



Soziale Integration durch gleiche Mobilitätschancen

Sozialer Wohnungsbau und Öffentlicher Verkehr

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen

Soziale Integration durch gleiche Mobilitätschancen

Sozialer Wohnungsbau und Öffentlicher Verkehr
- Ergebnisse einer Befragung zur Mobilität der Bewohner/-innen -

Bearbeitung:

Andrea Dittrich-Wesbuer, Guido Müller und Mechtild Stiewe
unter Mitarbeit von Stephanie Lebuser

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Auftraggeber:

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport
des Landes Nordrhein-Westfalen

Soziale Integration durch gleiche Mobilitätschancen**Sozialer Wohnungsbau und Öffentlicher Verkehr****– Ergebnisse einer Befragung zur Mobilität der Bewohner/-innen –**

Zusammenfassung	4
1. Standortqualität im Wohnungsbau	9
2. Anbindung von Vorhaben des Sozialen Wohnungsbaus an den Öffentlichen Verkehr.....	14
2.1 Auswahl und Eingrenzung der Untersuchungsräume	14
2.2 Die Vorhaben in den Untersuchungsregionen.....	16
3. Mobilität der Bewohner/-innen im Sozialen Wohnungsbau am Beispiel ausgewählter Projekte	23
3.1 Projektauswahl und Kurzbeschreibung der Projekte	23
3.1.1 Projektauswahl für die Bewohnerbefragung	23
3.1.2 Die untersuchten Wohnbauprojekte im Überblick	23
3.2 Methodik und Ablauf der Befragung	26
3.3 Allgemeine Ergebnisse der Befragung	30
3.3.1 Soziodemographische Merkmale	30
3.3.2 Wohnzufriedenheit	33
3.3.3 Mobilitätsmöglichkeiten.....	35
3.3.4 Einschätzung der Mobilitätsmöglichkeiten.....	39
3.3.5 Verkehrsmittelwahl.....	43
3.3.6 Mobilitätseinstellungen.....	52
3.3.7 Mobilitätsdienstleistungen.....	53
3.4 Darstellung der untersuchten Wohnbauprojekte und der projektbezogenen Ergebnisse der Befragung	55
3.4.1 Stadt Dortmund.....	55
3.4.2 Rhein-Sieg-Kreis.....	67
3.4.3 Stadt Paderborn.....	85
3.4.4 Kreis Paderborn	92
4. Fazit.....	96
Literatur	101

Anhang

- I Musteranschreiben an die Bewilligungsbehörden für den geförderten Wohnungsbau
- II Index zur Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (ÖV-Index)
Tabelle: ÖV-Anbindung der untersuchten Projekte nach Gemeinden
- III Musteranschreiben an die Bewohner/-innen zur Ankündigung der Befragung
- IV Fragebogen

Impressum

Zusammenfassung

Das Kriterium "Anbindung an den Öffentlichen Verkehr" in der Wohnungsbauförderung

- Ziel der **Wohnungsbauförderung** des Landes Nordrhein-Westfalen ist es, Haushalte zu unterstützen, die aus unterschiedlichen Gründen auf Hilfe bei ihrer Wohnraumversorgung angewiesen sind. Dabei gehört die Verwirklichung sozialer, ökologischer und städtebaulicher Qualitäten zu den vordringlichen wohnungspolitischen Zielen.
- Ein wichtiges Instrument ist die stärkere **Verknüpfung von Wohnungsbau und Öffentlichem Verkehr**. Seit 1998 ist in den Wohnungsbauförderbestimmungen festgeschrieben, dass Miet- und Genossenschaftswohnungen nur gefördert werden, wenn sie im Einzugsradius von 1.500 m um einen vorhandenen oder geplanten Haltepunkt des schienengebundenen Personennahverkehrs liegen (z. B. DBAG, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn). Dieser Radius kann erweitert werden bei gutem Buszubringer bzw. bei Radwegeverbindungen in Kommunen, in denen der Fahrradverkehr eine große Rolle spielt.
- Neben dem Beitrag zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und der Förderung des Öffentlichen Verkehrs werden sozialpolitische Ziele verfolgt: Die Mobilitätschancen und -alternativen, insbesondere für Haushalte ohne Pkw, sollen verbessert werden und zugleich die Kosten des Wohnungsbaus aufgrund des geringeren Stellplatzbedarfes sinken.
- Nach einigen Jahren Förderpraxis unter den veränderten Rahmenbedingungen wird mit dieser Untersuchung eine erste **Zwischenbilanz** gezogen. Dabei geht es im ersten Schritt um die Wirkungen auf die **Mobilität der Bewohner/-innen**. Hierzu ist eine exemplarische Befragung an elf Standorten durchgeführt worden. Dabei wurden drei Regionen (Stadt Dortmund, Rhein-Sieg-Kreis und Stadt/Kreis Paderborn) berücksichtigt, die aus wohnungspolitischer Sicht interessant sind.

Die Umsetzungspraxis

- 102 Projekte mit 1650 Wohneinheiten aus 22 Gemeinden sind in die Untersuchung eingegangen.¹ Es handelt sich allein um Vorhaben, die ab 1998 bewilligt worden und inzwischen bezogen sind. Die gemeldeten Vorhaben sind von Ihrer Größe sehr unterschiedlich; sie reichen von einem einzeln realisierten Mieteinfamilienhaus bis hin zur Revitalisierung einer Gewerbebrache mit 140 Wohneinheiten im 1. Förderweg.
- Die größte Anzahl der Untersuchungsvorhaben liegt im Einzugsbereich eines Haltepunktes des Öffentlichen Verkehrs (Schiene oder Bus, bis 1.500 m Luftlinie). Nur drei Projekte mit 19 Wohneinheiten erfüllen dieses Kriterium nicht; dies entspricht einem Anteil von 1,2 %.
- Nur 44 Projekte mit 660 Wohneinheiten verfügen allerdings über einen **Schienenanschluss** (bis 1.500 m) was einem Anteil von 40 % aller Wohneinheiten entspricht. Hier sind jedoch große regionale Unterschiede erkennbar: In Dortmund haben 88 % der Wohnungen eine Schienenanbindung, in der Stadt Paderborn dagegen sind es nur 8 %.
- Da neben der örtlichen auch die zeitliche Verfügbarkeit Voraussetzung für die Nutzung ist, wurde auch die **Bedienungshäufigkeit** in der Hauptverkehrszeit erhoben. 90 % aller Wohneinheiten werden während der Hauptverkehrszeit mindestens im 30 Minuten-Takt bedient.

¹ Vorhaben, die in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander liegen, wurden zu einem Projekt zusammengefasst.

Erreichbarkeitsqualitäten

- In die weitere Untersuchung wurden nur 62 Projekte mit einer **Mindestqualität der ÖV-Anbindung** (Radius max. 1.000 m, mind. 30 Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit) einbezogen. Für diese Vorhaben ist die Bedienungsqualität über einen spezifischen ÖV-Index abgebildet worden ist. Als zweites Kriterium ist die **Lage zur Nahversorgung** untersucht worden. Aus dieser Entfernung und dem ÖV-Index sind 6 Klassen (1 a bis 3 b) gebildet worden, die das Spektrum der unterschiedlichen Erreichbarkeitsqualitäten abbilden.
- Von den betrachteten Wohneinheiten verfügt knapp ein Drittel über eine sehr gute ÖV-Anbindung und nur 11,6 % verfügen über eine sehr gute ÖV-Anbindung und gleichzeitig über sehr gute Nahversorgungsmöglichkeiten.
- Bezüglich der **Erreichbarkeit der Nahversorgung** sind große regionale Unterschiede erkennbar. Während im Ballungskern die Erreichbarkeitsqualität weitgehend sogar als sehr gut bezeichnet werden kann, ist sie im ländlichen Raum eher als schlecht zu bezeichnen.
- Die Unterscheidung in Schienen- oder Busanbindung allein sagt noch nichts über die **Qualität des ÖV-Angebotes** aus. Hinzu treten weitere Kriterien wie z. B. Bedienungshäufigkeiten und -zeiten. Spitzenreiter in Bezug auf die ÖV-Qualität sind in der Untersuchung Vorhaben an der Schiene. Es gibt aber auch Schienenhaltepunkte – insbesondere im ländlichen Raum – bei denen die Bedienungsqualität unzulänglich ist. Andererseits gibt es Vorhaben mit reinem Busanschluss, deren Bedienungsqualität als sehr gut zu bezeichnen ist.

Mobilität der Bewohner/-innen

Methodik

- Elf Neubauprojekte, die zwischen 1998 und 2002 bezogen wurden, sind für die Befragung ausgewählt worden (vgl. Tab. 3 auf S. 18). Sie decken ein breites Spektrum an unterschiedlichen Wohnlagen und Wohnformen ab und bilden so einen Querschnitt durch die Förderlandschaft. Die Größe der Vorhaben reicht vom Einzelhaus mit 12 Wohneinheiten bis zum Neubauquartier mit über 100 Wohneinheiten. In Bezug auf die Entfernung zum Haltepunkt, die Qualität der Bedienung im Öffentlichen Verkehr und die Lage zur Nahversorgung wurde eine große Spannweite in die Befragung einbezogen. Sechs der Projekte verfügen über einen Schienenanschluss, fünf werden durch Busse erschlossen (davon zwei Projekte mit zusätzlichem Bahnhaltepunkt in weiterer Entfernung).
- In den ausgewählten Projekten hat das ILS mit der WohnBund-Beratung NRW eine persönlich-mündliche **Befragung** mit Hilfe standardisierter Interviews durchgeführt. Inhalte waren das Mobilitätsverhalten der Bewohner/-innen, dessen Rahmenbedingungen (Verkehrsmittelverfügbarkeit etc.), Einstellungen und Einschätzungen zur Mobilität (alle auch im Vergleich zwischen neuem und altem Wohnstandort) sowie Fragen zur Wohnzufriedenheit.
- Insgesamt wurde in **184 Haushalten** je ein Interview geführt (Nettoausschöpfung 68 %). Die Größe der Stichprobe erhebt keinen Anspruch auf repräsentative Aussagen für alle Sozialmieter/-innen in NRW. Aufgrund der Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit größeren Erhebungen und der Vollerhebung an einzelnen kleinen Standorten, sind jedoch generalisierende Aussagen in gewissem Maße möglich.

Allgemeine Ergebnisse

- Die 184 Befragten sind in der Mehrheit weiblich und jung (Median: 34 Jahre). Die Haushalte sind größer als im nordrhein-westfälischen Durchschnitt; es handelt sich dabei vielfach um Familien mit mehr als einem Kind. Lediglich 47 % der Befragten sind erwerbstätig. Die große Mehrheit hat auch vor dem Umzug in die neue Wohnung im gleichen Ort gewohnt.
- Die **Zufriedenheit** mit der Wohnung ist sehr hoch, auch das Umfeld wird im Durchschnitt positiv beurteilt. Dabei treten natürlich starke Unterschiede je nach Wohnvorhaben auf. Insbesondere die Spielmöglichkeiten wurden in einigen Projekten negativ bewertet. Bei der Beurteilung des Ortes bzw. Stadtteiles schnitten Einkauf und Versorgungsmöglichkeiten im Durchschnitt besonders gut ab.
- Auffällig bei den Rahmenbedingungen für die Mobilität ist die **geringere Pkw-Dichte**. Hauptunterschied ist dabei aber nicht die Zahl der autofreien Haushalte (27 % vs. 20 % in NRW), sondern die geringe Zahl an Haushalten mit mehreren Pkw (9 % vs. 27 % in NRW). Der Anteil der Führerscheinbesitzenden ist etwas geringer als im bundesweiten Durchschnitt. Der Anteil des Zeitkartenbesitzes für den Öffentlichen Verkehr differiert stark nach Region: in Dortmund ist er am höchsten, in Paderborn am niedrigsten. Insgesamt gilt jedoch: Je näher die Haltestelle, desto höher auch der Besitz an Zeitkarten.
- Im Ganzen erreicht die **Zufriedenheit mit den eigenen Mobilitätsmöglichkeiten** gute Werte. Dabei gibt es keinen Unterschied zwischen regelmäßigen Nutzer/-innen des Öffentlichen Verkehrs und des Pkw. Allerdings sind die Befragten ohne Pkw im Haushalt deutlich unzufriedener. Die Zufriedenheit mit den einzelnen Leistungsmerkmalen des Öffentlichen Verkehrs entspricht dem allgemeinen Durchschnitt nach dem NRW-Kundenbarometer. Die Entfernung zur Haltestelle schneidet am besten ab, die Preise – wie auch bei vergleichbaren Befragungen – am schlechtesten.
- Die **Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Verkehrs** liegt in der Stichprobe höher als in NRW allgemein: 37 % nutzen den ÖV regelmäßig (18 % (fast) täglich, 19 % mind. einmal pro Woche) gegenüber 25 % in NRW allgemein. Ein Grund dafür sind die in dieser Befragung gut durch den ÖV erschlossenen Standorte.
- Es besteht ein signifikanter, wenn auch schwacher Zusammenhang zwischen der Nutzungshäufigkeit und der Entfernung zur Haltestelle sowie der Bedienungsqualität: Wer näher an einem guten ÖV-Angebot wohnt, fährt auch häufiger. Etwas stärker fällt der Zusammenhang mit der Pkw-Verfügbarkeit aus: Wer häufiger über einen Pkw verfügt, fährt seltener mit dem Öffentlichen Verkehr. Beide Ergebnisse sind nicht überraschend.
- Bei den verschiedenen Nutzersegmenten im Öffentlichen Verkehr gibt es im Vergleich zur bundesweiten Befragung KONTIV 2002 nur geringe Unterschiede. Einzig die Gruppe der **Captives**, der "Zwangsnutzer/-innen" mangels Alternativen, ist mit 13 % etwas größer als mit 8 % bundesweit.
- **Hauptverkehrsmittel** für alle Wegezwecke ist auch für die befragten Mieter/-innen im sozialen Wohnungsbau der **Pkw**. 47 % der Befragten fahren (fast) täglich selbst Pkw. Wenn ein Pkw zur Verfügung steht, wird er auch genutzt. Allerdings fahren 38 % (fast) nie selbst Pkw, 29 % fahren auch (fast) nie im Pkw mit.
- Der Pkw wird im Vergleich zum Fahrrad und Öffentlichem Verkehr deutlich positiver wahrgenommen. Personen mit negativer Einstellung zum Öffentlichen Verkehr nutzen den Pkw häufiger (oder umgekehrt).

- Bei den ergänzenden **Mobilitätsdienstleistungen** ist der Lieferdienst mit Abstand am bekanntesten und wichtigsten. Fahrradstation, Fahrgemeinschaftsbörse, Mobilitätszentrale und Car-Sharing werden von 15 % bis 35 % der Befragten als persönlich wichtig angesehen. Es gibt also ein ernst zu nehmendes Potenzial, insbesondere an Standorten mit schlechterer ÖV-Anbindung und/oder geringerer Pkw-Verfügbarkeit. Einem Großteil der Befragten sind die Mobilitätsdienstleistungen noch unbekannt, so dass einer Vermarktung bei deren Einführung eine große Rolle zukommt.

Projektspezifische Ergebnisse

- Die elf Projekte in der Befragung wurden so ausgewählt, dass sie ein breites Spektrum abdecken in Bezug auf ihre Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und ihre siedlungsstrukturelle Lage sowohl im großen Maßstab (vom Ballungskern bis zum ländlichen Raum) als auch im kleinen Maßstab (Lage im Stadtgebiet). Da auch die sonstigen Rahmenbedingungen wie Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit stark streuen, sind Einschätzungen und Mobilitätsverhalten sehr unterschiedlich. Im Kap. 3.4 sind die Ergebnisse für jedes Projekt jeweils in einem kurzen Fazit zusammengefasst.
- Allgemein sind die Mobilitätsalternativen und insbesondere die Bedienungsqualität im Öffentlichen Verkehr in den Dortmunder Vorhaben besser als bei denen im Rhein-Sieg-Kreis. Die untersuchten Projekte im Raum Paderborn bilden in dieser Hinsicht das Schlusslicht.
- Festzuhalten ist aber, dass es **keine lineare Beziehung zwischen der Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und der Nutzungshäufigkeit** desselben gibt. Intervenierende Variablen sind zum Beispiel die Pkw-Verfügbarkeit, die Einstellung zum Öffentlichen Verkehr und dessen Bewertung. Dazu einige illustrierende Beispiele:
 - Das Projekt in *St. Augustin* zeigt, dass eine sehr gute und nahe ÖV-Anbindung gepaart mit geringerer Pkw-Verfügbarkeit, zu einer hohen Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und einer hohen Quote von Zeitkartenbesitzern/-innen führt.
 - Im Beispiel *Dortmund-Burgweg* jedoch führt eine gute Anbindung an die Stadtbahn nicht zu einer hohen Nutzung, da die dort überwiegend männlichen Befragten meist über einen Pkw verfügen.
 - Ein schlechtes, weil weit entferntes ÖV-Angebot führt bei gleichzeitig niedriger Pkw-Verfügbarkeit zur Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel (*Salzkotten*) bzw. zur Unzufriedenheit mit den eigenen Mobilitätsmöglichkeiten (*Bornheim-Merten*).

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- Die exemplarische Untersuchung hat gezeigt, dass die Bewohner/-innen im öffentlich geförderten Wohnungsbau im Allgemeinen mit ihren **Mobilitätschancen** zufrieden sind und ihr Mobilitätsverhalten sich nur wenig vom Durchschnitt der Bevölkerung unterscheidet. Von einer pauschalen Benachteiligung bei den Mobilitätsmöglichkeiten kann trotz geringerer persönlicher Pkw-Verfügbarkeit nicht gesprochen werden. Die niedrigere Pkw-Verfügbarkeit der weiblichen Befragten deutet aber an, dass die in den Haushalten notwendige Abstimmung bei der Pkw-Nutzung eher zu Lasten der Frauen ausfällt. Da der Öffentliche Verkehr etwas häufiger genutzt wird als im nordrhein-westfälischen Durchschnitt, scheint die Verknüpfung zwischen Wohnungsbau und Haltepunkt des Öffentlichen Verkehrs im Grundsatz gelungen.

