrale um kein Verkehrsmittel, das auf den persönlichen Wegen genutzt wird, sondern um ein Informationszentrum über die Verkehrsangebote in der Stadt Flensburg.

Zur Etablierung von Mobilitätsangeboten ist es zudem wichtig zu wissen, aus welcher Altersklasse potenzielle Nutzer:innen kommen. Diese Ergebnisse zeigt die folgende Tabelle 19. So wird beispielsweise deutlich, dass vornehmlich in den mittleren Altersklassen (18 bis unter 65 Jahren) ein höherer Anteil der Befragten sich die Nutzung zukünftig vorstellen kann. Die Gruppe der Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) hingegen zeichnet sich jeweils durch höhere Anteile an Befragten aus, für die eine Nutzung der abgefragten Mobilitätsangebote nicht Frage kommt. Als möglicher Grund kann aufgeführt werden, dass sich das Mobilitätsverhalten im Alter bereits stark verfestigt hat.

Des Weiteren weist die Altersklasse der 6 bis unter 18-Jährigen die höchsten Anteile an Personen auf, denen die jeweiligen Mobilitätsangebote nicht bekannt sind. Dies kann mit der geringeren selbstgestalteten Mobilität von Minderjährigen begründet werden. Durch zielgruppenspezifisches Marketing für Heranwachsende kann auch in dieser Altersgruppe der Bekanntheitsgrad erhöht werden. Weitere Schlüsselereignisse, wie beispielsweise Eintritt in die Volljährigkeit, Familiengründung und Umzüge, sind Lebensereignisse, zu denen gezieltes Mobilitätsmarketing für umweltfreundlichere Verkehrsmittel die Alternativen zum eigenen Pkw fördern können.

Insgesamt gilt es, die genannten Angebote, insbesondere von E-Scooter/E-Roller, (Elektro-)Fahrrad-Verleihsystem und Carsharing, weiterhin in ihrer Bekanntheit zu stärken. Sobald ein Angebot auch nur etwas stärker genutzt wird, nimmt der Bekanntheitsgrad oftmals rapide zu. Ist ein solches Angebot dann für eine langfristige Nutzung attraktiv, wird es Einzug in den Mobilitätsalltag erhalten. Die Mobilitätszentrale in der Holmpassage kann dabei ein wichtiges Werkzeug sein, um Angebote und Informationen möglichst niederschwellig in der Bevölkerung zu verbreiten. Durch die Bündelung verschiedener Angebote auf einer Plattform können Synergieeffekte entstehen, die die Etablierung neuer Mobilitätsformen als Ergänzung bereits genutzter Verkehrsmittel fördern.

Tabelle 19: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen

Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (in %)	6 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 30 Jahre	30 bis unter 40 Jahre	40 bis unter 50 Jahre	50 bis unter 60 Jahre	60 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 75 Jahre	75 Jahre und älter
E-Roller/E-Scooter-Verleihsystem	(n=202)	(n=527)	(n=378)	(n=304)	(n=379)	(n=159)	(n=242)	(n=239)
Häufige Nutzung	0	3	2	1	0	0	0	0
Gelegentliche Nutzung	5	26	15	7	2	1	1	0
Nutzung künftig vorstellbar	21	22	21	16	11	3	2	1
Keine absehbare Nutzung	44	43	50	61	68	77	79	74
Angebot kenne ich nicht	30	7	12	15	19	19	18	24
Carsharing	(n=189)	(n=482)	(n=362)	(n=290)	(n=372)	(n=153)	(n=245)	(n=233)
Häufige Nutzung	0	1	1	1	0	1	0	0
Gelegentliche Nutzung	4	4	6	5	4	0	1	1
Nutzung künftig vorstellbar	6	26	25	20	17	15	12	2
Keine absehbare Nutzung	45	53	54	54	59	61	66	72
Angebot kenne ich nicht	46	17	15	20	19	23	20	25
(Elektro-)Fahrrad-Verleihsystem	(n=189)	(n=499)	(n=365)	(n=296)	(n=380)	(n=157)	(n=249)	(n=241)
Häufige Nutzung	0	0	0	1	0	0	1	0
Gelegentliche Nutzung	1	4	1	1	1	1	0	0
Nutzung künftig vorstellbar	10	27	27	17	13	6	5	2
Keine absehbare Nutzung	38	40	41	47	59	64	69	66
Angebot kenne ich nicht	51	29	31	34	27	29	24	32
Mobilitätszentrale in der Holmpassage	(n=198)	(n=519)	(n=370)	(n=310)	(n=399)	(n=155)	(n=255)	(n=271)
Häufige Nutzung	0	1	2	1	1	2	0	3
Gelegentliche Nutzung	12	9	10	12	12	7	11	12
Nutzung künftig vorstellbar	1	8	7	5	5	2	4	3
Keine absehbare Nutzung	14	16	11	20	19	23	26	29
Angebot kenne ich nicht	73	67	70	62	64	66	58	53

7 Mobilität am Berichtstag

Insgesamt 87 % der befragten Personen in Flensburg haben an ihrem vorgegebenen Berichtstag die Wohnung bzw. das Haus verlassen und haben Wege zurückgelegt. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Berichtstag mobil war, 3,6 Wege pro Tag zurückgelegt. Inklusive der immobilen Personen ergeben sich daraus durchschnittlich 3,2 Wege pro Person, die werktäglich von den Einwohner:innen in Flensburg zurückgelegt werden. Über ein Drittel der Befragten (37 %) haben an ihrem Stichtag einen oder zwei Wege zurückgelegt.

Abbildung 25: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche

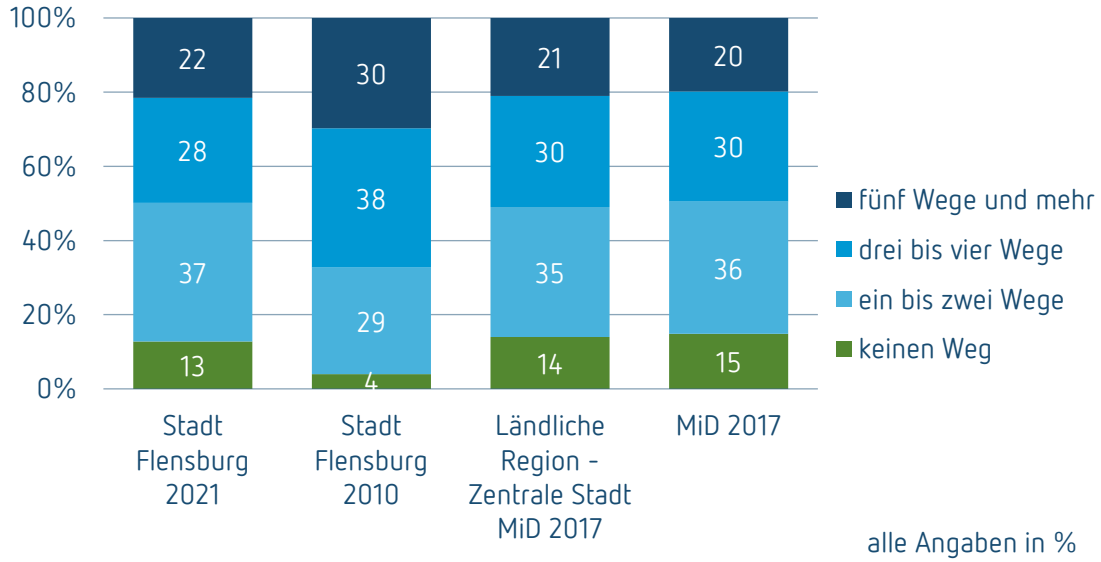


Tabelle 20: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobile Person	Anteil an Immobilen[18]	Wege pro Person (alle)
Stadt Flensburg 2021 (n=2.977)	3,6	13 %	3,2
Stadt Flensburg 2010	2,96	4 %	2,7
SrV 2018	3,8	9 %	3,5
Ländliche Region – Zentrale Stadt (MiD 2017)	3,7	15 %	3,2
Bundesweit (MiD 2017)	**3,7**	**15 %**	**3,1**

Die mobilste Bevölkerungsgruppe (unter Berücksichtigung der immobilen Personen) sind die Teilzeiterwerbstätigen, die jeweils im Durchschnitt 4,1 Wege pro Werktag zurücklegen. Die Rentner:innen liegen erwartungsgemäß mit durchschnittlich 2,9 Wegen pro Werktag unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt, da bei ihnen die Arbeitswege entfallen und sie häufiger durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die durchschnittliche tägliche Wegeanzahl von Schüler:innen (2,8 Wege pro Person pro Tag) sowie Studierenden (2,9 Wege pro Person pro Tag) liegen

18 Immobile sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

ebenfalls unter dem Durchschnitt der Stadt Flensburg. Mit 3,2 Wegen pro Person pro Tag legen die Vollzeitbeschäftigten legen etwas mehr Wege zurück und entsprechen damit dem gesamtstädtischen Mittelwert.

Nach Altersgruppen unterschieden legen die Personen der Altersgruppen zwischen 30 bis unter 50 Jahren mit jeweils durchschnittlich 3,6 Wegen pro Person pro Werktag die meisten Wege zurück. Die Personen der Altersgruppen von 50 bis unter 75 Jahren liegen mit ihren durchschnittlichen Wegezahlen etwa auf dem gesamtstädtischen Niveau von 3,2 Wegen pro Person pro Tag (50 bis unter 60 Jahre: 3,3 Wege pro Person pro Tag; 60 bis unter 75 Jahre: 3,2 Wege pro Person pro Tag). Die Altersgruppe der über 75-Jährigen hingegen ist mit 2,5 Wegen pro Person pro Tag am immobilsten. Die durchschnittliche Anzahl zurückgelegter Wege pro Person pro Tag der unter 30-Jährigen liegt ebenfalls - entsprechend der Erwerbsgruppen der Schüler:innen und Studierenden - unter dem gesamtstädtischen Schnitt (6 bis unter 18 Jahre: 2,8 Wege pro Person pro Tag; 18 bis unter 30 Jahre: 2,9 Wege pro Person pro Tag).

Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, überdurchschnittlich viele Wege pro Werktag zurück (Paare mit mehreren Kindern: 3,5 Wege pro Person pro Werktag; Paare mit einem Kind: 3,5 Wege pro Person pro Werktag). Personen aus Paar- oder Mehr-Erwachsenen-Haushalten ohne Kinder liegen mit ihrer durchschnittlichen Wegeanzahl pro Person pro Werktag hingegen unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt (Mehr-Erwachsenen-Haushalt ohne Kinder: 2,8 Wege, Paare ohne Kinder: 3,0 Wege pro Werktag). Die Anzahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege von allein wohnenden Personen entspricht dem Mittelwert der gesamten Stadtbevölkerung von 3,2 Wegen pro Person pro Werktag.

Wegezwecke

Zur Auswertung bzw. in der Datenaufbereitung der Wegezwecke werden die abgefragten Wegezwecke teilweise umkodiert. Dabei werden Spaziergänge in zwei Wege geteilt, welche in einen Freizeitweg und einen Rückweg geändert umkodiert werden. In einem weiteren Schritt erhalten die Rück- und Heimwege den Zweck des vorherigen Weges der Person. So werden zum Beispiel Wege vom Arbeitsplatz nach Hause ebenfalls zu Arbeitswegen.

Knapp zwei Drittel der von den Einwohner:innen zurückgelegten Wege werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 13 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 17 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Etwas über ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (26 %) und 23 % aller Wege der Bevölkerung sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 3 % der Wege sind dienstliche oder geschäftliche Erledigungen. Zuzüglich der Ausbildungswege zur und von der Schule oder Hochschule (8 %) stehen insgesamt etwa ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen. Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen oder das Bringen/Abholen von Personen als Wegezweck, die rund 6 % aller Wege ausmachen.

Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke in der Stadt Flensburg unterscheidet sich von dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätsbefragung MiD 2017 hinsichtlich der Anteile der Arbeitswege und dienstlichen Erledigung. So werden deutschlandweit zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (14 %) zurückgelegt, demgegenüber aber mehr Wege zu dienstlichen Zwecken

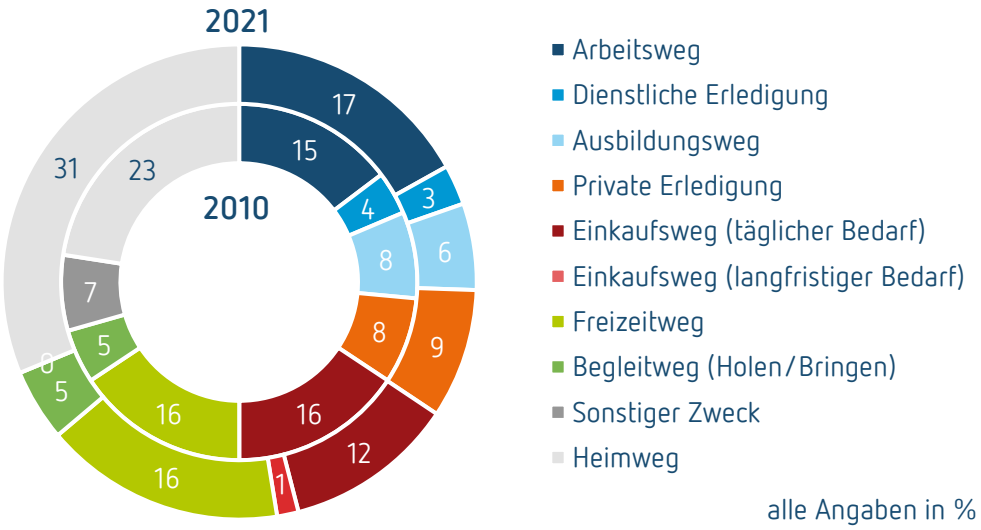
(11 %). Bezüglich der anderen Wegezwecke sind mit Ausnahme der Freizeitwege, deren Anteil in Flensburg kleiner ausfällt, nur wenige Unterschiede auszumachen.

Tabelle 21: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rück- und Heimwege)

Wegezweck (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	**Stadt Flensburg (n=9.215)**	**Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017**	**MiD 2017**
Arbeitsweg	23	14	14
Dienstliche Erledigung	3	9	11
Ausbildungsweg	8	6	6
Private Erledigung	13	15	14
Einkaufsweg (täglicher Bedarf)	17	18	17
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	2		
Freizeitweg	26	30	29
Begleitweg (Holen/Bringen)	6	8	8
Sonstiger Zweck	0	k. A.	k. A.
	100	**100**	**100**

Für den Vergleich der Wegezweckverteilung zur vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2010 werden die Wegezwecke ohne die Umkodierung der Heimwege ausgewertet und die Kategorie Heimweg wird ebenfalls abgebildet. Im Vergleich zu 2010 ist der Anteil der dienstlichen Wege, Arbeits- und Ausbildungswege an allen Wegen insgesamt geringfügig gestiegen und Wege zu Versorgungszwecken leicht zurückgegangen. Hierbei ist auf eventuelle Verschiebungen in den Anteilen der Wegezwecke am Verkehrsgeschehen hinzuweisen, die durch den deutlich höheren Anteil an immobilen Personen im Jahr 2021 beeinflusst sein kann. Der größte Unterschied zur vorherigen Befragung besteht bei den sonstigen Zwecken und dem Anteil der Heimwege. Hierbei können jedoch auch methodische Unterschiede der Befragungen ausschlaggebend sein. Abgesehen davon kann insgesamt eine gegenüber der vorherigen Befragung konstante Wegezweckverteilung angenommen werden.

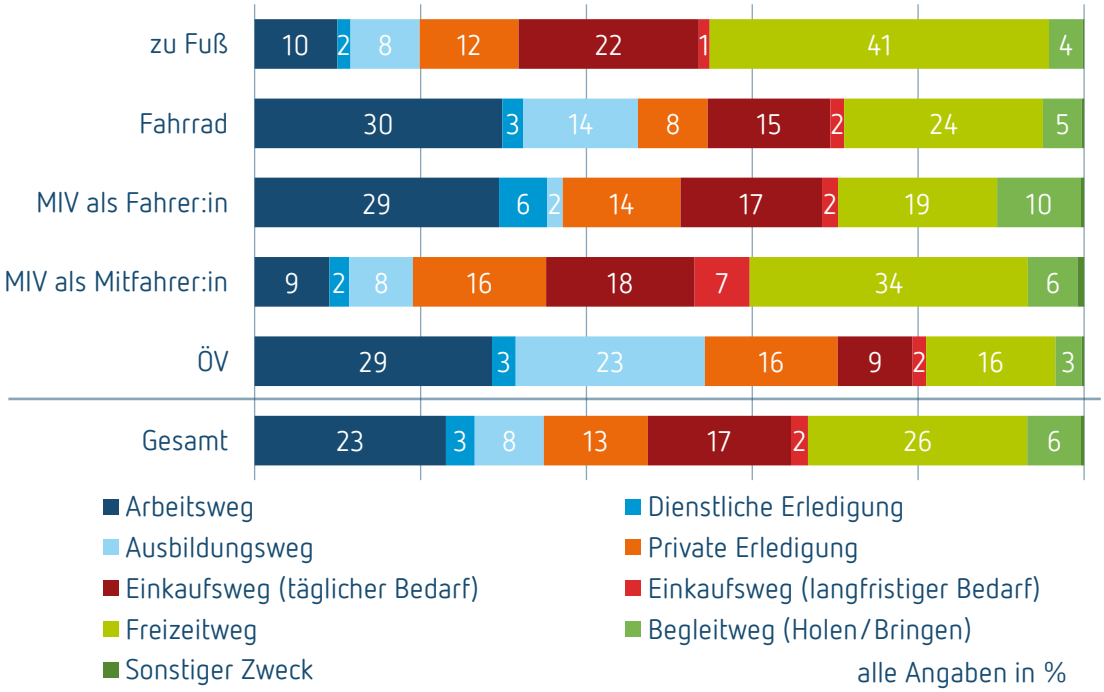
Abbildung 26: Wegezwecke am Werktag (einschl. Heim- und Rückwege)



Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen. So werden zu Fuß vor allem Freizeitwege (41 % der Fußwege) und Einkaufswege des täglichen Bedarfs (22 %) zurückgelegt. Wohingegen der Anteil der Arbeitswege im Fußverkehr im Vergleich zum Anteil der Arbeitswegen an allen Wegen mit 10 % deutlich geringer ausfällt. Der Fahrradverkehr hingegen zeigt einen stärkeren Bezug zum Alltagsverkehr. Mit 30 % bzw. 14 % der Wege, die mit dem Fahrrad gefahren werden, nehmen Arbeits- bzw. Ausbildungswege überdurchschnittliche hohe Anteile ein. Eine Aufschlüsselung nach konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigt, dass mit konventionellen Fahrrädern anteilig mehr Wege zur Ausbildung bzw. Schule oder Hochschule (17 %) als bei den Elektrofahrrädern (4 %) zurückgelegt werden. Demgegenüber werden mit Elektrofahrrädern anteilig etwas mehr Wege zum oder vom Arbeitsplatz (37 %) gefahren.

Rund 29 % der Wege mit dem MIV als Fahrer:in sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Mit dem MIV als Mitfahrer:in werden am häufigsten Wege zu Freizeitzwecken zurückgelegt (34 %) und ähnlich zum Fußverkehr werden anteilig unterdurchschnittlich viele Arbeitswege mit dem MIV als Mitfahrer:in zurückgelegt. Mit dem ÖV werden, wie beim Fahrrad und beim MIV als Fahrer:in, anteilig am häufigsten Wege zum Arbeitsplatz getätigt. Zudem sind mit 23 % fast ein Viertel der ÖV-Wege Ausbildungswege zur Hochschule oder Schule. Insgesamt stehen damit mehr als die Hälfte der Wege mit dem ÖV im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Person (55 %). Demgegenüber fällt der Anteil der Freizeitwege mit 16 % der ÖV-Wege unterdurchschnittlich aus.

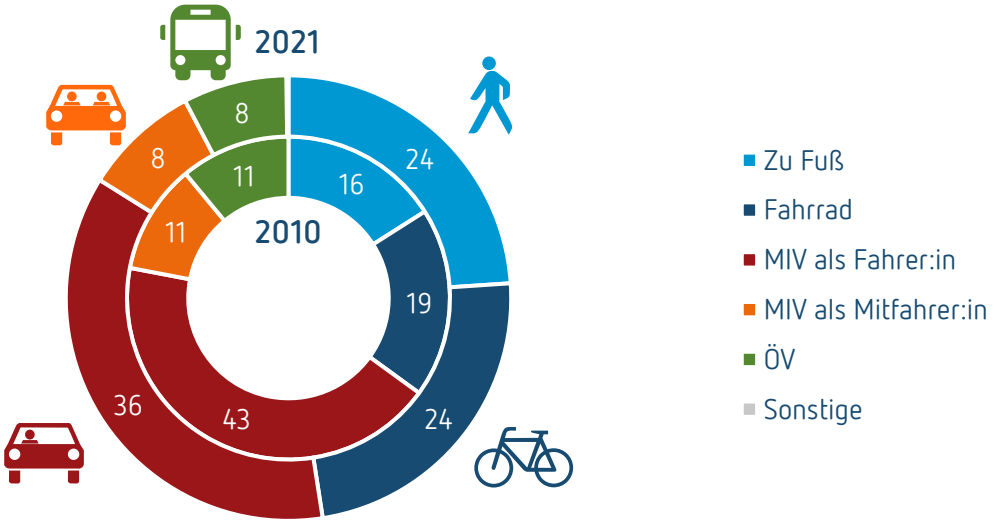
Abbildung 27: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln (einschl. Rück- und Heimwege)



7.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Insgesamt 48 % der werktäglichen Wege werden aktiv, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Dabei werden 24 % der Wege zu Fuß unternommen und für ebenfalls 24 % der Wege das Fahrrad genutzt, wovon etwa 6 % aller Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren werden. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 8 % der Wege bewältigt. Somit legen die Einwohner:innen Flensburgs insgesamt mehr als die Hälfte der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurück. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel bleibt der MIV, der auf 45 % der Wege eingesetzt wird. Dabei werden rund 36 % aller Wege mit dem MIV als Fahrer:in und weitere 8 % als Mitfahrer:in zurückgelegt.

Abbildung 28: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen



alle Angaben in %

Ohne Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs von und zur Schule sinkt der Anteil des ÖV um ca. 2 Prozentpunkte auf 6 % und der Anteil des Radverkehrs ebenfalls um ca. 2 Prozentpunkte auf 22 % am Gesamtwegeaufkommen. Diese sinkende Verkehrsanteile gehen einher mit einem steigenden Anteil des MIV (47 %).

Insgesamt zeigt sich eine deutliche Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Stadtbevölkerung in Flensburg seit 2010: Sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr wurden in der aktuellen Mobilitätsbefragung anteilig auf deutlich mehr Wegen genutzt als im Jahr 2010. Demgegenüber fallen sowohl die Anteile der mit dem MIV als auch mit dem ÖV zurückgelegten Wege geringer aus als in der vorherigen Erhebung. Insbesondere beim Rückgang des ÖV-Anteils ist auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie hinzuweisen, in der vor allem die kollektiv genutzten Verkehrsmittel wie Bus und Bahn aufgrund der Ansteckungsgefahr gemieden wurden. So konnte nach Angaben der Stadt Flensburg im Zuge der Pandemie ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahlen im Busverkehr in Flensburg beobachtet werden, wobei dies sowohl auf das Nutzungsverhalten der Einwohner:innen als auch der Einpendler:innen zurückzuführen ist.

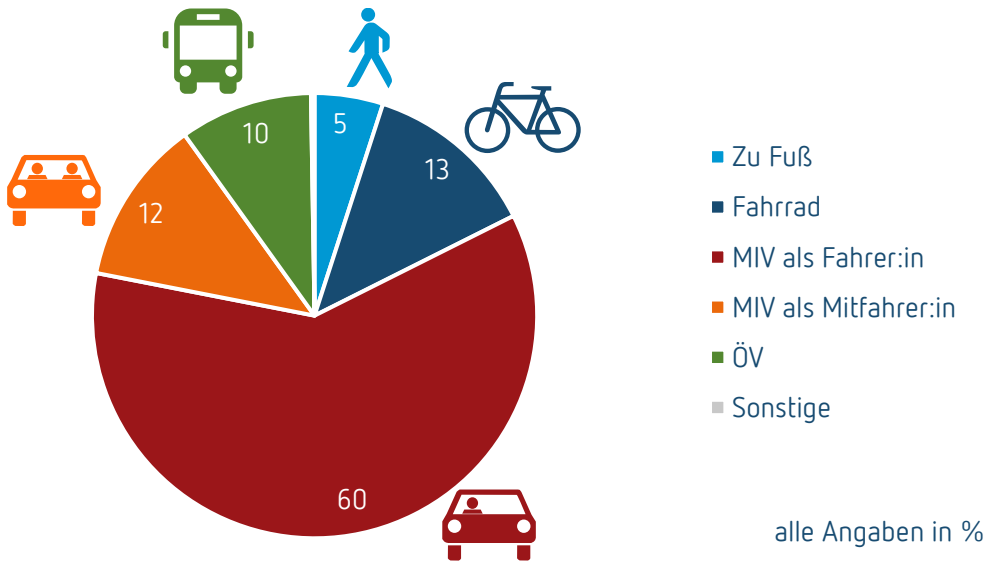
Im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD 2017 und SrV 2018 fällt insbesondere Fahrradverkehrsanteil überdurchschnittlich aus. Demgegenüber liegt der ÖV-Anteil in der Stadt Flensburg jeweils unter dem Niveau der Vergleichsräume.

Abbildung 29: Genutzte Hauptverkehrsmittel bezogen auf das Verkehrsaufkommen

Hauptverkehrsmittel (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=9.019)	Stadt Flensburg 2010	Ländliche Region- Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017	SrV 2018
Zu Fuß	24	16	24	22	28
(Leih-) Fahrrad	17	19	13	11	16
Elektrofahrrad/ (E-)Lastenfahrrad	6				1
Motorrad/Moped/Mofa	1	43	0	1	0
Pkw als Fahrer:in	35		39	42	30
Pkw als Mitfahrer:in	8	11	15	14	9
Bus	6	11	7	10	3
Zug (RE/RB/S-Bahn/IC/ICE)	1				10
Straßenbahn/Stadtbahn	0				2
Sonstiges	1	k. A.	1	0	0
	100	**100**	**100**	**100**	**100**

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des MIV am Modal Split deutlich zu. So werden mehr als zwei Drittel aller werktäglich zurückgelegten Wegestrecken mit dem MIV zurückgelegt (MIV als Fahrer:in: 60 %; MIV als Mitfahrer:in: 12 %). Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden vergleichsweise weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖV am Modal Split nach Verkehrsleistung auf 10 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 5 % (zu Fuß) bzw. 13 % (Fahrrad) der Personenkilometer im Vergleich zum Anteil am Modal Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 24 %, Fahrrad:24 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf üblicherweise durchschnittlich kürzere Entfernungen, die zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren werden, zurückzuführen.