- Die Untersuchung hat ebenfalls gezeigt, dass die **Umsetzung** der Wohnraumförderbestimmungen in diesem Punkt grundsätzlich positiv verläuft, da nur sehr wenige Neubauvorhaben nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Die mit Priorität versehene Anbindung an den **Schieneverkehr** wird allerdings zu schwach berücksichtigt. Ein Grund für die hohe Zahl der Projekte mit alleiniger Busanbindung ist die zum Teil geringe Dichte an Schienenhaltepunkten, z. B. im Raum Paderborn. Im Durchschnitt lässt sich konstatieren, dass Schienenhaltepunkte eine bessere Bedienungsqualität bieten. An einigen Standorten wird jedoch auch mit einer Busanbindung die erforderliche Qualität erreicht.
- Insgesamt wird in der Untersuchung deutlich, dass die **Distanz** von 1.500 m Luftlinie zum Haltepunkt zu weit gefasst ist, um eine positive Wirkung auf das Mobilitätsverhalten zu entfalten.
- Zur Sicherung der angestrebten Qualität der Mobilitätsalternativen, besonders für Haushalte ohne Pkw, wird vorgeschlagen, statt einer einfachen Festlegung von Entfernungen zur Haltestelle, **Mindestqualitätsstandards** zur Anbindung an den Öffentlichen Verkehr zu fixieren. Dabei sollten wenige, einfach verfügbare und leicht messbare Indikatoren verwendet werden, die die Bedienungsqualität (wie etwa im hier verwendeten ÖV-Index) stärker berücksichtigen. Eine bessere Unterrichtung der Bewilligungsbehörden durch eine Leitlinie wäre ein pragmatischer Umgang, ohne zu starker Regulierung Vorschub zu leisten.
- Stärkere Berücksichtigung sollte dabei auch die Lage der neuen Wohnvorhaben zur **Nahversorgung** finden. In den untersuchten 102 Projekten sind nur von 50 % der Wohneinheiten Nahversorgungseinrichtungen in bis zu 500 m Fußweg zu erreichen. Fußläufige Distanzen zu den Einkaufsmöglichkeiten führen in den untersuchten Beispielen zu sehr viel höheren Anteilen nichtmotorisierter Verkehrsmittel auf dem Einkaufsweg. Dies hat nicht nur umweltpolitische Vorteile, sondern erhöht die Mobilitätschancen für Bewohner/-innen ohne Pkw ganz konkret.
- Die Verknüpfung von weiteren **Mobilitätsdienstleistungen**, wie z. B. Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsbörsen, Mobilitätszentralen, Mietertickets oder Radstationen mit neuen Wohnbauvorhaben² kann ebenfalls einen Beitrag leisten, die Mobilität der Bewohner/-innen zu sichern und zu erhöhen. Ohne hier eine Analyse des Marktpotenzials vorzunehmen, zeigt das Interesse von 15 bis 35 % der Befragten, je nach Dienstleistung und Standort, ein ernst zu nehmendes Potenzial.
- Insgesamt ist festzuhalten, dass die enge Verknüpfung von Wohnungsneubau und Haltepunkten des Öffentlichen Verkehrs erfolgreich ist. In der Umsetzungspraxis der damit verbundenen Zielsetzungen besteht allerdings noch Spielraum für eine Optimierung. Dabei sollten die folgenden Punkte berücksichtigt werden:
 - Verringerung der Entfernung zum Haltepunkt von 1.500 m auf maximal 1.000 m
 - Festlegung von Mindestqualitätsstandards zur Anbindung an den Öffentlichen Verkehr
 - Stärkere Berücksichtigung der Lage der Neubauvorhaben zur Nahversorgung
 - Weitere Entwicklung von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen

² vgl. Netzwerk Wohnen plus Mobilität (www.wohnen-plus.mobilitaet.nrw.de)

1. Standortqualität im Wohnungsbau

Grundlage für die soziale Wohnraumförderung ist seit 2002 das Wohnraumförderungsgesetz (WoFG), welches das Zweite Wohnungsbaugesetz mit seinen Ursprüngen aus den Nachkriegsjahren ersetzt hat. War es bis dahin erklärtes Ziel, durch die Neuschaffung von Sozialwohnungen breite Schichten der Bevölkerung mit Wohnraum zu versorgen, sollen nun Haushalte unterstützt werden, die aus unterschiedlichen Gründen auf Hilfe bei ihrer Wohnraumversorgung angewiesen sind.

Grundsätzliches **Ziel** der Wohnungsbauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen bleibt es, für die Zielgruppen der sozialen Wohnraumförderung tragfähige Mieten zu erhalten, einen Beitrag zur Förderung des selbstgenutzten Wohneigentums zu leisten und den Wohnungsbestand sinnvoll zu erneuern (vgl. WoBauP 2003). Die dazu geltenden förderrechtlichen Bestimmungen werden in den (jährlich überarbeiteten) Wohnungsbauförderungsbestimmungen bzw. seit 2003 Wohnraumförderungsbestimmungen (WFB) dargelegt. Umfang und Prioritäten der Förderung sowie die Aufschlüsselung der Mittel bestimmt ein jährlich aufgestelltes Wohnungsbauprogramm (WoBauP). So sah das Wohnungsbauprogramm 1998 eine stärkere Bedarfsorientierung durch den schwerpunktmäßigen Einsatz der Mittel für den sozialen Wohnungsbau zugunsten der Teile der Bevölkerung vor, die von der Wohnungsnot in besonderem Maße betroffen sind. Auch im Wohnungsbauprogramm 2003 werden als Zielgruppen der Wohnraumförderung explizit Haushalte mit geringem Einkommen, die sich am Markt nicht angemessen mit Wohnraum versorgen können und auf Unterstützung angewiesen sind, genannt.

Obwohl sich seit einigen Jahren Entspannungstendenzen auf den nordrhein-westfälischen Wohnungsmärkten abzeichnen, waren Ende 2001 immer noch ca. 100.000 wohnungssuchende Haushalte registriert. Von der positiven Entwicklung profitieren außerdem nicht alle Gruppen und Regionen in gleichem Maße (vgl. Wfa 2002c). Während die Wohnungsverorgung für untere und mittlere Einkommensgruppen in den wirtschaftlichen Wachstumsregionen deutlich schwieriger geworden ist, gibt es auf den Wohnungsmärkten der alten Industrieregionen anhaltende Entspannungstendenzen. Vor diesem Hintergrund ist es Ziel, die Aufgaben der Wohnraumförderung den regional unterschiedlichen Marktentwicklungen anzupassen und vor allem in Städten mit hohem Mietniveau Wohnraum für Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen zu schaffen (vgl. WoBauP 2003).

Neben diesem Grundauftrag gehört die Verwirklichung sozialer, ökologischer und städtebaulicher **Qualitäten** zu den vordringlichen wohnungspolitischen Zielen. Die Qualität im sozialen Wohnungsbau, ein hohes Gut für sich allein, gewinnt zudem an Bedeutung vor dem Hintergrund der abnehmenden Quantität der geförderten Neubauwohnungen. In Folge der Abschwächung der Nachfrage nach Mietwohnungen und der knapper werdenden Finanzmittel ist das Volumen an Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbau seit 1998 rückläufig (vgl. Abb. 1).

Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen ist schon seit mehreren Jahren ein Element auf dem Weg zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Dazu gehört die Frage der ökologischen Optimierung des Wohnungsneubaus (vgl. MBW 1997). Neben gebäudebezogenen Komponenten, wie z. B. sparsamen Energiekonzepten oder umweltverträglichen Baustoffen, ist die **Standortfrage** Kernbestandteil einer ökologischen Optimierung. Dies gilt sowohl im großräumigen Maßstab (z. B. Ballungskern-Ballungsrand-Ländlicher Raum), kleinräumig (z. B. Innenbereich-Außenbereich) als auch vorhabenbezogen (Lage des Grundstücks, Erschließung, Erreichbarkeit von Einrichtungen etc.). Eine raumstrukturelle Zielsetzung gemäß Landesentwicklungsplan ist die enge Verknüpfung der Wohn- und Arbeitsstätten mit dem schienengebundenen Personennahverkehr. Wohnsiedlungsbereiche, die an den schienengebundenen Personennahverkehr

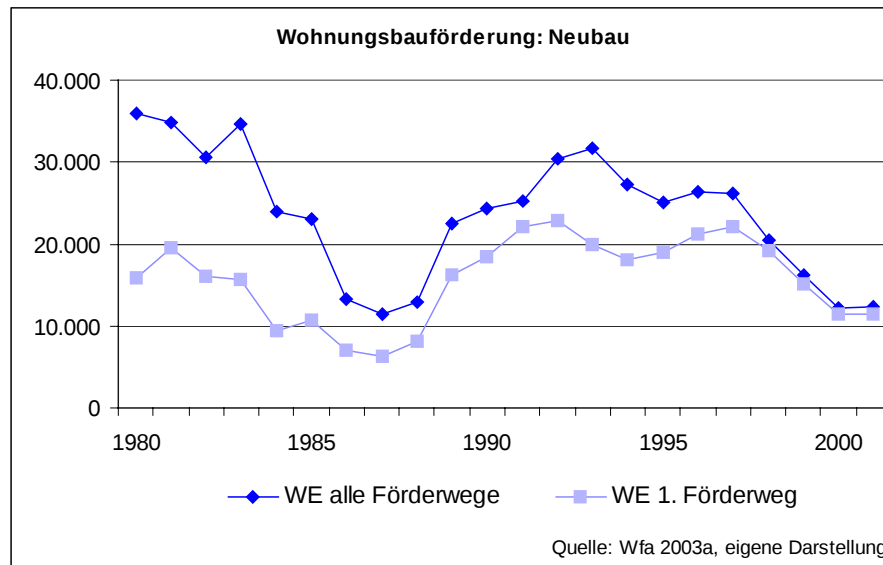


Abb. 1: Geförderter Wohnungsbau – Miet- und Eigentumswohnungen

angebunden sind, sind vorrangig in Anspruch zu nehmen (vgl. MURL 1995, C.I.2.3). Dies dient der Bündelung von Verkehrsströmen und vermeidet übermäßige Zersiedlung, da Schienestrecken in der Regel integrierte Lagen erschließen.

Da die tatsächliche Siedlungsentwicklung nicht zwangsläufig nach (landes-)planerischen Vorgaben verläuft, sondern etwa stark durch das Gefälle der Bodenpreise beeinflusst wird, müssen weitere Instrumente ins Spiel gebracht werden. So trägt in Nordrhein-Westfalen seit Mitte der 90er Jahre auch die **Wohnungsbauförderung** dazu bei, die Siedlungsentwicklung stärker in eine nachhaltige Richtung zu bewegen. Seitdem werden die Fördermittel für den Miet- und Genossenschaftswohnungsbau grundsätzlich auf Vorhaben im direkten Einzugsbereich von Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs konzentriert. Wurde 1996-1997 derartigen Standorten zunächst ein Fördervorrang eingeräumt, so erfolgte ab 1998 eine Änderung der Wohnungsbauförderbestimmungen. Hier heißt es in den allgemeinen Grundsätzen (Ziffer 1.8 bzw. 1.7 seit 2002): „Wohnungen in der Form von Neubau, Ausbau und Erweiterung dürfen nur gefördert werden, wenn die städtebaulichen [...] Voraussetzungen [...] erfüllt sind.“ Diese Voraussetzungen spezifiziert die Anlage 1 wie folgt: Miet- und Genossenschaftswohnungen werden nur gefördert, wenn sie im **Einzugsradius von 1.500 m um einen vorhandenen oder geplanten Haltepunkt des schienengebundenen Personennahverkehrs** liegen (z. B. Deutsche Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn). Dieser Radius kann allerdings bei gutem Buszubringer (bzw. Radwegeverbindungen in Kommunen, in denen „der Fahrradverkehr eine große Rolle spielt“) erweitert werden. Diese Einschränkung unterliegt der Einzelfallprüfung der Bewilligungsbehörden in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des Nahverkehrs. Vorhaben, die weder in der Nähe eines Haltepunktes liegen noch über einen entsprechenden qualitativ hochwertigen Zubringer verfügen, können nur dann gefördert werden, wenn es einen erhöhten Bedarf an öffentlich geförderten Wohnungen gibt und das Vorhaben der Innenentwicklung dient.

Die Ausrichtung der Förderung auf die Haltepunkte des Schienenverkehrs verfolgt zugleich verschiedene **Ziele** (vgl. MBW 1997, Nakelski 2001):

- **Siedlungsentwicklung:** Verknüpfung von Wohnen und Öffentlichem Verkehr, Konzentration auf Innenentwicklung und zentrale Bereiche mit guter Infrastrukturausstattung, Freihalten von Freiräumen an Siedlungsändern

- **Verkehrspolitik:** Förderung des Öffentlichen Verkehrs durch Verdichtung der Wohnbevölkerung entlang seiner Achsen, Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Verkehr, Verkehrsvermeidung durch Bevorzugung integrierter Lagen
- **Sozialpolitik:** Verbesserung der Mobilitätschancen und -alternativen, insbesondere für Haushalte ohne Auto
- **Kostensenkung im Wohnungsbau:** geringerer Stellplatzbedarf bei guter Erschließung mit dem Öffentlichen Verkehr (durch Novellierung der Landesbauordnung flexible Handhabung möglich)

Aus diesen Gründen hat die Orientierung der Wohnungsneubauvorhaben an der ÖPNV-Erschließung Eingang in die **Wohnungsbauförderungsbestimmungen** gefunden. Dabei ist klar, dass der schienengebundene ÖPNV in der Regel eine bessere Bedienungsqualität aufweist, insbesondere in punkto Erreichbarkeit von Zielen, Reisezeit oder Komfort. Allerdings sind an die Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebotes je nach räumlicher Kategorie unterschiedliche Maßstäbe anzulegen. Statt die erforderlichen Bedienungsqualitäten im Detail festzulegen, wurden die Bewilligungsbehörden der Wohnungsbauförderung verpflichtet, bei der Prüfung der Förderanträge die Nahverkehrsträger zu beteiligen. Dies gilt insbesondere bei der Prüfung der Zubringerqualität bei fehlendem Schienenanschluss.

Die Änderung der Wohnungsbauförderbestimmungen ist eingebettet in ein Bündel von Maßnahmen zur Mobilisierung von Bauland im Einzugsbereich der Haltepunkte. Die **Städtebauförderung** fördert seit 1995 die Entwicklung von Baugebieten mit mehr als 150 Wohneinheiten im Radius von 1.000 m um Haltepunkte des Schienenverkehrs durch eine Entwicklungskostenpauschale. Auch die Unterstützung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen wird gezielt auf Flächen in Nähe von Haltepunkten an der Schiene ausgerichtet. Ergänzend wirkt die Förderung zur Wiedernutzung von Brachflächen. Die **Verkehrspolitik** in Nordrhein-Westfalen legt einen Schwerpunkt auf die Förderung des Schienenverkehrs, so z. B. bei der Infrastrukturförderung, der Arbeit an einem landeseinheitlichen Tarifsysteem, dem Integrierten Taktfahrplan oder dem Programm 'Sicherheit und Service'.

Bei der Frage nach den Wirkungen der neuen Regelungen ist zu beachten, dass diese allein für den Miet- und Genossenschaftswohnungsbau gelten, dessen Anteil am gesamten geförderten Wohnungsbau abnimmt. Die Eigentumsförderung des Landes Nordrhein-Westfalen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich erweitert worden. Sie soll dazu beitragen, dass vor allem Haushalte mit mehreren Kindern sowie Menschen mit Behinderungen mit Hilfe der Landesförderung Wohneigentum erwerben können. Lag der Anteil des Miet- und Genossenschaftswohnungsbaus (ohne Um- und Ausbauten) im Jahr 1996 noch bei 75,5 %, so lag er 2002 nur noch bei 44,3 % (vgl. Abb. 2; Wfa 2003a). Um die Effekte einer Anbindung an den Öffentlichen Verkehr zu erhöhen, wäre eine Ausdehnung auch auf die Eigentumsförderung notwendig, die in stärkerem Maße die Dynamik der Siedlungsentwicklung bestimmt. Eine Kopplung von Eigenheimförderung und ÖPNV-Anschluss ist jedoch derzeit nicht zu erwarten.

Nach einigen Jahren Förderpraxis unter den veränderten Rahmenbedingungen soll nun eine erste **Zwischenbilanz** zu den Auswirkungen der in den Förderrichtlinien verankerten Schienenanbindung gezogen werden. Dabei geht es sowohl um die Auswirkungen in Bezug auf die Standortwahl der Investoren bei neuen, öffentlich geförderten Wohnbauvorhaben als auch um die Wirkungen auf die Mobilität der Bewohner/-innen.

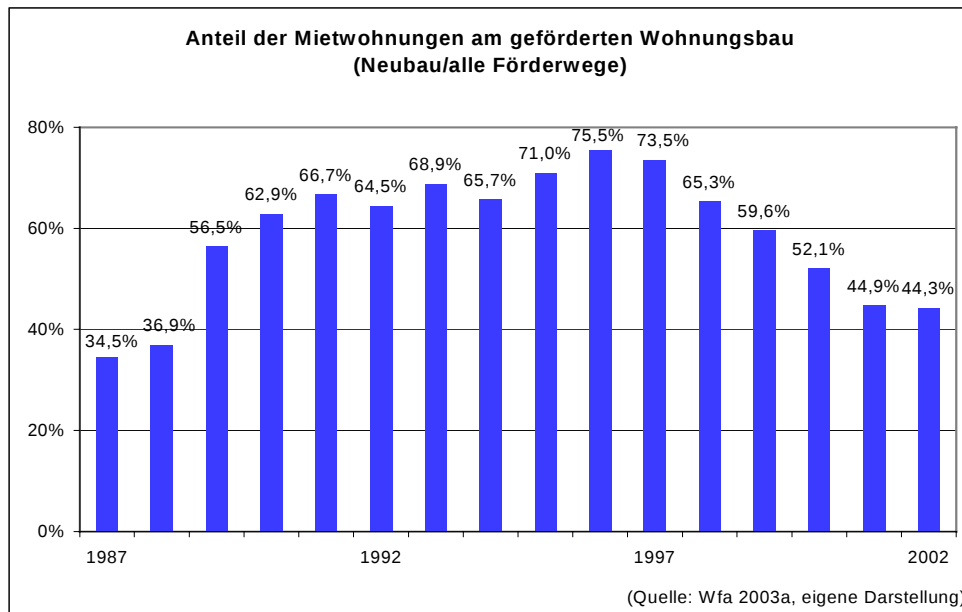


Abb. 2: Anteil des Miet- und Genossenschaftswohnungsbaus am geförderten Wohnungsbau

Das Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) hat dazu das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) mit dem Forschungsprojekt „**Soziale Integration durch gleiche Mobilitätschancen – Mobilität als Handlungsfeld im Wohnungsbauprogramm Nordrhein-Westfalen**“ beauftragt. Das Projekt verfolgt die folgenden Leitfragen:

- Welche Ausprägung zeigen Mobilitätsmöglichkeiten, -einstellungen und -verhalten der Bewohnerinnen und Bewohner in Neubauvorhaben, die nach dem Kriterium "Schienenhaltepunkt-nähe" errichtet wurden?
- Wie wirkt die Neuregelung auf die Standortwahl bei neuen Wohnungsbauvorhaben?
- Inwiefern ist das Kriterium Schienenhaltepunkt-nähe bei neuen Bauvorhaben (seit 1998) beachtet worden?

Das Vorgehen der Untersuchung ist zweistufig. Während in der ersten Phase des Projekts zunächst die Mobilität der Bewohner/-innen im Mittelpunkt des Interesses steht, wird anschließend die Frage der Beeinflussung der Investoren bei der Standortwahl untersucht. In beiden Phasen wird empirisch gearbeitet: zur Mobilität der Bewohner/-innen ist eine persönliche Befragung zentrale Untersuchungsmethode; zur Standortwahl werden Experteninterviews mit den Akteuren durchgeführt.

Die Untersuchung zur Mobilität der Bewohner/-innen verfolgt einen **exemplarischen Ansatz**. Anstelle einer flächendeckenden Erhebung werden ausgewählte Projekte des nach den geänderten Regeln geförderten Wohnungsneubaus untersucht. Diese Projekte sind so ausgewählt worden, dass sie einen Querschnitt verschiedener, wohnungspolitisch interessanter Regionen, Raumtypen und Vorgabengrößen abbilden (für nähere Einzelheiten zur Methodik vgl. Kap. 3.2).

Dieser Bericht beinhaltet die Ergebnisse aus der ersten Phase – die Befragung der Bewohner/-innen zu ihrer Mobilität, den Mobilitätsmöglichkeiten, Einschätzungen und Einstellungen sowie den Vergleich zu den alten Wohnstandorten (vgl. Kap. 3). In Kap. 2 wird für die ausgewählten Untersuchungsregionen die Entwicklung der Bautätigkeit im geförderten Wohnungsbau unter dem Aspekt der Anbindung an den Öffentlichen Verkehr zusammengefasst. Hier wird auch die Frage nach der Erfüllung der ÖPNV-Anbindung aufgegriffen.

Die Ergebnisse der Experteninterviews zur Frage der Standortwahl werden in einem ergänzenden Bericht zusammengefasst.

Insgesamt verfolgt das Projekt die Zielsetzung, Qualität im sozialen Wohnungsbau zu fördern. Dabei sind ökologische Zielsetzungen einer integrierten Siedlungsentwicklung und verträglichen Verkehrsabwicklung gleichrangig zu den sozialen Zielen möglichst vielfältiger Mobilitätsmöglichkeiten und guter Erreichbarkeit. Die Verbindung von Wohnungsbau und ÖPNV-Anbindung erleichtert die Verknüpfung der Handlungsfelder Wohnen und Mobilität/Verkehr. Die Alltagsmobilität ist im sozialen Wohnungsbau bisher kein vorrangiger Handlungsaspekt, doch die Erweiterung von Spielräumen durch weitere Mobilitätsdienstleistungen birgt noch ungenutzte Möglichkeiten. So trägt die Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten für die eher einkommensschwachen Bewohner/-innen dazu bei, einseitige Abhängigkeiten von kostspieliger Pkw-Nutzung zu vermeiden. In den letzten Jahren sind die ersten Beispiele siedlungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen wie rabattierte Mietertickets, Mobilpakete oder Wohnen plus Car-Sharing umgesetzt worden.³ Neu ist dabei, dass die Mobilitätsanforderungen von Bewohner/-innen weit über ihre Rolle als mögliche Autofahrer hinaus wahrgenommen werden. Für Wohnungsbauunternehmen bieten sie dabei Chancen, ihr eigenes Serviceangebot attraktiver zu gestalten. Die Ergebnisse dieser Untersuchung können zur Weiterentwicklung möglicher ergänzender Mobilitätsdienstleistungen beitragen. Insofern bleiben sie nicht beschränkt auf den Sektor des öffentlich geförderten Wohnungsbaus. Ziel ist es, eine Vorbildfunktion auch für den freifinanzierten Markt zu entfalten.

³ Das ILS hat zum Themenfeld „Wohnen plus Mobilität“ eine neue Internetplattform entwickelt: www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de.

2. Anbindung von Vorhaben des Sozialen Wohnungsbaus an den Öffentlichen Verkehr

Auch um Mobilitätschancen der Bewohner/-innen des sozialen Wohnungsbaus zu sichern bzw. zu verbessern, sehen die Wohnungsbauförderrichtlinien seit 1998 eine Konzentration der Fördermittel für den Miet- und Genossenschaftswohnungsbau auf Vorhaben im direkten Einzugsbereich von Haltepunkten des schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs vor.

Nun soll eine erste Zwischenbilanz gezogen werden. Anhand von Standorten in wohnungspolitisch interessanten Regionen wird eine Beurteilung des Kriteriums „Schienenhaltepunktnähe“ insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Mobilität der Bewohner/-innen vorgenommen. Im Folgenden wird die Auswahl der Untersuchungsregionen und -vorhaben näher erläutert. Darüber hinaus wird eine erste Bewertung der ÖV-Anbindung der ausgewählten Projekte vorgenommen.

2.1 Auswahl und Eingrenzung der Untersuchungsräume

Da aufgrund des begrenzten Projektumfanges eine Vollerhebung für ganz Nordrhein-Westfalen nicht durchgeführt werden konnte, erfolgte im Sommer 2002, in enger Abstimmung mit dem Ministerium, eine Auswahl der **Untersuchungsräume**, denen in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung und die Wohnungsbautätigkeit eine wichtige Rolle in Nordrhein-Westfalen zukommt. Dabei wurde auch sichergestellt, dass im Hinblick auf die Raumstruktur unterschiedliche Räume in die Untersuchung einbezogen werden. Vor diesem Hintergrund wurden die Untersuchungsregionen in einem zweistufigen Verfahren ausgewählt. Die Auswahl erfolgte auf der einen Seite nach der **siedlungsräumlichen Grundstruktur** gemäß Landesentwicklungsplan NRW (LEP, vgl. Staatskanzlei NRW 1995) und auf der anderen Seite nach den, durch das Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik entwickelten, **Wohnungsmarkttypen** (vgl. Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH 2001).

Auswahl nach LEP

Die Verteilung der Bevölkerung des Landes kennzeichnet die Raumstruktur Nordrhein-Westfalens nach der unterschiedlichen Art und Dichte der Besiedelung und ist Grundlage für die im Landesentwicklungsprogramm (LEPro) dargestellten unterschiedlichen Planungsaufgaben in diesen Gebieten (vgl. Staatskanzlei NRW 1995). Geprägt ist NRW durch eine hohe Bevölkerungskonzentration in den Verdichtungsgebieten (Ballungskerne, Ballungsrandzonen und Solitäre Verdichtungsgebiete). Auf knapp 25 % der Landesfläche leben hier fast 66 % aller Einwohner. In den Gebieten mit ländlicher Raumstruktur, die etwa 75 % der Landesfläche ausmachen, lebt jedoch nur etwa ein Drittel der Einwohner/-innen.

Ballungskern:	<i>Dortmund</i>
Ballungsrandzonen:	<i>Rhein-Sieg-Kreis (Nord)</i> <i>Kreis Unna</i> <i>Stadt Unna</i>
Solitäre Verdichtungsgebiete:	<i>Stadt Paderborn</i>
Gebiete mit überwiegend ländlicher Raumstruktur:	<i>Rhein-Sieg-Kreis (Südwest und Südost)</i> <i>Kreis Paderborn</i>

Auswahl nach Wohnungsmarkttypen

Die Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung sowie die sich ändernden Wohnpräferenzen und der damit zu erwartende Wohnungsbedarf weist große regionale Unterschiede auf. In NRW werden sechs verschiedene Wohnungsmarkttypen unterschieden. Wesentliches Kriterium für die Bildung der Wohnungsmarkttypen ist die – durch das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen (LDS) – prognostizierte Bevölkerungsentwicklung. Ergänzende Kriterien sind die bevölkerungs- und wohnungsmarktrelevanten Entwicklungen der letzten Jahre.

Die Wohnungsmarkttypen 1 bis 3 repräsentieren im Wesentlichen die kreisfreien Städte bzw. Ballungskerne und die solitären Verdichtungsgebiete des Landes. Außerdem gehören einige wenige Kreise, die im Wesentlichen der Ballungsrandzone zuzurechnen sind, dazu. Die erwartete Bevölkerungsentwicklung reicht von deutlichem Rückgang beim Wohnungsmarkttyp 1 bis zur Stagnation beim Wohnungsmarkttyp 3. Die Wohnungsmarkttypen 4 bis 6 stellen die Kreise dar, die im ländlichen Raum oder im Umland der Ballungsgebiete liegen. Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bewegt sich zwischen Stagnation beim Wohnungsmarkttyp 4 und deutlichem Zuwachs beim Wohnungsmarkttyp 6.

Wohnungsmarkttyp 1: *Dortmund*

Wohnungsmarkttyp 4: *Stadt und Kreis Unna*

Wohnungsmarkttyp 6: *Stadt und Kreis Paderborn, Rhein-Sieg-Kreis*

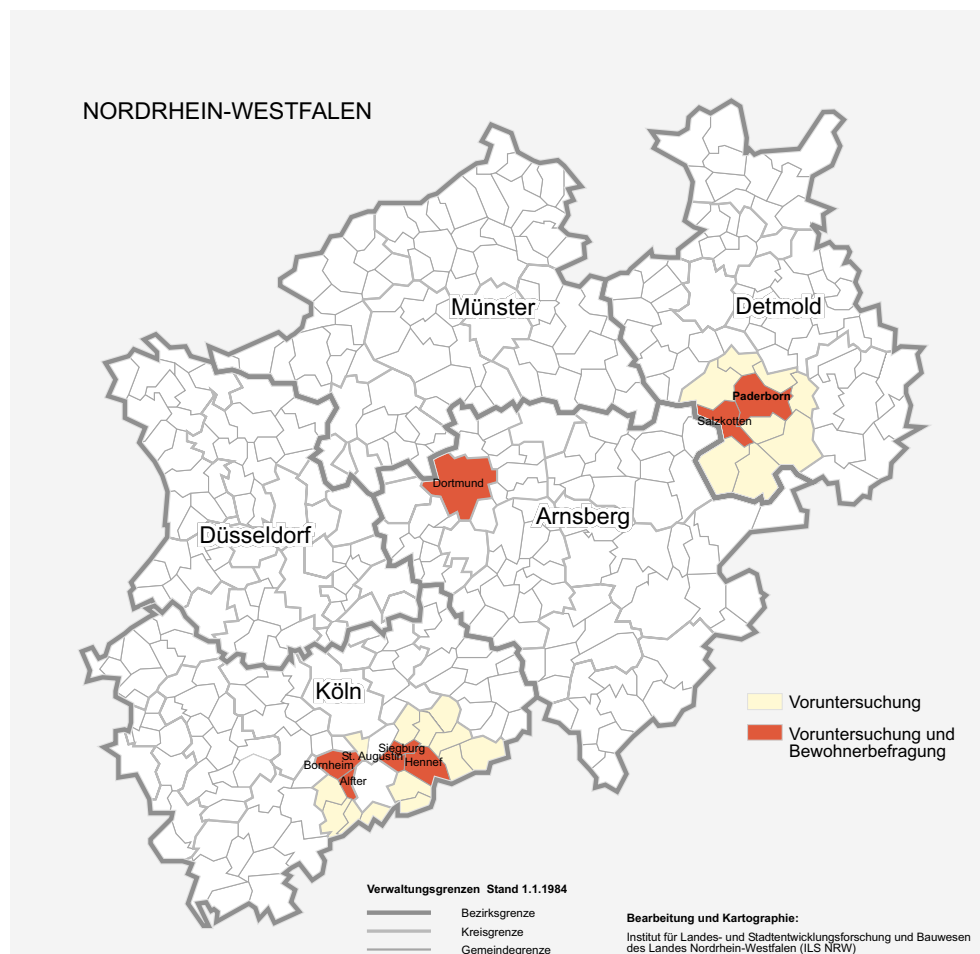


Abb. 3: Die Untersuchungsräume

2.2 Die Vorhaben in den Untersuchungsregionen

Auswahl der Zielgruppen

Bereits seit dem Programmjahr 1997 hat sich der Bund aus der Förderung im 2. Förderweg zurückgezogen (vgl. WoBauP 1998). Das Land NRW hat zwar seine Förderung im 2. Förderweg fortgesetzt – jedoch in vermindertem Umfang. Der Schwerpunkt lag eindeutig in der Förderung der Vorhaben des 1. Förderweges (vgl. Kap. 1) und kommt damit Haushalten mit niedrigen Einkommen zugute, die die im sozialen Wohnungsbau geltende Einkommensgrenze nicht oder nur geringfügig übersteigen.

Daher und vor dem Hintergrund der Bewohnerbefragung wurde in Abstimmung mit dem Ministerium entschieden, dass nur Vorhaben in die Untersuchung einfließen, die nach dem 1. Förderweg gefördert werden bzw. wurden. So wird als „kleinster gemeinsamer Nenner“ der zu untersuchenden Zielgruppe das Einkommen betrachtet. Eine weitere Eingrenzung oder Auswahl der Zielgruppe erfolgte nicht.

Fertig gestellte Vorhaben seit 1998 – Rückmeldungen aus den Untersuchungsregionen

Die Bewilligungsbehörden der ausgewählten Untersuchungsräume: *Stadt Dortmund, Stadt und Kreis Paderborn, Rhein-Sieg-Kreis sowie Stadt und Kreis Unna* wurden im Sommer 2002 angeschrieben⁴ und gebeten, Daten über die ab 1998 bewilligten und bereits bezogenen Vorhaben, die im 1. Förderweg errichtet wurden, zuzusenden. Dies war wichtig, da im Zentrum der Untersuchung die Befragung der Mieterinnen und Mieter stand.

Aus dem Kreis Unna und der Gemeinde Troisdorf⁵ ist der Rücklauf der Daten – trotz mehrmaligen Nachfassens – leider nur unvollständig erfolgt. Da für die Untersuchung ein vollständiges Abbild der realisierten Vorhaben in die Betrachtung einfließen sollte, blieben diese Orte für die weitere Untersuchung unberücksichtigt. Der Wohnungsmarkttyp 4 ist damit in der weiteren Untersuchung nicht mehr vertreten.

Vor diesem Hintergrund fließen nur die realisierten und bereits bezogenen Vorhaben aus *Dortmund, Stadt und Kreis Paderborn sowie dem Rhein-Sieg-Kreis* in die Untersuchung ein. Vorhaben, die in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander liegen, wurden zu einem ‚Projekt‘ zusammengefasst.⁶ Wenn im Folgenden von Projekt gesprochen wird, so bezieht sich dies auf die durch uns vorgenommene Einteilung.

Die Vielfalt der Untersuchungsvorhaben

Auch im sozialen Wohnungsbau gibt es nicht **das** Projekt. In den einzelnen Untersuchungsgebieten wurden jeweils sowohl unter Lagekriterien als auch im Hinblick auf die Größe und die Struktur sehr unterschiedliche Projekte realisiert. Es wurden Vorhaben sowohl durch private Investoren als auch durch große öffentliche Wohnungsunternehmen realisiert. Im Hinblick auf die Größe der Vorhaben reicht das Spektrum von der Realisierung von Mieteinfamilienhäusern über die Baulückenschließung durch ein einzelnes Gebäude mit wenigen Wohneinheiten bis hin zur Revitalisierung einer Gewerbebrache mit mehr als 140 Wohneinheiten. Es gibt Vorhaben in reinen Wohngebieten, wie auch in allgemeinen Wohngebieten. Gerade in den Ballungsrandzonen und im ländlichen Raum, wurden – im Rahmen von Siedlungserweiterungen – Vorhaben

⁴ Das entsprechende Anschreiben findet sich im Anhang.

⁵ Die Stadt Troisdorf im Rhein-Sieg-Kreis hat eine eigene Bewilligungsbehörde. Die Aussagen zum Rhein-Sieg-Kreis schließen im weiteren Verlauf der Arbeit Troisdorf nicht mit ein.

⁶ Dies gilt auch für benachbarte Vorhaben, die von unterschiedlichen Eigentümern realisiert wurden oder in verschiedenen Jahren bewilligt wurden.

innerhalb größerer Projekte in Ortsrandlage realisiert. Diese Siedlungserweiterungen waren zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht in allen Fällen abgeschlossen. Eine Vielzahl der Vorhaben wurde in durchmischten Gebieten realisiert, d. h. neben den Vorhaben im 1. Förderweg sind auch Vorhaben im 2. Förderweg, freifinanzierter Mietwohnungsbau, Eigentumswohnungen und Eigenheime entstanden.

Anbindung an den Öffentlichen Verkehr

Zunächst wurde für jedes gemeldete Vorhaben geprüft, ob dieses Projekt über eine Bus- oder Schienenanbindung verfügt und dann die Entfernung (Radius) zum Haltepunkt ermittelt. Als Komponente der Bedienungsqualität wurde in diesem ersten Analyseschritt der Takt in der Hauptverkehrszeit berücksichtigt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick der Vorhaben (1. Förderweg), die uns durch die Bewilligungsbehörden als bereits bezogen gemeldet wurden. Berücksichtigung fanden Vorhaben, die in den Jahren 1998 bis 2001 bewilligt wurden.

			Anbindung Verkehrsmittel				Haltestellenentfernung (Radius)			Takt*	
			Anzahl Projekte/WE				Anzahl Projekte			Anzahl Projekte	
Ort	Projekte	WE	Schiene	WE	Bus	WE	<= 1000 m	> 1000 m	> 1500 m	<= 30 Minuten	> 30 Minuten
Stadt Dortmund	18	372	15	326	3	46	18	0	0	17	1
Rhein-Sieg-Kreis	43	613	17	232	26	381	40	2	1	28	15
Stadt Paderborn	28	585	5	48	23	537	28	0	0	24	4
Kreis Paderborn	13	80	7	54	6	26	8	3	2	11	2
Summe	102	1650	44	660	58	990	94	5	3	80	22

WE = Wohneinheiten, * in der Hauptverkehrszeit

Tab. 1: Anbindung der untersuchten Projekte an den Öffentlichen Verkehr⁷

Aus den Untersuchungsregionen Dortmund, Stadt und Kreis Paderborn sowie dem Rhein-Sieg-Kreis wurden insgesamt 102 Projekte mit 1650 bezogenen Wohneinheiten gemeldet. Die Vorhaben wurden in 22 Gemeinden realisiert: Neben Dortmund und der Stadt Paderborn wurden im Kreis Paderborn Projekte in sieben Gemeinden fertig gestellt, im Rhein-Sieg-Kreis in 13 Gemeinden. Spitzenreiter ist hier Paderborn mit 585 Wohneinheiten in 28 Projekten.

Die gemeldeten und bereits bezogenen Vorhaben sind von ihrer Größe her sehr unterschiedlich; sie reichen von einem einzeln realisierten Mieteinfamilienhaus bis hin zur Revitalisierung einer Gewerbebrache, wo 140 Wohneinheiten im 1. Förderweg errichtet wurden. Ein Spektrum der realisierten und bezogenen Vorhaben wird im Kapitel 3.4 näher beschrieben.