Abbildung 30: Modal Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km)



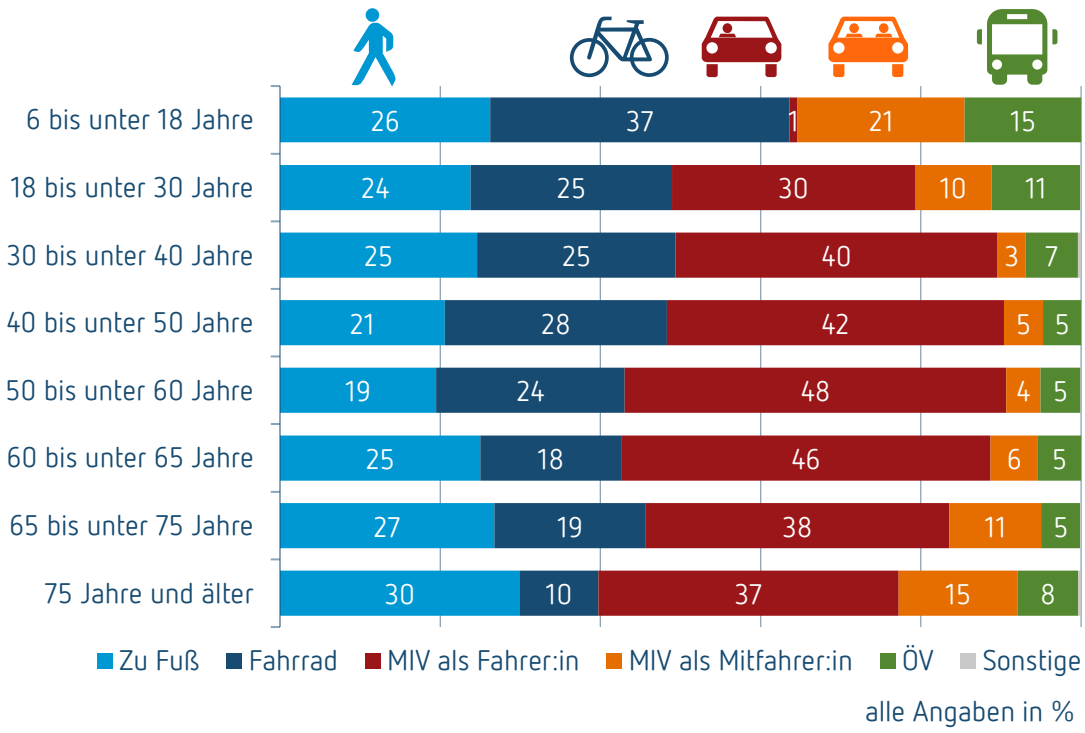
Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen, wie Fahrerlaubnis und Pkw-Besitz, vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Minderjährige Personen, legen anteilig tendenziell mehr Wege nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, zurück. Das Fahrrad ist dabei anteilig das am meisten genutzte Verkehrsmittel der minderjährigen Personen (37 %). Zudem weist diese Personengruppe erwartungsgemäß hohe Anteile der Wege mit dem ÖV (15 %) sowie mit dem MIV als Mitfahrer:in (21 %) auf. Mit dem Eintritt der Volljährigkeit wird der MIV in allen Altersgruppen zum am häufigsten genutzten Verkehrsmittel mit jeweils mindestens 40 % der Wege mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Ab 18 Jahren können Pkw mit Fahrerlaubnis alleine gefahren werden, wodurch insbesondere die Wege mit dem MIV als Mitfahrer:in durch MIV-Wege als Selbstfahrer:in ersetzt werden. Bei der Betrachtung der folgenden Abbildung gilt zudem zu beachten, dass die MIV-Nutzung auch Mofas und Motorroller einschließt. So können auch Personen unter 18 Jahren als fahrende Person am MIV teilnehmen.

Der ÖV wird vor allem in den jüngeren Altersklassen bis unter 30 Jahre überdurchschnittlich genutzt. In den Altersklassen zwischen 40 und 75 Jahren hingegen wird der ÖV mit jeweils 5 % der Wege unterdurchschnittlich häufig genutzt.

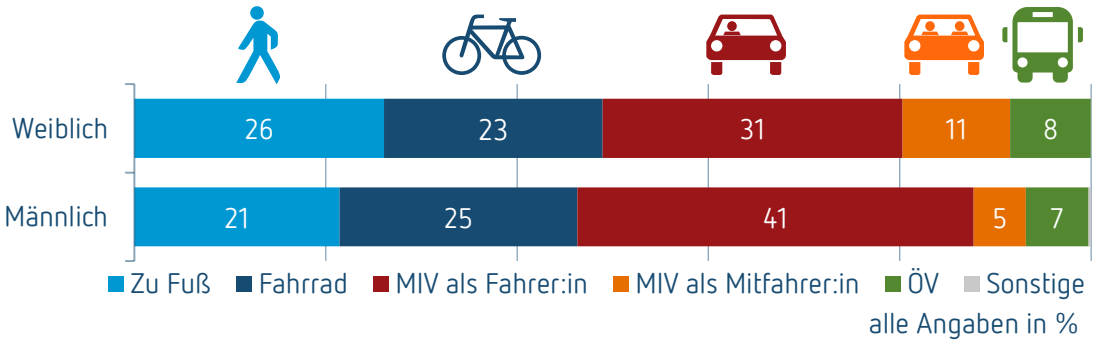
Die aktiven Verkehrsmittel werden in den Altersklassen ab 18 Jahren jeweils auf zwischen 40 % der und 50 % der Wege genutzt, wobei in die Nutzung in den Altersklassen ab 50 Jahren etwas zurückgeht. Dabei werden in höheren Altersklassen anteilig mehr Wege zu Fuß gegangen als mit dem Fahrrad gefahren, wohingegen die Fuß- und Fahrradverkehrsanteile zwischen 18 und 60 Jahren eher ausgeglichen sind bzw. der Fahrradverkehrsanteil etwas überwiegt.

Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



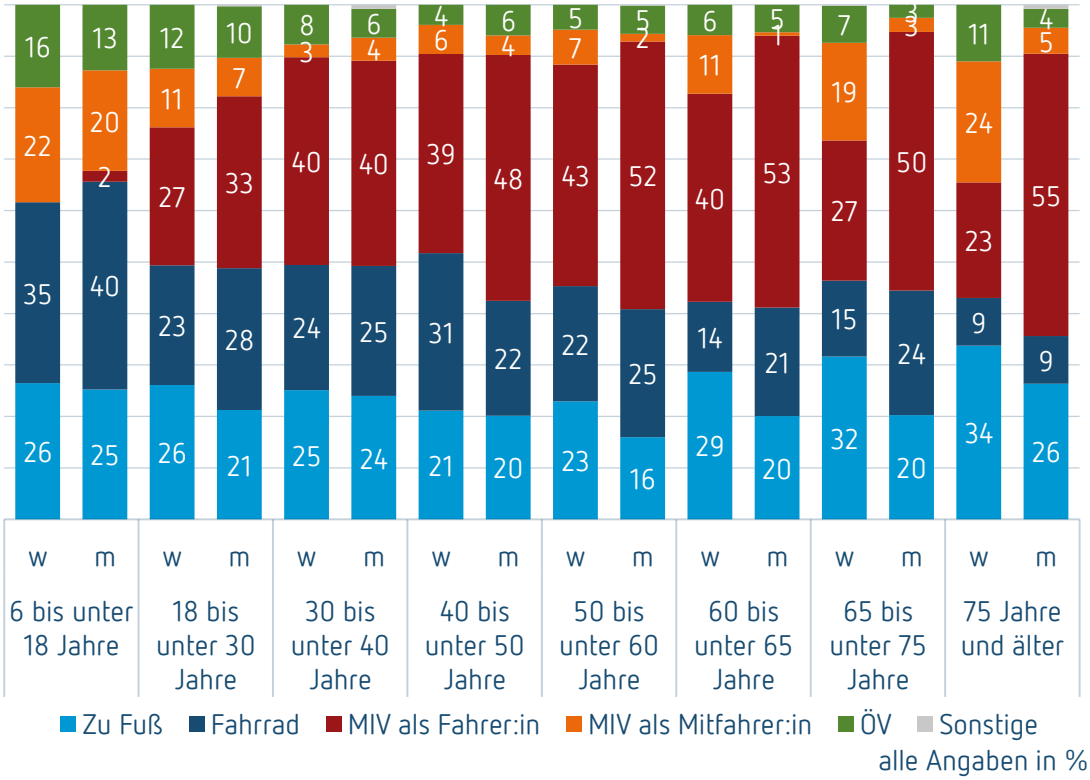
Darüber hinaus lassen sich geschlechterspezifische Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl identifizieren. Während Männer häufiger mit dem Auto als Fahrer und etwas häufiger mit dem Fahrrad unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß zurück und sind häufiger als Mitfahrer:in im MIV unterwegs als Männer. Die Anteile der mit dem ÖV zurückgelegten Wege unterscheiden sich zwischen Männern und Frauen nur geringfügig, indem Frauen anteilig etwas mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen.

Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Diese geschlechterspezifischen Unterschiede wirken sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich aus und lassen sich bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht identifizieren. Die größten geschlechterspezifischen Unterschiede lassen sich in den Altersklassen ab 60 Jahren feststellen. In den diesen Altersklassen bestehen die Unterschiede insbesondere in der MIV-Nutzung als fahrende oder mitfahrende Personen. So fahren Männer häufiger aktiv Auto bzw. nutzen den MIV als Fahrer, während Frauen mit steigendem Alter häufiger mit dem MIV als Mitfahrerin unterwegs sind. Dies spiegelt die mit dem zunehmenden Alter sinkende Führerscheinquote unter den Frauen wider und entspricht noch dem klassischen Rollenbild. Auch hier ist jedoch durch den Kohorteneffekt davon auszugehen, dass diese Unterschiede zukünftig abnehmen werden. Des Weiteren fällt die Fahrradnutzung unter den Frauen der Altersklassen 60 bis unter 75 Jahren deutlich geringer aus als die Fahrradnutzung der Männer der gleichen Altersklasse. Demgegenüber gehen die Frauen dieser Altersklassen anteilig mehr Wege zu Fuß.

Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



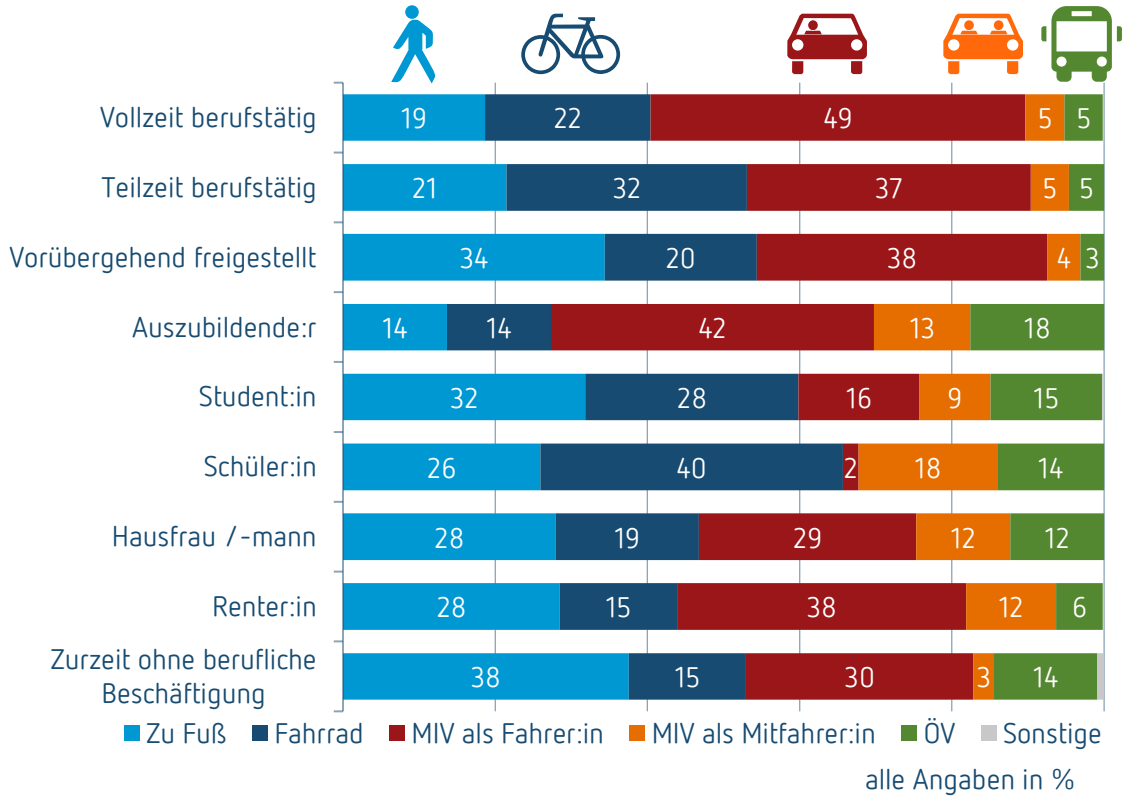
Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Weiterer Einflussfaktor auf die Verkehrsmittelwahl ist der jeweilige Erwerbsstatus der Personen. So fahren Schüler:innen mit 40 % ihrer Wege anteilig die meisten Wege mit dem Fahrrad, aber auch Studierende und Teilzeitberufstätige legen überdurchschnittlich viele Wege mit dem Fahrrad zurück. Die Vollzeitberufstätigen hingegen weisen mit über die Hälfte der Wege den höchsten MIV-Anteil (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) an den zurückgelegten Wegen auf und auch unter Auszubildenden werden überdurchschnittlich viele MIV-Wege gemacht. Studierende und Schüler:innen legen demgegenüber anteilig die wenigsten Wege mit dem MIV zurück (25 % bzw. 20 % MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in), wobei es sich bei den MIV-Wegen der Schüler:innen vorwiegend um Wege als Mitfahrer:in handelt.

Berufstätige (Vollzeit-, Teilzeitbeschäftigte bzw. vorübergehend freigestellte Personen[19]) und Rentner:innen nutzen mit Anteilen zwischen 3 % und 6 % der Wege den ÖV vergleichsweise wenig. Wohingegen von Auszubildenden (18 % der Wege), Studierenden (15 % der Wege), Schüler:innen (14 % der Wege) und von Personen ohne berufliche Beschäftigung (14 % der Wege) der ÖV überdurchschnittlich oft genutzt wird.

19 Zu den zurzeit bzw. vorübergehend freigestellten Personen zählen erwerbstätige Personen, die sich beispielsweise in Mutterschutz oder Elternzeit befinden. Sie zählen zwar zur sozioökonomischen Personengruppe der Erwerbstätigen, da sie jedoch keine Arbeitswege zurücklegen, bilden Sie hinsichtlich ihres Mobilitätsverhalten eine abweichende Personengruppe.

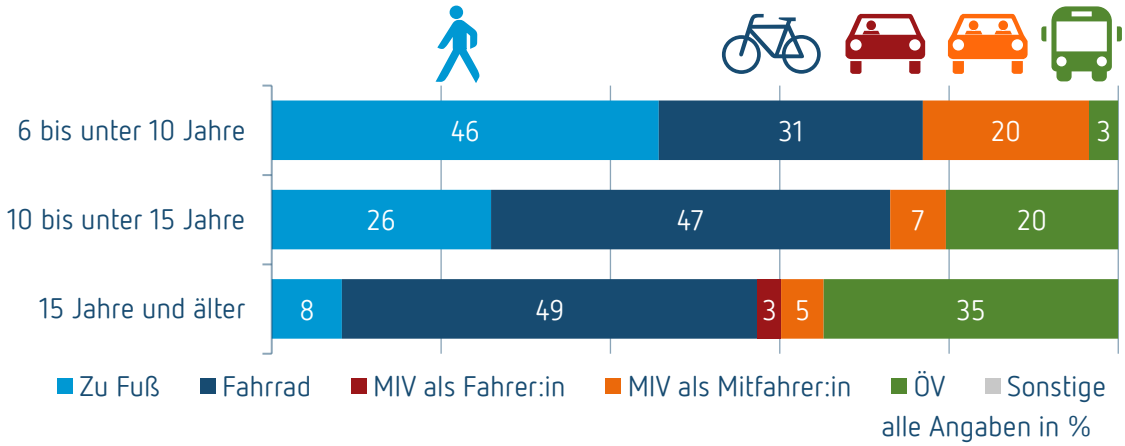
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



alle Angaben in %

Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schüler:innen auf Schulwegen zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen der Schüler:innen. Bis zu einem Alter von 10 Jahren werden Wege zur Grundschule hauptsächlich zu Fuß gegangen und ein Fünftel der Schulwege der Grundschüler:innen mit dem MIV als Mitfahrer:in zurückgelegt. Anhand der Werte im ÖV zeigt sich eine Veränderung im Mobilitätsverhalten. In jungen Jahren legt ein vergleichsweise geringer Anteil der Schüler:innen den Schulweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück (3 %), wohingegen im Alter ab 10 bis unter 15 Jahren 20 % der Schulwege mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Zudem wächst mit dem Übergang von der Grundschule auf eine weiterführende Schule der Anteil der Fahrradwege von 31 % (6 bis unter 10 Jahre) auf 47 % (10 bis unter 15 Jahre) an, aber auch der ÖV-Anteil auf ein Fünftel der Wege. Dies kann zum einen auf den Zeitpunkt der Mobilitätsbildung zurückzuführen sein und zum anderen mit dem Wechsel auf eine andere Schulform, die ggf. weiter entfernt vom Wohnort ist, zusammenhängen. In der Altersgruppe ab 15 Jahren ist es möglich, einen Führerschein zu erwerben und selbst Roller oder Krads und später auch Autos zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass der MIV als fahrende Person ab einem Alter von 15 Jahren auf 3 % der Schulwege genutzt wird. Nichtsdestotrotz wird die Mehrheit der Schulwege der über 15-Jährigen weiterhin mit dem ÖV (35 %) oder mit dem Fahrrad (49 %) zurückgelegt.

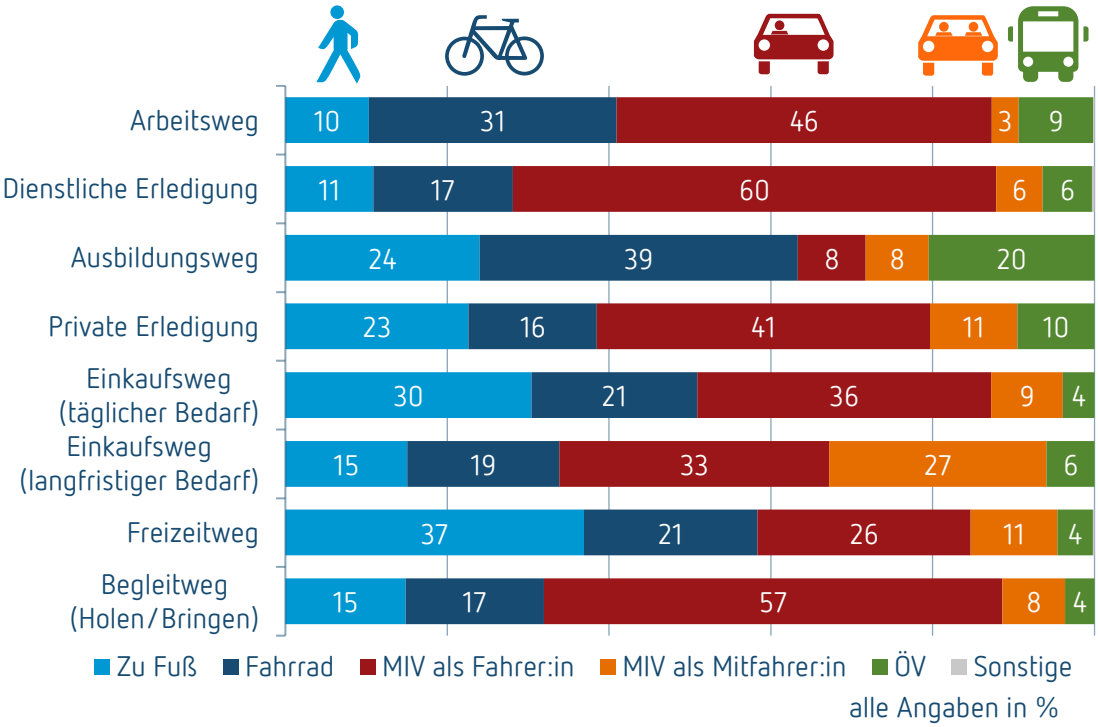
Abbildung 35: Modal Split von Schüler:innen auf Schulwegen



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Dienstliche Wege und Begleitwege weisen vergleichsweise hohe Anteile an MIV-Wegen auf. Dagegen weisen die Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule mit 20 % den höchsten ÖV-Anteil sowie mit 39 % der Wege den höchsten Radverkehrsanteil auf. Arbeitswege werden mit 31 % der Wege ebenfalls bereits vergleichsweise häufig mit dem Fahrrad gefahren. Freizeitwege werden mit einem Anteil von 37 % am häufigsten zu Fuß gegangen. Zuzüglich der mit dem Fahrrad gefahrenen Wege werden Freizeitwege damit zu mehr als zwei Drittel aktiv zurückgelegt (68 %). Abgesehen von den Ausbildungswegen variiert der ÖV-Anteil an den Wegen der verschiedenen Zwecke zwischen 4 % und 10 % der Wege des jeweiligen Zweckes.

Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (einschl. Rück- und Heimwege)



7.2 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge der Wege, die die Einwohner:innen der Stadt Flensburg an einem Werktag zurücklegen, liegt bei etwa 8,9 km. Betrachtet man lediglich die Wege unter 100 km, liegt die durchschnittliche Länge bei etwa 6,6 km. Fast ein Drittel aller Wege ist dabei kürzer als 2 km (31 %) und rund 64 % der Wege kürzer als 5 km.

Tabelle 22: Entfernung der zurückgelegten Wege

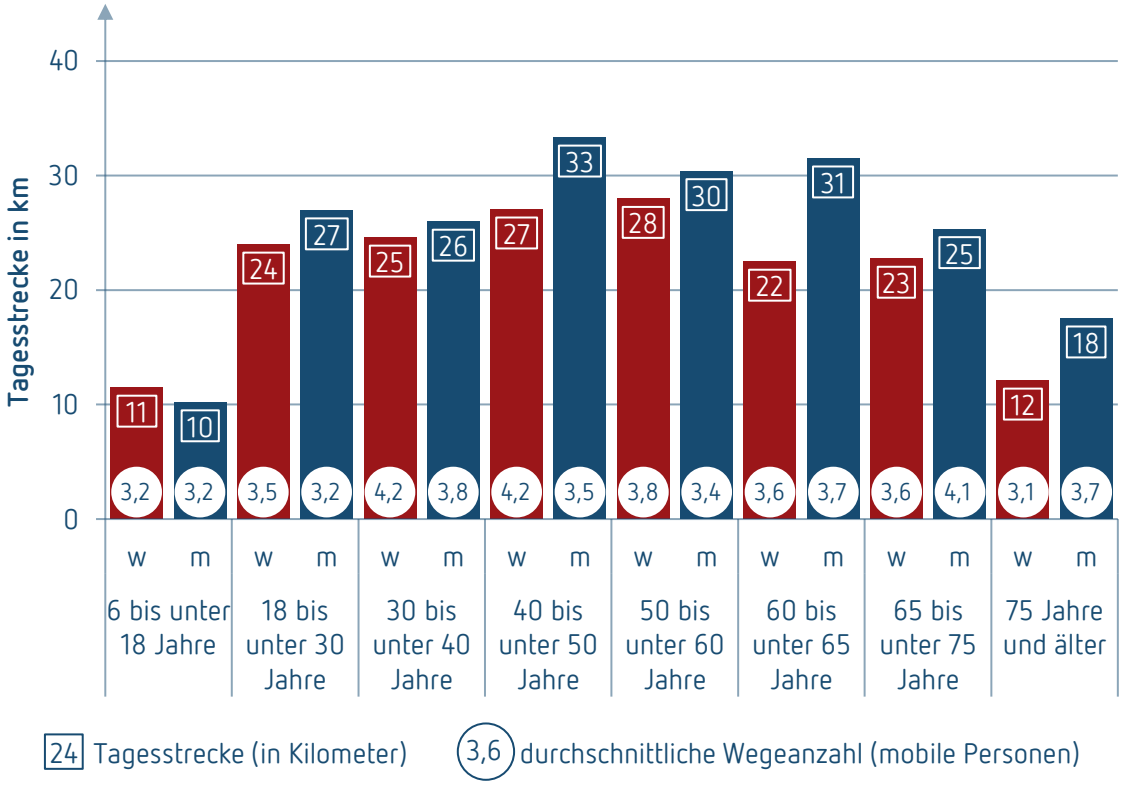
Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg 2021 (n=8.978)	Stadt Flensburg 2010	Ländliche Region- Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017	SrV 2018
bis unter 0,5 km	4	k. A.	10	10	29
0,5 km bis unter 1 km	8		11	11	
1 km bis unter 2 km	19		16	14	15
2 km bis unter 5 km	33		29	23	26
5 km bis unter 10 km	20		15	16	17
10 km bis unter 20 km	6		8	13	7
20 km bis unter 50 km	6		7	9	26
50 km und mehr	3		5	4	
	100		100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	**8,9**	**k. A.**	**11,4**	**12,5**	**6,0**
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	**6,6**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**
Median (alle Wege) (in km)	**3,0**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**

Die durchschnittlich längsten Strecken werden mit rund 11,9 km auf Wegen für dienstliche oder geschäftliche Erledigungen zurückgelegt. Aber auch auf Arbeitswegen werden mit rund 10,7 km überdurchschnittlich lange Wege zurückgelegt. Die durchschnittliche Länge von Wegen für Einkäufe des langfristigen Bedarfs entspricht mit rund 6,6 km genau der durchschnittlichen Wegelänge insgesamt. Bei den Wegen zu privaten Erledigungen (6,5 km), Freizeitwegen (5,8 km), Begleitwegen (4,5 km) sowie bei Ausbildungswegen zur Schule oder Hochschule (4,4 km) werden durchschnittlich kürzere Strecken zurückgelegt. Die kürzesten Wege machen die Einwohner:innen durchschnittlich auf ihren Einkaufswegen für den täglichen Bedarf (3,0 km).

Insgesamt legen die Einwohner:innen der Stadt Flensburg an einem normalen Werktag im Durchschnitt 21 km pro Person (inkl. der immobilen Personen) zurück, eine mobile Person kommt auf gut 24 km. Im Folgenden sowie in der Abbildung 37 werden ausschließlich mobile Personen und – um statistische Ausreißer zu vermeiden – lediglich Wege unter 100 km betrachtet und dargestellt. Die weitesten Tagesstrecken legen die Männer zwischen 40 und 50 Jahren (33 km) zurück; sie liegen damit auch über den Tagesstrecken der Frauen dieser Altersklasse (27 km). Mit Ausnahme der Gruppe der minderjährigen Personen legen die Männer in allen Altersklassen durchschnittliche weitere Tagesstrecken zurück, obwohl Frauen in jeder abgebildeten Altersklasse zwischen 18 und 60 Jahren durchschnittlich mehr Wege pro Tag zurücklegen als die Männer der jeweiligen Altersklasse.

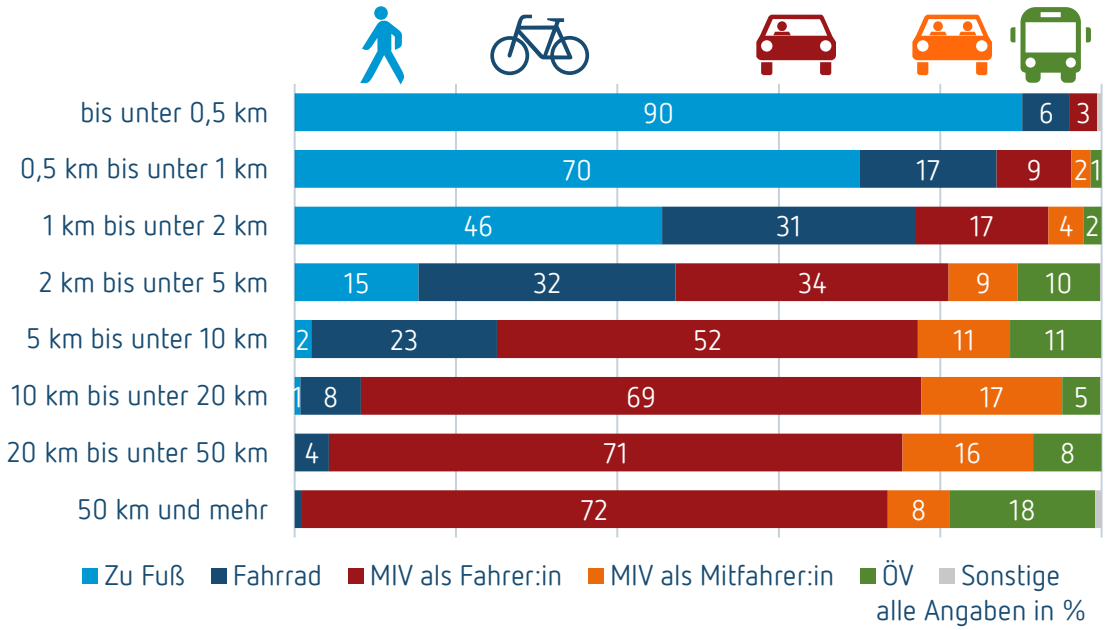
Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind häufiger in Vollzeit berufstätig, Frauen in diesem Alter üben dagegen bislang häufiger eine Teilzeiterwerbstätigkeit aus, die in der Regel kürzere Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort zur Folge hat. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkaufs-, Versorgungs- und Begleitwege, die im Schnitt kürzer sind. In den Altersgruppen ab 60 Jahren legen die Männer durchschnittlich sowohl mehr Wege als auch weitere Tagesstrecken als die Frauen der jeweiligen Altersklasse zurück. Trotz der deutlichen Differenz der Tagesstrecken zwischen den Geschlechtern im Alter von 60 bis unter 65 Jahren legen die Männer dieser Altersgruppe nur geringfügig mehr Wege als die Frauen der Altersgruppe zurück.