⁷ Eine tabellarische Übersicht nach Gemeinden befindet sich im Anhang.

Bus- oder Schienenanbindung

44 Projekte mit 660 Wohneinheiten verfügen über einen Schienenanschluss⁸; dies entspricht einem Anteil von 40 % aller Wohneinheiten. 58 Vorhaben mit insgesamt 990 Wohneinheiten verfügen über einen Busanschluss.⁹ Dabei sind große regionale Unterschiede erkennbar:

In Dortmund verfügen 87,6 % der Wohnungen (326 von 372 WE) über einen Schienenanschluss; in der Stadt Paderborn sind es nur 8,2 % (48 von 585 WE). Im Rhein-Sieg-Kreis verfügen 37,8 % (232 von 613 WE) über einen Schienenanschluss; im Kreis Paderborn sind es 67,5 % (54 von 80 WE).

Haltestellenentfernung

Auch im Hinblick auf die Entfernung zum nächsten Haltepunkt (Radius) sind regionale Unterschiede festzustellen. In Dortmund und der Stadt Paderborn liegen alle Projekte im 1.000 m Radius zur nächsten Haltestelle. Im Kreis Paderborn liegen fünf Vorhaben weiter als 1.000 m vom nächsten Haltepunkt entfernt, davon zwei Projekte mit insgesamt 12 Wohneinheiten (15 %) mehr als 1.500 m. Drei Vorhaben im Rhein-Sieg-Kreis liegen außerhalb des 1.000 m-Radius, davon liegt ein Projekt mit sieben Wohneinheiten (1,1 %) weiter als 1.500 m vom Haltepunkt entfernt.

Bedienungshäufigkeit

Da nicht nur die örtliche, sondern auch die zeitliche Verfügbarkeit eine Voraussetzung für die Nutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs darstellt, wurde in diesem ersten Schritt die Bedienungshäufigkeit in der Hauptverkehrszeit erhoben. Insgesamt werden 80 Projekte mit 1483 Wohnungen (89,9 % aller WE) während der Hauptverkehrszeit mindestens im 30-Minuten-Takt bedient. Bei 22 Vorhaben ist die Bedienung schlechter. Fünf Vorhaben mit insgesamt 54 Wohneinheiten (3,3 % aller WE) werden nicht einmal im Stundentakt zur Hauptverkehrszeit bedient. Diese Vorhaben befinden sich ausnahmslos im Rhein-Sieg-Kreis.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die größte Anzahl der Untersuchungsvorhaben im Einzugsbereich (Entfernung maximal 1.500 m) eines vorhandenen Haltepunktes liegt. Dieses Kriterium wird von drei der betrachteten Vorhaben nicht erfüllt. Die Wohnungsbauförderrichtlinien, jetzt Wohnraumförderrichtlinien (WFB), fordern die Lage im Einzugsbereich eines Haltepunktes des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und sehen darüber hinaus eine Erweiterung des Radius vor, wenn die Standorte über gute Zubringersysteme verfügen. Über einen Schienenanschluss verfügen 40 % der betrachteten Wohneinheiten in 44 Projekten; drei Projekte mit 19 Wohneinheiten liegen nicht im Einzugsbereich (1.500 m) eines Haltepunktes, was einem Anteil von 1,2 % der Wohneinheiten entspricht.

Die Auswahl für die weitere Untersuchung

Da nicht allein die Existenz eines Haltepunktes (Schiene oder Bus), sondern vielmehr auch die Qualität des Öffentlichen Verkehrs (wie z. B. die Bedienungshäufigkeiten und -zeiten, Reisezeiten) die Chancen zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit die Chancen zur vertraglichen Abwicklung des Verkehrs bestimmen, wurde die Bewertung der ÖV-Verfügbarkeit an den einzelnen Haltepunkten ergänzt.

⁸ Wenn ein Schienenanschluss vorliegt, bestehen in der Regel zusätzlich ergänzende Busangebote. Im Rahmen der Untersuchung wurde dem Schienenanschluss zunächst Priorität eingeräumt.

⁹ Bei der Betrachtung der Busanschlüsse wurde der Anbindung an das Ortszentrum Vorrang eingeräumt.

Die Auswahl der Projekte, die in den weiteren Verlauf der Untersuchung einfließen, ist somit durch folgende Kriterien bestimmt:

- Anbindung an eine ÖV-Haltestelle im Radius von max. 1.000 m (Bus oder Schiene). Entgegen dem Kriterium gem. WFB, wonach nur Bauvorhaben förderfähig sind, die in einer Entfernung von 1.500 m zu einem Haltepunkt des schienengebundenen ÖV liegen, haben wir uns für einen Radius von 1.000 m entschieden. Das Verkehrsverhalten über diesen Radius hinaus kommt dem Verhalten der Bewohner/-innen ohne Haltepunkt gleich, da bei einem größeren Entfernungsradius öffentliche Verkehrsmittel erfahrungsgemäß nicht wahrgenommen und demzufolge auch nur noch sehr selten genutzt werden. (vgl. MASSKS 1999).
- Qualität des ÖV-Anschlusses (Taktung und Bedienungszeitraum), mindestens 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit, Bedienungszeitraum bis 20:00 Uhr im ländlichen Raum bzw. 22:00 Uhr im städtischen Raum.
- Aufgrund der begrenzten Ressourcen des Forschungsprojektes und weil der Focus der Untersuchung eher auf größeren Vorhaben lag, blieben Projekte mit weniger als vier Wohneinheiten im ländlichen Raum und Vorhaben mit weniger als zehn Wohneinheiten im städtischen Raum, die nicht in räumlicher Nähe zu anderen Vorhaben liegen unberücksichtigt.

Nach Berücksichtigung dieser Kriterien wurden 62 realisierte Vorhaben mit 1428 Wohneinheiten weiter untersucht. Tab. 2 zeigt alle wichtigen Attribute im Überblick. Alle ‚Projekte‘ wurden zusätzlich besucht, um einen Eindruck von den Örtlichkeiten, gerade auch im Hinblick auf die ÖV-Anbindung, aber zusätzlich auch zur allgemeinen städtebaulichen Gestaltung, Versorgungsmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten für Kinder etc., zu erhalten¹⁰.

Zeitliche und räumliche Verfügbarkeit

Als relevante Kriterien der beiden Komponenten *örtliche und zeitliche Verfügbarkeit*, welche die Grundvoraussetzung für die Benutzbarkeit des ÖV darstellen, wurden hier letztlich aufgenommen: Entfernung zur Haltestelle (Schiene oder Bus), Reisezeit und Zahl der Abfahrten zum nächsten Hauptbahnhof, weitere ÖV-Angebote, Bedienungszeiten werktags und sonntags, Anzahl der Abfahrten werktags und sonntags. Aus diesen Komponenten wurde für jedes Projekt ein Maß für die Qualität der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs ermittelt, der ÖV-Index¹¹. Die Betrachtung wurde für die Projekte durchgeführt, unabhängig von der Art der Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Schiene oder Bus). Details zur Ermittlung des ÖV-Index finden sich im Anhang.

Als weiterer wichtiger Faktor wurde die Entfernung zum Ortskern bzw. Stadtteilzentrum (im Sinne einer vorhandenen Nahversorgung) ermittelt; aus einer Kombination dieser Entfernung und ÖV-Index wurden sechs Klassen gebildet, die das Spektrum der unterschiedlichen Erreichbarkeitsqualitäten der einzelnen Vorhaben abbilden. Abbildung 4 zeigt alle 62 Vorhaben nach ÖV-Qualität (ÖV-Index) und Entfernung zur Nahversorgung.

¹⁰ Dies hat sich auch vor dem Hintergrund der Befragung und der Interpretation der Antworten als wichtig herausgestellt.

¹¹ Bei der Ermittlung der Qualität der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit wurde auf den „Index zur Verfügbarkeit des schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs“ (ÖV-Index) zurückgegriffen, der im Rahmen des Projektes „Baulandentwicklung an der Schiene“ durch unser Institut entwickelt wurde (vgl. MASSKS 1999).

Nr.	Projekt-Nr.	Klasse	Ort	"Projekt"	Anzahl WE	ÖV-Index	Schiene / Bus	Entfernung zum Ortskern / Stadtteilzentrum (Nahversorgung)	Entfernung zum nächsten Mittel- / Oberzentrum
1	DO 1	1b	Dortmund	DO Burgweg	12	1,6	Schiene	1200 m	2,8 km
2	DO 2	2a	Dortmund	DO Overhoffstr.	24	2,6	Schiene	300 m	6,0 km
3	DO 3	1b	Dortmund	DO Flaspoete	143	2,4	Schiene	600 m	8,8 km
4	DO 4	1a	Dortmund	DO Bodelschwinger	14	1,6	Schiene	50 m	8,0 km
5	DO 5	1b	Dortmund	DO Aspeystr.	12	2,1	Schiene	700 m	4,7 km
6	DO 6	1a	Dortmund	DO Holtbeuteweg	20	1,5	Schiene	150 m	4,0 km
7	DO 7	1a	Dortmund	DO Marsbruchstr.	10	1,5	Schiene	500 m	5,7 km
8	DO 8	1a	Dortmund	DO Rodenbergstr.	14	1,3	Schiene	250 m	6,5 km
9	DO 9	2b	Dortmund	DO Boverfeld	24	2,6	Schiene	900 m	7,0 km
10	DO 10	1a	Dortmund	DO Mallinckrodtstr.	12	1,3	Schiene	200 m	1,5 km
11	DO 11	1a	Dortmund	DO Grüggelsort	12	1,6	Schiene	100 m	5,8 km
12	DO 12	2b	Dortmund	DO Altendernerstr.	24	3,4	Bus	700 m	7,0 km
13	DO 13	2a	Dortmund	DO Martener Str.	14	2,8	Bus	100 m	5,8 km
14	RS 1	2a	Alfter	RS Klostergarten	52	3,0	Bus	300 m	6,5 km
15	RS 2	2a	Alfter	RS Knipsgasse	14	2,8	Schiene	300 m	6,5 km
16	RS 3	3a	Alfter	RS Nettekoverer Str.	11	4,2	Schiene	100 m	6,5 km
17	RS 4	2a	Bornheim	RS Bonner Str.	24	2,3	Schiene	400 m	8,0 km
18	RS 5	2b	Bornheim	RS Breniger Str.	6	3,5	Schiene	1400 m	8,5 km
19	RS 6	2b	Bornheim	RS Schottgasse	13	3,5	Schiene	800 m	13,0 km
20	RS 7	2b	Bornheim	RS Sechtemer Weg	8	3,3	Schiene	800 m	8,5 km
21	RS 8	2b	Bornheim	RS Buchenstr.	6	3,5	Schiene	1400 m	9,5 km
22	RS 9	2a	Bornheim	RS Schmiedegasse	6	3,3	Schiene	200 m	9,0 km
23	RS 10	2b	Hennef	RS Heltgen / Rüben	27	2,9	Bus	1400 m	7,0 km
24	RS 11	2a	Hennef	RS Frankfurter/Lipgens.	11	2,5	Schiene	400 m	7,0 km
25	RS 12	2a	Siegburg	RS Am Abtshof	64	2,7	Bus	350 m	3,8 km
26	RS 13	1b	Siegburg	RS Poppel Brucknerstr.	48	1,9	Bus	900 m	0,9 km
27	RS 14	1b	Siegburg	RS Schubestr.	12	2,2	Schiene	1000 m	1,0 km
28	RS 15	1b	Siegburg	RS Wolsdorfer	10	2,4	Schiene	800 m	0,8 km
29	RS 16	1b	St. Augustin	RS Kamille	18	2,5	Schiene	1000 m	3,3 km
30	RS 17	2b	St. Augustin	RS Johannes	10	3,1	Bus	900 m	3,5 km
31	RS 18	2a	St. Augustin	RS Alter Kirchweg	24	3,5	Schiene	350 m	5,5 km
32	RS 19	1a	St. Augustin	RS Buisdorf Frankfurter	22	2,3	Bus	450 m	2,8 km
33	RS 20	1a	St. Augustin	RS Hennefer Str.	30	2,1	Schiene	400 m	3,3 km
34	RS 21	1a	St. Augustin	RS Siegstr.	7	2,4	Bus	300 m	3,5 km
35	RS 22	1b	Niederkassel	RS Rochusstr.	24	1,9	Bus	750 m	9,5 km
36	RS 23	1a	Niederkassel	RS Hauptstr.	6	2,2	Bus	150 m	9,5 km
37	RS 24	2b	Königswinter	RS Cäsariusstr.	24	2,8	Schiene	800 m	7,2 km
38	PB 1	2b	Paderborn	PB Bernhard-Hunstig 1/2	34	3,2	Bus	600 m	2,0 km
39	PB 3	2b	Paderborn	PB Elsener / Benhard H.	105	2,7	Bus	600 m	2,0 km
40	PB 4	2a	Paderborn	PB Robert-Koch-Str.	140	3,3	Bus	250 m	1,0 km
41	PB 5	3a	Paderborn	PB Ellerstr.	6	3,8	Bus	300 m	7,0 km
42	PB 6	3b	Paderborn	PB Trebnitzer Str.	10	3,7	Bus	800 m	1,2 km
43	PB 7	3b	Paderborn	PB Nordstr.	6	4,4	Schiene	700 m	1,0 km
44	PB 8	2a	Paderborn	PB Kaukenberg	123	3,3	Bus	200 m	4,0 km
45	PB 9	3b	Paderborn	PB Schillerstr.	22	4,5	Bus	900 m	4,0 km
46	PB 10	3b	Paderborn	PB Merschweg	9	3,7	Bus	950 m	5,0 km
47	PB 11	3b	Paderborn	PB Salierstr.	6	4,4	Schiene	800 m	1,3 km
48	PB 12	2a	Paderborn	PB Robert-Schumann	16	3,4	Bus	250 m	2,0 km
49	PB 13	3a	Paderborn	PB Im Steinern	9	4,6	Bus	500 m	4,5 km
50	PB 14	1b	Paderborn	PB Balhornstr.	12	1,3	Schiene	1000 m	1,0 km
51	PB 15	1a	Paderborn	PB Leonhardstr.	18	1,9	Schiene	350 m	1,2 km
52	PB 16	1b	Paderborn	PB Wollmarktstr.	6	1,9	Schiene	550 m	1,0 km
53	PB 17	2b	Paderborn	PB Leubusstr.	18	3,5	Bus	800 m	1,7 km
54	PB 18	3a	Paderborn	PB Am Stadtberg	6	3,6	Bus	300 m	7,0 km
55	PB 19	3b	Paderborn	PB Sandknapp	18	4,2	Bus	900 m	6,0 km
56	KR-PB 1	3b	Delbrück	KR-PB Delbrück	6	4,9	Bus	1400 m	14,0 km
57	KR-PB 2	3b	Büren	KR-PB Wilhelmstr.	4	4,3	Bus	700 m	23,0 km
58	KR-PB 3	3b	Büren	KR-PB Hegensdorfer	4	4,6	Bus	1400 m	23,0 km
59	KR-PB 4	3b	Salzkotten	KR-PB Tudorfer	17	3,8	Schiene	900 m	11,8 km
60	KR-PB 5	3b	Salzkotten	KR-PB Schwedensch.	5	3,8	Schiene	1000 m	11,8 km
61	KR-PB 6	3b	Hövelhof	KR-PB Hochstiftstr.	8	4,5	Schiene	1000 m	13,0 km
62	KR-PB 7	3b	Hövelhof	KR-PB Kleestr.	8	4,9	Schiene	1000 m	13,0 km
					1428				

Klasse 1a: ÖV bis 2,5 / Nahversorgung bis 500m
 Klasse 1b: ÖV bis 2,5 / Nahversorgung über 500m
 Klasse 2a: ÖV bis 3,5 / Nahversorgung bis 500m
 Klasse 2b: ÖV bis 3,5 / Nahversorgung über 500m
 Klasse 3a: ÖV über 3,5 / Nahversorgung bis 500m
 Klasse 3b: ÖV über 3,5 / Nahversorgung über 500m

Tab. 2: Übersicht über die in die Untersuchung eingegangenen Vorhaben

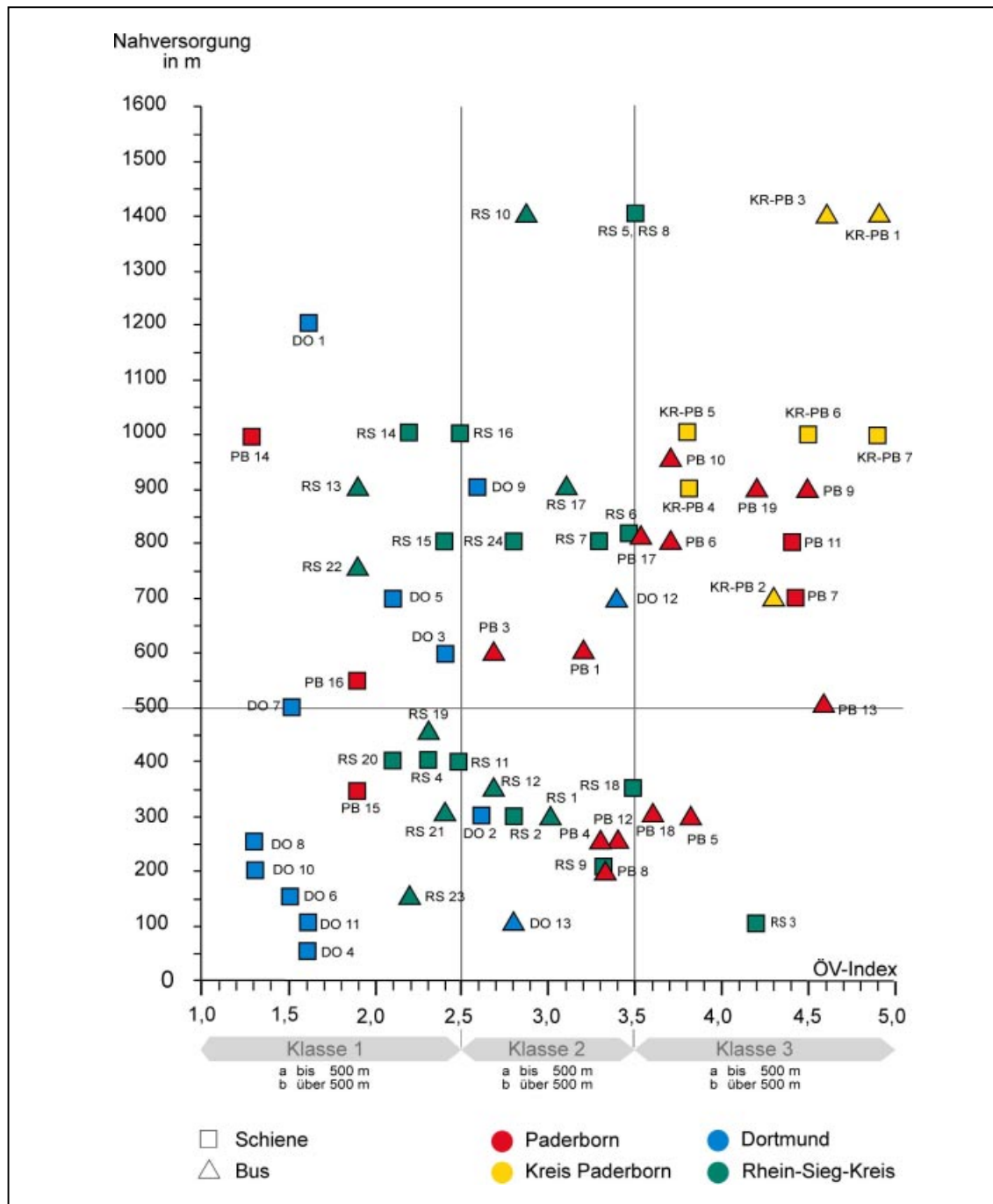


Abb. 4: Die Untersuchungsvorhaben: Qualität des Öffentlichen Verkehrs und Entfernung zur Nahversorgung

Erreichbarkeitsqualitäten

21 Vorhaben mit insgesamt 462 Wohneinheiten (32,4 %) sind der Klasse 1 zuzuordnen; davon finden sich 11 Projekte mit 165 Wohneinheiten (11,6 %) in Klasse 1 a, d. h. sie verfügen sowohl über ein gutes ÖV-Angebot als auch über eine große Zentralität. 17 Projekte mit 155 Wohneinheiten finden sich in Klasse 3. Davon sind 13 Vorhaben mit 123 Wohneinheiten (8,6 %) der Klasse 3 b zuzuordnen, d. h. sie verfügen über ein schlechtes ÖV-Angebot und über schlechte Nahversorgungsmöglichkeiten.

Auch bezüglich der Erreichbarkeit zeigen sich deutliche regionale und raumstrukturelle Unterschiede: In Klasse 3 b finden sich nur Vorhaben aus dem Raum Paderborn; die Projekte aus

dem ländlichen Raum – dem Kreis Paderborn – verfügen über ein schlechtes ÖV-Angebot und schlechte Nahversorgungsmöglichkeiten.

Die beste ÖV-Anbindung (guter Index) und eine hohe Zentralität (geringe Entfernung zum Ortszentrum) zeichnet fünf Projekte in Dortmund aus. Alle diese Vorhaben verfügen über einen Stadtbahnanschluss.

Die Anbindung an die Schiene allein sagt jedoch noch nichts über deren Qualität aus. Zwar besitzen die Vorhaben, die über ein sehr gutes ÖV-Angebot verfügen, weitgehend über eine Schienenanbindung. Dennoch gibt es auch Vorhaben, insbesondere im Raum Paderborn, die zwar über einen Schienenanschluss verfügen, dessen Qualität aber als schlecht bezeichnet werden muss (ÖV-Index > 3,5).¹²

Auch in der Ballungsrandzone finden sich Vorhaben, die über eine sehr gute ÖV-Anbindung mit dem Bus und eine große Nähe zur Nahversorgung verfügen, z. B. Vorhaben in Niederkassel, St. Augustin und Bornheim.

Entfernung Nahversorgung

Lässt man die ÖV-Verfügbarkeit unberücksichtigt und betrachtet nur die Lage der Wohnvorhaben zur Nahversorgung zeigt sich, dass nur 27 der Projekte (dies sind die Projekte der Klassen¹³ 1a, 2a und 3a) mit insgesamt 709 Wohneinheiten (49,6 % aller untersuchten Wohneinheiten) über gute Möglichkeiten verfügen. Regional betrachtet ergeben sich auch hier große Unterschiede, so findet sich eine große Entfernung zur Nahversorgung vorwiegend im eher ländlichen Raum. In Dortmund verfügen 47 % der Wohneinheiten über eine gute Erreichbarkeit der Nahversorgungsmöglichkeiten, in der Stadt Paderborn und im Rhein-Sieg-Kreis sind es jeweils gut 56 % und im Kreis Paderborn liegen alle untersuchten Vorhaben wenigstens 700 m vom Ortszentrum entfernt, so dass hier von einer guten Erreichbarkeit nicht mehr gesprochen werden kann.

Insgesamt lässt sich Folgendes festhalten: Von den betrachteten Vorhaben verfügt nur knapp ein Drittel aller Wohneinheiten über eine sehr gute ÖV-Anbindung und 11,6 % verfügen über eine sehr gute ÖV-Anbindung und große Zentralität. Regional sind große Unterschiede erkennbar. Während im Ballungskern die Erreichbarkeitsqualität weitgehend sogar als sehr gut bezeichnet werden kann, ist sie im ländlichen Raum eher als schlecht zu bezeichnen.

Nur knapp 50 % aller Wohneinheiten verfügen über eine gute Erreichbarkeit der Nahversorgungsmöglichkeiten. Fußläufige Distanzen zum Ortszentrum und damit zu Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten können zu einem deutlich höheren Anteil nicht motorisierter Verkehrsmittel auf den Versorgungswegen führen. Eine stärkere Berücksichtigung des Kriteriums „Lage zum Ortskern“ und damit zur Nahversorgung, leistet nicht nur einen Beitrag zur umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl, sie erhöht auch die Mobilitätschancen, im Sinne der leichteren Teilhabe an Aktivitäten, für die Haushalte ohne Pkw.

¹² Eine aktuelle ExWoSt-Untersuchung des ILS NRW im Münsterland ist der Frage "Schienen- oder Busanbindung im Stadt-Umland-Verkehr?" nachgegangen. Dabei kann die Systemfrage nicht eindeutig entschieden werden, sondern hängt stark von den lokalen Ausprägungen ab. Die untersuchten Schnellbussysteme erreichen einen hohen Bekanntheitsgrad und Nutzung sowie eine positive Bewertung bei zugleich geringeren Kosten. Allerdings stoßen sie schneller auf Kapazitätsgrenzen und erschöpfen die Aufnahmefähigkeit des angesteuerten Oberzentrums (vgl. plan-lokal/ILS NRW 2003, S. 128 f.).

¹³ Bei der Klasseneinteilung muss berücksichtigt werden, dass hier nur zwei Kategorien unterschieden werden, nämlich die Entfernung zur Nahversorgung bis 500 m (Klasse a) und eine Entfernung über 500 m (Klasse b) hinaus. Die Spannbreite reicht jedoch von 50 m bis 1400 m.

3. Mobilität der Bewohner/-innen im Sozialen Wohnungsbau am Beispiel ausgewählter Projekte

3.1 Projektauswahl und Kurzbeschreibung der Projekte

3.1.1 Projektauswahl für die Bewohnerbefragung

Ein wesentliches Ziel der Untersuchung ist die Gewinnung von empirischen Erkenntnissen über die Mobilitätschancen, -einstellungen und das Mobilitätsverhalten. Für eine persönlich-mündliche Befragung sind in den drei Untersuchungsregionen **Dortmund**, **Rhein-Sieg-Kreis** und **Paderborn/Kreis Paderborn** Wohnbauvorhaben ausgewählt worden, die ein breites Spektrum an unterschiedlichen Wohnlagen und Wohnformen abdecken. Diese bilden einen Querschnitt durch die Förderlandschaft im öffentlich geförderten Wohnungsbau.

Die Auswahl der Projekte erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. In einem ersten Schritt wurde für jedes der 62 Projekte der ÖV-Index und die Entfernung zum nächsten Ortskern bzw. Stadtteilzentrum ermittelt. Aus beiden Angaben wurden sechs Klassen (1a, 1b, 2a, 2b, 3a, 3b) gebildet (vgl. Kap. 2.2), denen alle Projekte zugeordnet wurden.¹⁴

Um die Zahl der Befragungsstandorte aus arbeitsökonomischen Gründen zu reduzieren, sind aus den jeweiligen Klassen in einem nächsten Schritt jeweils die zwei bis vier größten (nach der Anzahl der Wohneinheiten) Projekte ausgewählt worden. Nach diesem Schritt reduzierte sich die Anzahl der möglichen Untersuchungsvorhaben auf 21 Projekte.

In einem dritten Schritt wurden unter Berücksichtigung aller Untersuchungsräume (anteilig), der Indexklasse (anteilig), der Bus- bzw. Schienenanbindung (anteilig) neun Vorhaben für die weitere Untersuchung und die Bewohnerbefragung ausgewählt. Die Entfernung zum nächsten Mittel- bzw. Oberzentrum (Anbindung an den überregionalen SPNV) fand bei der Auswahl ebenfalls – wenn auch nachrangig – Berücksichtigung.

Im Verlauf der Befragung wurden zwei weitere Projekte in die Untersuchung aufgenommen, da die anvisierte Zahl der Interviews in den ausgewählten Vorhaben nicht erreicht werden konnte. Die Befragung wurde letztendlich in elf Projekten durchgeführt (vgl. Tab. 3).

3.1.2 Die untersuchten Wohnbauprojekte im Überblick

An dieser Stelle werden die Vorhaben und ihre Anbindung an den Öffentlichen Verkehr im Überblick skizziert. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Charakteristika fasst Tab. 3 am Ende dieses Abschnitts zusammen. Diese Beschreibung liefert den Hintergrund zum besseren Verständnis der allgemeinen Ergebnisse der Befragung der Mieterinnen und Mieter in Kap. 3.3. Eine ausführliche Beschreibung und Illustration der Bauvorhaben inklusive Wohnumfeld, Nahversorgung und Anbindung an den Öffentlichen Verkehr findet sich in Kap. 3.4 im Zusammenhang mit den projektbezogenen Ergebnissen.

¹⁴ Bei der Berechnung des ÖV-Index wurde versucht, jedes Untersuchungsvorhaben eindeutig einer Haltestelle zuzuordnen. Da die Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV im Zentrum der Untersuchung stand (vgl. WFB), wurde in erster Priorität jedem Standort ein Schienenhaltepunkt zugeordnet. Nach Auswahl der Projekte nach o.g. Verfahren hat sich jedoch herausgestellt, dass für die Vorhaben Paderborn/Robert-Koch-Straße und Hennef/Im Heltgen – Im Rübelgarten dem nähergelegenen Bus für die Bewohner/-innen im Alltag eine größere Bedeutung zu kommt. Aus diesem Grund wurde die Zuordnung und der ÖV-Index im Verlauf der Untersuchung entsprechend geändert.

Stadt Dortmund

- **Dortmund/Burgweg:** Am Burgweg in DO-Eving sind 2001 zwölf Wohneinheiten in einem dreigeschossigen Zeilenbau fertiggestellt worden. Das Vorhaben liegt relativ isoliert in einer Gemengelage am Rande eines Gewerbegebiets. Das Stadtteilzentrum Eving liegt etwa 1.200 m entfernt, eine Nahversorgung im näheren Wohnumfeld ist nicht möglich. Die Stadtbahnhaltestelle liegt in 300 m Entfernung und bietet in der Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt auf zwei Linien zur etwa 3 km entfernten City von Dortmund, sowie eine weitere Buslinie.
- **Dortmund/Holtbeuteweg:** Dieses einzeln stehende dreigeschossige Mehrfamilienhaus mit 20 Wohneinheiten ist zwischen 1999 und 2002 in DO-Eving errichtet worden. Es liegt in unmittelbarer Nähe zum Stadtteilzentrum. Der Stadtbahnhaltepunkt bietet in der Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt zur etwa 4 km entfernten City von Dortmund. Fünf Buslinien ergänzen die Verbindungen in die benachbarten Stadtteile.
- **Dortmund/Flaspoete:** Das Neubaugebiet „Flaspoete“ am südlichen Ortsrand von DO-Lütgendortmund umfasst insgesamt mehr als 200 Wohneinheiten, davon 143 im 1. Förderweg, und wird seit 1998 bebaut. Für die Befragung wurden zehn Mehrfamilienhäuser mit jeweils acht bis elf Wohneinheiten ausgewählt. Das Wohngebiet ist über eine Stichstraße erschlossen; die innere Erschließung ist über Wohnwege (überwiegend Sackgassen) geregelt. Die Entfernung zur Nahversorgung im Stadtteilzentrum beträgt ca. 600 m. Unmittelbar angrenzend an das Neubaugebiet befindet sich ein S-Bahn-Haltepunkt, der im 20-Minuten-Takt die Verbindung nach Lütgendortmund und in die Dortmunder Innenstadt herstellt.

Rhein-Sieg-Kreis

- **Alfter/Im Klostergarten:** Aus einer größeren Siedlungserweiterung in Ortsrandlage Alfter-Oedekoven, das mit 5.000 Einwohner/-innen eher dörflich geprägt ist, sind 52 Wohneinheiten aus dem 1. Förderweg für die Befragung ausgewählt worden. Es handelt sich um mehrere zwei- bis dreigeschossige Häuser, z. T. als Doppelhäuser. Große Einzelhandelsmärkte sind fußläufig im angrenzenden Gewerbegebiet erreichbar. Das Ortszentrum liegt 300 m entfernt. An der 200 m entfernten Bushaltestelle fährt eine Linie im 20-Minuten-Takt in Richtung Bonn (30 Minuten bis Hauptbahnhof). Ein Schienenhaltepunkt befindet sich ca. 1.500 m entfernt und ist Halt für halbstündliche Regionalbahnen nach Bonn und Rheinbach.
- **Bornheim/Schottgasse:** Bei diesem Vorhaben handelt es sich um zwei in den Hang gebaute zweigeschossige Mehrfamilienhäuser im dörflichen Ortsteil Bornheim-Merten. Die 13 Wohneinheiten waren 1999 bezugsfertig. Sie liegen etwa 800 m vom alten Ortskern entfernt, wo ein Grundangebot der Nahversorgung besteht. Bonn liegt etwa 13 km entfernt. Die Entfernung zur Haltestelle der Stadtbahn in Richtung Bonn und Köln (20-Minuten-Takt) beträgt 1.300 m. Es gibt außerdem noch ein stündliches Busangebot in Richtung Bornheim-Sechten und Bornheim-Hersel.
- **Hennef/Im Heltgen - Im Rübelgarten:** Das Neubaugebiet in Hennef-Allner ist ein reines Wohngebiet mit maximal zweigeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern. Das Vorhaben besteht aus zwei Mehrfamilienhäusern mit je zwei verbundenen Teilen und insgesamt 27 Wohneinheiten. Die Parkplatzausstattung im gemeinsamen Innenhof ist großzügig (Stellplatzschlüssel 1,5). Das Ortszentrum Hennef liegt 1,4 km entfernt. Die ÖV-Erschließung erfolgt durch zwei Buslinien, die in ca. 400 m Entfernung jeweils im Stundentakt die Verbindung nach Hennef und Siegburg herstellen.

- **Siegburg/Am Abtshof:** Das Neubaugebiet am südlichen Ortsrand von Siegburg-Kaldauen ist ein reines Wohngebiet mit einer Mischung aus Ein- und Mehrfamilienhäusern mit bis zu drei Geschossen. Die Stichprobe umfasst 64 Wohneinheiten, darunter Mehrfamilienhäuser und mehrere Mieteinfamilienhäuser. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist an der Hauptstraße, ca. 500 m entfernt, möglich. Das Oberzentrum Siegburg ist knapp 4 km entfernt. Eine Ringbuslinie, die im 15-Minuten-Takt Hennef und Siegburg (15 Minuten Fahrzeit) verbindet, hält in 200 m Entfernung.
- **St. Augustin/Hennefer Straße:** Der viergeschossige Neubau mit 30 Wohneinheiten wurde in 2002 bezogen. Das Ortszentrum von St. Augustin (55.000 Einwohner/-innen) liegt etwa 400 m entfernt und bietet gute Versorgungsmöglichkeiten. Das Haus grenzt direkt an eine viel befahrene Kreuzung einer Bundes- und Landesstraße. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich der Stadtbahnhaltepunkt. Hier verkehrt die Stadtbahn im 10-Minuten-Takt zwischen Siegburg und Bonn bzw. Bad Honnef.

Stadt Paderborn

- **Paderborn/Robert-Koch-Straße:** Auf einem 2 ha großen ehemaligen Schlachthofgelände am Rand der Paderborner Innenstadt ist von 1998 bis 2000 ein neues Quartier mit insgesamt 164 Wohneinheiten entstanden, davon 140 im ersten Förderweg. 89 Wohneinheiten sind für die Stichprobe ausgewählt worden. Die Bebauung ist dreigeschossig mit Zeilen und offenen Blöcken. Die Erschließung erfolgt über Mischflächen und autofreie Wohnwege (Stellplatzschlüssel 0,8). Nahversorgung ist in etwa 250 m Entfernung möglich, die Paderborner City liegt nur 1 km entfernt. Die nächste Bushaltestelle in 200 m Entfernung ist Haltepunkt für vier Buslinien (Anbindung an die City und den Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt). Der nächstgelegene SPNV-Haltepunkt ist 700 m entfernt und bietet stündliche Verbindungen nach Bielefeld und Höxter.
- **Paderborn/Schillerstraße:** Im Stadtteil Schloss Neuhaus sind zwei dreigeschossige Wohnhäuser mit 22 Wohnungen errichtet worden. Es handelt sich um eine Nachverdichtung inmitten von Zeilenbauten aus den 1950er Jahre. Das Stadtteilzentrum liegt in ca. 900 m Entfernung, die Innenstadt Paderborn ist 4 km entfernt. Die ÖV-Anbindung erfolgt über eine nahe Bushaltestelle. Hier hält eine Linie, die in Spitzenzeiten einen 30-Minuten-Takt erreicht. Das Angebot endet um 20:00 Uhr, an Wochenenden verkehrt zusätzlich ein Nachtbus.

Kreis Paderborn

- **Salzkotten/Tudorfer Straße:** In diesem Vorhaben sind drei einzeln stehende, zweigeschossige Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 17 Wohneinheiten errichtet worden. Diese liegen am Rand eines Neubaugebiets und bilden den östlichen Ortsrand der Kleinstadt Salzkotten (23.000 Einwohner/-innen). Die Nahversorgung wird beidseitig der vielbefahrenen B 1 in etwa 900 m Entfernung sichergestellt. Das Angebot der nahe gelegenen Bushaltestelle beschränkt sich auf einen Schulbus. Ein Schienenhaltepunkt befindet sich 1.400 m entfernt. Hier verkehren halbstündlich Bahnen in Richtung Paderborn (10-12 Minuten Fahrzeit) sowie zu weiteren Zielen.