Abbildung 37: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen



Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen - bei der Auswertung der Wege unter 100 km - feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang, Fahrradwege 3,5 km. Dabei fallen Wege, die mit einem Elektrofahrrad gefahren werden, mit durchschnittlich 4,0 km länger aus als Wege, die mit einem konventionellen Fahrrad zurückgelegt werden (3,2 km). Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als Fahrer:in liegen bei 11,1 km und mit MIV als Mitfahrer:in bei 9,4 km. Mit dem ÖV werden durchschnittlich 8,7 km zurückgelegt, wobei Wege mit dem Bus durchschnittlich 5,9 km lang sind.

Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Kurze Wege mit einer Länge von bis unter 2 km werden von den Einwohner:innen mehrheitlich aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei Wege bis unter 1 km vorwiegend zu Fuß gegangen werden. Ab einer Wegelänge von 2 km werden über zwei Fünftel der Wege mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) zurückgelegt (43 %) und ab 5 km sind es fast zwei Drittel der Wege (63 %). In allen folgenden Entfernungsklassen dominiert der MIV fortan und es werden jeweils mindestens vier Fünftel der Wege mit dem MIV gefahren. Insbesondere die Wege mit einer Entfernung bis zu 5 km eignen sich für die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel, wobei dieses Potenzial auf den Wegen bis 2 km weitgehend abgeschöpft ist.

Durch das Aufkommen von Elektrofahrrädern können heutzutage auch längere Alltagsstrecken zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden. In Flensburg weist der Radverkehr auf Strecken mit einer Länge zwischen 5 km und 10 km mit 23 % der Wege bereits einen hohen Radverkehrsanteil auf. Das Elektrofahrrad wird dabei in dieser Entfernungsklasse auf 8 % aller Wege genutzt. Demnach werden 15 % der Wege zwischen 5 km und 10 km mit einem konventionellen Fahrrad gefahren. Dies zeigt eine hohe Fahrradaffinität der befragten Personen, die auch ohne elektrische Tretunterstützung längere Wege mit dem Fahrrad zurücklegen.

Ab einer Wegelänge von 2 km weist der ÖV Wegeanteile von mindestens 5 % der Wege auf, wobei die höchsten Anteile auf den Wegen zwischen 2 km bis unter 10 km mit rund einem Zehntel der Wege sowie auf den Wegen mit einer Länge ab 50 km einen Anteil von 18 % der Wege bestehen. Bei den Varianzen der ÖV-Anteile in den Entfernungsklassen ist auf die mit ÖV erreichbaren Ziele hinzuweisen. So handelt es sich bei den ÖV-Wegen in den Entfernungsklassen zwischen 2 km und 10 km vorwiegend vom Wege zwischen den Stadtteilen, wohingegen die ÖV-Wege in der Entfernungsklasse ab 50 km erwartungsgemäß zu den über die Stadtgrenzen hinausführenden Wegerelationen zählen. In dieser Entfernungsklasse liegen dabei die über Schienenverkehr angebundenen Städte Schleswig und Kiel, die zu den stärker frequentieren Wegerelationen der Einwohner:innen der Stadt Flensburg zählen.

Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legt der/die durchschnittliche mobile Einwohner:in der Stadt Flensburg täglich rund 24 km zurück, davon durchschnittlich 1,1 km zu Fuß, 2,9 km mit dem Rad, 2,4 km mit dem ÖV sowie 14,5 km im MIV als Fahrer:in und 2,8 km im MIV als Mitfahrer:in. Auf das Jahr hochgerechnet legen Einwohner:innen im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) durchschnittlich jeweils knapp 5900 km zurück, davon 4.300 km pro Jahr mit dem MIV, knapp 600 km mit ÖV, rund 280 km zu Fuß und rund 700 km mit dem Rad.

Pro Werktag werden von den Einwohner:innen hochgerechnet rund 310.000 Wege unternommen, davon rund 141.000 Wege mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern, rund 22.000 Wege mit dem ÖV, rund 73.000 Wege mit dem Rad und rund 74.000 Wege zu Fuß. Damit werden von der Flensburger Bevölkerung werktäglich rund 2,1 Mio. Personenkilometer zurückgelegt. Diese Strecke entspricht etwa 52 Erdumrundungen.

Wegedauer

Ein werktäglicher Weg der Einwohner:innen Flensburgs dauert durchschnittlich 21 Minuten. Das heißt, mobile Einwohner:innen wenden täglich bei rund 3,6 Wegen pro Person täglich insgesamt rund 75 Minuten für ihre Mobilität auf. Beide Zahlen liegen leicht sowohl unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2017 (27 bzw. 101 Minuten) als auch unter dem Niveau der strukturähnlichen zentralen Städte in ländlichen Regionen (27 bzw. 98 Min). Im Vergleich zu den Ergebnissen der SrV 2018 liegen die mittlere Wegedauer und die tägliche Unterwegszeit auf einem vergleichbaren Niveau.

Tabelle 23: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	**Stadt Flensburg (n=7.117)**	**Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017**	**MiD 2017**	**SrV 2018**
bis unter 5 Minuten	5	2	3	
5 bis unter 10 Minuten	12	16	17	
10 bis unter 20 Minuten	41	41	36	
20 bis unter 30 Minuten	23	14	14	k. A.
30 bis unter 60 Minuten	15	16	20	
1 bis unter 2 Stunden	4	10	10	
2 Stunden und mehr	1			
	100	**100**	**100**	**100**
Durchschnitt (alle Wege) (in Minuten)	**21**	**27**	**27**	**21**
Unterwegszeit pro Tag (mobile Personen) (in Minuten)	**75**	**98**	**101**	**72**

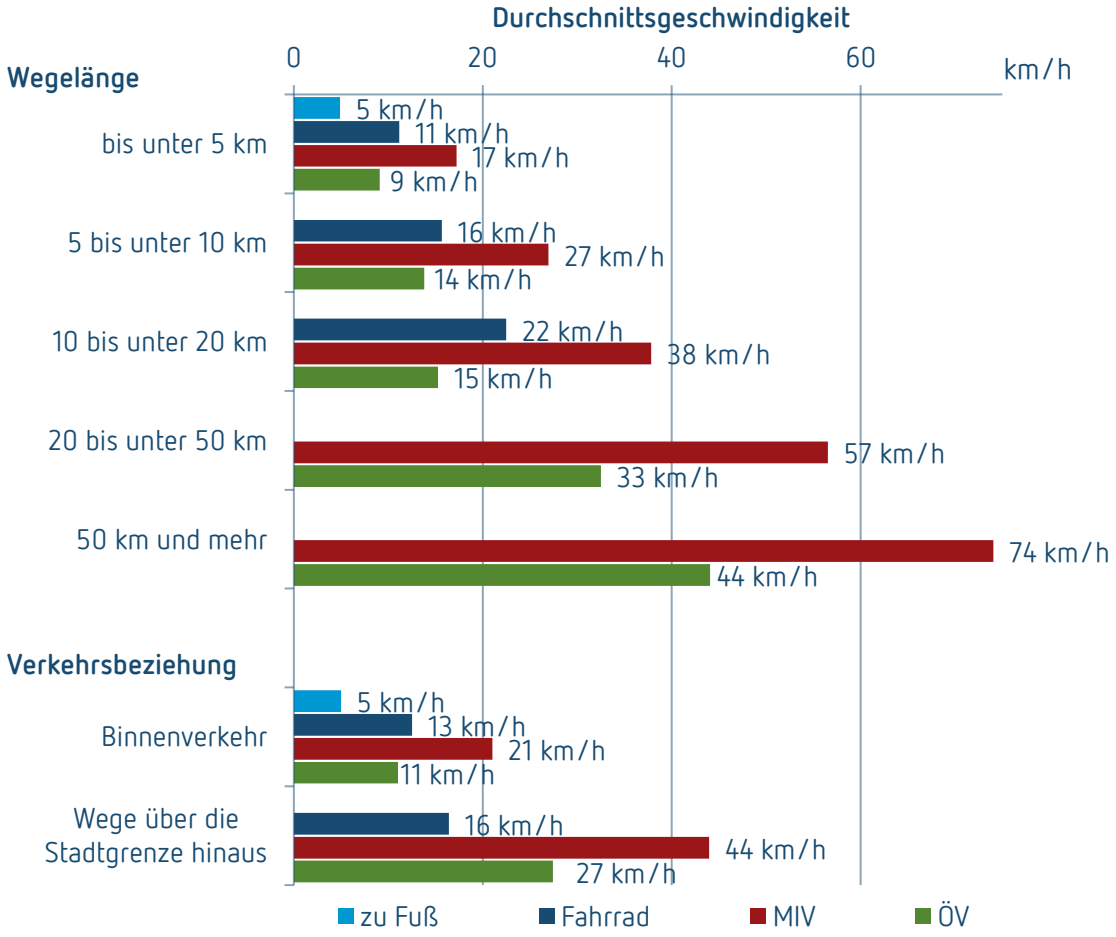
Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege werden zum Einkauf für den täglichen Bedarfs (13 Minuten), zu Begleitzwecken (15 Minuten) sowie zum

Einkauf für den langfristigen Bedarf (17 Minuten) zurückgelegt. Es folgen Wege für private Erledigungen, Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule und Freizeitwege, für die jeweils durchschnittlich 20 Minuten aufgewendet werden und die in etwa auf dem Niveau der durchschnittlichen Wegedauer insgesamt liegen. Über dem Durchschnitt liegen Arbeitswege und Wege für dienstliche Erledigungen mit durchschnittlich jeweils 23 Minuten pro Weg.

Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Mit dem MIV werden über alle Entfernungsklassen und Wegebeziehungen (Binnenverkehr, Wege über die Stadtgrenze) hinweg jeweils die höchsten Geschwindigkeiten erreicht, wobei die Daten nicht hergeben, inwieweit Reisezeitverzögerungen und Parksuchverkehre durch die Befragten mit angegeben werden. Fahrradfahrende erreichen über alle mit einem konventionellen Fahrrad zurückgelegten Wegen eine mittlere Geschwindigkeit von 12 km/h, mit Elektrofahrrädern werden mit durchschnittlich 14 km/h etwas höhere Geschwindigkeiten erreicht. Insgesamt erreicht der ÖV eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h, die damit insgesamt über den erzielten Geschwindigkeiten des Fahrradverkehrs liegt.

Abbildung 39: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln



Allerdings werden sowohl beim MIV als auch beim ÖV bei großen Entfernungen oder auch bei der Differenzierung nach Binnenverkehr und Wegen, die über die Stadtgrenze hinaus gehen, deutliche

Unterschiede in den Durchschnittsgeschwindigkeiten deutlich. So liegt die Geschwindigkeit des MIV im Binnenverkehr mit 21 km/h deutlich unterhalb derer von Wegen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen (44 km/h). Gleiches ist beim ÖV zu beobachten, wo die Durchschnittsgeschwindigkeit im Binnenverkehr (11 km/h) langsamer ist als auf den Wegen über die Stadtgrenze hinweg (27 km/h). Insgesamt liegt die Durchschnittgeschwindigkeit des ÖV im Binnenverkehr damit unter der Geschwindigkeit es Fahrradverkehrs und auch differenziert nach Entfernungsklassen ist der ÖV auf Wege bis unter 20 km langsamer als der Fahrradverkehr.

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Mehr als zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen (69 %) werden von den Einwohner:innen der Stadt Flensburg ohne Begleitung zurückgelegt. Rund 23 % aller Wege werden mit einer Begleitperson und 8 % werden mit zwei oder mehr Personen unternommen. Begleitwege (70 %), Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (47 %) sowie Ausbildungs- (42 %) und Freizeitwege (40 %) werden am ehesten mit mehreren Personen unternommen. Demgegenüber wird lediglich ein Zehntel der Arbeitswege in Begleitung mindestens einer weiteren Person durchgeführt (10 %). Insgesamt werden die Wege somit im Schnitt jeweils von 1,4 Personen zurückgelegt.

Tabelle 24: Begleitung auf dem Weg

Begleitung auf dem Weg (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=9.048)	Ländliche Region – Zentrale Stadt MiD 2017	MiD 2017	SrV 2018
Ohne Begleitung	69	53	54	68
Mit einer Person	23	29	28	32
Mit zwei Personen	5	11	10	
Mit drei und mehr Personen	3	8	9	
	100	**100**	**100**	**100**
Durchschnitt (in Personen)	**1,4**	**k. A.**	**1,8**	**1,5**

Werden hierbei ausschließlich die mit einem Pkw zurückgelegten Wege betrachtet, kann ein durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad von insgesamt bei 1,5 Personen abgeleitet werden. Im Vergleich der Wegezwecke fällt der Pkw-Besetzungsgrad im Berufsverkehr am niedrigsten aus. So beträgt er auf Arbeitswegen durchschnittlich 1,2 Personen und auf Wegen zu Dienstzwecken 1,3 Personen. Die höchsten Besetzungsgrade sind bei Ausbildungswegen (i. d. R. „Eltern-Taxi": 2,2 Personen), Begleitwegen (1,9 Personen), Einkaufswegen für den langfristigen Bedarf (1,8 Personen) und Freizeitwegen (1,7 Personen) zu ermitteln. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad auf Einkaufswegen für den täglichen Bedarf sowie auf Wegen für private Erledigungen liegt mit jeweils 1,5 Personen auf dem Durchschnittsniveau.

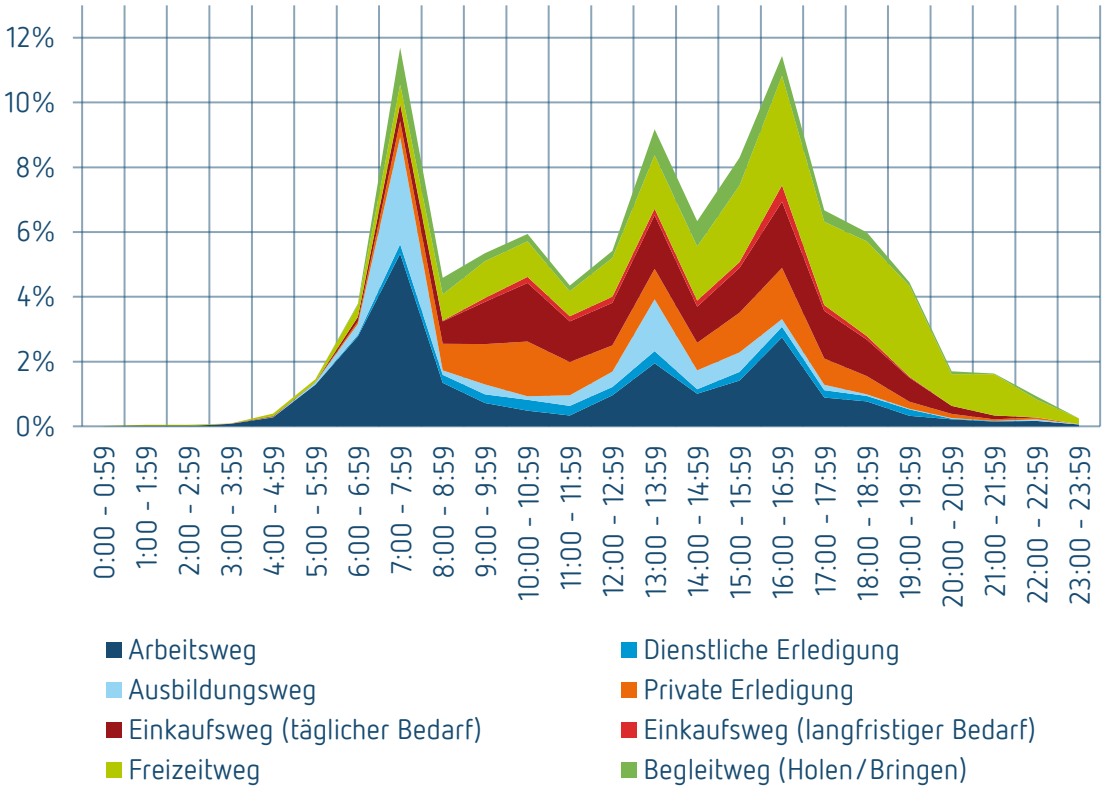
Tageszeitliche Verteilung

Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr, in denen jeweils etwa 12 % bzw. 11 % aller zurückgelegten Wege beginnen. Während

die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden über jeweils 7 % und mehr des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde getätigt. Eine weitere weniger stark ausgeprägte Verkehrsspitze lässt sich im Zeitraum zwischen 13 Uhr und 14 Uhr ausmachen, in der 9 % aller Wege beginnen. Insgesamt werden damit im Zeitraum von 13 Uhr bis 18 Uhr 42 % der täglichen Wege begonnen.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebeginns differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen Spitze und der nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze von 7 Uhr bis 8 Uhr dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege mit rund 5 % bzw. rund 3 % die Zusammensetzung der Wege. Diese Dominanz ist nachmittags nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Der Nachmittagspeak des Ausbildungsverkehrs konzentriert sich stärker auf die frühere Verkehrsspitze am Nachmittag (13 Uhr bis 14 Uhr) und bricht danach stärker ab als der Arbeitsverkehr, der auch in der späteren Nachmittagsverkehrsspitze deutlich ausgeprägt ist.

Abbildung 40: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck



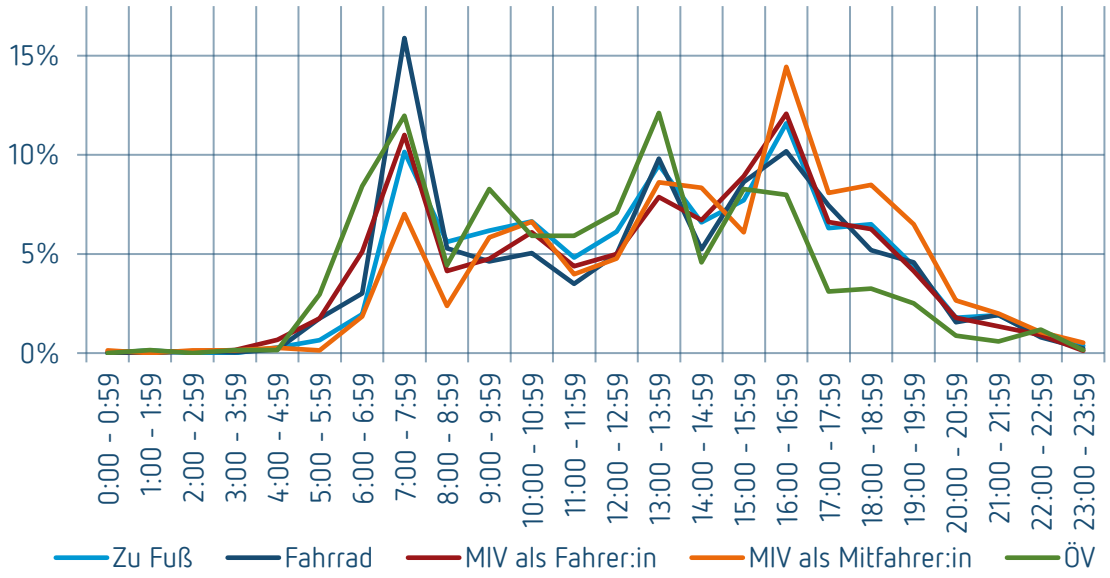
Bei der Betrachtung des Wegebeginns nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls bestimmte Muster erkennen. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim Fahrradverkehr: Es beginnen 16 % aller werktäglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr. Dabei handelt es sich bei diesen Wegen mit dem Fahrrad vor allem um Arbeits- und Ausbildungswege. Weitere weniger stark ausgeprägte Verkehrsspitzen im Fahrradverkehr können zwischen 13 und 14 Uhr und zwischen 16 und 19 Uhr ausgemacht, in denen jeweils 10 % der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Wobei insbesondere die in der Zeit zwischen 13 und 14 Uhr – also

gewöhnlichen Schulschlusszeiten – begonnenen Wege einen hohen Anteil an Ausbildungswegen aufweisen (32 %). Im Tagesverlauf nimmt der Anteil der Freizeitwege an den mit dem Fahrrad gefahrenen Wegen stetig zu. So werden mehr als die Hälfte der Fahrradwege ab 17 Uhr zu Freizeitzwecken zurückgelegt (54 %).

Im MIV als Fahrer:in zeigen sich die typischen Verkehrsspitzen zwischen 7 und 8 Uhr mit 11 % und zwischen 16 und 17 Uhr mit 12 % aller Wege, die in diesem Zeitraum angetreten werden. Im MIV als Mitfahrer:in ist die vormittägliche Verkehrsspitze mit 7 % der Wege als Mitfahrer:in im MIV im Vergleich der Verkehrsmittel am wenigsten stark ausgeprägt. Wohingegen die Verkehrsspitze am Nachmittag beim MIV als Mitfahrer:in mit 14 % zwischen 16 und 17 Uhr stärker ausgeprägt ist als bei den anderen Verkehrsmitteln und anschließend langsamer sinkt.

Die vormittägliche Verkehrsspitze der Wege mit dem ÖV setzt früher als bei den anderen Verkehrsmitteln ein. So werden bereits zwischen 6 und 7 Uhr 8 % der ÖV-Wege begonnen und weitere 12 % im Zeitraum von 7 und 8 Uhr. In diesen zwei Stunden werden dabei mit 87 % vorwiegend Arbeits- und Ausbildungswege zurückgelegt. Am frühen Nachmittag bildet der ÖV eine weitere ähnlich ausgeprägte Verkehrsspitze zwischen 13 und 14 Uhr, in der jeweils ebenfalls 12 % der werktäglichen ÖV-Wege beginnen. Zudem werden in dem Zeitraum zwischen 15 und 17 Uhr stündlich 8 % der ÖV-Wege begonnen. Insbesondere die Verkehrsspitze zwischen 13 und 14 Uhr, in dessen Zeitraum auch gewöhnliche Schulschlusszeiten fallen, ist dabei wieder mit einem Anteil von knapp einem Drittel vom Ausbildungsverkehr geprägt. Ab 17 Uhr werden kaum bis keine Ausbildungswege mehr begonnen und ÖV-Wege werden hauptsächlich zu Freizeitzwecken oder als Arbeitswege zurückgelegt.

Abbildung 41: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



7.3 Räumliche Wegebeziehungen

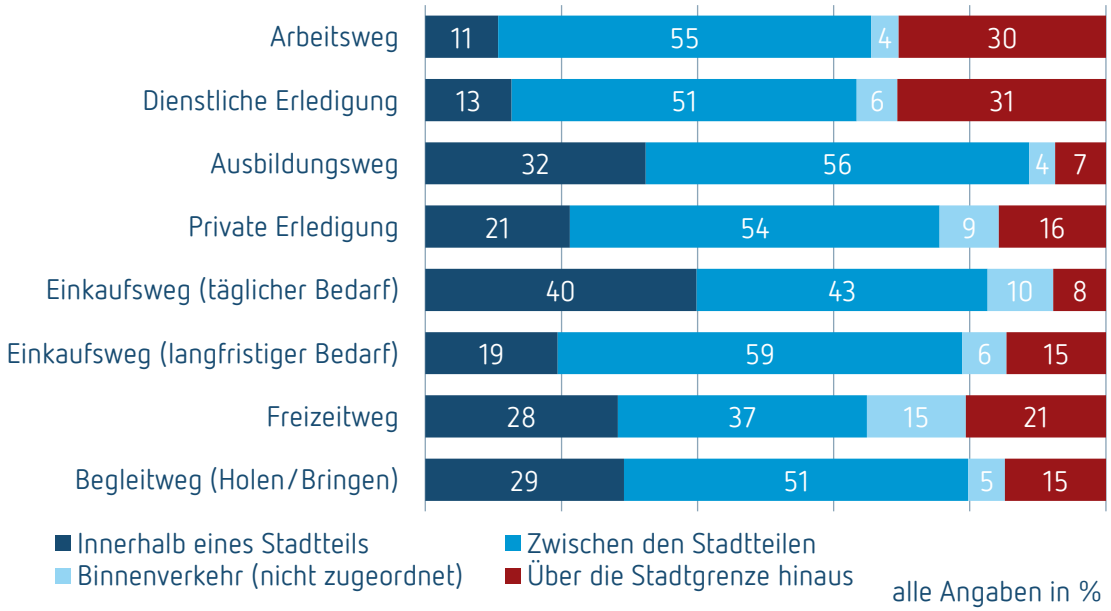
Knapp vier Fünftel der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen Flensburgs werden innerhalb der Stadtgebietes getätigt und gehören somit zum Binnenverkehr. Etwa 18 % der Wege der Einwohner:innen führen über die Stadtgrenze und rund 3 % der Wege haben keinen Bezug zur Stadt Flensburg und werden vollständig außerhalb des Stadtgebietes zurückgelegt.

Tabelle 25: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Räumliche Verkehrsbeziehung (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Flensburg (n=9.291)
Binnenverkehr	**79**
- innerhalb eines Stadtteils	24
- zwischen Stadtteilen	46
- Binnenverkehr ohne Zuordnung	9
Wege über die Stadtgrenze hinaus	**18**
Wege ohne Bezug zur Stadt	**3**
	100

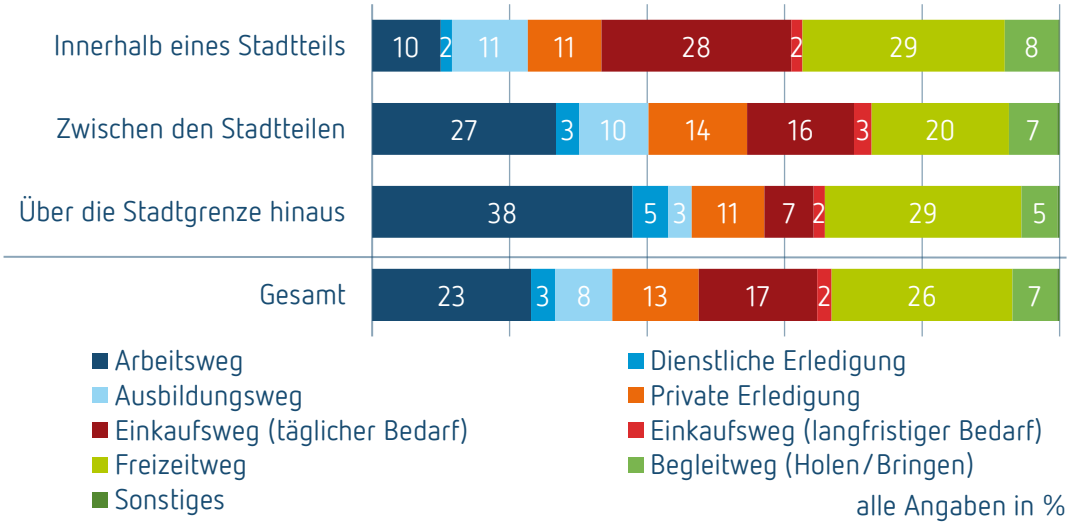
Der Binnenverkehrsanteil variierte zwischen den verschiedenen Wegezwecken. So werden weniger als ein Zehntel der Einkaufswege für den täglichen Bedarf (8 %) und Ausbildungswege über die Stadtgrenze hinaus zurückgelegt (7 %). Diese Wegezwecke weisen zudem die höchsten Anteile an Wegen innerhalb eines Stadtteils auf. Auf Wegen zu dienstlichen Erledigungen und Arbeitswegen werden jeweils anteilig die meisten Wege über die Stadtgrenze hinaus unternommen (31 % bzw. 30 %) und weisen gleichzeitig die im Vergleich geringsten Wegeanteile innerhalb eines Stadtteils auf.