Ort	Straße	Raum	Bezug	WE	Anz. Geb.	Gs.	ÖV-Anbindung	Entfernung Haltepunkt	ÖV-Index	K
Stadt Dortmund										
Dortmund-Eving	Burgweg	BK	2001	12	1	3+	Stadtbahn/Bus	300 m	1,6	1b
Dortmund-Eving	Holtbeuteweg	BK	1999	20	1	3+	Stadtbahn/Bus	150 m	1,5	1a
Dortmund-Lütgendortmund	Flaspoete	BK	1998-2002	84 (143)	10	3+	S-Bahn	100 m	2,4	1b
Rhein-Sieg-Kreis										
Alfter-Oedekoven	Im Klostergarten	BR	1998-2002	52	7	2+/3+	Bus Bahn	200 m 1.500 m	3,0 3,8	2a
Bornheim-Merten	Schottgasse	BR	1999	13	2	2+	Stadtbahn/Bus	1.300 m	3,5	2b
Hennef-Allner	Im Heltgen/ Im Rüben- garten	LR	2001	27	4	2+	Bus Bahn	400 m 1.400 m	2,9 2,9	2b
Siegburg-Kaldauen	Am Abtshof	BR	1999/ 2001	64	17	1+/2+	Bus	350 m	2,7	2a
St. Augustin	Hennefer Straße	BR	2000	30	1	4	Stadtbahn	100 m	2,1	1a
Stadt Paderborn										
Paderborn	Robert-Koch-Straße	SV	2000	89 (140)	11	3+	Bus Bahn/Bus	200 m 700 m	3,3 3,9	2a
Paderborn-Schloss Neuhaus	Schillerstraße	SV	1999/ 2002	22	2	3+	Bus	200 m	4,5	3b
Kreis Paderborn										
Salzkotten	Tudorfer Straße	LR	1998-2002	17	3	2+	Bahn (Schul-)Bus	1.400 m 200 m	3,8	3b

Raum: Raumkategorie nach Landesentwicklungsplan (BK = Ballungskern, BR = Ballungsrand, SV = Solitärer Verdichtungsraum, LR = Ländlicher Raum); *WE* = Wohneinheiten; *Anz. Geb.* = Anzahl der Gebäude; *Gs.* = Anzahl der Geschosse (+ ausgebautes Dachgeschoss); *ÖV-Index* = Index zur Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (1 = sehr gut bis 6 = ungenügend); *K* = Klassifizierung nach Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (1 = gut, 2 = mittel, 3 = schlecht) und Lage der Nahversorgung (a = bis 500 m, b = über 500 m)

Tab. 3: Übersicht der untersuchten Projekte

3.2 Methodik und Ablauf der Befragung

Untersuchungsdesign

In den ausgewählten Projekten ist die Mobilität der Bewohner/-innen durch eine empirische Erhebung untersucht worden. Eine **persönlich-mündliche Befragung** der Bewohner/-innen mit Hilfe standardisierter Interviews bildete dabei das zentrale Instrument. Diese Befragung hat das ILS NRW in Zusammenarbeit mit der WohnBund-Beratung NRW GmbH, der die Durchführung der Befragung oblag, durchgeführt. Darüber hinaus hat sie bei der Auswahl der Befragungsstandorte, der Erarbeitung des Untersuchungsdesigns und der Auswertung und Interpretation der Ergebnisse mitgewirkt.

Die Befragungsform der persönlich-mündlichen Befragung bietet gute Steuerungsmöglichkeiten im Ablauf. Durch die direkte Ansprache ermöglicht sie eine höhere Beteiligung und verlässlichere Daten, was insbesondere bei der spezifischen Zielgruppe der Bewohner/-innen im öffentlich geförderten Wohnungsbau zum Tragen kommt. Im Gegensatz zur telefonischen Befragung ist prinzipiell die gesamte Stichprobe erreichbar. Eine schriftliche Befragung wurde verworfen, da vor dem Hintergrund der Zielgruppe die Gefahr einer Verzerrung aufgrund von Selbstselektion bestand – eine Rückantwort derer, die eher mit Formularen vertraut sind.

Fragebogen

An allen Befragungsstandorten kam ein einheitlicher, standardisierter **Fragebogen** zum Einsatz (siehe Anhang). Er umfasst 33, überwiegend geschlossene Fragen, die in sieben Bereiche gruppiert sind. Die Teilbereiche des Fragebogens behandeln die folgenden Aspekte:

- *Allgemeine Angaben zur Mobilität und Verkehrsmittelverfügbarkeit* (fünf Fragen)
- *Verkehrsverhalten* (drei Fragen)
- *Einschätzung der Verkehrsmittel und der persönlichen Möglichkeiten*, Kenntnis und Wichtigkeit von Mobilitätsdienstleistungen (sechs Fragen)
- *Mobilitätseinstellungen* (eine Frage)
- *Umzug und Einschätzung der jetzigen Wohnsituation*: Wohnung, Wohnumfeld, Ort/Stadtteil (sechs Fragen)
- *Mobilität am alten Wohnstandort*: Verkehrsmittelverfügbarkeit, Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit Erreichbarkeit, Veränderungen bei den Fortbewegungsmöglichkeiten und Kosten (sechs Fragen)
- *Soziodemographische Angaben*: Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße, Tätigkeit, Schulabschluss (sechs Fragen)

Ein Kernstück der Befragung stellt das **Verkehrsverhalten**, insbesondere die Verkehrsmittelwahl dar. Aufgrund der kleinen Stichprobe war es nicht sinnvoll, ein Stichtagsverfahren anzuwenden, bei der die befragten Personen alle am Tag zurückgelegten Wege protokollieren. Diese Methode bringt verwertbare Ergebnisse nur bei hinreichend großen Stichproben oder bei langen Protokollzeiträumen und wird vor allem zu Hochrechnungszwecken verwendet. Für eine Erfassung des generellen Verhaltens wird hier nach der Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel sowie differenziert nach Wegezwecken (Arbeit, Versorgung, Freizeit) und dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel gefragt. Diese Methode wurde auch bei der letzten kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten angewendet (Mobilität in Deutschland 2002; vgl. DIW/infas 2003a, 2003b). Um Verzerrungen bei Nutzer/-innen verschiedener Verkehrsmittel zu vermeiden, wurden Mehrfachnennungen zugelassen. Diese Methode ist zwar nicht exakt genug, um detaillierte Modal Split-Aussagen zu ermöglichen, sie liefert jedoch ein hinreichend zuverlässiges Bild zum allgemeinen Verkehrsverhalten der Bewohner/-innen und an den einzelnen Projektstandorten.

Für alle Fragen nach der **Zufriedenheit** (Erreichbarkeit von Zielen, Fortbewegungsmöglichkeiten, Angebot Öffentlicher Verkehr, Wohnumfeld, Ort/Stadtteil) wurde eine fünfstufige Skala verwendet: (1) vollkommen zufrieden – (2) sehr zufrieden – (3) zufrieden – (4) weniger zufrieden – (5) unzufrieden.

Diese Skala kommt unter anderem im Kundenmonitor Deutschland¹⁵ und im ÖPNV-Kundenbarometer¹⁶ zum Einsatz, was Vergleiche ermöglicht.

Die **Mobilitätseinstellungen**, also die Einstellung der Befragten zu den Verkehrsmitteln Auto, Fahrrad, Öffentliche Verkehrsmittel und Zu-Fuß-Gehen wurde über die Zustimmung (ja/nein) zu 16 Items gemessen, die für die jeweiligen Verkehrsmittel die symbolischen Dimensionen Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit abbilden (Hunecke 2000, S. 125 ff.). Die einzelnen Items sind u.a. im Projekt U.MOVE¹⁷ verwendet worden (vgl. Hunecke 2002).

Ablauf der Befragung und Stichprobe

Der Fragebogen ist vor der Feldphase einem Pre-Test unterzogen und optimiert worden. Die Interviews wurden in der Zeit vom 23. September bis 7. Oktober 2002 zunächst in neun Wohnprojekten der Regionen Dortmund, Rhein-Sieg und Paderborn durchgeführt (s. Kap. 3.1). Dabei kamen sechs geschulte Interviewer/-innen der WohnBund-Beratung zum Einsatz. Da in Dortmund/Holtbeuteweg und Hennef/Im Heltgen-Im Rübgarten nicht die anvisierten Beteiligungsquoten erreicht werden konnten (s. unten), wurden im Verlauf die Projekte Dortmund/Burgweg und Bornheim/Schottgasse in die Befragung mit aufgenommen.

In den elf ausgewählten Projekten gab es zum Zeitpunkt der Befragung insgesamt 530 Haushalte. Die Größe der Projekte schwankt dabei zwischen 17 und 143 WE. Die Zielzahl der zu führenden Interviews ist auf etwa 200 festgesetzt worden. Dies stellt einen Kompromiss zwischen der Menge an realisierten Interviews und den zur Verfügung stehenden Ressourcen dar. Im Grundsatz wurde für kleinere Projekte bis 25 WE eine Vollerhebung festgelegt, während für die größeren Projekte eine Zielzahl von 20-25 Interviews anvisiert wurde. Tabelle 4 liefert einen vollständigen Überblick über die Stichproben und Rückläufe nach Projekten.

Vor der Kontaktaufnahme durch die Interviewer/-innen wurden sämtliche Haushalte in einem Anschreiben durch das ILS NRW über die Haushaltsbefragung im Auftrag des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes NRW informiert. Der Zeitpunkt der Kontaktaufnahme für die Interviews lag zwischen 15:00 und 20:00 Uhr. Erst nach mindestens vier erfolglosen Kontaktaufnahmen zu unterschiedlichen Zeiten in diesem Intervall wurde ein Haushalt als „nicht erreicht“ vermerkt. Das Interview wurde in jedem Haushalt in der Regel mit einer erwachsenen Person durchgeführt, die in der Lage war, Aussagen über den Haushalt insgesamt zu treffen. Eine Schichtung nach Geschlecht wurde nicht vorgenommen. Eine mögliche Verzerrung durch eine unterschiedliche Erreichbarkeit¹⁸ kann nicht ausgeschlossen werden, wird aber durch das relativ breite Zeitfenster der Interviews minimiert. Erreicht wurden insgesamt 269 Haushalte. Bei 85 Verweigerungen sind insgesamt 184 Interviews geführt worden. Dies entspricht einer Ausschöpfung von 68 %. Die Interviews dauerten im Durchschnitt etwa 20 bis 30 Minuten.

¹⁵ seit 1992 jährlich durchgeführte Befragung zur Kundenzufriedenheit in Unternehmen aus über 30 Branchen (ServiceBarometer AG; vgl. www.kundenmonitor.de)

¹⁶ seit 1999 jährlich durchgeführte Befragung zur Kundenzufriedenheit bei verschiedenen ÖPNV-Anbietern (TNS EMNID; vgl. TNS EMNID o. J.)

¹⁷ U.MOVE Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche (1998-2002, Koordination: ILS NRW).

¹⁸ So sind erfahrungsgemäß insbesondere junge, männliche Personen seltener zu Hause anzutreffen.

Projekt	WE	Anschreiben	Interviews "Soll"	Kontakte	Interviews "Ist"	Absagen	Ausschöpfung	nicht erreicht [‡]
Dortmund- Burgweg	12	12	12	11	7	4	64 %	1
Dortmund- Holtbeuteweg	20	20	20	18	10	8	56 %	2
Dortmund- Flaspoete	143	84	25	39	25	14	64 %	
Summe Stadt Dortmund	175	116	57	68	42	26	62 %	3
Alfter- Klostergarten	52	52	25	34	26	8	76 %	
Bornheim- Schottgasse	13	13	13	13	7	6	54 %	
Hennef- Im Heltgen/Im Rübengarten	27	27	20	24	12	12	50 %	2
Siegburg- Am Abtshof	54*	54	25	32	25	7	78 %	
St. Augustin- Hennefer Straße	30	30	20	25	16	9	64 %	
Summe Rhein-Sieg-Kreis	176	176	103	128	86	42	67 %	2
Paderborn- Robert-Koch- Straße	140	89	25	35	27	8	77 %	
Paderborn- Schillerstraße	22	22	22	21	16	5	76 %	1
Summe Stadt Paderborn	162	111	47	56	43	13	77 %	1
Salzkotten- Tudorferstraße	17	17	17	17	13	4	76 %	
Summe Kreis Paderborn	17	17	17	17	13	4	76 %	
Summe gesamt	530	420	224	269	184	85	68 %	6

[‡] vier erfolglose Besuche, nur relevant bei Projekten mit Anspruch auf Vollerhebung

* Abweichung zu Tab. 3, da noch nicht alle Wohneinheiten bezogen

Tab. 4: Stichprobe und Rücklauf nach Projekten

3.3 Allgemeine Ergebnisse der Befragung

In diesem Kapitel werden alle Ergebnisse der Befragung für die gesamte Stichprobe ($n = 184$) vorgestellt und diskutiert. Die Darstellung erfolgt nach den einzelnen Themenabschnitten (vgl. Abb. 5), bezieht aber auch Wechselwirkungen ein. In einzelnen Fällen werden auch Vergleiche zwischen den Regionen gezogen. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Anzahl der befragten Haushalte in den Regionen sehr unterschiedlich ist (z. B. Rhein-Sieg-Kreis: 86 Befragte in fünf Projekten; Kreis Paderborn: 17 Befragte in einem Projekt). Bedingt durch die geringen Fallzahlen können in keinem Fall repräsentative Aussagen für eine bestimmte Region getroffen werden. Die regionalen Aussagen beziehen sich immer auf das Bündel von ausgesuchten Projekten (vgl. Kap. 3.1). Eine Auswertung nach einzelnen Projekten erfolgt in Kapitel 3.4.

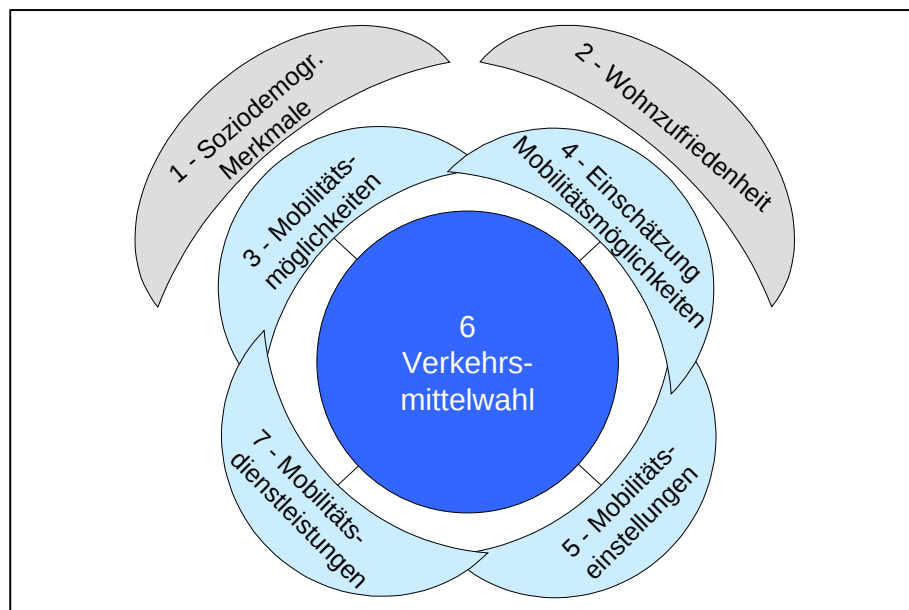


Abb. 5: Übersicht über die Themenabschnitte

3.3.1 Soziodemographische Merkmale

Geschlecht

Von den 184 Befragten sind 116 weiblich (63 %) und 68 männlich (37 %). Diese Ungleichverteilung in der Befragungsgesamtheit ist bei der Interpretation der weiteren Aussagen, insbesondere vor dem Hintergrund des unterschiedlichen Verkehrsverhaltens von Männern und Frauen, von Bedeutung. Insbesondere in den Projekten in der Stadt bzw. im Kreis Paderborn überwog die Zahl der weiblichen Befragten (84 % bzw. 69 %) – in den anderen beiden Regionen war das Verhältnis ausgewogen.

Alter

Es wurden Personen im Alter von 14 bis 82 Jahren befragt. Das Durchschnittsalter liegt bei 37 Jahren ($n = 183$). Bei der Verteilung (Abb. 6) wird deutlich, dass eine größere Gruppe an jüngeren Personen befragt wurde: 78 % der Befragten sind unter 45 Jahre alt. Diese Altersverteilung ist in allen vier Regionen gleich.

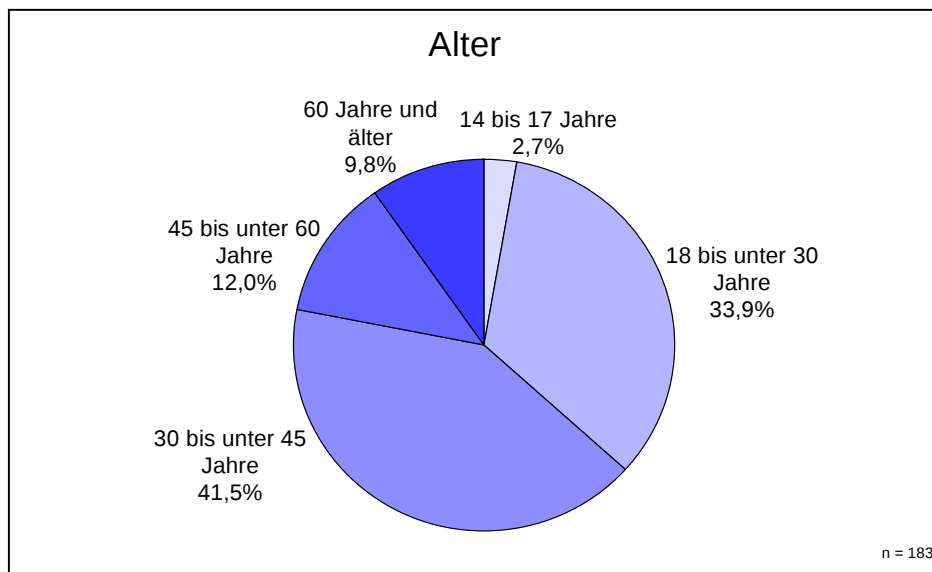


Abb. 6: Alter nach Klassen

Haushaltsgröße

In den 184 Haushalten leben derzeit 528 Haushaltsmitglieder, davon 152 Kinder unter 14 Jahren. Dies entspricht einer durchschnittlichen Größe von 2,87 Personen pro Haushalt. Zum Vergleich betrug der Wert für NRW in 2001 2,15. Die Verteilung der Haushaltsgrößen zeigt, dass Haushalte mit drei und mehr Personen im Vergleich zum nordrhein-westfälischen Durchschnitt überrepräsentiert sind, während kleinere Haushalte seltener vorkommen (vgl. Abb. 7). Vor dem Hintergrund der Familienförderung im öffentlich geförderten Wohnungsbau sind diese Zahlen nicht überraschend. Dazu passt, dass in 50,5 % der Haushalte Kinder unter 14 Jahren leben. In 42 Haushalten leben zwei oder mehr Kinder unter 14 Jahren.