Abbildung 42: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck (einschl. Rück- und Heimwege)



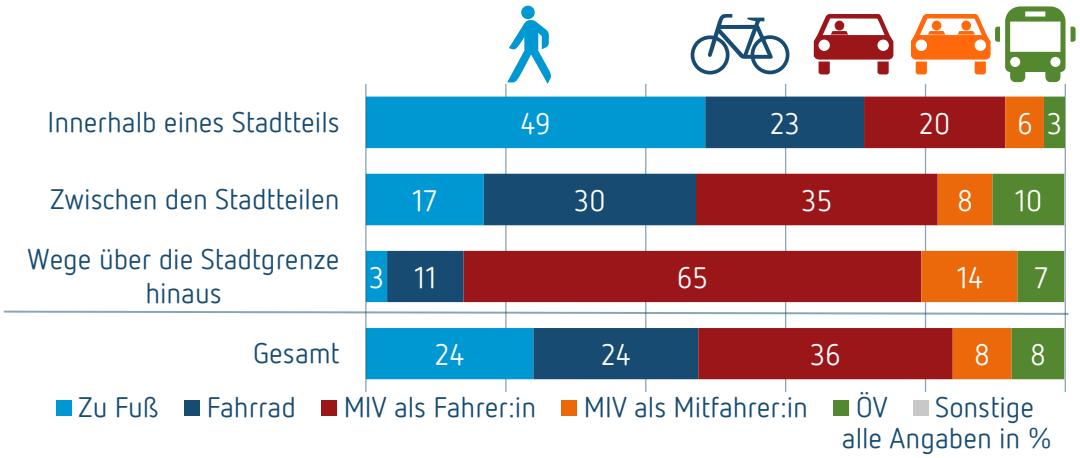
Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege zu unterschiedlichen Zwecken durchgeführt. Bei zwei Fünftel der Wege innerhalb eines Stadtteils handelt es sich um Wege zu privaten Erledigungen oder Einkaufswegen, bei den Stadtgrenzen überschreitenden Wegen sind es hingegen nur 19 %, die diesen Zwecken zugeordnet werden können. Lediglich ein Zehntel der Wege innerhalb eines Stadtteils sind Arbeitswege. Der Anteil der Arbeitswege an den Wegen zwischen den Stadtteilen in Flensburg hingegen liegt mit 27 % über dem Anteil an allen Wegen von 23 %. Je größer die zurückzulegende Entfernung ist, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind 38 % der Wege, die die Stadtgrenze überschreiten, Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Umgekehrt verhält es sich bei den Ausbildungswegen und insbesondere bei den Einkaufswegen für den täglichen Bedarf, deren Anteile vor allem bei den Wegen innerhalb eines Stadtteils über dem Schnitt über alle Wege liegen.

Abbildung 43: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung (einschl. Rück- und Heimwege)



Knapp die Hälfte der Wege, die innerhalb eines Stadtteils getätigt werden, werden von den Einwohner:innen zu Fuß gegangen (49 %), und fast ein weiteres Viertel dieser Wege werden mit dem Fahrrad gefahren (23 %). Damit wird bereits der Großteil der Wege innerhalb eines Stadtteils aktiv zurückgelegt, was für gute Voraussetzungen für die Nahmobilität in Flensburg spricht. Die Wege zwischen den Stadtteilen werden anteilig vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt (30 %). Dennoch ist der MIV bereits das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel mit insgesamt 43 % der Wege zwischen den Stadtteilen. Auf Wegen über die Stadtgrenze hinaus dominiert der MIV mit 79 % der Wege, die mit dem MIV als Fahrer:in (65 %) oder als Mitfahrer:in (14 %) zurückgelegt werden. Der ÖV hat auf Wegen innerhalb eines Stadtteiles einen im Vergleich der Verkehrsbeziehungen geringen Anteil von 3 % der Wege, wohingegen auf den Wegen zwischen Stadtteilen der ÖV auf einem Zehntel der Wege genutzt wird. Auf den Wegen über die Stadtgrenze liegt der Anteil des ÖV nur leicht unter dem Durchschnitt aller Wege. Der Radverkehr erreicht auf Wegen über die Stadtgrenze hinaus einen vergleichsweisen hohen Anteil von 11 % und wird damit auf diesen Wegen häufiger als der ÖV genutzt.

Abbildung 44: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung



Von hochgerechnet rund 310.000 Wegen, die die Flensburger Bevölkerung täglich insgesamt zurücklegt, beginnen und enden hochgerechnet rund 246.000 Wege innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Flensburg und zählen somit zum Binnenverkehr (siehe Abbildung 46 und Tabelle 26). Weiterhin führen hochgerechnet rund 56.000 Wege der Einwohner:innen über die Stadtgrenze hinaus – sowohl ausgehende als auch eingehende Wege. Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen bestehen zu den Nachbarkommunen Harrislee mit hochgerechnet rund 9.400 Wegen, Glücksburg (Ostsee) mit hochgerechnet rund 6.700 Wegen sowie zur Nachbarkommune Handewitt mit rund 5.800 Wegen. Weitere stark frequentierte Wegebeziehungen bestehen nach Dänemark (4.700 Wege pro Werktag), in das Amt Langballig (3.400 Wege pro Werktag) in die Stadt Schleswig (rund 2.800 Wege pro Werktag) sowie in die Ämter Hürup und Mittelangeln mit rund 2.500 bzw. 2.200 Wegen pro Werktag. Weitere Wegebeziehungen der Einwohner:innen der Stadt Flensburg zu anderen Kommunen liegen hochgerechnet unter 2.000 Wegen pro Werktag. Zudem werden weitere rund 8.000 Wege pro Werktag von den Einwohner:innen vollständig außerhalb des Flensburger Stadtgebietes bzw. ohne Bezug zur Stadt Flensburg zurückgelegt.

Tabelle 26: Anzahl werktäglich zurückgelegter Wege und relevante Wegerelationen außerhalb Flensburgs (hochgerechnet)

Relevante Zielorte außerhalb der Stadt Flensburg (pro Werktag)	Flensburg 2021		
	Anteil am Gesamtwegeaufkommen (n=9.251) [%]	Anteil an allen stadtübergreifenden Wegen [%]	Wegeanzahl [auf 100 Wege gerundet]
Harrislee	3	17	9.400
Glücksburg (Ostsee)	2	12	6.700
Handewitt	2	10	5.800
Dänemark	2	8	4.700
Amt Langballig	1	6	3.400
Schleswig	1	5	2.800
Amt Hürup	1	5	2.500
Amt Mittelangeln	1	4	2.200
Amt Schafflund	1	3	1.900
Amt Oeversee	1	3	1.800
Kiel	1	3	1.600
Husum	0	3	1.400
Amt Südtondern	0	2	1.400
Sonstige stadtübergreifende Relationen	3	18	10.100
Stadtübergreifende Relationen insgesamt	**18**	**100**	**55.800**
Wege ohne Bezug zur Stadt	3	-	8.000
Binnenverkehr	79	-	245.900
Insgesamt	**100**	**100**	**309.600**

Der Modal Split auf den am stärksten frequentierten Wegerelationen zu Zielen außerhalb der Stadt Flensburg, Harrislee, Glücksburg (Ostsee) und Handewitt, wird jeweils durch die Nutzung des MIV dominiert. Allerdings werden auch nicht unerheblich Anteile des jeweiligen Wegeaufkommens aktiv und insbesondere mit dem Fahrrad gefahren, was vor allem auf die räumliche Nähe der Kommunen bzw. das Angrenzen an das Flensburger Stadtgebiet zurückzuführen ist.

Abbildung 45: Modal Split auf ausgewählten Relationen (nach Wegeaufkommen)

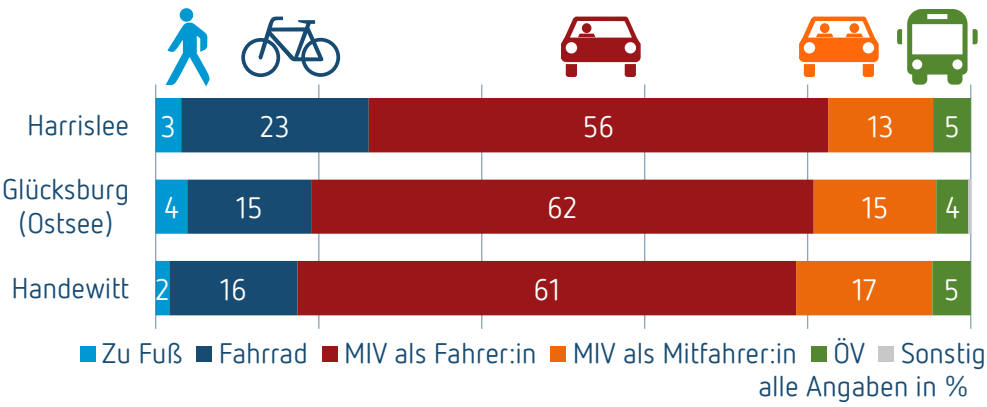
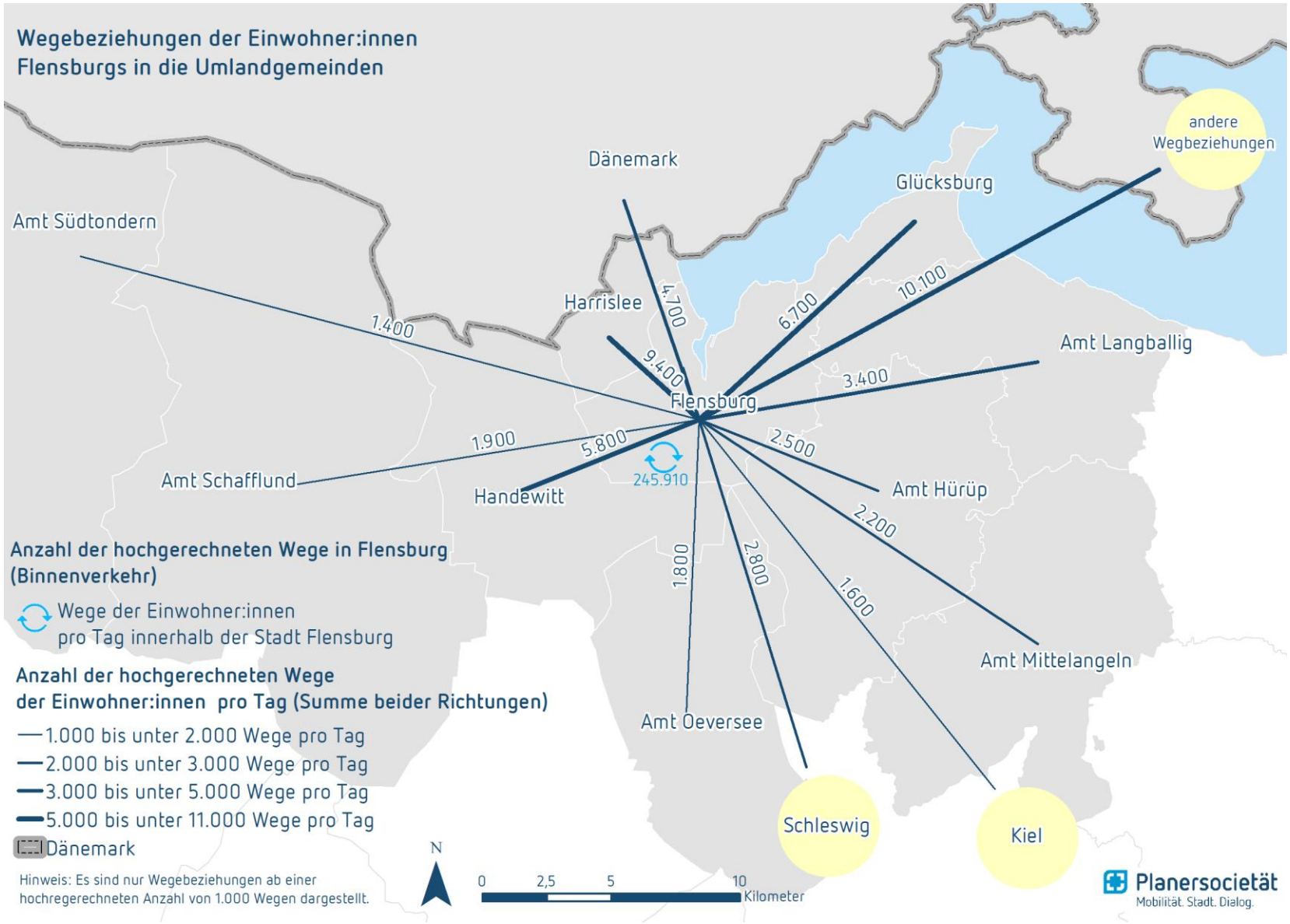


Abbildung 46: Relevante Wegerelationen außerhalb Flensburgs (hochgerechnet)



7.4 Wegeketten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegeketten von entscheidender Bedeutung. Dabei wird zwischen einfachen Wegeketten (Hin- und Rückweg sind identisch) und komplexen Wegeketten (zwischen Hin- und Rückweg werden noch weitere Ziele angesteuert) unterschieden.

Tabelle 27: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahre)	n	Einfache Wegeketten (in %)	Komplexe Wegeketten (in %)
Arbeitsweg	2.125	78	22
Dienstliche Erledigung	320	37	63
Ausbildungsweg	768	83	17
Private Erledigung	1.155	60	40
Einkaufsweg (täglicher Bedarf)	1.589	62	38
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	191	45	55
Freizeitweg	2.435	67	33
Begleitweg (Bringen/Holen)	598	44	56
Durchschnitt gesamt	**9.403**	**67**	**33**

Mit rund 67 % aller Wege werden zwei Drittel der von den Einwohner:innen zurückgelegten Wege in einer einfachen Wegekette zurückgelegt. Im Umkehrschluss werden eine Drittel der Wege in einer komplexen Wegekette getätigt. Insbesondere bei Arbeits- und Ausbildungswegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht. Dagegen werden in erster Linie dienstliche Erledigungen (63 %), Begleitwege (56 %) und Einkaufswege des langfristigen Bedarfs (55 %) mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Aber auch private Erledigungen (40 %) und Einkäufe für den täglichen Bedarf (38 %) werden im Vergleich häufiger als der Gesamtdurchschnitt in komplexen Wegeketten getätigt. Freizeitwege werden mit einem Drittel der Wege durchschnittlich häufig in einer Wegekette zurückgelegt.

Tabelle 28: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre)	n	Einfache Wegeketten (in %)	Komplexe Wegeketten (in %)
Zu Fuß	2.160	72	28
Fahrrad	2.129	72	28
MIV als Fahrer:in	3.279	58	42
MIV als Mitfahrer:in	759	61	39
ÖV	681	74	26
Anteil gesamt	**9.403**	**67**	**33**

Während sich die Anteile der Wegeketten nach Wegezwecken zum Teil deutlich unterscheiden, fallen die Unterschiede zwischen genutzten Verkehrsmitteln deutlich geringer aus. Dabei werden Wege mit dem Umweltverbund tendenziell etwas weniger in komplexen Wegeketten zurückgelegt und mit dem MIV häufiger. So werden jeweils zwischen 72 % und 74 % der Wege mit dem Umweltverbund als einfache Wegeketten zurückgelegt, während dieser Anteil bei den Wegen mit dem MIV als Fahrer:in bei 58 % liegt. Dementsprechend 42 % der MIV-Wege als Fahrer:in finden in komplexen Wegeketten statt, bei denen mehrere Ziele hintereinander angesteuert werden.

Tabelle 29: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege bis unter 5 km von Personen ab 6 Jahre) (in %) (n=5.809)	**Einfache Wegeketten**	**Komplexe Wegeketten**	**Modal Split auf den Wegen bis 5 km**
Zu Fuß	26	10	**36**
Fahrrad	20	8	**28**
MIV als Fahrer:in	13	11	**24**
MIV als Mitfahrer:in	4	2	**6**
ÖV	4	2	**6**
Anteil der einfachen bzw. komplexen Wegeketten an den Wegen bis 5 km insgesamt	**66**	**34**	**100**

Knapp zwei Drittel aller Wege, die täglich von den Einwohner:innen der Stadt Flensburg zurückgelegt werden, sind kürzer als 5 km (65 %) und stellen mögliche Verlagerungspotenziale zu aktiven Mobilitätsformen dar. Eine detailliertere Analyse dieser Wege zeigt, dass rund 30 % dieser kurzen Wege mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in gefahren werden. Rund 17 % der Wege unter 5 km werden mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in gefahren und sind Teil einer einfachen Wegekette. Die Wegezwecke der kurzen MIV-Wege in einfachen Wegeketten werden von Einkaufswegen (täglicher und langfristiger Bedarf: 33 %) und Freizeitwegen (21 %) bestimmt, aber auch private Erledigungen (16 %) und Arbeitswege (15 %) nehmen einen relevanten Teil ein.

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden kann. So werden Großeinkäufe von Familien aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt. Gleichwohl sind gewisse Verlagerungspotenziale beispielsweise auf Freizeitwegen vorhanden, die sich auf den Modal Split auswirken können. Wenn nur 20 % dieser kurzen, einfachen MIV-Wege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal Split aller werktäglich zurückgelegten Wege der Einwohner:innen um rund 2 Prozentpunkte auf 43 % MIV-Anteil sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl von 50 % der kurzen, einfachen Wege mit MIV, die auf den Umweltverbund verlagert werden, ergäbe sich eine Reduktion von 5 Prozentpunkten des MIV-Anteils auf 40 %.

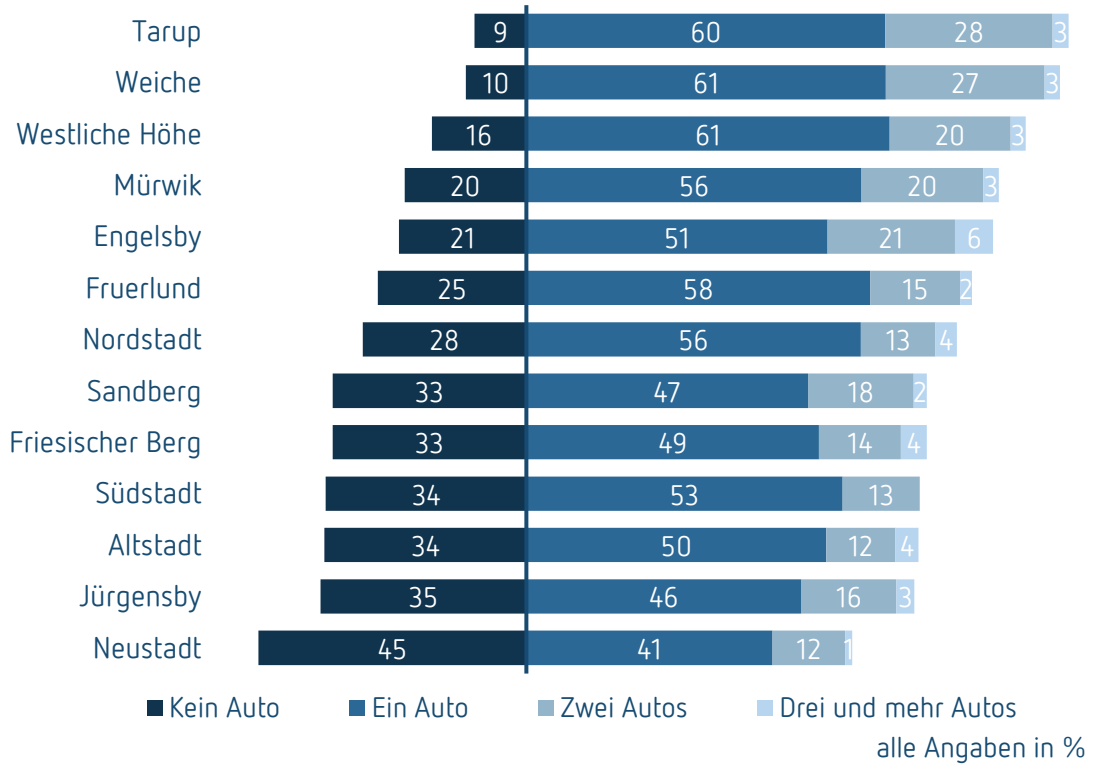
7.5 Mobilität in den Stadtteilen

Vor dem Hintergrund unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten, wie zum Beispiel der städtebaulichen Struktur und Lage im Stadtgefüge der verschiedenen Stadtteile Flensburgs, ist es sinnvoll, grundsätzliche Mobilitätseckdaten ebenfalls auf dieser Ebene zu betrachten. Die Mobilitätsbefragung ist so konzipiert, dass die Möglichkeit besteht, repräsentative Aussagen auch auf Ebene der Stadtteile machen zu können.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Pkw-Ausstattung der Haushalte in Flensburg unterscheidet sich zwischen den verschiedenen Stadtteilen. Die höchsten Anteile an Haushalten ohne einen Pkw sind mit jeweils etwa einem Drittel in den innenstadtnahen Stadtteilen Sandberg, Friesischer Berg, Südstadt, Altstadt und Jürgensby festzustellen; in Neustadt sind sogar 45 % der Haushalte autofrei. In den Stadtteilen Tarup und Weiche hingegen zählt lediglich etwa jeder zehnte Haushalt zu den Pkw-freien Haushalten. Zudem sind hier auch die höchsten der Anteile an Haushalten mit mehr als einem Pkw festzustellen (Tarup: 31 % der Haushalte, Weiche: 30 % der Haushalte).

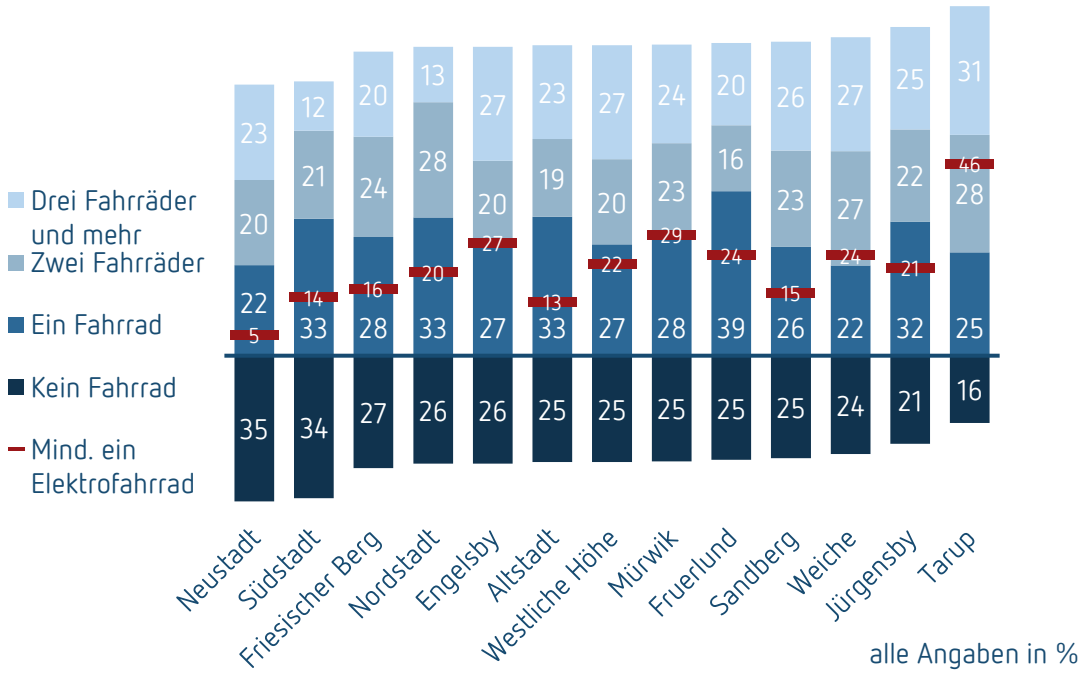
Abbildung 47: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) der Haushalte in den Stadtteilen



Die durchschnittliche Fahrradausstattung der Haushalte unterscheidet sich im Vergleich zur Pkw-Ausstattung weniger deutlich zwischen den Stadtteilen in Flensburg. In der Mehrheit der Stadtteile besitzen etwa ein Viertel der Haushalte kein fahrbereites Fahrrad. In den Stadtteilen Südstadt und Neustadt fällt die Fahrradausstattung etwas geringer aus. Hier besitzen etwa ein Drittel der Haushalte kein Fahrrad, wohingegen in Tarup lediglich 16 % der Haushalte kein fahrbereites Fahrrad besitzen. Mit 59 % besitzen in Tarup zudem mehr als die Hälfte der Haushalte mehrere Fahrräder.

Die Verbreitung der Elektrofahrräder in den Haushalten hingegen weist deutlicher Unterschiede zwischen den Stadtteilen auf. Die Besitzquoten variieren – mit Ausnahmen – in den Stadtteilen zwischen 13 % der Haushalte (Altstadt) und 29 % der Haushalte (Mürwik). Als Ausreißer sind hier die Stadtteile Neustadt und Tarup zu nennen. In der Neustadt sind mit 5 % deutlich weniger Haushalte im Besitz eines Elektrofahrrads. In Tarup hingegen ist das Elektrofahrrad mit 46 % der Haushalte in deutlich mehr Haushalten vorhanden als im gesamtstädtischen Schnitt von 22 % der Haushalte.

Abbildung 48: Anzahl der Fahrräder im Haushalt (konventionelle Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder) und Elektrofahrradbesitz der Einwohner:innen der Stadtteile



alle Angaben in %

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Je nach den räumlichen Gegebenheiten und der Lage der Stadtteile im Stadtgebiet bzw. der Lage der Siedlungsschwerpunkte in den Stadtteilen unterscheiden sich die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel. So weisen insbesondere die zentral gelegenen Stadtteile Sandberg (21 %), Jürgensby (24 %), Altstadt (4 %) und Neustadt (24 %) kleinere Anteile an (fast) täglichen MIV-Nutzer:innen auf als in den verbleibenden Stadtteilen, in denen jeweils mehr als ein Drittel der Einwohner:innen (fast) täglich den Pkw bzw. das Kraftrad nutzen. Dementsprechend fallen die Anteile der MIV-Nicht-Nutzer:innen in den zentralen Stadtteilen tendenziell höher aus als in den anderen Stadtteilen. Ein Ausnahme dabei jedoch die Nordstadt mit 20 % MIV-Nicht-Nutzer:innen.

Der Bus wird in den Stadtteilen vorwiegend von jeweils 17 % bis 26 % der Personen mindestens an 1-2 Tagen pro Woche genutzt. Abweichend davon fällt der Anteil dieser regelmäßigen Busnutzer:innen in Weiche mit 15 % und in Tarup mit 13 % kleiner und in der Nordstadt mit 31 % der Personen höher aus.