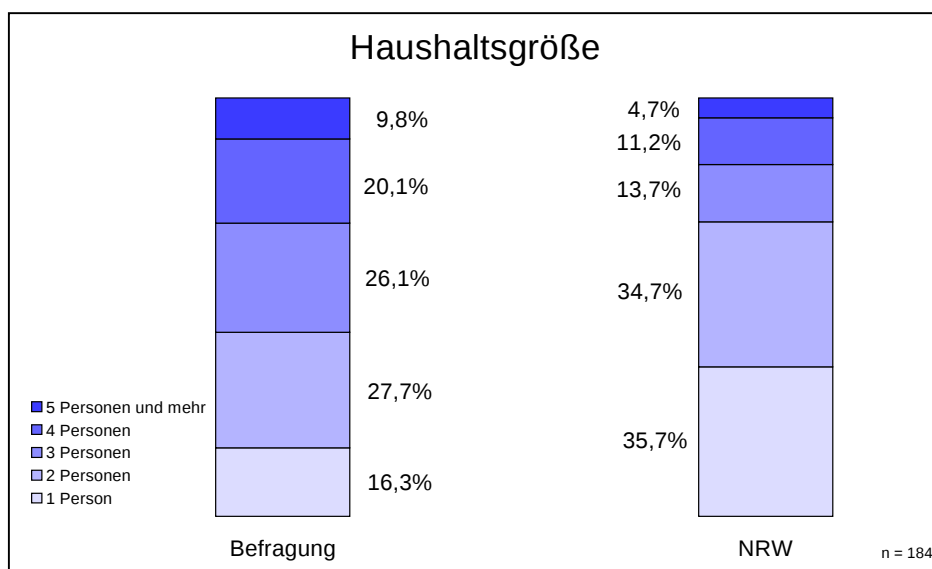


Abb. 7: Haushaltsgrößen im Vergleich

In den Dortmunder Projekten liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße mit 2,57 etwas niedriger, während im Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich 2,97 und in der Stadt Paderborn 2,98 Personen in den Befragungshaushalten leben.

Schulabschluss

Bei der Frage nach dem Schulabschluss der Befragten dominiert der Volks- oder Hauptschulabschluss. Insgesamt 42,4 % der Befragten haben einen solchen. 26,1 % sind im Besitz der mittleren Reife. 19,0 % verfügen über die (Fach-)Hochschulreife, aber nur 4,9 % sind im Besitz eines Hochschulabschlusses. Weitere 4,9 % geben einen sonstigen Abschluss an (z. B. Sonderschule).

Diese Verteilung der Schulabschlüsse entspricht zwar etwa der durchschnittlichen Verteilung der Bevölkerung in Deutschland. Allerdings ist zu beachten, dass die Stichprobe deutlich jünger ist, so dass hier ein größerer Anteil höherer Schulabschlüsse zu erwarten wäre.

Erwerbstätigkeit

Von den 184 Befragten sind 28,3 % Vollzeit erwerbstätig und weitere 19,0 % Teilzeit erwerbstätig. 13,6 % befinden sich in schulischer oder beruflicher Ausbildung.

Die relativ größte Gruppe mit 39,1 % sind die Nicht-Erwerbstätigen (ohne Personen in schulischer oder beruflicher Ausbildung). Hier sind Hausfrauen/-männer (19,0 %), Rentner/-innen (9,2 %), Arbeitslose (6,5 %), Personen in Erziehungsurlaub (1,6 %) sowie einzelne Fälle von Umschulung, Pflege von Angehörigen oder Sonderurlaub zusammengefasst.

Unterschiede nach Befragungsregionen liegen nur in geringem Maße vor: in den Projekten der Stadt Paderborn ist die Zahl der Erwerbstätigen (Vollzeit und Teilzeit) mit 32,6 % am niedrigsten und die Zahl der Nicht-Erwerbstätigen mit 51,2 % am höchsten.

Die Anzahl der Sozialhilfeempfänger/-innen unter den Befragten kann nicht exakt angegeben werden, da Frage 31 („Was machen Sie zur Zeit?“) nicht auf Mehrfachnennungen ausgelegt war und so die überwiegende Tätigkeit und nicht die Quelle des Einkommens im Vordergrund stand. Fünf Personen haben angegeben, Sozialhilfe zu beziehen. In der Regel tritt Sozialhilfebezug in Kombination zu Merkmalen wie Arbeitslosigkeit, Rente oder (geringfügiger) Beschäftigung auf, die hier vorrangig angegeben wurden.

Einzelne Mehrfachnennungen zeigen die Heterogenität der Tätigkeiten und Erwerbsformen der Bewohner/-innen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus. Die Bandbreite reicht von Vollzeit-Arbeitsverhältnissen über Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen zu Kombinationen aus Rente und geringfügiger Beschäftigung oder Schule und Teilzeitbeschäftigung.

Insgesamt bieten die Antworten einen Überblick über die wesentlichen Tätigkeiten der Befragten, die wiederum Auswirkungen auf die Art der täglichen Wege haben (z. B. regelmäßiger Arbeits- oder Ausbildungsweg). Sie geben keinen direkten Aufschluss über Art und Höhe der Einkommen.

Wohndauer

Da es sich bei allen Wohnprojekten um Anlagen handelt, die erst ab 1998 - nach Aufnahme der ÖPNV-Erschließung in die Wohnungsbauförderbestimmungen - errichtet wurden, wohnen alle Befragten erst bis zu vier Jahren in ihrer derzeitigen Wohnung. Dabei wird der Zeitraum gleichmäßig abgedeckt: 25 % der Befragten wohnen erst seit maximal einem Jahr in ihrer Wohnung, 24 % seit einem bis maximal zwei Jahren. 37 % wohnen seit zwei bis maximal drei Jahren dort

und nur ein kleinerer Teil, 14 %, wohnt seit drei bis maximal vier Jahren in dieser Wohnung. Je nach Errichtungsdatum differenziert die Wohndauer stark nach Projekt (vgl. Kap. 3.4).

Die Wohndauer kann das Mobilitätsverhalten insofern beeinflussen, als dass mit zunehmender Wohndauer die Ortsidentität steigt, die wiederum häufig die Beurteilung der Möglichkeiten im Umfeld und Erreichbarkeiten positiv beeinflusst (vgl. Müller 1996). Da es sich bei allen Haushalten noch weitgehend um „Neubürger/-innen“ handelt, wird sich dieser Effekt zu diesem Zeitpunkt noch nicht feststellen lassen.

Vorheriger Wohnort

Mit großer Mehrheit haben die Befragten auch vorher in der Region gewohnt und haben deshalb keine weiten Distanzen beim Umzug zurückgelegt. So sind 20,7 % aus demselben Stadtteil zugezogen, weitere 54,9 % haben vorher in derselben Stadt bzw. im selben Ort gewohnt. 17,9 % der Personen sind aus demselben Kreis bzw. in Dortmund und Paderborn aus den Nachbarkreisen und Städten zugezogen. Lediglich 12 Personen (= 6,5 %) haben vorher nicht in der näheren Region gewohnt.

Daraus folgt, dass die wesentlichen Bezüge der Befragten zu Orten, an denen Aktivitäten ausgeübt werden, erhalten bleiben. In der Regel sind die Befragten auch mit den Mobilitätsmöglichkeiten und Erreichbarkeiten der Region grundsätzlich vertraut gewesen.

3.3.2 Wohnzufriedenheit

Die Wohnzufriedenheit weist einen engen Bezug zur Mobilität auf. Personen mit eingeschränkten Mobilitätsmöglichkeiten sind in der Regel auf das Angebot im nahen Umfeld stärker angewiesen. Bei den Wahlfreien kann das Ziel einer Abwicklung von möglichst vielen Wegen im Nahbereich („Stadt der kurzen Wege“) nur erreicht werden, wenn die Gelegenheiten im Nahbereich hinreichend positiv beurteilt werden, um in der Konkurrenz zu fernen Zielen zu bestehen. In der Befragung ist die Zufriedenheit mit der Wohnsituation auf drei Ebenen erfasst worden: Wohnung, Wohnumfeld und Angebote im Ort/Stadtteil.

Zufriedenheit mit der Wohnung

Die Zufriedenheit mit der Wohnung wird ganz überwiegend positiv beurteilt. Im Durchschnitt der 184 Befragten ergibt sich ein guter Wert von 2,34 auf der Zufriedenheitsskala (1 = sehr zufrieden bis 5 = unzufrieden). 62,0 % sind vollkommen zufrieden oder sehr zufrieden mit ihrer Wohnung. Lediglich 8,7 % sind weniger zufrieden und nur zwei Befragte (= 1,1 %) geben an, unzufrieden mit der neuen Wohnung zu sein. Dabei ist die Zufriedenheit mit der Wohnung erwartungsgemäß stark vom jeweiligen Einzelprojekt abhängig. Die durchschnittliche Zufriedenheit schwankt zwischen 1,83 (Hennef/Im Heltgen/Im Rübengarten) und 3,00 (Bornheim/Schottgasse). Es muss an dieser Stelle offenbleiben, inwieweit bei der guten Bewertung der Wohnung im Vergleich zu Ort und Umfeld sich ein erwünschtes Antwortverhalten widerspiegelt. Der offizielle Charakter der Befragung bei den vor kurzem eingezogenen Sozialmieter*innen könnte diese unter Umständen veranlassen haben, ihre Zufriedenheit stärker als vorhanden zum Ausdruck zu bringen.

Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld

In der Frage der Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld wurden folgende Merkmale abgefragt: Aufenthaltsqualität/Grüngestaltung, Spielmöglichkeiten, Fußwegequalität, Parkmöglichkeiten für Pkw, Fahrradabstellmöglichkeiten und Ruhe/Verkehrslärm (vgl. Abb. 8).

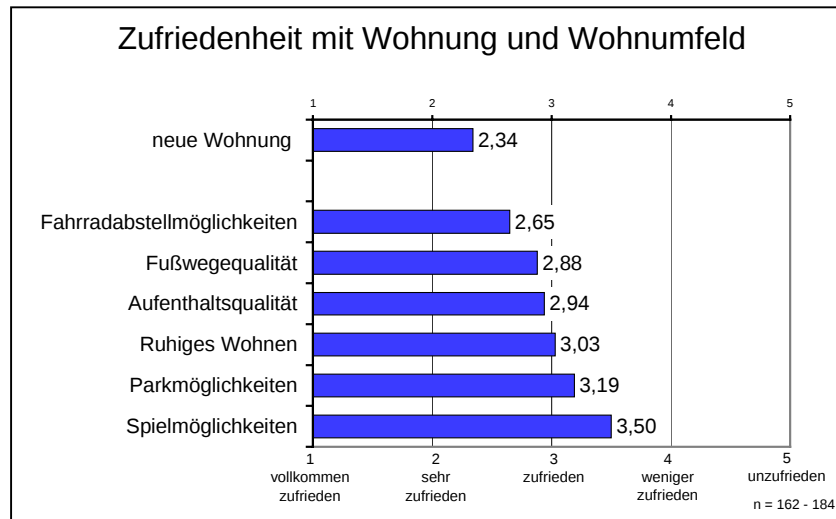


Abb. 8: Zufriedenheit mit der Wohnung und dem Wohnumfeld

Positiv beurteilt werden vor allem die Fahrradabstellmöglichkeiten ($\bar{x} = 2,65$) und die Fußwegequalität im Umfeld ($\bar{x} = 2,88$). Aber auch mit der Aufenthaltsqualität ($\bar{x} = 2,94$) und der Wohnruhe (ohne Verkehrslärm) ($\bar{x} = 3,03$) sind die Befragten durchschnittlich zufrieden. Schlechte Werte erreichen allerdings die Pkw-Parkmöglichkeiten ($\bar{x} = 3,19$) sowie mit einigem Abstand die Spielmöglichkeiten für Kinder ($\bar{x} = 3,50$). Insgesamt 31,8 % der Befragten sind mit den Spielmöglichkeiten unzufrieden. Die negativen Urteile konzentrieren sich dabei im Wesentlichen auf drei Projekte (Dortmund/Flaspoete, Dortmund/Holtbeuteweg und Alfter/Im Klostergarten).

Insgesamt variieren die Urteile stark nach der örtlichen Situation, so dass die Durchschnittswerte lediglich einen ersten Anhaltspunkt liefern. Besonderheiten einzelner Standorte, die ggf. auch einen Beitrag zur Erklärung anderer Befragungsergebnisse liefern können, werden bei den projektbezogenen Ergebnissen berücksichtigt (vgl. Kap. 3.4).

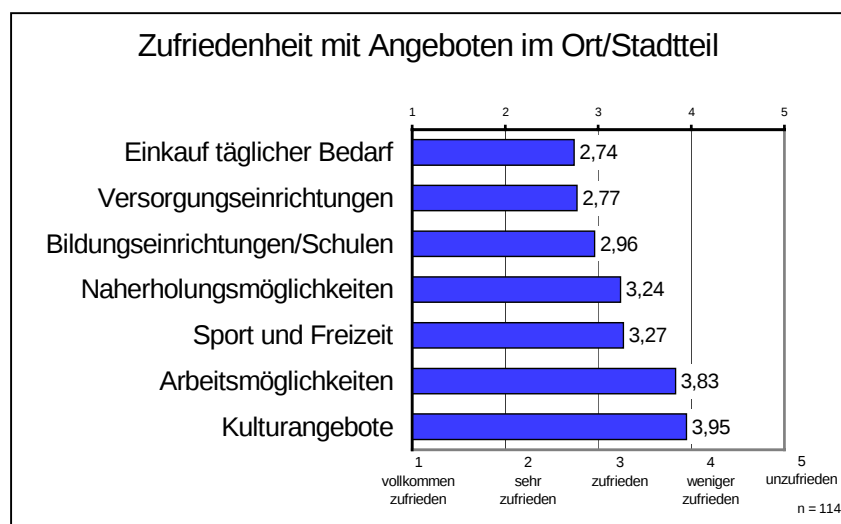


Abb. 9: Zufriedenheit mit den Angeboten im Ort/Stadtteil

Zufriedenheit mit dem Ort/Stadtteil

Auf der Ebene der Orte/Stadtteile sind folgende Aspekte abgefragt worden: Einkaufen (täglicher Bedarf), Versorgungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen/Schulen, Arbeitsmöglichkeiten, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kulturangebote, Naherholungsmöglichkeiten (vgl. Abb. 9).

Eher gut beurteilt werden im Umfeld die Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf ($\bar{x} = 2,74$), die Versorgungseinrichtungen ($\bar{x} = 2,77$) und die Bildungseinrichtungen/Schulen ($\bar{x} = 2,96$).

Eher schlecht beurteilt werden die Naherholungsmöglichkeiten ($\bar{x} = 3,24$) sowie die Sport- und Freizeiteinrichtungen ($\bar{x} = 3,27$). Sehr schlecht schneiden vor allem die Arbeitsmöglichkeiten ($\bar{x} = 3,83$) und die Kulturangebote ab ($\bar{x} = 3,95$).

Bei der Wohnzufriedenheit und insbesondere der Beurteilung des Ortes bzw. Stadtteils ist zu berücksichtigen, dass die Befragung an elf sehr verschiedenen Wohnstandorten durchgeführt worden ist, die zu einem raumstrukturell heterogenen Bild beitragen. Hier mischen sich Beurteilungen aus der Großstadt Dortmund im Ballungskern mit jenen aus dem Ballungsrand des Rhein-Sieg-Kreises und dem ländlichen Raum im Kreis Paderborn. Eine Zusammenfassung hat daher nur bedingt Aussagekraft. So ist bei den Durchschnittsbeurteilungen fast in jedem Aspekt eine große Spannbreite nach den einzelnen Projekten zu verzeichnen. Für eine Würdigung der projektspezifischen Besonderheiten wird auf das Kap. 3.4 verwiesen.

3.3.3 Mobilitätsmöglichkeiten

In diesem Unterkapitel sind die Ergebnisse zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, zum Besitz von Führerschein und Zeitkarten sowie Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme zusammengefasst. Diese Merkmale haben als quasi „objektive“ Rahmenbedingungen einen prägenden Einfluss auf die Ausgestaltung der persönlichen Mobilität.

Mobilitätseinschränkungen

Große Bedeutung für die Mobilitätsmöglichkeiten haben mögliche Einschränkungen und Restriktionen durch gesundheitliche Probleme. In dieser Stichprobe geben 18 Befragte (= 9,8 %) gesundheitlich bedingte Einschränkungen in ihrer Mobilität an. Bei 7,1 % handelt es sich um eine Gehbehinderung, 2,2 % nennen eine Sehbehinderung und 3,3 % andere Einschränkungen. Mehrfachnennungen waren hier möglich. Es gibt also eine substantielle Gruppe, bei der besonderer Handlungsbedarf in Bezug auf ihre Mobilität besteht.

Führerscheinbesitz

73,6 % der Befragten (18 Jahre und älter) besitzen einen Pkw-Führerschein, 26,4 % dagegen nicht. Dabei gibt es Unterschiede zwischen den vier Untersuchungsgebieten: Die Führerscheinquote liegt im Projekt des Kreises Paderborn lediglich bei 55 %, in den Projekten des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Paderborn bei 72 % und in Dortmund bei 83 %.

Während von den Männern nur 13,8 % keinen Pkw-Führerschein besitzen, so sind es bei den Frauen 33,6 %. Damit liegt die Führerscheinquote niedriger als der bundesdeutsche Durchschnitt von 87 % (DIW/infas 2003a). Wie in Deutschland generell, sinkt auch in dieser Stichprobe bei den Frauen die Führerscheinquote stark mit dem Alter: Haben bei den 25- bis unter 35-Jährigen 21,6 % keinen Führerschein, so sind es bei den 60 Jahre und älteren 61,5 %. Bei den Männern besitzt dagegen nur einer von 32 Befragten ab 35 Jahren keinen Führerschein. Einen Führerschein für Motorrad, Moped oder Mofa besitzen insgesamt lediglich 7,6 % der Stichprobe.

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

In den 184 Haushalten der Untersuchung stehen 151 Pkw. Die Pkw-Dichte von 82 Pkw pro 100 Haushalte ist damit unterdurchschnittlich. In Nordrhein-Westfalen lag die durchschnittliche Pkw-Dichte pro 100 Haushalte im Jahr 2001 bei 112.¹⁹ Parallel zur niedrigeren Führerscheinbesitzquote liegt auch die Pkw-Dichte im Projekt des Kreises Paderborn bei nur 62 Pkw pro 100 Haushalte (Dortmund: 86, Rhein-Sieg-Kreis: 84, Stadt Paderborn: 81).