Tabelle 30: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel der Einwohner:innen der Stadtteile

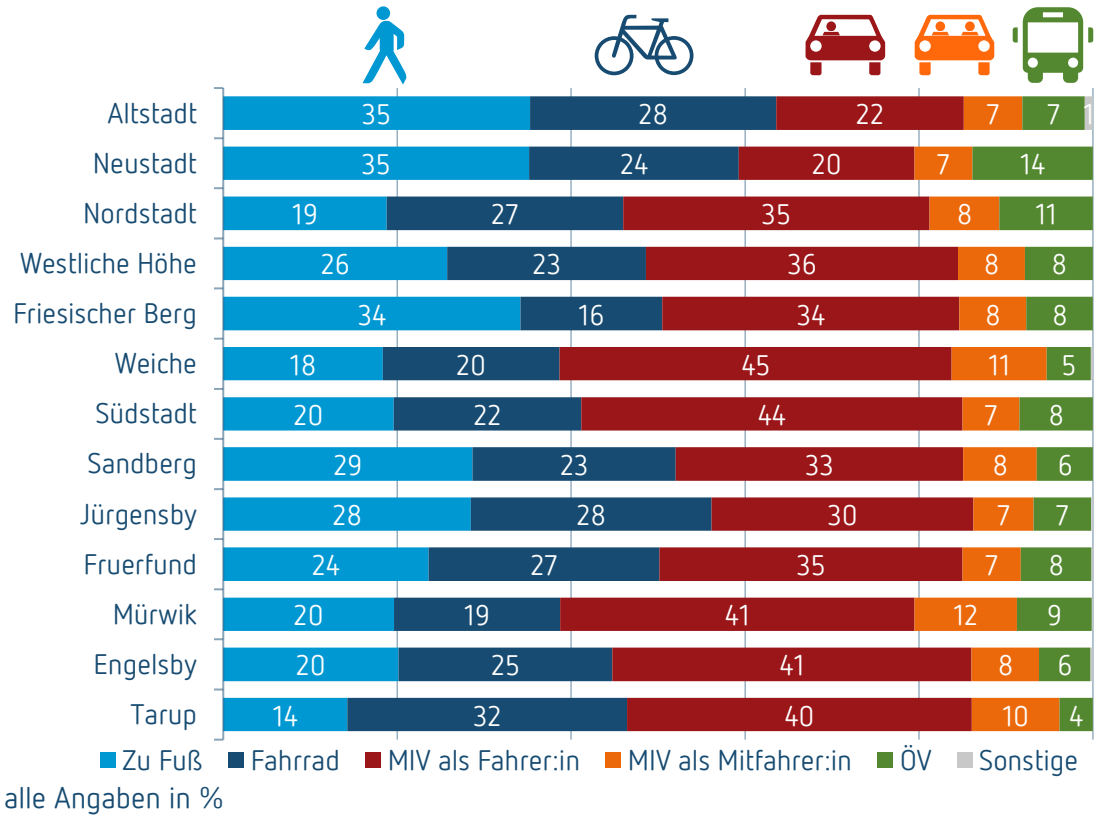
Nutzungshäufigkeiten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Altstadt	Neustadt	Nordstadt	Westliche Höhe	Friesischer Berg	Weiche	Südstadt	Sandberg	Jürgensby	Fruerlund	Mürwik	Engelsby	Tarup
Pkw/Kraftrad	(n=145)	(n=118)	(n=212)	(n=241)	(n=179)	(n=253)	(n=97)	(n=190)	(n=291)	(n=206)	(n=463)	(n=217)	(n=268)
(Fast) täglich	25	25	34	36	34	39	37	21	24	35	40	40	38
An 3-4 Tagen pro Woche	10	12	12	20	13	19	11	17	17	18	20	21	16
An 1-2 Tagen pro Woche	23	26	21	19	18	17	23	29	24	25	19	24	26
An 1-3 Tagen pro Monat	11	10	7	6	11	5	10	8	14	4	6	6	9
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	6	3	2	2	5	3	2	5	4	3	0	0	1
Seltener	7	6	4	3	4	6	5	3	2	4	2	1	1
Nie	18	18	20	13	15	11	11	16	14	11	12	8	9
Bus	(n=142)	(n=125)	(n=214)	(n=235)	(n=181)	(n=250)	(n=96)	(n=189)	(n=296)	(n=211)	(n=459)	(n=215)	(n=270)
(Fast) täglich	7	12	12	6	9	9	10	8	7	6	10	4	3
An 3-4 Tagen pro Woche	8	5	8	4	4	4	5	6	4	4	4	7	4
An 1-2 Tagen pro Woche	11	8	11	7	8	2	7	11	10	14	7	6	6
An 1-3 Tagen pro Monat	11	21	15	12	15	13	15	11	11	14	12	11	10
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	18	14	10	12	13	13	7	11	16	16	14	11	16
Seltener	15	23	21	25	12	27	24	14	20	20	24	40	24
Nie	30	17	23	34	39	32	31	41	31	27	29	22	36
Fahrrad/Elektrofahrrad	(n=143)	(n=122)	(n=208)	(n=232)	(n=180)	(n=251)	(n=98)	(n=187)	(n=300)	(n=204)	(n=466)	(n=211)	(n=273)
(Fast) täglich	33	30	25	26	24	27	16	29	30	25	20	29	37
An 3-4 Tagen pro Woche	13	7	14	12	9	13	12	12	12	15	13	15	8
An 1-2 Tagen pro Woche	15	10	11	9	16	16	16	13	10	9	12	13	18
An 1-3 Tagen pro Monat	8	14	12	10	13	13	9	12	11	16	8	7	12
An 1-2 Tagen pro Vierteljahr	3	7	5	6	3	4	8	6	4	4	6	7	7
Seltener	3	8	8	13	9	10	5	10	12	9	12	10	5
Nie	24	24	25	24	24	16	33	18	21	22	29	19	12

Modal-Split

Die Verkehrsmittelwahl der Einwohner:innen der Stadtteile Flensburgs variiert entsprechend der Häufigkeiten der regelmäßigen Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. In den zentralen Stadtteilen Neustadt und Altstadt werden über ein Drittel der Wege zu Fuß gegangen (jeweils 35 %) und zudem jeweils etwa ein Viertel (24 % bzw. 28 %) mit dem Rad gefahren. Damit legen die Einwohner:innen dieser Stadtteile bereits deutlich mehr als die Hälfte der Wege aktiv zurück, was für gute Voraussetzungen für die Nahmobilität im Zentrum Flensburgs spricht. In allen anderen Stadtteilen wird das Auto von den jeweiligen Einwohner:innen anteilig auf den meisten Wegen genutzt. Die Nutzung des ÖV variiert zwischen Stadtteilen jeweils zwischen 4 % und 14 % der zurückgelegten Wege. Den höchsten ÖV-Anteil weisen die Wege der Einwohner:innen der zentral gelegenen Neustadt auf, während die Wege der Einwohner:innen in den peripheren Stadteilen Weiche und Tarup mit 5 % bzw. 4 % die kleinsten ÖV-Anteile haben.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass Einwohner:innen aller Stadtteile vergleichsweise hohe Anteile der aktiven Mobilität aufweisen, diese aber in den zentrumsnahen Stadtteilen (Altstadt, Neustadt, Sandberg, Jürgensby) überdurchschnittlich hoch ausfallen. Dabei nimmt in diesen Stadtteilen insbesondere der Fußverkehrsanteil einen größeren Anteil als der Radverkehrsanteil ein, was zudem auch die niedrigen durchschnittlichen Wegelängen in diesen Stadtteilen bedingt und erklärt.

Abbildung 49: Modal Split bezogen auf das Wegeaufkommen der Einwohner:innen der Stadtteile



alle Angaben in %

Wegelängen

Die durchschnittlichen Wegelängen der Einwohner:innen variieren bei der Berücksichtigung der Wege unter 100 km in den Stadtteilen zwischen durchschnittlich 5,9 km in der Nordstadt und 7,8 km in der Altstadt (siehe Tabelle 31). Anhand des Medians lässt sich die Entfernung ablesen, unter der die Hälfte der Wege bleiben. So sind die Hälfte der von Einwohner:innen des Stadtteils Friesischer Berg zurückgelegten Wege maximal 2,1 km lang und die Hälfte der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen der Stadteile Weiche und Tarup nicht länger als 4,0 km. Tendenziell werden in den zentralen Stadtteilen wie Altstadt oder Neustadt und in den Stadtteilen mit innenstadtnahen Siedlungsschwerpunkten wie Friesischer Berg kürzere Wege zurückgelegt, wodurch sich auch die überdurchschnittlich hohen Fußverkehrsanteile am Wegeaufkommen in diesen Stadtteilen erklären lassen. So liegt beispielsweise der Median der Wegelängen in den Stadtteilen Altstadt, Neustadt, Westliche Höhe, Friesischer Berg, Fruerlund, Jürgensby und Sandberg bei maximal 3,0 km, während die Wegelängen der Einwohner:innen der peripheren Stadtteile (Mürwik, Engelsby, Tarup, Südstadt, Weiche und Nordstadt) Mediane zwischen 3,3 km und 4,0 km aufweisen.

Wegedauer

Die durchschnittliche Dauer der Wege der Bevölkerung in den Stadtteilen liegt, wie in Tabelle 32 dargestellt, zwischen 19 Minuten (Friesischer Berg, Weiche, Engelsby und Tarup) und 25 Minuten (Sandberg). Dabei können keine direkten Rückschlüsse zur Lage der Stadtteile im Stadtgebiet bzw. Verflechtung im Verkehrsgefüge der Stadt hergestellt werden, da sowohl die Einwohner:innen des Stadtteils Friesischer Berg als auch die Einwohner:innen in Neustadt vergleichbar kurze Wege zurückgelegen, aber dennoch die durchschnittliche Wegedauer voneinander abweicht (19 Minuten bzw. 23 Minuten). Als Erklärung dafür ist die Verkehrsmittelwahl bei der Betrachtung der Wege zu berücksichtigen.

So dauern die zurückgelegten Wege der Einwohner:innen des Stadtteils Weiche im Schnitt 19 Minuten und haben im Mittel eine Länge von 7,0 km. Demgegenüber ist im Stadtteil Sandberg ein Weg im Schnitt nur 6,4 km lang, dauert aber mit durchschnittlich 25 Minuten pro Weg trotzdem länger. Der Grund: der Modal Split für die Einwohner:innen des Stadtteils Sandberg weist einen höheren Anteil aktiv zurückgelegter Wege auf, die aufgrund niedrigerer Geschwindigkeiten mit einem höheren Zeitaufwand verbunden sind. Wohingegen in Weiche der MIV die Verkehrsmittelwahl stärker dominiert, der eine höhere Reisegeschwindigkeit als der Fuß- oder Radverkehr aufweist. Insgesamt wird somit die durchschnittliche Wegedauer in den Stadtteilen durch die Verkehrsmittelwahl und die durchschnittlichen Wegelängen tendenziell ausgeglichen.

Tabelle 31: Entfernung der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen der Stadtteile

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Altstadt (n=427)	Neustadt (n=358)	Nordstadt (n=581)	Westliche Höhe (n=831)	Friesischer Berg (n=637)	Weiche (n=806)	Südstadt (n=259)	Sandberg (n=591)	Jürgensby (n=967)	Fruerlund (n=606)	Mürwik (n=1.477)	Engelsby (n=688)	Tarup (n=844)
Bis unter 1 km	24	21	10	12	20	14	9	15	11	11	8	10	6
1 km bis unter 2 km	16	20	17	22	18	16	21	22	24	15	22	18	14
2 km bis unter 5 km	31	33	40	39	35	27	32	28	38	39	26	31	35
5 km bis unter 10 km	8	13	21	14	11	25	23	18	12	22	28	24	31
10 km bis unter 20 km	9	3	5	4	5	10	8	6	5	5	7	10	6
20 km und mehr	12	10	7	8	11	8	7	12	10	8	8	6	7
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	12,1	9,2	7,6	8,3	8,1	8,4	8,4	12,8	8,8	8,6	9,1	7,8	8,3
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	7,8	6,3	5,9	6,4	6,4	7,0	6,5	6,4	6,8	6,5	6,7	6,8	6,5
Median (alle Wege) (in km)	2,5	2,2	3,3	2,4	2,1	4,0	3,6	3,0	3,0	3,0	3,6	3,3	4,0

Tabelle 32: Dauer der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen der Stadtteile

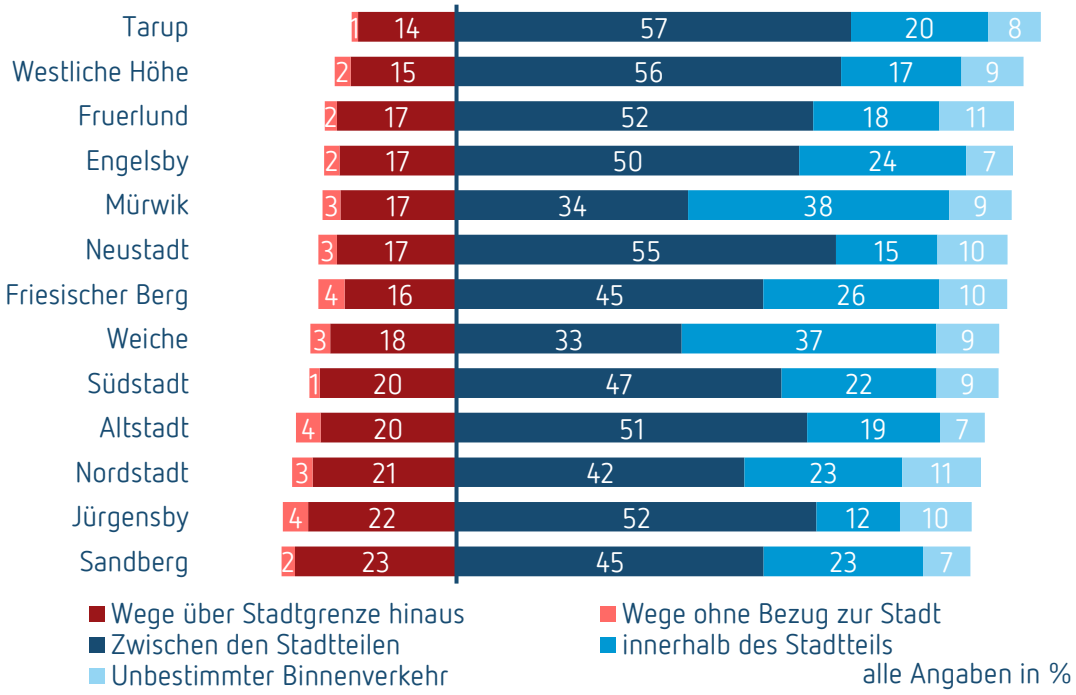
Wegedauer (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Altstadt (n=329)	Neustadt (n=302)	Nordstadt (n=460)	Westliche Höhe (n=644)	Friesischer Berg (n=491)	Weiche (n=658)	Südstadt (n=217)	Sandberg (n=447)	Jürgensby (n=754)	Fruerlund (n=497)	Mürwik (n=1.162)	Engelsby (n=567)	Tarup (n=677)
bis unter 5 Minuten	4	5	5	5	7	8	3	4	3	4	5	5	3
5 bis unter 10 Minuten	13	10	11	15	13	12	12	12	10	12	11	10	14
10 bis unter 20 Minuten	38	41	38	44	36	39	47	41	44	41	38	46	38
20 bis unter 30 Minuten	21	22	26	19	24	24	22	20	23	21	25	24	30
30 bis unter 60 Minuten	18	15	15	14	16	13	11	14	14	16	17	12	11
1 Stunde und mehr	6	6	5	3	4	4	6	10	5	6	4	3	4
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in Minuten)	21	23	23	20	19	19	21	25	20	22	21	19	19

Räumliche Verkehrsbeziehungen

Insgesamt 79 % aller Wege, die von den Einwohner:innen der Stadt Flensburg gemacht werden, werden innerhalb des Stadtgebietes zurückgelegt. Dieser Binnenverkehrsanteil liegt auch in den einzelnen Stadtteilen auf einem weitestgehend vergleichbaren Niveau zwischen 76 % und 85 % der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen.

Auf der Ebene der räumlichen Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Flensburg bzw. innerhalb oder zwischen den Stadtteilen sind stärkere Unterschiede auszumachen. So tätigen die Einwohner:innen in Mürwik und Weiche mit 38 % bzw. 37 % der Wege im Vergleiche anteilig die meisten Wege innerhalb eines Stadtteils. Demgegenüber werden nur 12 % der Wege der Einwohner:innen des Stadtteils Jürgensby innerhalb des Stadtteils zurückgelegt.

Abbildung 50: Räumliche Verkehrsbeziehungen der Einwohner:innen der Stadtteile



Die Einwohner:innen legen an einem Werktag unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel insgesamt rund 309.600 Wege pro Werktag zurück. Davon werden rund 245.900 Wege innerhalb der Stadt Flensburg zurückgelegt und rund 55.800 Wege in oder aus dem Stadtgebiet der Stadt Flensburg. Wie der Tabelle 33 zu entnehmen ist, werden rund 85.150 Wege innerhalb eines Stadtteils getätigt und rund 37.040 Wege werden pro Werktag zwischen den Stadtteilen und dem Zentrum bzw. dem Stadtteil Altstadt zurückgelegt.

Tabelle 33: Wegeanzahlen der mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet)

Mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet)	Wegeanzahl [auf 10 Wege gerundet]
Wege innerhalb eines Stadtteils	85.150
Wege in die Altstadt aus den anderen Stadtteilen	37.040
Wege zwischen den äußeren Stadtteilen	56.990
Wege zwischen den zentralen Stadtteilen (ohne Altstadt)	66.720
Wege innerhalb der Stadt Flensburg	**245.900**
Stadtgrenzen überschreitende Wege	55.800
Wege ohne Bezug zur Stadt Flensburg	8.000
Wege insgesamt	**309.600**

Die von den Einwohner:innen Flensburgs am stärksten frequentierten Wegebeziehungen innerhalb der Stadt Flensburg sind in Abbildung 51 dargestellt und bestehen zwischen Engelsby und Mürwik mit hochgerechnet rund 6.000 Wegen pro Werktag sowie der Altstadt und Jürgensby mit hochgerechnet rund 5.200 Wegen pro Werktag. Insgesamt bestehen die stärksten Wegebeziehungen des Binnenverkehrs zu den zentralen Stadtteilen Altstadt und Neustadt sowie zum Stadtteil Mürwik, der mit hochgerechnet 21.170 Wegen das höchste Binnenverkehrsaufkommen (innerhalb des Stadtteils) aufweist (siehe Abbildung 51 und Tabelle 34).

Abbildung 51: Wegebeziehungen pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet)

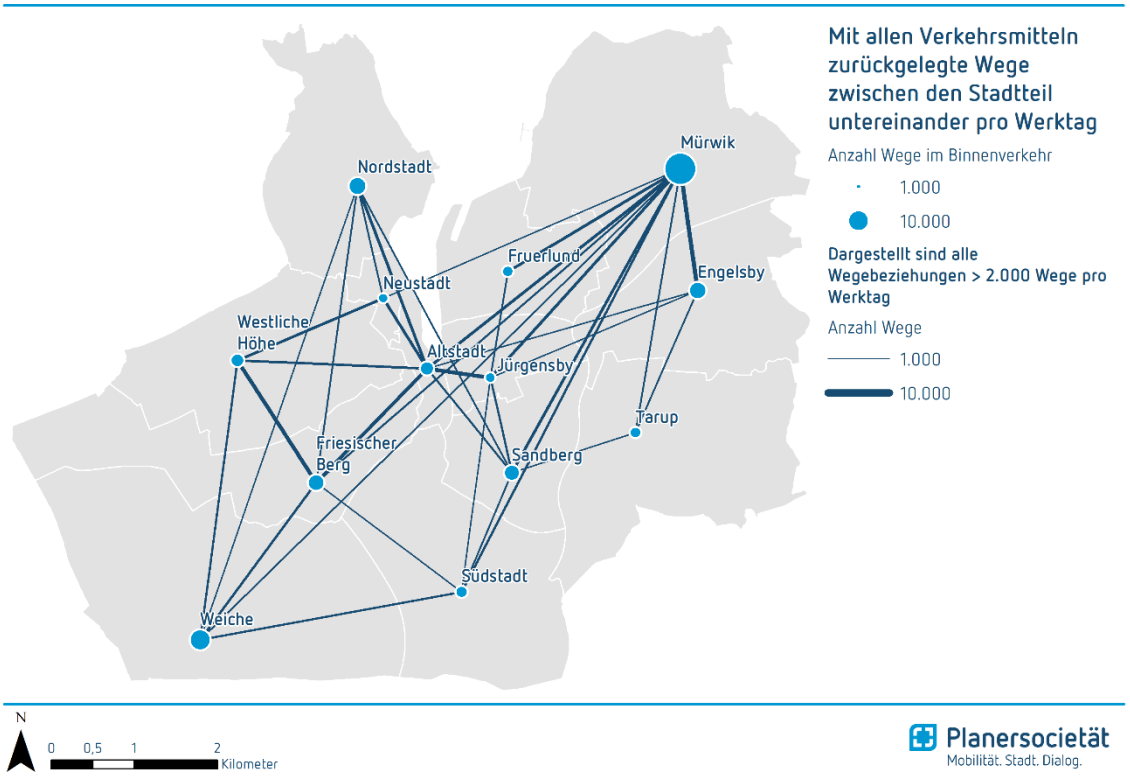
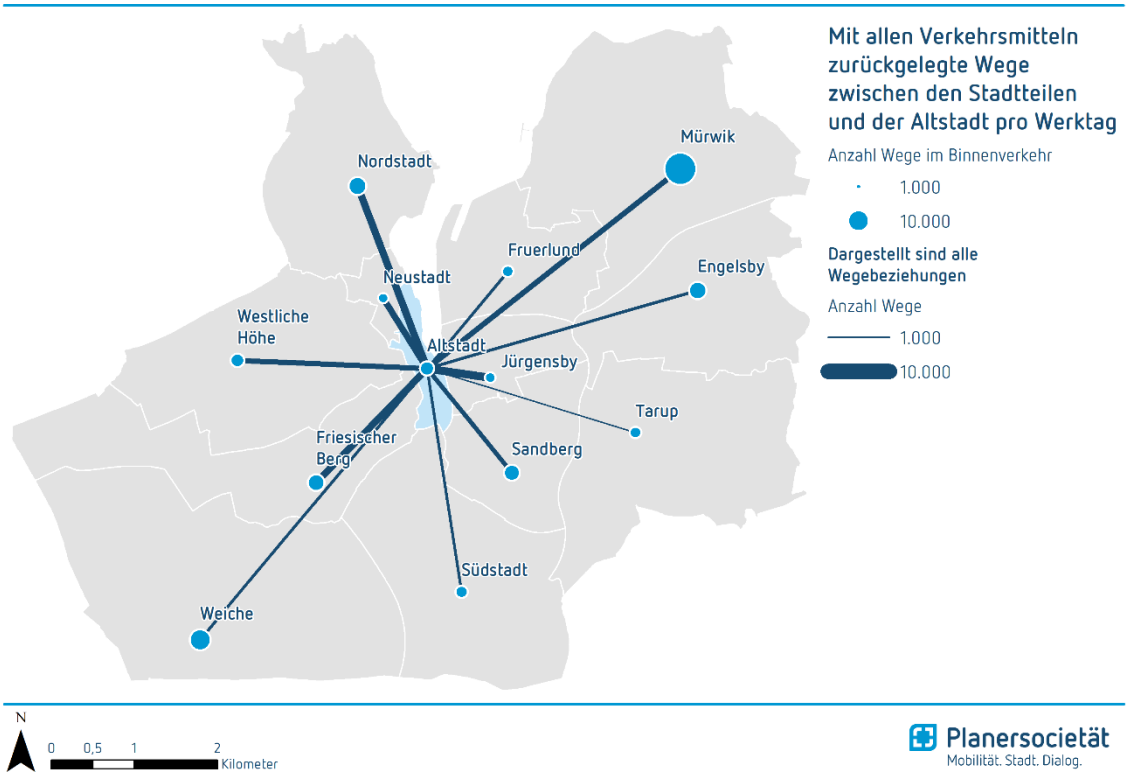


Tabelle 34: Start-Ziel-Matrix des Binnenverkehrs in Flensburg mit allen Verkehrsmitteln pro Werktag (hochgerechnet)

Start-Ziel-Matrix (Hochrechnung der Wege pro Werktag) [auf 10 gerundete Wege]		Zielort													Gesamt
		Altstadt	Neustadt	Nordstadt	Westliche Höhe	Friesischer Berg	Weiche	Südstadt	Sandberg	Jürgensby	Fruerlund	Mürwik	Engelsby	Tarup	
Startort	Altstadt	5.040	2.140	2.210	1.640	2.170	950	840	1.410	2.630	950	1.750	950	460	**23.140**
	Neustadt	1.950	2.860	1.140	1.790	800	840	340	650	760	690	1.070	570	460	**13.920**
	Nordstadt	2.370	1.370	7.860	720	1.300	1.180	570	1.300	720	420	530	270	80	**18.690**
	Westliche Höhe	1.720	2.100	880	4.840	2.440	1.450	990	380	840	420	650	270	310	**17.290**
	Friesischer Berg	2.520	760	1.340	2.670	6.490	1.530	1.140	760	530	610	1.260	420	270	**20.300**
	Weiche	840	570	950	1.370	1.680	9.840	1.410	760	610	310	1.450	650	380	**20.820**
	Südstadt	1.030	420	990	720	1.030	1.640	3.810	1.260	990	460	1.640	950	840	**15.780**
	Sandberg	1.600	500	950	460	920	570	1.220	5.990	1.490	690	1.790	760	990	**17.930**
	Jürgensby	2.560	990	650	650	840	500	1.070	1.600	3.090	1.110	2.100	1.030	530	**16.720**
	Fruerlund	880	460	530	420	800	460	650	650	1.110	3.510	1.910	760	310	**12.450**
	Mürwik	1.910	1.110	460	720	1.530	1.180	1.910	1.950	2.060	1.910	21.170	3.010	1.070	**39.990**
	Engelsby	1.070	460	230	190	230	610	880	720	990	840	3.010	6.940	1.340	**17.510**
	Tarup	500	420	190	270	340	530	760	1.070	650	380	1.340	1.220	3.700	**11.370**
Gesamt		**23.990**	**14.160**	**18.380**	**16.460**	**20.570**	**21.280**	**15.590**	**18.500**	**16.470**	**12.300**	**39.670**	**17.800**	**10.740**	**245.910**

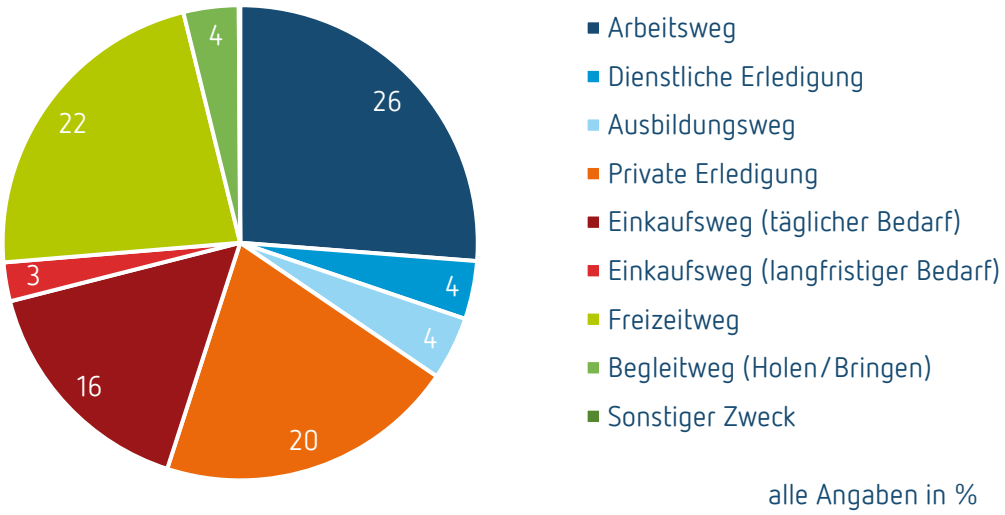
In den folgenden Abbildungen sind die hochgerechneten werktäglichen Wegebeziehungen mit allen Verkehrsmitteln differenziert zwischen radialen Wegen in das Zentrum bzw. die Altstadt (Abbildung 52) und Wege zwischen den äußeren Stadtteilen (Abbildung 54) aufgegliedert dargestellt. Die am stärksten frequentierten Wegbeziehungen zum Stadtteil Altstadt bestehen mit rund 5.200 Wegen pro Werktag zum Stadtteil Jürgensby sowie zu den Stadtteilen Friesischer Berg (rund 4.700 Wege pro Werktag), Nordstadt (rund 4.600 Wege pro Werktag) und Neustadt (rund 4.100 Wege pro Werktag).

Abbildung 52: Wegebeziehungen ins Zentrum pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet)



Auf den Wegen in die Altstadt werden überdurchschnittlich mit 20 % der Wege viele private Erledigungswege getätigt. Über alle zurückgelegten Wege liegt der Anteil privaten Erledigungswege bei 13 %. Auch der Anteil der Arbeitswege liegt mit 26 % bei den Wegen in die Altstadt etwas über dem Schnitt aller Wege (23 % Arbeitswege auf allen zurückgelegten Wegen). Demgegenüber fällt der Anteil der Ausbildungswege mit 4 % nur halb so groß wie über alle zurückgelegten Wege aus.

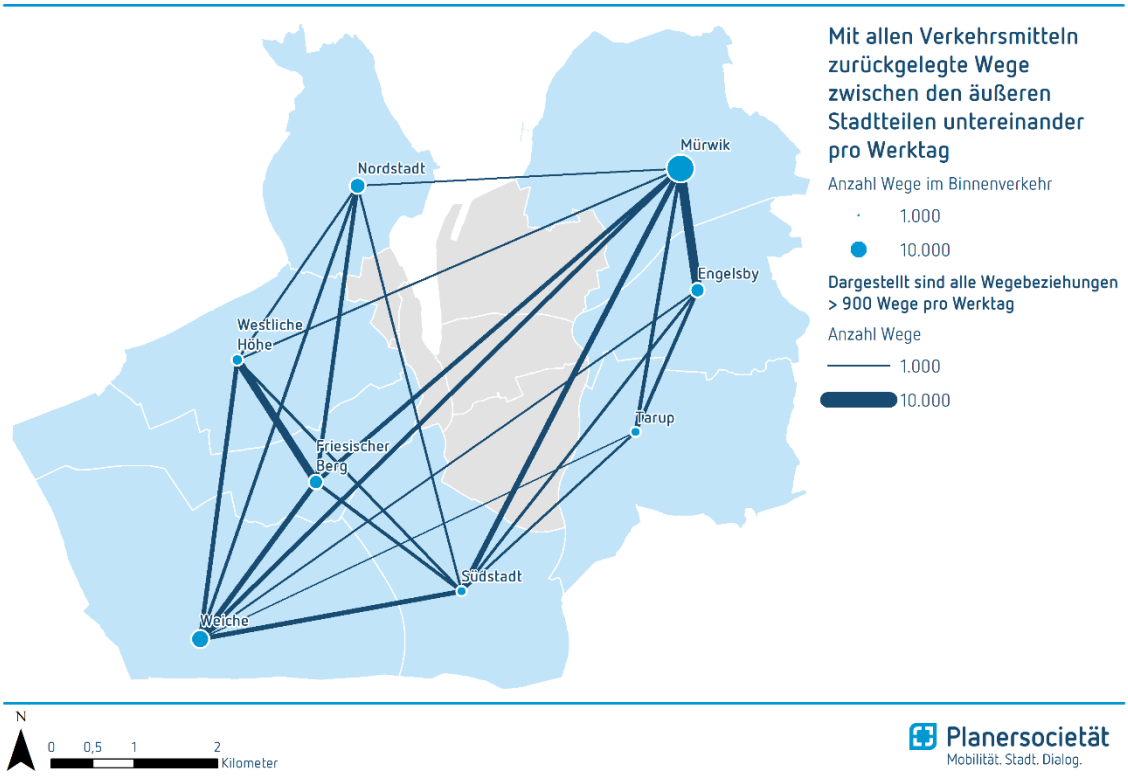
Abbildung 53: Wegezwecke der Wege in die Altstadt (Wege in Richtung Altstadt)



alle Angaben in %

Zwischen den äußeren Stadtteilen bestehen die am stärksten frequentierten Relationen mit allen Verkehrsmitteln zwischen Mürwik und Engels mit rund 6.000 Wegen pro Werktag sowie zwischen den Stadtteilen Friesischer Berg und Westlich Höhe mit rund 5.100 Wegen pro Werktag.

Abbildung 54: Wegebeziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet)



Mit dem Busverkehr werden pro Werktag auf dem erhobenen Mobilitätsverhalten hochgerechnet insgesamt rund 19.940 Wege zurückgelegt, wovon rund 17.940 Wege innerhalb der Stadt Flensburg verlaufen. Innerhalb eines Stadtteils werden insgesamt dabei lediglich 2.320 Wege pro Werktag mit dem Bus gefahren.

Tabelle 35: Wegeanzahlen der mit Bus zurückgelegten Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet)

Mit dem Bus zurückgelegte Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet)	Wegeanzahl [auf 10 Wege gerundet]
Wege innerhalb eines Stadtteils	2.320
Wege in die Altstadt aus den anderen Stadtteilen	4.530
Wege zwischen den äußeren Stadtteilen	4.380
Wege zwischen den zentralen Stadtteilen (ohne Altstadt)	6.700
Wege innerhalb der Stadt Flensburg	**17.940**
Stadtgrenzen überschreitende Wege	1.720
Wege ohne Bezug zur Stadt Flensburg	280
Wege insgesamt	**19.940**

Die stärksten Wegebeziehungen im Busverkehr bestehen jeweils zwischen den äußeren Stadtteilen Mürwik und Nordstadt und den weiteren Stadtteilen (Abbildung 55 und Abbildung 56). Auffällig ist der Stadtteil Tarup, zu dem nur wenige Wegebeziehungen mit dem Bus bestehen. Die häufigste Wegebeziehung besteht dabei zum Stadtteil Altstadt mit rund 230 Wegen pro Tag.

Abbildung 55: Wegebeziehungen pro Werktag im Busverkehr (hochgerechnet)

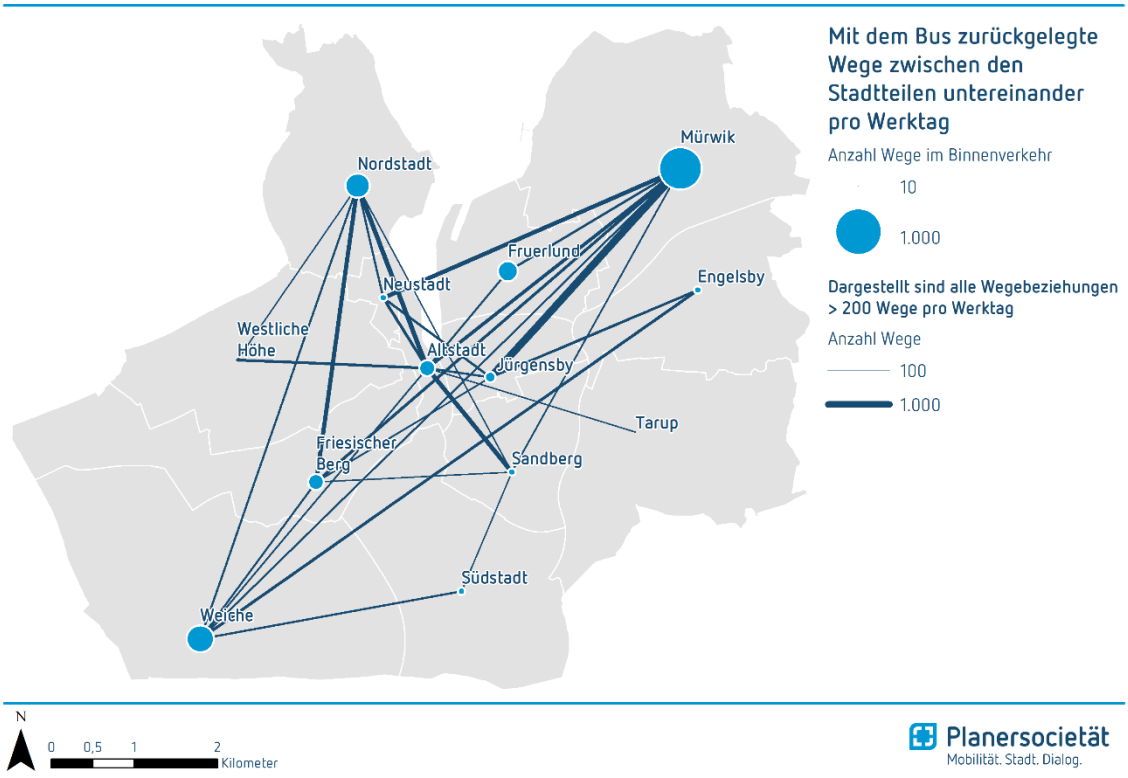
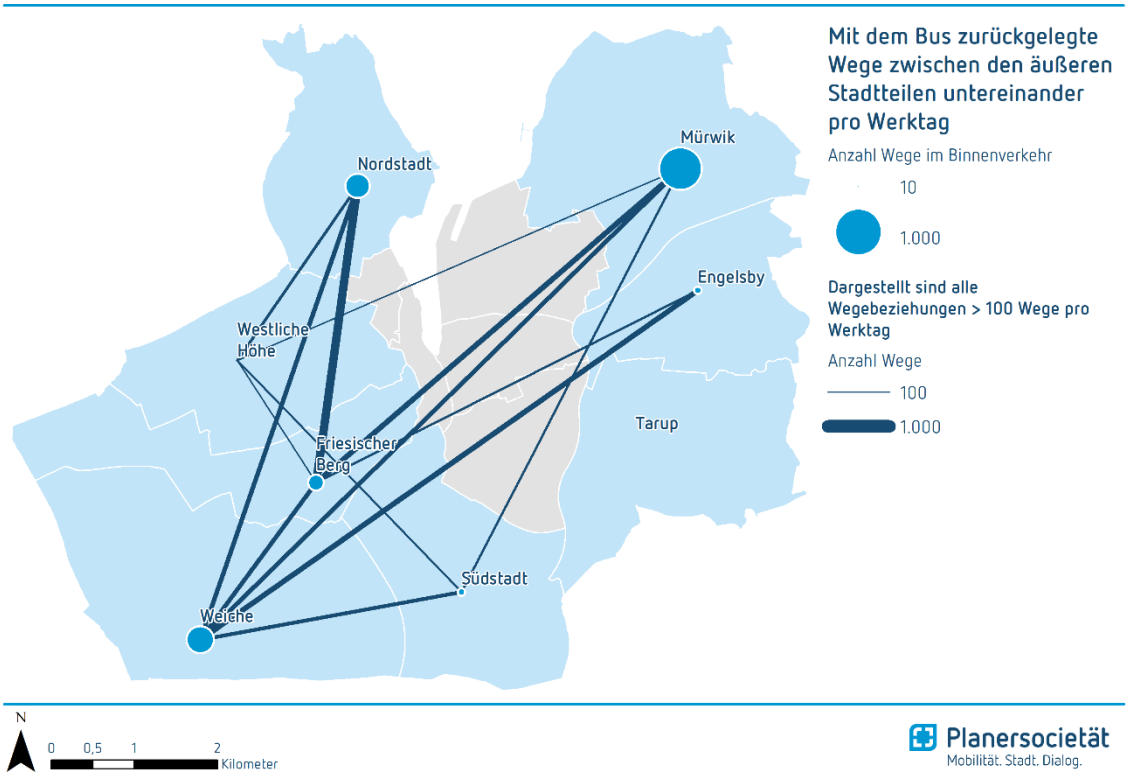


Abbildung 56: Wegebeziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen pro Werktag im Busverkehr (hochgerechnet)



Insgesamt werden von den Einwohner:innen hochgerechnet über 73.000 Weg mit dem Fahrrad gefahren. Davon wird mit rund 66.200 Wege pro Werktag der Großteil der Wege mit dem Fahrrad innerhalb der Stadt Flensburg zurückgelegt. Rund 18.700 Wege mit Fahrrad verlaufen innerhalb eines Stadtteils, somit werden über 47.000 Wege in Flensburg zwischen den Stadtteilen mit dem Fahrrad gefahren.

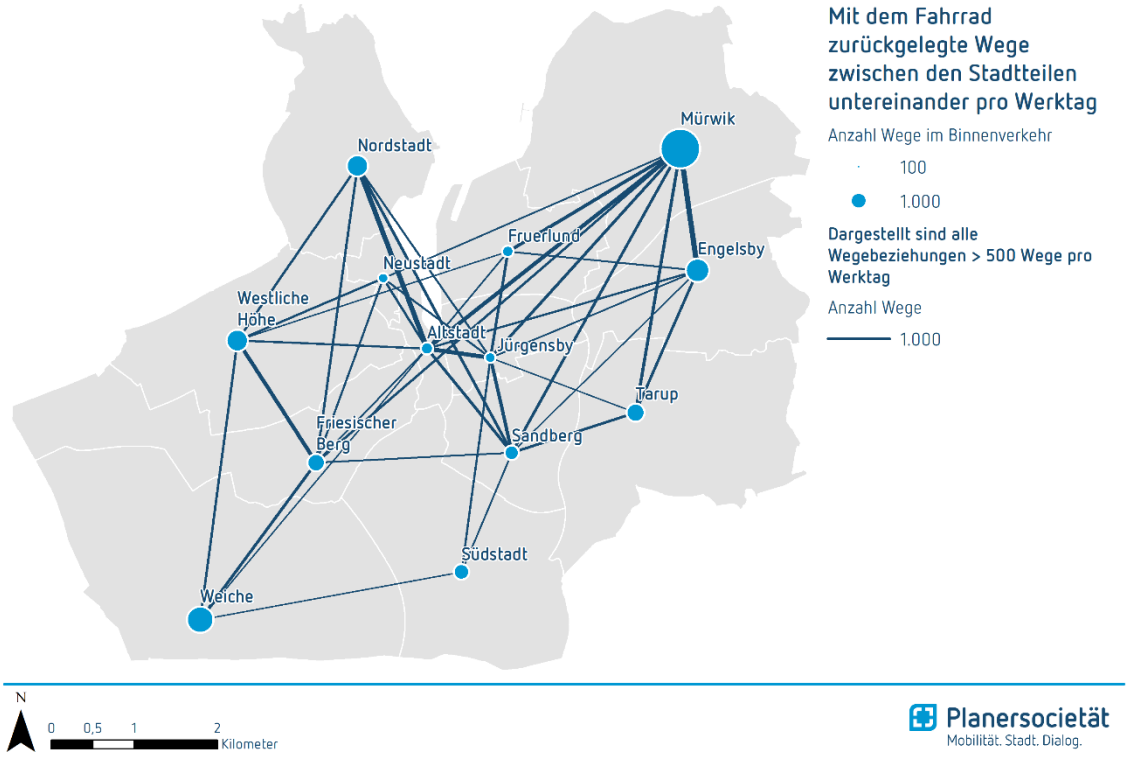
Tabelle 36: Wegeanzahlen der mit Fahrrad zurückgelegten Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet)

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet)	**Wegeanzahl [auf 10 Wege gerundet]**
Wege innerhalb eines Stadtteils	18.650
Wege in die Altstadt aus den anderen Stadtteilen	10.960
Wege zwischen den äußeren Stadtteilen	14.166
Wege zwischen den zentralen Stadtteilen (ohne Altstadt)	22.455
Wege innerhalb der Stadt Flensburg	**66.240**
Stadtgrenzen überschreitende Wege	6.170
Wege ohne Bezug zur Stadt Flensburg	790
Wege insgesamt	**73.190**

Mit rund 4.800 Wege pro Werktag werden im Stadtteil Mürwik dabei die meisten Wege innerhalb eines Stadtteils zurückgelegt (Abbildung 57). Die am stärksten frequentierten Wegebeziehungen im Fahrradverkehr verlaufen zwischen den Stadtteilen Mürwik und Engelsby (rund 1.900 Wege pro

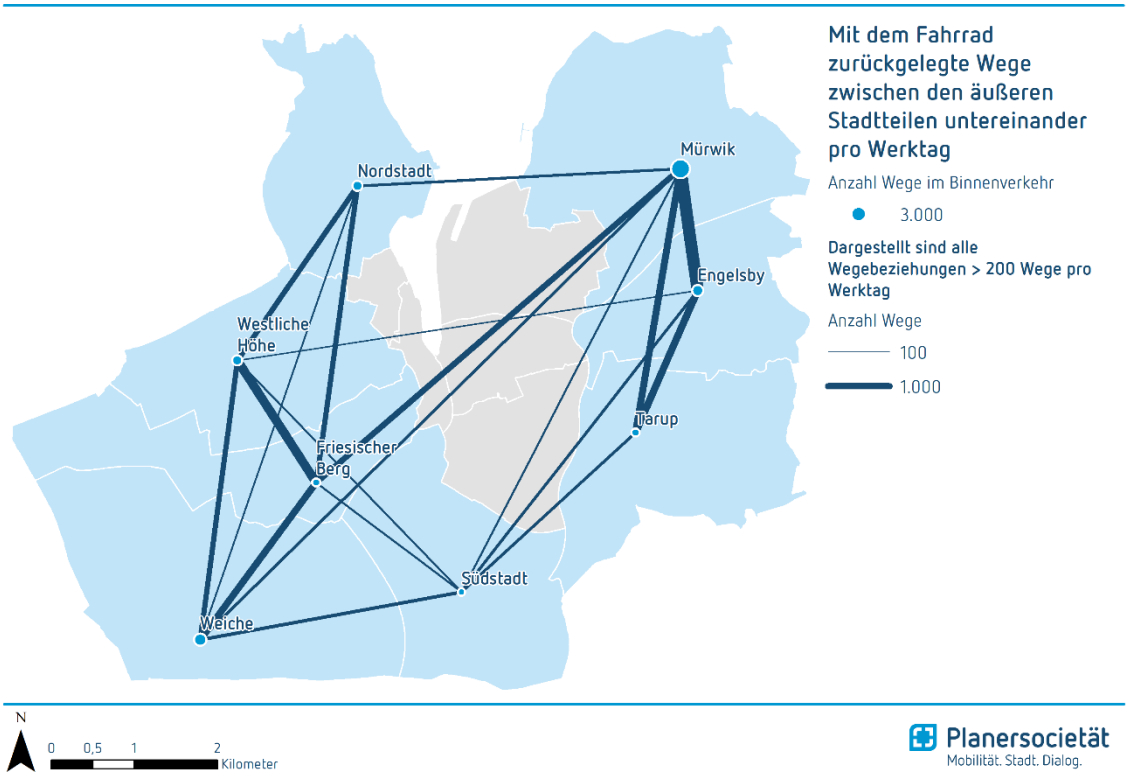
Werktag), Nordstadt und Altstadt (rund 1.700 Wege pro Werktag) und Jürgensby und Altstadt (rund 1.500 Wege pro Werktag).

Abbildung 57: Wegebeziehungen pro Werktag im Fahrradverkehr (hochgerechnet)



Im Vergleich zum Busverkehr werden im Fahrradverkehr erwartungsgemäß mehr Wege innerhalb eines Stadtteils zurückgelegt. So werden mit dem Fahrrad zwischen rund 450 Wegen pro Werktag im Stadtteil Neustadt und rund 4.800 Wege in Mürwik, mit dem maximal rund 850 Wege pro Werktag in Mürwik innerhalb eines Stadtteils zurückgelegt. Dennoch bestehen auch im Fahrradverkehr Wegerelationen zwischen den weiter auseinander gelegenen äußeren Stadtteilen, wie z. B. wie Mürwik und Friesischer Berg mit rund 900 Wegen pro Werktag (Abbildung 58).

Abbildung 58: Wegebeziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen pro Werktag im Fahrradverkehr (hochgerechnet)



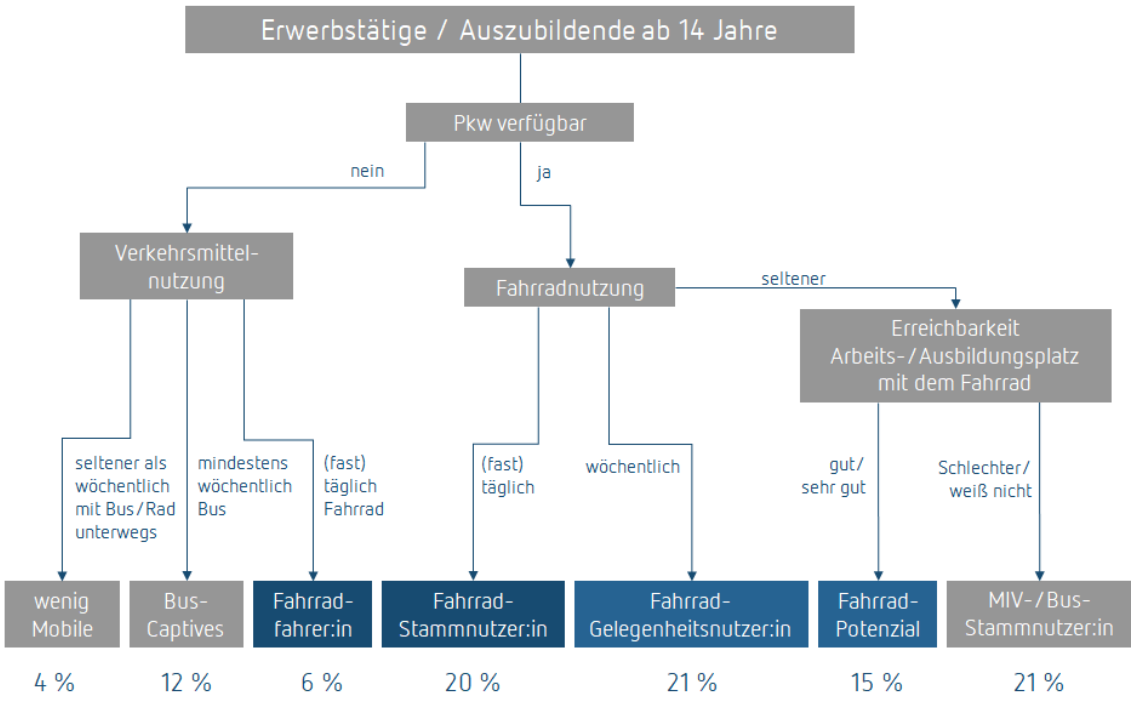
8 Potenzialermittlung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege der Erwerbstätigen und Auszubildenen ab 14 Jahre in der Stadt Flensburg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können. Die Potenzialermittlung bezieht sich auf die Alltagswege im Kontext der Erwerbstätigkeit, sodass die Potenziale die möglichen Verlagerungen auf Arbeits- und Ausbildungswegen repräsentieren.

8.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad oder dem Elektrofahrrad hergeleitet[20]. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Erwerbstätigen bzw. Auszubildenen der Stadt Flensburg noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

Abbildung 59: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Flensburg



20 Bei der allgemeinen Nutzung und Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes werden jeweils konventionelle Fahrräder, Elektrofahrräder und (E-)Lastenräder zusammengefasst.
Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes basiert auf die subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der befragten Personen.

6 % der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus der Stadt Flensburg können als Fahrradfahrer:innen eingeordnet werden – es handelt sich um Personen, die über keinen Pkw verfügen und (fast) täglich mit dem Fahrrad fahren. Rund 20 % der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden gehören zu den Fahrradstammnutzer:innen, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos (fast) täglich nutzen. Weitere 21 % nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzer:innen. Im Vergleich zu anderen Städten liegen die Anteile der Fahrradfahrenden auf einem hohen Niveau.

Trotz dieser bestehenden Fahrradaffinität können gewisse weitere Verlagerungspotenziale auf den Fahrradverkehr ermittelt werden. Insbesondere bei den Personen, die bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzen, aber subjektiv die Erreichbarkeit ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad als mindestens gut oder sehr gut bewerten, besteht Potenzial das Fahrrad auf ihren Arbeitsweg zu nutzen. Insgesamt für 15 % der Erwerbstätigen/Auszubildenden ab 14 Jahren können gute Voraussetzungen für einen Umstieg auf das Fahrrad festgestellt werden.

Weitere 21 % werden als MIV-/Bus-Stammnutzer:innen identifiziert. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die entweder kein Fahrrad besitzen oder deren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz zu weit entfernt liegt.

8.2 Potenziale zur Verlagerung auf den Busverkehr

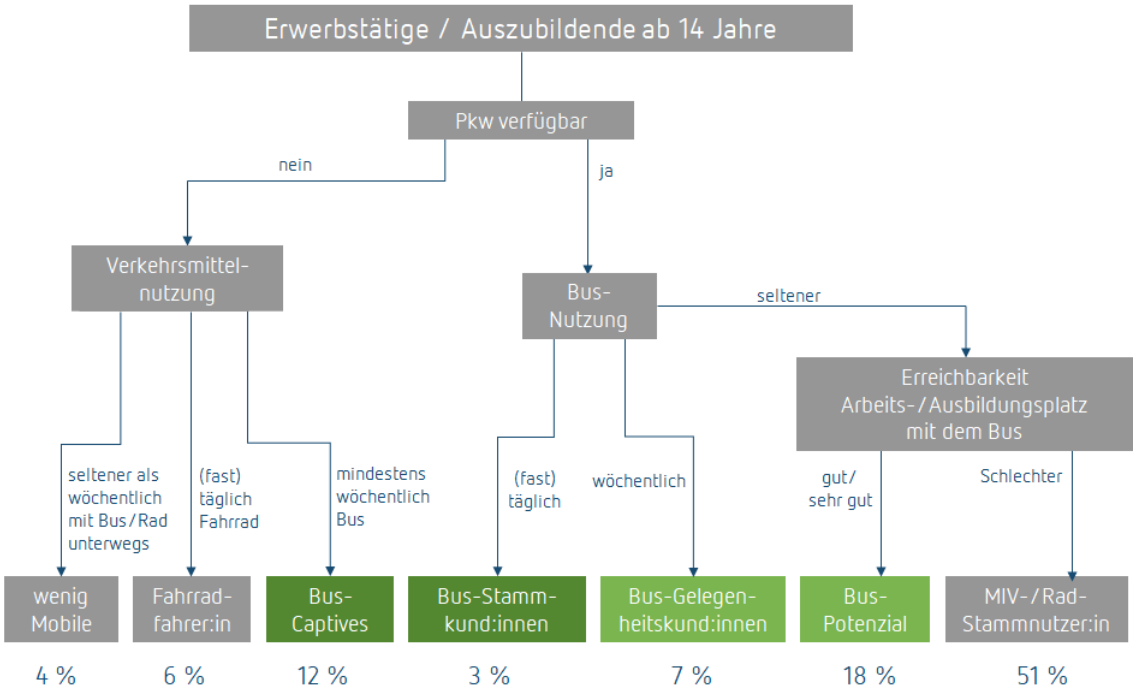
Analog zur Vorgehensweise der Potenzialermittlung im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf den Busverkehr bestimmen. Die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes in dieser Potenzialermittlung beruht hierbei auf der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes mit dem Bus. Im Ergebnis können ebenfalls Potenziale für eine regelmäßige Nutzung von Bussen in der Stadt Flensburg identifiziert werden.

Das Nutzersegment der Bus-Captives ist, aufgrund fehlender Pkw-Verfügbarkeit und der geringen Nutzung des Fahrrads, für die eigene Mobilität auf das Busangebot angewiesen. In der Stadt Flensburg zählen 12 % der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden ab 14 Jahren zu den Bus-Captives. Der Anteil der Bus-Stammkunden, die trotz ständiger Pkw-Verfügbarkeit (fast) täglich den Bus nutzen, liegt mit 3 % auf einem niedrigen Niveau. Weitere 7 % der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden ab 14 Jahren gehören zu den Gelegenheitskunden des Busverkehrs, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen. Mit insgesamt 10 % liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft des Busverkehrs auf einem deutlich unterdurchschnittlichen Niveau. Insgesamt kann für die Stadt Flensburg ein vergleichsweise niedriger Anteil an Erwerbstätigen identifiziert werden, die trotz bestehender Pkw-Verfügbarkeit mindestens wöchentlich den ÖV nutzen. Dies mag in der Covid-19-Pandemie begründet liegen, die dazu geführt hat, dass die Personen, die über alternative Verkehrsmittel verfügen, diese auch verstärkt nutzen.

Insgesamt können 18 % der der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden als Bus-Potenzial bestimmt werden: Sie nutzen nur selten oder gar nicht den Bus, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes dabei aber als gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als potenzielle Gelegenheits- oder Stammkunden gewonnen werden.

Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

Abbildung 60: Nutzersegmente und Potenziale für den Busverkehr in der Stadt Flensburg



9 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung

Die Ergebnisse der vorliegenden Mobilitätsbefragung der Flensburger Einwohner:innen verdeutlichen die hohe Bedeutung der Nahmobilität für die Stadt Flensburg. Begünstigt durch vergleichsweise kurze durchschnittliche Wegelängen werden fast die Hälfte der Wege zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren. Gegenüber der vorherigen Befragung wurden Fuß- und Fahrradverkehrsanteile am Modal Split deutlich gesteigert und der MIV-Anteil ist rückläufig. Verluste am Modal-Split-Anteil sind jedoch auch für den Busverkehr bzw. den ÖV in Flensburg festzustellen, wobei diese Veränderung u. a. im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Pandemie stehen. So wurde von den Personen mit keiner oder geringer ÖV-Nutzung u. a. die pandemische Situation als Grund für den geringen Nutzungsumfang angeführt. Neue Mobilitätsangebote wie E-Scooter oder E-Roller werden im kleinen Umfang gelegentlich genutzt.

Aus den Ergebnissen der Mobilitätsanalyse werden schwerpunktmäßig folgende Handlungsfelder für die zukünftige Mobilitätsplanung vorgeschlagen:

Bus weiter und wieder stärken

Der Modal-Split-Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in Flensburg, insbesondere des Busverkehrs, ist gegenüber dem Wert von 2010 zurückgegangen. Ein ausschlaggebender Faktor dafür ist der Zeitpunkt der Befragung im zweiten Jahr der Covid-19-Pandemie: Zu Beginn der Pandemie wurde von der übergeordneten Politik empfohlen, auf die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst zu verzichten. So wurde dies von den befragten Personen u. a. als ein Grund für eine geringe Busnutzung in Flensburg angeführt. Vorrangiges Ziel muss es daher sein, Kund:innen und somit Marktanteile zurückzugewinnen. Ein Schlüsselinstrument ist dabei eine positive Bewerbung des ÖPNV, um die kurz- bis mittelfristigen Imageverluste durch die Covid-19-Pandemie abzufedern.

Neben dem Marketing sind vor allem die Angebotsqualitäten für die Nutzung des ÖPNV entscheidend. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind dann attraktiv, wenn sich mit dem Angebot konkurrenzfähige Reisezeiten von Haustür zu Haustür erreichen lassen. So nennen die Hälfte der Personen in Flensburg, die selten oder nie den Bus nutzen, als Grund für die geringe Nutzung vergleichsweise lange Reisezeiten im Busverkehr. Vor dem Hintergrund der bestehenden Fahrradaffinität können Maßnahmen zur besseren Verknüpfung der Verkehrsträger, wie beispielweise der Ausbau von Mobilstationen und Fahrradabstellanlagen aber auch die Förderung des E-Scooter-Sharings, die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzen. Darüber hinaus gilt es den Busverkehr in Flensburg durch Angebotsausweitung gegenüber dem Kfz-Verkehr konkurrenzfähiger zu gestalten. Dazu zählen neben der Verlängerung der Hauptverkehrszeiten auch die Taktverdichtung außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten, wodurch der Warte- und Reisezeiten reduziert werden können.

Förderung nachhaltiger Mobilität durch Information und Kommunikation

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung im Hinblick auf Interesse und Bekanntheitsgrad neuer Mobilitätsangebote zeigen, dass zwar eine gewisse Nutzungsbereitschaft in der Stadt Flensburg besteht, aber der Großteil der Personen diese Mobilitätsangebote noch nicht kennt oder die Nutzung

aktuell ausschließt. Daher gilt es, im Zuge der Ausweitung ergänzender Mobilitätsangebote im Bereich der vernetzten Mobilität auch gleichzeitig offensiv über Vorteile und geeignete Nutzungszwecke zu informieren und durch Einführungsaktionen auf diese Angebote hinzuweisen und zum Ausprobieren einzuladen. Mit der Mobilitätszentrale besteht in Flensburg bereits eine gute Grundlage, um Angebote und Informationen möglichst niederschwellig in der Bevölkerung zu verbreiten. Langfristig könnte die Beteiligung an einer landesweiten Mobilitätsplattform durch die Integration weiterer Mobilitätsangebote wichtige Synergieeffekte mit sich bringen. Durch die Bündelung verschiedener Angebote auf einer Plattform können Synergieeffekte entstehen, die die Etablierung neuer Mobilitätsformen als Ergänzung bereits genutzter Verkehrsmittel fördern.

Weitere Förderung des Radverkehrs

Die Mobilitätsbefragung zeigt eine hohe Fahrradaffinität in der Stadt Flensburg. Gegenüber der vorherigen Befragung konnte eine deutliche Steigerung der mit dem Fahrrad gefahrenen Wege am Wegeaufkommen festgestellt werden. Vor dem Hintergrund der konstanten Fahrradausstattung der Haushalte erscheint insbesondere die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern in den vergangenen Jahren den Nutzungsumfang des Fahrradverkehrs vorangetrieben zu haben. Damit gehen jedoch auch gewisse Gefahrenpotenziale einher: Größere Geschwindigkeitsunterschiede unter den Fahrradfahrenden sowie ein höheres Radverkehrsaufkommen auf der Radverkehrsinfrastruktur.

Im Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln schneidet das Fahrrad in der subjektiven Bewertung der Befragten am schlechtesten ab. Die gestiegenen Bedarfe im Radverkehr (höhere Anzahl an Nutzer:innen, gestiegene Ansprüche durch Pedelecs, mehr Nutzer:innen von Mikromobilität, die dieselben Infrastrukturen nutzen) sowie die Bewertungen durch die Befragten verdeutlichen einen hohen Handlungsbedarf im Radverkehr, um eine sichere, aber auch schnelle und komfortable Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Dabei bestehen die größten Potenziale für die Verbesserung des Radverkehrs laut der Bewertung der Befragten bei der Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen und in der Qualität der Radwege.

Stadt des Fußverkehrs

Begünstigt durch vergleichsweise kurze Entfernungen, die durchschnittlich pro Weg zurückgelegt werden, werden viele Wege in der Stadt Flensburg zu Fuß gegangen. Die Einwohner:innen bewerten die Situation des Fußverkehrs mit einer Durchschnittsnote von 2,4 zwar im Vergleich zum Radverkehr und ÖV deutlich besser, dennoch liegt sie hinter der Bewertung in vergleichbarer Städte (zentrale Städte in ländlichen Regionen – MiD 2017: 1,9). Die Nahmobilität, insbesondere der Fußverkehr, spielt eine zentrale Rolle für die gefühlte Urbanität und spiegelt auch den Lebenswert der Stadt wider. Dazu zählen auch das Stadtmobiliar und Sitzgelegenheiten, die zum Verweilen einladen. Hier konnten in der Befragung Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Fußverkehrs festgestellt werden. Zudem kommt auch im Hinblick auf das steigende Durchschnittsalter - neben dem weiteren Ausbau der Barrierefreiheit - dem Angebot von Sitzgelegenheiten für Pausen zukünftig stärkere Bedeutung zu. Des Weiteren gilt es, vor dem Hintergrund der steigenden Verbreitung von Elektrofahrrädern und den damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten im Fahrradverkehr, den Abbau von Konflikten zwischen dem Fuß- und Fahrradverkehr stärker in den Fokus zu nehmen. So zeigen die Bewertungen auch, dass bei der Trennung von Rad- und Gehwegen Verbesserungspotenzial gesehen wird.

10 Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung sind Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten der Einwohner:innen Flensburgs ermittelt worden, die unter anderem der Wirksamkeitsüberprüfung bereits umgesetzter Maßnahmen des Masterplans Mobilität der Stadt Flensburg dienen. Diese Aktualisierung der zuletzt im Jahr 2010 ermittelten Mobilitätsdaten stellen darüber hinaus eine aktuelle Datengrundlage für das Verkehrsmodell der Stadt Flensburg dar. Insgesamt können deutliche Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl der Einwohner:innen Flensburgs im Zeitraum von rund 11 Jahren festgestellt werden: Der Anteil des MIV ist gesunken, Auto und Krad bleiben aber das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; der Fuß- und Radverkehr gewinnen hinzu, der öffentliche Verkehr verliert jedoch Anteile.

Insbesondere die deutlichen Steigerungen der Verkehrsanteile des Fuß- und Fahrradverkehrs von insgesamt 35 % auf 48 % des Wegeaufkommens stechen dabei hervor. Kurze Wege bis zu 2 km werden vorwiegend mit den aktiven Verkehrsmitteln zurückgelegt, aber auch längere Strecken bis 10 km werden – begünstigt durch die gestiegene Verbreitung des Elektrofahrrad – mit dem Fahrrad gefahren. Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität der Einwohner:innen der Stadt Flensburg im Vergleich zu 2010 umweltverträglicher ist und der Fuß- und Radverkehr auch auf Alltagswegen zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf genutzt wird.

Demgegenüber wurde ein Rückgang des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Wegeaufkommen beobachtet. Als Hauptgrund für eine geringe Nutzung wird die Vermeidung der öffentlichen Verkehrsmittel im Zuge der Pandemie angeführt, aber auch die zu langen Reisezeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln genannt. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie stellt somit die aktuelle Herausforderung dar. So muss der öffentliche Verkehr wieder gestärkt und Vertrauen bei den Nutzer:innen aufgebaut werden. Allerdings wurden auch im Zuge der Pandemie stark habitualisierte Mobilitätsverhalten, u. a. durch das Arbeiten im Homeoffice, bereits aufgebrochen. Insbesondere im Zusammenhang mit einem sich stetig verbessernden ÖPNV-Angebot bietet diese aktuelle Veränderung der Gewohnheiten das Potenzial, durch gezieltes Marketing für den öffentlichen Verkehr ein umweltbewussteres Verkehrsverhaltens zulasten des Kfz-Verkehrs zu fördern. Ziel sollte es sein, dass die Mobilitätsangebote, insbesondere Bus, Fahrrad und Fußverkehr, gemeinsam eine attraktive Alternative zum Besitz eines eigenen Pkw oder zumindest eines Zweitwagens darstellen können.

Quellenverzeichnis

Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Nobis, Claudia. Bäumer, Marcus. Pfeiffer, Manfred (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Methodenbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Nobis, Claudia. Bäumer, Marcus. Pfeiffer, Manfred (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundauswertung. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, abgerufen am 02.02.2022; Datenlizenz by-2-0.

Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc (2021): Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018" Stadtgruppe: SrV-Städtepegel. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter www.tu-dresden.de/srv.

Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018". Technische Universität Dresden. Verfügbar unter www.tu-dresden.de/srv.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) (Hrgs.) (2021): Fünfte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? Abgerufen von: https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet (zuletzt geändert am 21.12.2021, zuletzt zugegriffen am 24.01.2021).

Schulz, Wolfgang H., Joisten, Nicole; Edye, Christina F. (Hrgs.) (2021): Mobilität nach COVID-19: Grenzen – Möglichkeiten – Chancen. Friedrichshafen, Köln, Wiesbaden: Springer Gabler.

Stadt Flensburg (Hrsg.) (2021): Sozialatlas 2021. Flensburg. Verfügbar unter: https://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Familie-Soziales/Sozialatlas

Stadt Flensburg (Hrsg.) (2018): Masterplan Mobilität 2030. Endbericht zum Projekt Nr. 17031. Flensburg. Verfügbar unter: https://www.flensburg.de/Wohnen-Wirtschaft/Strategische-Projekte-Verkehr-und-Umwelt/Verkehr-Mobilität/Masterplan-Mobilität/

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2011): Zensus 2011. Haushaltsgrößen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung 4
Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent 8
Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent 8
Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung 11
Abbildung 5: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße (private und dienstliche Pkw) 16
Abbildung 6: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht 17
Abbildung 7: Verfügbarkeit eines Fahrrads (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder) 20
Abbildung 8: Fahrradverfügbarkeit (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder) nach Alter und Geschlecht 20
Abbildung 9: Fahrradverfügbarkeit nach Elektroantrieb und Altersklasse 23
Abbildung 10: Erwerbstatus und Altersstruktur der Personen mit ständiger Elektrofahrradverfügbarkeit 24
Abbildung 11: Üblich genutzte Fahrkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel 26
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel 28
Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich 29
Abbildung 14: Nutzungshäufigkeit nach Art des immer bzw. täglich verfügbaren Fahrrads 30
Abbildung 15: Gründe für keine oder seltene Nutzung von Fahrrädern 31
Abbildung 16: Gründe für keine oder seltene Nutzung von Bussen 32
Abbildung 17: Mobilitätstypen nach Alter 34
Abbildung 18: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt 35
Abbildung 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln (inkl. „weiß nicht") 36
Abbildung 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Hochschulstandortes nach Verkehrsmitteln (inkl. „weiß nicht") 37
Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln (inkl. „weiß nicht") 37
Abbildung 22: Bewertung der Situation des Zufußgehens 39
Abbildung 23: Bewertung der Situation des Radfahrens 40
Abbildung 24: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten 41
Abbildung 25: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche 44
Abbildung 26: Wegezwecke am Werktag (einschl. Heim- und Rückwege) 46
Abbildung 27: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln (einschl. Rück- und Heimwege) 47
Abbildung 28: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen 48
Abbildung 29: Genutzte Hauptverkehrsmittel bezogen auf das Verkehrsaufkommen 49
Abbildung 30: Modal Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km) 49
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen 50
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht 51
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter 52
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus 53
Abbildung 35: Modal Split von Schüler:innen auf Schulwegen 54
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (einschl. Rück- und Heimwege) 54
Abbildung 37: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen 56
Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen 57
Abbildung 39: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln 59
Abbildung 40: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck 61

Abbildung 41: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel 62
Abbildung 42: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck (einschl. Rück- und Heimwege) 63
Abbildung 43: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung (einschl. Rück- und Heimwege) 64
Abbildung 44: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung 65
Abbildung 45: Modal Split auf ausgewählten Relationen (nach Wegeaufkommen) 66
Abbildung 46: Relevante Wegerelationen außerhalb Flensburgs (hochgerechnet) 67
Abbildung 47: Pkw-Besitz (dienstlich / privat) der Haushalte in den Stadtteilen 70
Abbildung 48: Anzahl der Fahrräder im Haushalt (konventionelle Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder) und Elektrofahrradbesitz der Einwohner:innen der Stadtteile 71
Abbildung 49: Modal Split bezogen auf das Wegeaufkommen der Einwohner:innen der Stadtteile 73
Abbildung 50: Räumliche Verkehrsbeziehungen der Einwohner:innen der Stadtteile 76
Abbildung 51: Wegebeziehungen pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet) 77
Abbildung 52: Wegebeziehungen ins Zentrum pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet) 79
Abbildung 53: Wegezwecke der Wege in die Altstadt (Wege in Richtung Altstadt) 80
Abbildung 54: Wegebeziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen pro Werktag mit allen Verkehrsmitteln (hochgerechnet) 80
Abbildung 55: Wegebeziehungen pro Werktag im Busverkehr (hochgerechnet) 81
Abbildung 56: Wegebeziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen pro Werktag im Busverkehr (hochgerechnet) 82
Abbildung 57: Wegebeziehungen pro Werktag im Fahrradverkehr (hochgerechnet) 83
Abbildung 58: Wegebeziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen pro Werktag im Fahrradverkehr (hochgerechnet) 84
Abbildung 59: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Flensburg 85
Abbildung 60: Nutzersegmente und Potenziale für den Busverkehr in der Stadt Flensburg 87

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Berichtstag der Befragung 2
Tabelle 2: Befragungsinhalte 5
Tabelle 3: Eckdaten der Mobilitätsbefragung 5
Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen 6
Tabelle 5: Kenndaten der Stadt Flensburg 10
Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen 13
Tabelle 7: Haushaltsstruktur 13
Tabelle 8: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme 14
Tabelle 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt) 15
Tabelle 10: Verfügbarkeit eines Autos oder Motorrads (ab 50 km/h) der Personen ab 6 Jahren 18
Tabelle 11: Verfügbarkeit eines Pkw oder Motorrads (ab 50 km/h) der Personen ab 17 Jahren 18
Tabelle 12: Fahrräder im Haushalt insgesamt (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder) 19
Tabelle 13: Mobilitätskenndaten nach Fahrradverfügbarkeit (konventionelle, Lasten- und Elektrofahrräder) 21
Tabelle 14: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich 22
Tabelle 15: Mobilitätskenndaten nach Elektrofahrradverfügbarkeit 25
Tabelle 16: Übliche Fahrkartennutzung für den ÖV nach Erwerbsgruppen 26
Tabelle 17: Geschätzte Gehzeit zur nächstgelegenen Bushaltestelle/ZOB 27
Tabelle 18: Typen der Verkehrsmittelnutzung 33
Tabelle 19: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen 43
Tabelle 20: Mobilität am Werktag im Vergleich 44
Tabelle 21: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rück- und Heimwege) 46
Tabelle 22: Entfernung der zurückgelegten Wege 55
Tabelle 23: Dauer der zurückgelegten Wege 58
Tabelle 24: Begleitung auf dem Weg 60
Tabelle 25: Struktur der Verkehrsbeziehungen 63
Tabelle 26: Anzahl werktäglich zurückgelegter Wege und relevante Wegerelationen außerhalb Flensburgs (hochgerechnet) 66
Tabelle 27: Wegeketten nach Zweck des Weges 68
Tabelle 28: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl 68
Tabelle 29: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl 69
Tabelle 30: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel der Einwohner:innen der Stadtteile 72
Tabelle 31: Entfernung der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen der Stadtteile 75
Tabelle 32: Dauer der zurückgelegten Wege der Einwohner:innen der Stadtteile 75
Tabelle 33: Wegeanzahlen der mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet) 77
Tabelle 34: Start-Ziel-Matrix des Binnenverkehrs in Flensburg mit allen Verkehrsmitteln pro Werktag (hochgerechnet) 78
Tabelle 35: Wegeanzahlen der mit Bus zurückgelegten Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet) 81

Tabelle 36: Wegeanzahlen der mit Fahrrad zurückgelegten Wege pro Werktag der Einwohner:innen Flensburgs (hochgerechnet) 82

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz[21]. Alle zufällig ausgewählten Haushalte erhielten zu Beginn der Befragung ein Anschreiben mit der Einladung zur Teilnahme an der Online-Befragung auf der Internetseite www.unterwegs-in-fl.de. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Alle ausgewählten Haushalte erhielten:

- ein Anschreiben, welches von der Oberbürgermeisterin unterschrieben wurde,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- ein Hinweisblatt zur Teilnahme an der Online-Befragung,
- eine Rückantwortkarte sowie zwei Notizblätter zur Protokollierung der zurückgelegten Wege.

Haushalte, die sich für die schriftliche Variante entschieden haben, erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- vier Wegeprotokolle und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Internetseite www.unterwegs-in-fl.de mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

21 Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

FLENSBURG
Zwischen Himmel und Förde
Mellem himmel og fjord

STADT FLENSBURG
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Strategische Projekte, Verkehr und Umwelt

Stadt Flensburg - 24931 Flensburg

Herr
Max Mustermann
Musterstraße 34
24937 Flensburg

Telefon 04 61 / 85 0
E-Mail verkehrsplanung@flensburg.de

Datum 3. August 2021

Mobilitätsbefragung der Stadt Flensburg – Ihre Hilfe ist gefragt!

Sehr geehrter Herr Mustermann,

ob zu Fuß oder mit dem Rad, mit dem Auto oder Bus und Bahn, täglich legen Sie Wege zurück, zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule oder in der Freizeit. Die Stadt Flensburg hat sich das Ziel gesetzt, den Verkehr künftig nachhaltiger und klimafreundlicher zu entwickeln und somit auch die Lebensqualität in der Stadt zu steigern. Dafür wollen wir wissen, wie und mit welchen Verkehrsmitteln Sie in Flensburg aktuell im Alltag unterwegs sind und befragen rund 15.000 zufällig ausgewählte Flensburgerinnen und Flensburger.

Auch Sie wurden ausgelost und ich würde mich freuen, wenn Sie teilnehmen! Selbstverständlich ist Ihre Teilnahme freiwillig und anonym. Entsprechende Informationen zum Datenschutz finden Sie auf dem beiliegenden Erläuterungsblatt. Ihre Aufgabe ist einfach, aber für die zukünftige Verkehrsplanung in unserer Stadt wichtig: Dazu notieren Sie bitte für den unten angegebenen Berichtstag alle Wege, die Sie und alle Personen Ihres Haushaltes zurücklegen.

Für Sie wurde dieser Berichtstag ausgewählt:

Dienstag, der 14.09.2021

Tragen Sie diese Wege sowie Ihre Antworten zu Ihrem Mobilitätsverhalten in einen Fragebogen im Internet ein. Sie erreichen den Fragebogen unter folgender Adresse oder mit dem QR-Code unter Eingabe Ihres persönlichen Zugangscodes:

www.unterwegs-in-fl.de
Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**

Scannen Sie den QR-Code und machen Sie mit:

For more informations go to www.unterwegs-in-fl.de or scan the qr code:

Sie möchten lieber telefonisch oder schriftlich teilnehmen? Teilen Sie dies bitte dem von uns beauftragten Fachbüro über die beiliegende Antwortkarte, per E-Mail unter mobil@planersocietaet.de oder telefonisch unter 0231 / 700 13 994 mit.

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an das beauftragte Büro Planersocietät:
Tel.: 0231 / 700 13 994 | Fax: 0231 / 58 96 96 18 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Mit Dank für Ihre Mithilfe verbleibe ich
mit freundlichen Grüßen

Oberbürgermeisterin
Simone Lange

Informationsblatt zur Online-Befragung

Der Erfolg der Befragung hängt entscheidend von Ihrer Mithilfe ab. Nur wenn eine genügend große Anzahl auswertbarer Fragebögen vorliegt, lassen sich daraus verkehrsplanerische Ergebnisse ableiten.

Zwei Schritte zur Teilnahme an der Online-Befragung

1. Protokollieren Sie die Wege, die Sie am vorgegeben Berichtstag zurücklegen. Den Berichtstag finden Sie auf Ihrem Anschreiben. Die beiliegenden Notizblätter dienen als Gedächtnisstütze und sollen nach dem Berichtstag in die Online-Befragung übertragen werden. **Bitte senden Sie die Notizblätter daher nicht zurück.**
2. Nach dem Berichtstag übertragen Sie bitte Ihre protokollierten Wege in die Online-Befragung und beantworten die weiteren Fragen zu Ihrer alltäglichen Mobilität unter **www.unterwegs-in-fl.de**. Folgen Sie dazu dem Link „Zur Befragung“ auf der Homepage und geben Sie anschließend bitte Ihren Zugangscode ein, um die Befragung zu starten. Ihren persönlichen Zugangscode, bestehend aus Zahlen und Buchstaben, finden Sie auf Ihrem Anschreiben.

Allgemeine Hinweise zur Online-Befragung

Die Online-Befragung setzt sich aus drei verschiedenen Befragungsteilen zusammen:

- Im **Haushaltsfragebogen** werden allgemeine Fragen zum Haushalt und zur Fahrzeugausstattung gestellt.
- Im **Personenfragebogen** werden die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen abgefragt. Zudem werden Fragen zu den Verkehrsverhältnissen gestellt.
- Im **Wegeprotokoll** werden Ihre am vorgegebenen Berichtstag zurückgelegten Wege eingetragen. Hier übertragen Sie die Angaben, die Sie sich am Berichtstag im Notizblatt notiert haben.

Alle im Haushalt lebenden Personen, die 6 Jahre und älter sind, werden gebeten, den Personenfragebogen und das Wegeprotokoll einzeln online auszufüllen. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen. Sie werden Schritt für Schritt durch die Online-Befragung geführt. Sie können die Befragung jederzeit unterbrechen und an der Stelle fortsetzen, an der Sie zuletzt aufgehört haben.

Falls Sie lieber schriftlich oder telefonisch an der Befragung teilnehmen möchten, können Sie uns Ihren Wechselwunsch über folgende Wege mitteilen:

- Senden Sie die beiliegende Antwortkarte ausgefüllt an uns zurück.
- Wenden Sie sich telefonisch an folgende Nummer 0231 / 70013 994 (Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr)
- Senden Sie eine E-Mail mit Ihrem Wechselwunsch an mobil@planersocietaet.de

Häufig gestellte Fragen zur Befragung

Wie wurde meine Adresse ausgewählt?
Die Adressen wurden nach einem Zufallsprinzip aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Flensburg ausgewählt. Berücksichtigt wurden alle Personen, die am Tag der Stichprobenziehung älter als 18 Jahre alt waren und ihren Hauptwohnsitz in der Stadt Flensburg hatten. Informationen über den sog. Haushaltsvorstand liegen (aus datenschutzrechtlichen Gründen) nicht vor, wodurch bspw. auch die Tochter angeschrieben werden kann.

Ich bin / Wir sind am vorgegebenen Berichtstag im Urlaub.
Ich habe an dem Berichtstag das Haus nicht verlassen.
Ich verlasse das Haus nur noch sehr selten. Sind meine Antworten überhaupt von Interesse?
Ja! Diese Informationen sind für diese Untersuchung ebenfalls sehr wichtig, da es sich um eine repräsentative Erhebung handelt. Die Meinungen und Erfahrungen von allen ausgewählten Personen sind relevant.

Ich möchte in einer anderen Form an der Befragung teilnehmen.
Ich habe keinen Internetanschluss. Wie kann ich trotzdem teilnehmen?
Sie können alternativ schriftlich oder telefonisch an der Befragung teilnehmen. Für eine schriftliche Teilnahme senden wir Ihnen kostenlos die schriftlichen Fragebögen zu und bei einer telefonischen Teilnahme wird Ihnen geschultes Interviewpersonal der Firma O-TON aus Dortmund die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen. Um uns Ihren Wechselwunsch mitzuteilen, können Sie entweder die beiliegende Antwortkarte zurücksenden, sich telefonisch an
0231 / 70013 994 (Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr) wenden oder eine E-Mail an mobil@planersocietaet.de senden.

Weitere häufig gestellte Fragen haben wir auch auf www.unterwegs-in-fl.de aufgeführt.
Alternativ beantworten wir Ihre Fragen auch gerne persönlich:

Planersocietät
Frau Middendorf
Tel.: 0231 / 58 96 96 0
E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Stadt Flensburg
Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Tel.: 0461 / 85 0
E-Mail: verkehrsplanung@flensburg.de

Sie erreichen die Befragung unter www.unterwegs-in-fl.de oder scannen Sie den QR-Code:
For more information go to www.unterwegs-in-fl.de or scan the qr code:

Erläuterung zum Datenschutz (im Sinne des Art. 14 DSGVO)

Die Stadt Flensburg hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Mobilitätsbefragung „Unterwegs in Flensburg“ beauftragt. Es ist vertraglich sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgrundverordnung DSGVO sowie Landesdatenschutzgesetzes Schleswig-Holstein SH LDSG) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsuntersuchung hat zum Zweck, notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung zu generieren, die eine Pflichtaufgabe der Stadt ist. Die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung der unten aufgeführten Daten liegt somit im Sinne des Art. 6 Abs. 1 lit. e) DSGVO im öffentlichen Interesse.

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Teilnehmende per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der Teilnehmenden verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt.

Für den ersten Schritt werden 15.000 Adressdaten aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Flensburg zufällig ausgewählt. Die Meldebehörde der Stadt Flensburg ist zur Auswahl von Daten aus dem Einwohnermelderegister und deren Übermittlung zum Zweck der kommunalen Verkehrsplanung auf der Grundlage des §2 (3) BMG, des §34 (1) BMG sowie §3 (1) SH LDSG und §13 (1) Nr. 2 SH LDSG legitimiert. Diese Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post genutzt. Dafür werden Name, Vorname sowie die Adresse der ausgewählten Personen verarbeitet. Im Zuge der Druck- und Versandvorbereitungen werden die Daten der Planersocietät zur Verfügung gestellt. Die Planersocietät ist zum Löschen dieser Daten nach Abschluss der Druck- und Versandvorbereitungen verpflichtet. Der Druck und Versand wird anschließend durch die Stadt Flensburg vorgenommen.

Bei dem Wunsch einer schriftlichen Teilnahme, können die Teilnehmenden die Planersocietät darüber mit Hilfe der Rückantwortkarte informieren. Dort freiwillig eingetragene Daten (Name, Adresse) werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post verwendet und mit dem Versand der schriftlichen Teilnahmeunterlagen umgehend wieder gelöscht. Abgegebene Antworten werden anonym erfasst und können den Teilnehmenden nicht mehr zugeordnet werden.

Bei dem Wunsch einer telefonischen Teilnahme, können die Teilnehmenden die Planersocietät darüber mit Hilfe der Rückantwortkarte informieren. Dort freiwillig eingetragenen Daten (Name, Telefonnummer) werden anschließend an das Callcenter O-TON weitergegeben und bei der Planersocietät mit der Weitergabe umgehend gelöscht. Das Callcenter O-TON verwendet die Kontaktdaten ausschließlich zur Kontaktaufnahme für die Durchführung des Telefoninterviews und löscht diese nach erfolgter Durchführung des Interviews umgehend. Abgegebene Antworten werden zunächst pseudonym erfasst und mit Löschen der Kontaktdaten anonym weiterverarbeitet.

Die Aufbereitung und Auswertung der Antworten im zweiten Schritt erfolgen ausschließlich anonym, d. h. ohne Namen und Adressen. Dabei wird dafür Sorge getragen, dass auch keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

Ihre Teilnahme an der Untersuchung ist freiwillig.

Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte
Stadt Flensburg
Oberbürgermeisterin Frau Lange
Rathausplatz 1
24937 Flensburg

Folgende Ansprechpartner*innen stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

Stadt Flensburg
Behördliche Datenschutzbeauftragte
datenschutz@flensburg.de
Tel.: 0461 / 85-2230

Planersocietät
Betrieblicher Datenschutzbeauftragter
datenschutz@planersocietaet.de
Tel.: 0231 / 58 96 96-0

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DSGVO). Die Auskunft beschränkt sich auf Ihre gespeicherten Adressdaten und umfasst nicht Ihre abgegebenen Antworten. Diese sind anonym und können Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden und fallen daher nicht unter das Datenschutzrecht. Sollten Ihre Adressdaten und Ihre Telefonnummer nicht richtig sein, so können Sie nach Art. 16 DSGVO die Berichtigung Ihrer Daten verlangen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 lit a) DSGVO haben Sie das Recht auf Löschung Ihrer personenbezogenen Daten, sobald diese für die Durchführung der Mobilitätsuntersuchung nicht mehr notwendig sind. Hierzu hat sich die Planersocietät vertraglich verpflichtet. Bis zum Abschluss der Druck- und Versandvorbereitungen der Mobilitätsuntersuchung (voraussichtlich 06.08.2021) besteht nach Art. 17 Abs. 3 lit b DSGVO kein Anspruch auf Löschung. Bereits abgegebene Antworten können nicht gelöscht werden, weil diese ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden können. Das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 Abs. 1 lit c) DSGVO ist nur gegeben, wenn Ihre Adressdaten für die Verarbeitung nicht mehr benötigt werden. Dies erledigt sich mit Löschung der Daten nach Abschluss der Druck- und Versandvorbereitungen der Mobilitätsuntersuchung (voraussichtlich 06.08.2021).

Für Beschwerden und Rückfragen wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Datenschutzbeauftragten. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle jede Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung.

Zuständige Aufsichtsbehörde: Landesbeauftragte für Datenschutz Schleswig-Holstein,
Holstenstraße 98, 24103 Kiel, Telefon: 0431 / 988-1200, E-Mail: mail@datenschutzzentrum.de

Mobilitätsbefragung

Unterwegs in Flensburg

Mein Notizblatt
(für Personen ab 6 Jahre)

Wozu dient dieses Notizblatt?

Bitte führen Sie dieses Notizblatt am angegebenen Berichtstag mit sich und notieren Sie hier während des Tages Ihre zurückgelegten Wege. **Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.** Zur Übertragung der Notizen zu Ihren durchgeführten Wegen nutzen Sie den Online-Fragebogen. Wahlweise können Sie uns Ihre Notizen in einem telefonischen Interview im Anschluss an den Berichtstag mitteilen. **Bitte senden Sie die Notizblätter nicht per Post an uns zurück!** Falls Sie lieber schriftlich per Post an der Befragung teilnehmen möchten, senden wir Ihnen gerne die Befragungsunterlagen hierfür kostenfrei zu. Weitere Informationen finden Sie unter **www.unterwegs-in-fl.de**.

Wie fülle ich das Notizblatt aus?

Bitte notieren Sie die Wege von jedem Haushaltsmitglied (ab 6 Jahre) auf einem eigenen Notizblatt. Falls Sie an Ihrem Berichtstag mehr als acht Wege zurückgelegt haben, notieren Sie bitte die Anzahl der weiteren Wege.

Was wird unter einem Weg verstanden?

- Ein Weg hat immer ein bestimmtes Ziel bzw. einen bestimmten Zweck (z. B. der Einkauf im Supermarkt oder der Weg zum Arbeitsplatz).
- **Hin- und Rückwege sind getrennte Wege**.
  Beispiel: Wenn Sie morgens zur Arbeit fahren und nachmittags wieder von der Arbeit nach Hause fahren, haben Sie zwei Wege zurückgelegt.
- Steuern Sie mehrere Ziele hintereinander an, legen Sie mehrere Wege zurück.
  Beispiel: Wenn Sie vom Arbeitsplatz zum Einkaufen fahren und dann vom Einkaufen nach Hause, legen Sie zwei Wege zurück.
- Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.
  Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Bus zur Haltestelle im Wohngebiet und dann zu Fuß in die Wohnung = ein Weg
- Es sind alle Wege interessant, die länger als 25 m sind und auf denen Sie Ihr eigenes Grundstück verlassen. Auch Spaziergänge, kurze Erledigungen (z. B. Brief zum Postkasten bringen) und Rückwege sind für die Befragung wichtig. Wege innerhalb Ihrer Wohnung bzw. Ihres Grundstücks (z. B. in den Garten) oder zum Auto auf der gegenüberliegenden Straßenseite brauchen Sie hingegen nicht angeben.
- Falls Sie an Ihrem Berichtstag im Außendienst tätig sind und dabei eine Vielzahl an dienstlichen Wegen zurücklegen (z. B. als Handwerker*in, Taxifahrer*in), notieren Sie bitte nur den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz sowie den letzten Weg von der Arbeit.

Mobilitätsbefragung

Unterwegs in Flensburg

Mein Notizblatt
(für Personen ab 6 Jahre)

Wozu dient dieses Notizblatt?

Bitte führen Sie dieses Notizblatt am angegebenen Berichtstag mit sich und notieren Sie hier während des Tages Ihre zurückgelegten Wege. **Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.** Zur Übertragung der Notizen zu Ihren durchgeführten Wegen nutzen Sie den Online-Fragebogen. Wahlweise können Sie uns Ihre Notizen in einem telefonischen Interview im Anschluss an den Berichtstag mitteilen. **Bitte senden Sie die Notizblätter nicht per Post an uns zurück!** Falls Sie lieber schriftlich per Post an der Befragung teilnehmen möchten, senden wir Ihnen gerne die Befragungsunterlagen hierfür kostenfrei zu. Weitere Informationen finden Sie unter **www.unterwegs-in-fl.de**.

Wie fülle ich das Notizblatt aus?

Bitte notieren Sie die Wege von jedem Haushaltsmitglied (ab 6 Jahre) auf einem eigenen Notizblatt. Falls Sie an Ihrem Berichtstag mehr als acht Wege zurückgelegt haben, notieren Sie bitte die Anzahl der weiteren Wege.

Was wird unter einem Weg verstanden?

- Ein Weg hat immer ein bestimmtes Ziel bzw. einen bestimmten Zweck (z. B. der Einkauf im Supermarkt oder der Weg zum Arbeitsplatz).
- **Hin- und Rückwege sind getrennte Wege**.
  Beispiel: Wenn Sie morgens zur Arbeit fahren und nachmittags wieder von der Arbeit nach Hause fahren, haben Sie zwei Wege zurückgelegt.
- Steuern Sie mehrere Ziele hintereinander an, legen Sie mehrere Wege zurück.
  Beispiel: Wenn Sie vom Arbeitsplatz zum Einkaufen fahren und dann vom Einkaufen nach Hause, legen Sie zwei Wege zurück.
- Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.
  Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Bus zur Haltestelle im Wohngebiet und dann zu Fuß in die Wohnung = ein Weg
- Es sind alle Wege interessant, die länger als 25 m sind und auf denen Sie Ihr eigenes Grundstück verlassen. Auch Spaziergänge, kurze Erledigungen (z. B. Brief zum Postkasten bringen) und Rückwege sind für die Befragung wichtig. Wege innerhalb Ihrer Wohnung bzw. Ihres Grundstücks (z. B. in den Garten) oder zum Auto auf der gegenüberliegenden Straßenseite brauchen Sie hingegen nicht angeben.
- Falls Sie an Ihrem Berichtstag im Außendienst tätig sind und dabei eine Vielzahl an dienstlichen Wegen zurücklegen (z. B. als Handwerker*in, Taxifahrer*in), notieren Sie bitte nur den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz sowie den letzten Weg von der Arbeit.

Notizblatt von (Name) _____ am Berichtstag _____, den ____.____._____

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

	Wann sind sie losgegangen bzw. gefahren?	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. zur Arbeit, Schule, Einkauf)	Welche Verkehrsmittel haben sie genutzt?	Wie weit war es ungefähr?	Wann sind Sie am Ziel angekommen?	Wo war Ihr Ziel? (Stadt /Ort und innerhalb Flensburgs bitte die Adresse)	Anzahl der Begleiter
1. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
2. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
3. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
4. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
5. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
6. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
7. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
8. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		

Wenn Sie mehr als acht Wege unternommen haben, notieren Sie sich bitte die Anzahl der weiteren Wege: _____.

Beispiel

	Wann sind sie losgegangen bzw. gefahren?	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. zur Arbeit, Schule, Einkauf)	Welche Verkehrsmittel haben sie genutzt?	Wie weit war es ungefähr?	Wann sind Sie am Ziel angekommen?	Wo war Ihr Ziel? (Stadt /Ort und innerhalb Flensburgs bitte die Adresse)	Anzahl der Begleiter
1. Weg	7 : 20 Uhr	Weg zur Arbeit	mit dem Fahrrad	1 km	7 : 25 Uhr	Rathausplatz 1, Flensburg	1

Notizblatt von (Name) _____ am Berichtstag _____, den ____.____._____

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

	Wann sind sie losgegangen bzw. gefahren?	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. zur Arbeit, Schule, Einkauf)	Welche Verkehrsmittel haben sie genutzt?	Wie weit war es ungefähr?	Wann sind Sie am Ziel angekommen?	Wo war Ihr Ziel? (Stadt /Ort und innerhalb Flensburgs bitte die Adresse)	Anzahl der Begleiter
1. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
2. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
3. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
4. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
5. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
6. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
7. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		
8. Weg	___ : ___ Uhr			_____ km	___ : ___ Uhr		

Wenn Sie mehr als acht Wege unternommen haben, notieren Sie sich bitte die Anzahl der weiteren Wege: _____.

Beispiel

	Wann sind sie losgegangen bzw. gefahren?	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. zur Arbeit, Schule, Einkauf)	Welche Verkehrsmittel haben sie genutzt?	Wie weit war es ungefähr?	Wann sind Sie am Ziel angekommen?	Wo war Ihr Ziel? (Stadt /Ort und innerhalb Flensburgs bitte die Adresse)	Anzahl der Begleiter
1. Weg	7 : 20 Uhr	Weg zur Arbeit	mit dem Fahrrad	1 km	7 : 25 Uhr	Rathausplatz 1, Flensburg	1

Mobilitätsbefragung
Unterwegs in Flensburg

Haushaltsfragebogen

Bitte füllen Sie den Haushaltsfragebogen einmal für den gesamten Haushalt aus. Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen in einer Wohnung zusammenleben.
Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Online-Teilnahme finden Sie unter
www.unterwegs-in-fl.de

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

1 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst mitgerechnet?

_____ Personen

2 In welcher Straße in Flensburg wohnen Sie?

_____

In welchem Bereich liegt Ihre Hausnummer?

☐ 1 - 25 ☐ 76 - 100 ☐ 201 - 250
☐ 26 - 50 ☐ 101 - 150 ☐ 251 - 300
☐ 51 - 75 ☐ 151 - 200 ☐ 301 oder höher

3 In welcher Zeit sind von Ihrer Wohnung aus die nächstgelegene von Ihnen genutzte Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichbar?

Gehzeit zum Bus/ZOB _____ min
Gehzeit zum Bahnhof _____ min

4 Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushaltes etwa?

☐ Unter 500 €
☐ 500 € bis unter 900 €
☐ 900 € bis unter 1.500 €
☐ 1.500 € bis unter 2.000 €
☐ 2.000 € bis unter 2.600 €
☐ 2.600 € bis unter 3.000 €
☐ 3.000 € bis unter 3.600 €
☐ 3.600 € bis unter 4.600 €
☐ 4.600 € bis unter 5.600 €
☐ 5.600 € und mehr
☐ Weiß nicht
☐ Keine Angabe

5 Sind die folgenden Fahrzeuge in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie, falls zutreffend, bitte eine Anzahl an.

nein	ja, Anzahl	
☐		privates Auto
☐		dienstliches Auto
☐		Motorrad / Motorroller / Mofa (größer als 125 ccm)
☐		Moped/Motorroller (bis 125 ccm)
☐		Fahrrad (fahrbereit)
☐		Elektrofahrrad (fahrbereit)
☐		(E-)Lastenrad
☐		Sonstige (z.B. E-Scooter/E-Roller/Carsharing):

_____

6 Wo parken Sie Ihr Auto bzw. Ihre Autos an Ihrer Wohnung üblicherweise? (Wenn kein Auto vorhanden weiter mit Frage 7)
(Mehrfachantworten möglich)

☐ Garage/Carport/Privater Stellplatz
Anzahl der Plätze: _____
☐ im öffentlichen Straßenraum mit Bewohnerparken
☐ im öffentlichen Straßenraum ohne Bewohnerparken

7 Angaben zu den einzelnen Personen im Haushalt:

	Person Nr. ❶	Person Nr. ❷	Person Nr. ❸	Person Nr. ❹	Person Nr. ❺	Person Nr. ❻
Geburtsjahr	____	____	____	____	____	____
Geschlecht (weiblich / männlich / divers)	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
Hauptsächliche Tätigkeit						
vollzeit berufstätig (ab 35 Wochenstd.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
teilzeit berufstätig	☐	☐	☐	☐	☐	☐
vorübergehend freigestellt (z. B. Mutterschutz, Elternzeit)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Auszubildende*r	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Student*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schüler*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kind (noch nicht eingeschult)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hausfrau*mann	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rentner*in, Pensionär*in, Vorruhestand	☐	☐	☐	☐	☐	☐
zurzeit ohne berufliche Beschäftigung	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges:_____	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Mobilitätsuntersuchung
Unterwegs in Flensburg

Personenfragebogen

Wir bitten Sie, für jede Person ab sechs Jahren einen Personenfragebogen auszufüllen. Weitere Informationen zur Befragung finden Sie unter **www.unterwegs-in-fl.de**.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr. _____ **Geburtsjahr** _____
(aus dem Haushaltsfragebogen)

1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein (Klasse B bzw. 3)?

☐ Ja
☐ Nein

Falls nein, warum? (Mehrfachantworten möglich)
☐ Kein Bedarf
☐ Alter
☐ Kosten
☐ Sonstige:_____

2 Steht Ihnen eines der folgenden Fahrzeuge zur Verfügung?

	immer / täglich	zeitweise / nach Absprache	nie
Fahrrad	☐	☐	☐
Elektrofahrrad	☐	☐	☐
(E-)Lastenrad	☐	☐	☐
Mofa/Moped/Motorroller (max. 50 km/h)	☐	☐	☐
Auto oder Motorrad (über 50 km/h)	☐	☐	☐

3 Wo stellen Sie Ihr am häufigsten genutztes Fahrrad am Wohnort üblicherweise ab?
(Wenn kein Fahrrad vorhanden weiter mit Frage 4)

☐ Gemeinsam genutzter Fahrradkeller
☐ Persönlicher Keller
☐ Wohnung
☐ Anderer Ort in einem Gebäude (z. B. Garage)
☐ Auf dem Gehweg, Straßenfläche
☐ Abstellanlage auf Privatgrund außerhalb eines Gebäudes

4 Wenn Sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

☐ Einzelfahrkarte
☐ Tagesfahrkarte
☐ Streifenkarte
☐ Wochenkarte
☐ Monatskarte
☐ Familienkarte
☐ Senioren-Jahreskarte
☐ Jobticket, Semesterticket
☐ Freifahrtberechtigung (z.B. Kinder, Schwerbehinderte)
☐ BahnCard 25/50
☐ FAIRTIQ-Handyticket
☐ Sonstige:_____

5 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?
(Mehrfachantworten möglich)

☐ nein
☐ keine Angabe
☐ ja, durch Gehbehinderung
☐ ja, durch Sehbehinderung
☐ ja, andere Einschränkung(en)

6 Bitte bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungs-/ Schulortes von Ihrem Wohnort:

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend		weiß nicht
Pkw / Motorrad / Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐
Zug	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐
Fahrrad / Leih-/ Mietfahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐
Elektrofahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐
(E-)Lastenrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐
als Fußgänger*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐		☐

7 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten die folgenden Verkehrsmittel genutzt?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	an 1-2 Tagen pro Vierteljahr	Seltener	Nie
Pkw / Motorrad / Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrofahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(E-)Lastenrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
als Fußgänger*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Leih-/ Mietfahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Scooter/E-Roller	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte umblättern!

8 Welche Bus- und /oder Bahnlinien (wie z. B. Buslinie 10, RE 7, RE 72) nutzen Sie mehrmals im Monat?

☐ keine
☐ folgende Linien: _____

9 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten die folgenden Verkehrsmittel auf dem **Weg in die Innenstadt** genutzt?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	an 1-2 Tagen pro Vierteljahr	Seltener	Nie
Pkw / Motorrad / Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrofahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(E-)Lastenrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
als Fußgänger*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Leih-/ Mietfahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Scooter/E-Roller	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

10 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote?

	häufige Nutzung	gelegentliche Nutzung	künftig vorstellbar	kommt nicht in Frage	Angebot kenne ich nicht	weiß nicht
Mobilitätszentrale in der Holmpassage	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(Elektro-)Fahrrad-Verleihsystem	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Roller/E-Scooter Verleihsystem	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11 Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Flensburg:

als Nutzer*in von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw / Motorrad / Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug (RE / RB)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad / Leih-/ Mietfahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrofahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(E-)Lastenrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
als Fußgänger*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12 Bitte bewerten Sie die Situation des **Radfahrens** in Flensburg:

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Radwegverbindungen innerhalb der Stadt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Radwegverbindungen in die Umlandgemeinden	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Qualität der Radwege (z.B. Fahrbahnoberfläche)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrer*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ampelschaltung für Radfahrer*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Radwegebeschilderung	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Radabstellanlagen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

13 Bitte bewerten Sie die Situation des **Zufußgehens** in Flensburg:

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Qualität der Gehwege	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Barrierefreiheit der Gehwege (z. B. Bordsteinhöhe)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Fußgänger*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ampelschaltungen für Fußgänger*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Trennung von Rad- und Gehwegen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit (z. B. Beleuchtung)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sitzgelegenheiten für Pausen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

14 Haben Sie Anregungen oder Vorschläge für die Verkehrsplanung in Flensburg?

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Mobilitätsuntersuchung

Unterwegs in Flensburg

Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

Bitte füllen Sie für **jede Person ab sechs Jahren** in Ihrem Haushalt ein Wegeprotokoll aus. Weitere Informationen zur Befragung finden Sie unter **www.unterwegs-in-fl.de**.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr. _____ **Geburtsjahr:** _____
(aus dem Haushaltsfragebogen)

Ihr Berichtstag:___.___._____

Tragen Sie bitte in diesem Dokument die Wege ein, die Sie an Ihrem Berichtstag zurückgelegt haben.

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

1 Sind Sie an Ihrem Berichtstag außer Haus gewesen?

☐ ja

nein, denn

- ☐ ich war krank
- ☐ ich hatte Homeoffice
- ☐ ich hatte Urlaub
- ☐ ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein
- ☐ das Wetter war zu schlecht
- ☐ ich habe eine Person zu Hause betreut
- ☐ ich bin altersbedingt nicht mobil
- ☐ keine Angabe
- ☐ Sonstiges: _____

(Bei „nein“ ist das Wegeprotokoll für Sie an dieser Stelle beendet.)

Hinweise zum Wegeprotokoll

- Nur die Wege des **angegebenen Berichtstag** eintragen.
- Jedes Ziel ist ein Weg mit einem eigenen Wegezweck (z. B. der Besuch im Supermarkt).
- Die **Hin- und Rückwege getrennt** eintragen.
- Beim Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln bei gleichem Ziel bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel und Fußwege an.
- Falls Sie beruflich unterwegs sind (z. B. Taxifahrer*innen, Handwerker*innen), tragen Sie nur den ersten und letzten Weg zur bzw. von der Arbeit ein.

Auf der Rückseite finden Sie ein Beispiel.

2 Welche Fahrzeuge bzw. Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel standen Ihnen am Berichtstag zur Verfügung?

	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	ja, nach Absprache	Nein, kein Zugang
Zeitkarte (z. B. Monatskarte, Jobticket)	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐
Elektrofahrrad	☐	☐	☐
(E-)Lastenrad	☐	☐	☐
Mofa/Moped/Motorroller (max. 50 km/h)	☐	☐	☐
Auto oder Motorrad (über 50 km/h)	☐	☐	☐

3 Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

☐ eigene Wohnung

☐ Anderer Ort in Flensburg

(Bitte Straße und Hausnummerabschnitt eintragen)

Straße: _____

In welchem Bereich lag die Hausnummer?

☐ 1 - 25 ☐ 76 - 100 ☐ 201 - 250
☐ 26 - 50 ☐ 101 - 150 ☐ 251 - 300
☐ 51 - 75 ☐ 151 - 200 ☐ 301 oder höher

☐ Außerhalb Flensburgs

(Bitte die Stadt bzw. Gemeinde eintragen)

Stadt bzw. Gemeinde: _____

Mobilitätsuntersuchung

Unterwegs in Flensburg

Wegeprotokoll

_____, den ___.___._____

Anfang ↓

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)	:	:	:	:
2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?				
Stadt/Ort:				
Straße:				
In welchem Bereich (a-i) liegt die Hausnummer? **a)** 1 - 25 **b)** 26 - 50 **c)** 51 - 75 **d)** 76 - 100 **e)** 101 - 150 **f)** 151 - 200 **g)** 201 - 250 **h)** 251 - 300 **i)** 301 und höher	Hausnr.:	Hausnr.:	Hausnr.:	Hausnr.:
3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	:	:	:	:
4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?	km	km	km	km
5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?				
a) zu Fuß	☐	☐	☐	☐
b) (Leih-)Fahrrad	☐	☐	☐	☐
c) Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad	☐	☐	☐	☐
d) Mofa / Moped / Motorrad	☐	☐	☐	☐
e) Pkw als Fahrer*in	☐	☐	☐	☐
f) Pkw als Mitfahrer*in	☐	☐	☐	☐
g) Bus (auch Schulbus / Anruf-Sammel-Taxi / Bürgerbus)	☐	☐	☐	☐
h) Straßenbahn / Stadtbahn	☐	☐	☐	☐
i) Zug (S-Bahn / RE / RB / IC / ICE)	☐	☐	☐	☐
j) Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw): _____	☐	☐	☐	☐
6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben. (Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein.)	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯
7 Welchen Zweck hatte der Weg?				
nach Hause	☐	☐	☐	☐
Rückweg vom vorherigen Weg	-	☐	☐	☐
Weg zum Arbeitsplatz	☐	☐	☐	☐
geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)	☐	☐	☐	☐
Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule	☐	☐	☐	☐
private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)	☐	☐	☐	☐
Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)	☐	☐	☐	☐
Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)	☐	☐	☐	☐
Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)	☐	☐	☐	☐
Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)	☐	☐	☐	☐
Begleitung einer Person (Holen, Bringen)	☐	☐	☐	☐
Sonstiges:_____	☐	☐	☐	☐
8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?				
ja	☐	☐	☐	☐
nein: Anzahl der weiteren Personen				
9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)	☐	☐	☐	☐
nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)	☐	☐	☐	☐

Mobilitätsuntersuchung

Unterwegs in Flensburg

Wegeprotokoll

_____, den ___.___._____

5. Weg	6. Weg	7. Weg	8. Weg	
:	:	:	:	**1** Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)
				2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?
				Stadt/Ort:
				Straße:
Hausnr.:	Hausnr.:	Hausnr.:	Hausnr.:	In welchem Bereich (a-i) liegt die Hausnummer? **a)** 1 - 25 **b)** 26 - 50 **c)** 51 - 75 **d)** 76 - 100 **e)** 101 - 150 **f)** 151 - 200 **g)** 201 - 250 **h)** 251 - 300 **i)** 301 und höher
:	:	:	:	**3** Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)
km	km	km	km	**4** Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?
				5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?
☐	☐	☐	☐	**a)** zu Fuß
☐	☐	☐	☐	**b)** (Leih-)Fahrrad
☐	☐	☐	☐	**c)** Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad
☐	☐	☐	☐	**d)** Mofa / Moped / Motorrad
☐	☐	☐	☐	**e)** Pkw als Fahrer*in
☐	☐	☐	☐	**f)** Pkw als Mitfahrer*in
☐	☐	☐	☐	**g)** Bus (auch Schulbus / Anruf-Sammel-Taxi / Bürgerbus)
☐	☐	☐	☐	**h)** Straßenbahn / Stadtbahn
☐	☐	☐	☐	**i)** Zug (S-Bahn / RE / RB / IC / ICE)
☐	☐	☐	☐	**j)** Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw): _____
1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	**6** Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben. (Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein.)
				7 Welchen Zweck hatte der Weg?
☐	☐	☐	☐	nach Hause
-	☐	☐	☐	Rückweg vom vorherigen Weg
☐	☐	☐	☐	Weg zum Arbeitsplatz
☐	☐	☐	☐	geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)
☐	☐	☐	☐	Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule
☐	☐	☐	☐	private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
☐	☐	☐	☐	Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)
☐	☐	☐	☐	Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)
☐	☐	☐	☐	Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
☐	☐	☐	☐	Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)
☐	☐	☐	☐	Begleitung einer Person (Holen, Bringen)
☐	☐	☐	☐	Sonstiges:_____
				8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?
☐	☐	☐	☐	ja
				nein: Anzahl der weiteren Personen
				9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?
☐	☐	☐	☐	ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)
☐	☐	☐	☐	nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)
				Hatten Sie weitere Wege? Wieviele?

MUSTERBEISPIEL:

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg fährt die Person zur Arbeit. Dabei fährt sie zuerst mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle und dann mit dem Bus zur Arbeit (1.Weg). Von der Arbeit erfolgt der zweite Weg zum nahegelegenen Supermarkt zu Fuß (2.Weg). Um 17:30 Uhr wird der dritte Weg nach Hause durchgeführt. Dabei fährt die Person wieder mit dem Bus und dann mit dem Fahrrad die letzte Strecke nach Hause (3.Weg). Am Abend unternimmt die Person zusammen mit der Familie (zwei weitere Personen) einen Spaziergang zu Fuß (4. Weg).

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)	7:15	16:30	17:30	18:30
2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?				
Stadt/Ort:	Flensburg	Flensburg	Flensburg	Flensburg
Straße:	Fördestraße	Fördestraße	Marienallee	Marienallee
In welchem Bereich (a-i) liegt die Hausnummer? **a)** 1 - 25 **b)** 26 - 50 **c)** 51 - 75 **d)** 76 - 100 **e)** 101 - 150 **f)** 151 - 200 **g)** 201 - 250 **h)** 251 - 300 **i)** 301 und höher	Hausnr.: c)	Hausnr.: d)	Hausnr.: a)	Hausnr.: a)
3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	7:30	16:40	18:15	19:30
4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?	5,5 km	0,5 km	6 km	2 km
5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?				
a) zu Fuß	☐	☒	☐	☒
b) (Leih-)Fahrrad	☒	☐	☒	☐
c) Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad	☐	☐	☐	☐
d) Mofa / Moped / Motorrad	☐	☐	☐	☐
e) Pkw als Fahrer*in	☐	☐	☐	☐
f) Pkw als Mitfahrer*in	☐	☐	☐	☐
g) Bus (auch Schulbus / Anruf-Sammel-Taxi / Bürgerbus)	☒	☐	☒	☐
h) Straßenbahn / Stadtbahn	☐	☐	☐	☐
i) Zug (S-Bahn / RE / RB / IC / ICE)	☐	☐	☐	☐
j) Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw): _____	☐	☐	☐	☐
6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben. (Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein.)	1. (b) 2. (g) 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯	1. (g) 2. (b) 3. ◯ 4. ◯	1. ◯ 2. ◯ 3. ◯ 4. ◯
7 Welchen Zweck hatte der Weg?				
nach Hause	☐	☐	☒	☐
Rückweg vom vorherigen Weg	-	☐	☐	☐
Weg zum Arbeitsplatz	☒	☐	☐	☐
geschäftliche Erledigung (Dienstreise / Arbeitstermin)	☐	☐	☐	☐
Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule	☐	☐	☐	☐
private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)	☐	☐	☐	☐
Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)	☐	☒	☐	☐
Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)	☐	☐	☐	☐
Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)	☐	☐	☐	☐
Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)	☐	☐	☐	☒
Begleitung einer Person (Holen, Bringen)	☐	☐	☐	☐
Sonstiges:_____	☐	☐	☐	☐
8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?				
ja	☒	☒	☒	☐
nein: Anzahl der weiteren Personen				2
9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)	☒	☒	☒	☐
nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)	☐	☐	☐	☒

MUSTER