Bezieht man die Zahl der Pkw nicht auf die Zahl der Haushalte, sondern auf die Zahl der Personen, so wird die unterdurchschnittliche Ausstattung noch deutlicher. Die Zahl der Pkw pro 100 Personen beträgt hier 28,6 - während der Durchschnittswert für Nordrhein-Westfalen bei 52,7 liegt (2002). Der Grund liegt in der hohen Durchschnittsgröße der befragten Haushalte ($\bar{X} = 2,87$ Personen).

Grund für die geringe Zahl der Pkw ist jedoch weniger die Anzahl der autofreien Haushalte, als vielmehr die geringe Zahl an Haushalten mit mehreren Pkw (vgl. Abb. 10). Der Anteil der autofreien Haushalte von 26,6 % liegt etwas höher als in Nordrhein-Westfalen allgemein (19 % nach KONTIV 2002 (DIW/infas 2003c, S. 114). Größer ist der Unterschied bei den Haushalten mit mehreren Pkw. In der Befragung besitzen lediglich 8,7 % der Haushalte mehr als einen Pkw im Vergleich zu 27 % in NRW (DIW/infas 2003c, S. 114). In Bezug auf die soziodemographische Struktur der Stichprobe überlagern sich zwei Trends: Aufgrund der jungen Alterstruktur würde man mehr Pkw erwarten, aufgrund der niedrigen Erwerbstätigkeit jedoch eher weniger.

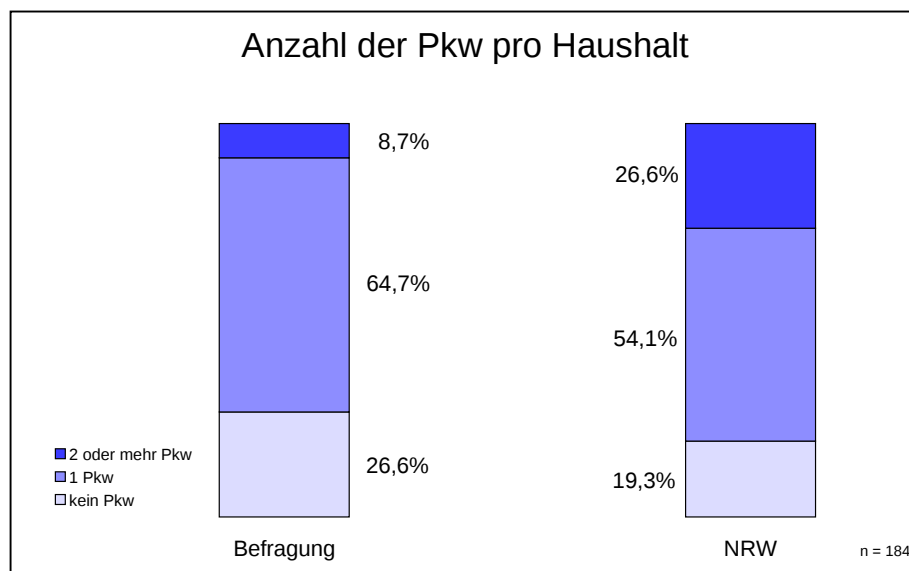


Abb. 10: Anzahl der Pkw pro Haushalt

Der Grund für die trotz großer Haushalte geringe Zweitwagenquote dürfte an der wirtschaftlichen Situation der Befragten liegen, bei denen es sich aufgrund der Wohnungsbauförderbestimmungen im Wesentlichen um Haushalte mit geringerem Einkommen handelt. So lag 2001 zum Vergleich der bundesweite Ausstattungsbestand bei Haushalten unter 2.500 DM Nettoeinkommen bei 51 Pkw je 100 Haushalten, bei Nettoeinkommen zwischen 2.500 bis 3.500 DM bei 86 Pkw. Dieser Befund wird durch die jüngst veröffentlichten Ergebnisse der breit angelegten Studie „Mobilität in Deutschland (KONTIV 2002)“ (DIW/infas 2003b) belegt.

¹⁹ nach Mikrozensus-Daten des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik, Nordrhein-Westfalen

So liegt der Anteil der mehrfach motorisierten Haushalte unter 10 % bis zu einer Schwelle von 1.500 € Haushaltsnettoeinkommen.

Die gesamte Anzahl der Fahrräder in den Haushalten beträgt 285. Damit kommen auf 100 Haushalte 155 Fahrräder (Maximum: Stadt Paderborn 191, Minimum: Dortmund 138). Aber auch bei den Fahrrädern kann man nicht von einer Vollausstattung sprechen. Immerhin 27,2 % der Haushalte verfügen über kein Fahrrad. Der Vergleichswert für Deutschland liegt bei 21,9 %.

Entscheidende Rahmenbedingung für das Verkehrsverhalten ist jedoch nicht der Pkw-Besitz, sondern die **Verfügbarkeit** darüber. Dies gilt insbesondere für die Situation von größeren Haushalten mit nur einem Pkw, wie sie für diese Stichprobe prägend ist. Insgesamt haben 65,6 % der Befragten einen Pkw (fast) täglich verfügbar, davon 84 % als Fahrer/-in und 16 % als Mitfahrer/-in. Dabei bedeutet eine Verfügbarkeit als Mitfahrer/-in in der Regel eine gewisse Einschränkung in Bezug auf die Souveränität in der Nutzung. Es ergeben sich keine Differenzierungen nach Untersuchungsgebieten. Erwartungsgemäß hoch sind allerdings die geschlechtsspezifischen Unterschiede: Während von den Männern 80,9 % ständig über den Pkw verfügen (davon 11 % als Mitfahrer, sind es bei den Frauen 56,0 % (davon 20 % als Mitfahrerin). Insgesamt 19,1 % verfügen nie oder nur sehr selten über einen Pkw. Abb. 11 zeigt, dass nur der kleinere Teil der Gruppe der Führerscheininhaber/-innen nicht ständig über einen Pkw verfügt.

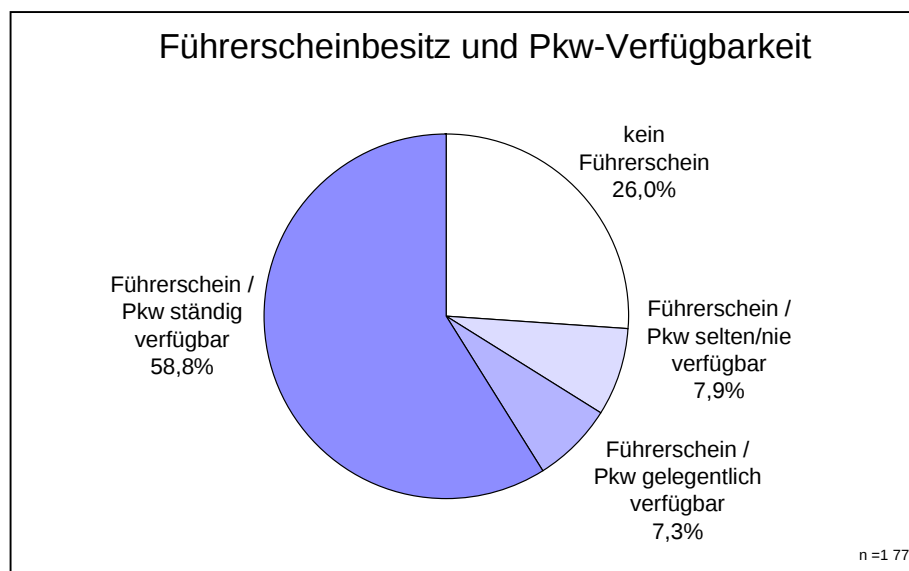


Abb. 11: Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit

Im Vergleich zur Situation vor dem Umzug ist die Pkw-Verfügbarkeit nur leicht gestiegen. Vorher haben 63 % (fast) täglich über einen Pkw verfügt und 22,8 % selten oder nie. Die Pkw-Verfügbarkeit ist bei 18 % der Befragten höher, während sie bei 10 % gesunken ist. Bei drei von vier Befragten hat sich also durch den Umzug bei der Pkw-Verfügbarkeit wenig verändert.

Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr

Eine Zeitkarte für Bus und Bahn besitzen 23,9 % der Befragten. Diese Quote differiert nicht nach dem Geschlecht, aber nach dem Erwerbsstatus. Bei den Schüler/-innen und Auszubildenden liegt der Anteil der Zeitkartenbesitzer am höchsten, gefolgt von Rentner/-innen und Teilzeitbeschäftigten. Bei den Vollzeitbeschäftigten ist die Quote mit 17 % allerdings unterdurchschnittlich, lediglich unterschritten von den Hausfrauen und -männern.

Es gibt zudem starke Unterschiede nach der Region: während in Dortmund 36 % und im Rhein-Sieg-Kreis 28 % über eine Zeitkarte verfügen, so sind es in den Projekten in der Stadt bzw. im Kreis Paderborn 7 % bzw. 15 % der Befragten. Über die Gründe des niedrigen Zeitkartenbesitzes im Raum Paderborn kann hier nur spekuliert werden. Die im Vergleich geringere Bedienungsqualität des Öffentlichen Verkehrs sowie die hohe Bedeutung des Fahrrads und die geringen Distanzen zum Zentrum bzw. Ortszentrum spielen sicher eine Rolle.

Am alten Wohnstandort lag die Zeitkartenquote noch bei 30,4 %. Trotz des Ziels einer expliziten Anbindung an den ÖPNV in den neuen Wohnprojekten ist also die Zahl der Stammkunden leicht zurückgegangen.

Kenntnis der Abfahrtszeiten

Die genaue Kenntnis der Abfahrtszeiten der wichtigsten Bus/Bahn-Verbindungen von der bzw. zur eigenen Wohnung ist zwar ein eher subjektiver Parameter, das Vorhandensein der Information spielt aber als Nutzungsvoraussetzung eine wichtige Rolle für die potenzielle Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Aus diesem Grund wird die Kenntnis der Abfahrtszeiten den allgemeinen Mobilitätsmöglichkeiten zugeordnet.

48,4 % der Befragten geben an, die Abfahrtszeiten auswendig zu kennen. Dabei sind große Unterschiede je nach Projekt zu erkennen. Während in St. Augustin/Hennefer Str. 75 % der Befragten die Abfahrtszeiten kennen, sind es in Hennef/Im Heltgen-Im Rübengarten nur 17 %.

Erwartungsgemäß besteht hier ein enger Zusammenhang zur Nutzung des ÖPNV. Während die (fast) täglichen ÖV-Nutzer/-innen zu 78,1 % die Abfahrtszeiten kennen, sinkt der Wert auf 52,2 % bei denjenigen, die ein- bis dreimal im Monat Bus und Bahn fahren. Immerhin noch 20,8 % der Nichtnutzer/-innen geben an, die Abfahrtszeiten auswendig zu kennen. Dies ist besonders dort der Fall, wo es sich um ein nicht häufig verkehrendes, aber vertaktetes Schienenangebot handelt. So kennen z. B. bei der im 20-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn Linie 4 im Projekt Dortmund/Flaspoete sechs von sieben seltenen ÖV-Nutzer/-innen die Abfahrtszeiten auswendig.

Auch die Entfernung zur Haltestelle spielt eine Rolle. In der Klasse bis 250 m Entfernung kennen 56 % die Abfahrtszeiten, bei Entfernungen zwischen 250 und 500 m noch 39 %, aber über 1.000 m lediglich 25 %. Ein Chi²-Test ist auf dem .05-Niveau signifikant.

Finanzielle Aufwendungen für Verkehr

Eine relevante Frage insbesondere für Haushalte mit unterdurchschnittlichen Einkommen ist die nach den finanziellen Aufwendungen für den Verkehrsbereich, also Kosten für den Pkw und/oder für Bus- und Bahnfahrkarten. 33,2 % geben an, dass diese Kosten durch den Umzug an den neuen Standort gestiegen sind. Dagegen nennen lediglich 14,7 % der Befragten gesunkene Kosten. Bei den übrigen Befragten sind die Kosten gleich geblieben.

Da zu den Bestimmungsgründen der Entwicklung keine weiteren Fragen gestellt wurden, können die Anteile der verschiedenen Einflüsse hier nicht bestimmt werden. Aus den einzelnen Antworten ist jedoch zu entnehmen, dass es sich häufig um ein Geflecht verschiedener persönlicher, aber auch wirtschaftlicher Rahmenbedingungen handelt. So werden die steigenden Kosten, etwa für Benzin oder Fahrkarten, bei der Beantwortung der Frage ebenso in Betracht gezogen wie persönliche Veränderungen (z. B. die Erstattung der Kosten für ein Job-Ticket des Öffentlichen Verkehrs durch den Arbeitgeber). Ein Bezug zwischen den neuen Wohnstandorten und ihrer Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und der Änderung der finanziellen Aufwendungen kann bei dieser Frage nicht vorgenommen werden, ohne im Detail die Änderung der persönlichen Umstände zu klären.

3.3.4 Einschätzung der Mobilitätsmöglichkeiten

Zufriedenheit Mobilitätsmöglichkeiten

Auf die allgemeine Frage, wie zufrieden die Befragten mit ihren persönlichen Fortbewegungsmöglichkeiten sind, sind im Durchschnitt positive Antworten zu vernehmen. Der Durchschnitt der Bewertungen liegt bei 2,52. Lediglich 7,2 % der Befragten sind unzufrieden bzw. weniger zufrieden. Dagegen sind 9,9 % vollkommen zufrieden und 38,1 % sehr zufrieden. Nach Alter oder Geschlecht ergeben sich keine signifikanten Unterschiede bei der Einschätzung der Zufriedenheit mit den persönlichen Fortbewegungsmöglichkeiten.

Die Zufriedenheit erreicht ein deutlich geringeres Niveau bei den Befragten ohne Auto im Haushalt. Bei einem Durchschnittswert von 2,88 sind insgesamt 18,4 % unzufrieden bzw. weniger zufrieden. Gleichzeitig sind 8,2 % vollkommen zufrieden und 22,4 % sehr zufrieden.

Dabei sind Pkw-Nutzer/-innen und Nutzer/-innen des Öffentlichen Verkehrs gleichermaßen

zufrieden. Bei einer Analyse dieser beiden Gruppen²⁰ ergeben sich keine signifikanten Unterschiede. Die Zufriedenheit insgesamt scheint dabei gleichermaßen durch die Bedingungen bei Pkw und Öffentlichem Verkehr beeinflusst: Sowohl zur Pkw-Verfügbarkeit (.35^{**})²¹ als auch zur Zufriedenheit mit der ÖV-Erreichbarkeit (.33^{**}) bestehen signifikante, wenn auch schwache Korrelationen.

In Dortmund ($\bar{X} = 2,41$) und im Rhein-Sieg-Kreis ($\bar{X} = 2,33$) sind die Befragten insgesamt etwas zufriedener mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten als in den untersuchten Projekten in der Stadt Paderborn ($\bar{X} = 2,91$) und im Kreis Paderborn ($\bar{X} = 2,77$).

36,4 % der Befragten insgesamt geben an, dass sich ihre Fortbewegungsmöglichkeiten durch den Umzug an den neuen Wohnstandort verbessert haben. Dem stehen 17,4 % gegenüber, die eine Verschlechterung sehen. Der Rest der Befragten hat keine Veränderung bemerkt.

Ein zentrales Kriterium für die Beurteilung der eigenen Mobilitätsmöglichkeiten ist die Möglichkeit die eigenen Zielorte zu erreichen. Deshalb ist die Erreichbarkeit der eigenen Ziele nach Verkehrsmitteln differenziert abgefragt worden. Dabei wird die Zielerreichbarkeit überwiegend positiv beurteilt. Es zeigen sich allerdings deutliche Unterschiede für die einzelnen Verkehrsmittel. So schneidet die Pkw-Erreichbarkeit mit einem Durchschnitt von 2,03 mit Abstand am besten ab. Dahinter folgen die Fahrraderreichbarkeit ($\bar{X} = 2,66$), die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr ($\bar{X} = 2,81$) und zuletzt die Erreichbarkeit zu Fuß ($\bar{X} = 2,86$). Alle drei Werte sind aber noch als eher gut anzusehen. Zu beachten ist, dass je nach Verkehrsmittel 4,3 % (zu Fuß) bis 32,8 % (Fahrrad) der Befragten keine Beurteilung abgeben (können).

Während die relativ schlechtere Bewertung der Fußerreichbarkeit mit dem engen Radius der Mobilität zu Fuß zu begründen ist, so zeigen die Werte für den ÖPNV, dass die generell gute Lage zum ÖV-Haltepunkt nicht allein hinreichend für eine gute Erreichbarkeit von Zielen ist. Dazu gehören zusätzlich ein feinmaschiges ÖPNV-Netz mit einer guten Bedienungsqualität und integrierten Fahrplänen und Tarifen.

Differenziert nach Regionen schneidet bei der Beurteilung der Erreichbarkeit der eigenen Ziele mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Rhein-Sieg-Kreis ($\bar{X} = 2,66$) am besten ab, noch vor der Stadt Dortmund ($\bar{X} = 2,87$), der Stadt Paderborn ($\bar{X} = 2,94$) und dem Kreis Paderborn ($\bar{X} = 3,22$).

²⁰ Zur jeweiligen Gruppe werden alle gezählt, die mindestens ein- bis dreimal pro Woche das entsprechende Verkehrsmittelnutzen. Dabei sind einzelne Befragte beiden Gruppen zugehörig.

²¹ Die Signifikanzniveaus werden im Text folgendermaßen gekennzeichnet: * signifikant auf dem 0,05-Niveau; ** signifikant auf dem 0,01-Niveau.

Vergleicht man die Beurteilungen der Zielerreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer/-innen mit den regelmäßigen Pkw-Fahrer/-innen, so ergibt sich kein Unterschied. Allerdings gibt es bei den regelmäßigen Pkw-Fahrer/-innen eine größere Gruppe von 24 %, die sich kein Urteil über den ÖPNV zutraut.

Im Vergleich zum alten Wohnstandort wird die Zielerreichbarkeit nur für den Pkw signifikant besser beurteilt: Die schon vorher sehr gute Situation hat sich also in den Augen der Befragten noch verbessert ($\bar{X} = 2,03$ am neuen Wohnstandort vs. $2,29$ am alten Standort; $p = .01^{22}$). Für die Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad und auch mit dem Öffentlichen Verkehr wird trotz der Lage in Haltepunktnähe keine Verbesserung konstatiert. Die Verbesserung bei der Pkw-Anbindung wird sowohl von regelmäßigen ÖPNV-Nutzer/-innen ($n = 44$; $\bar{X} = 1,95$ neu vs. $\bar{X} = 2,27$ alt, $p = .05$) als auch den regelmäßigen Pkw-Fahrer/-innen ($n = 99$; $\bar{X} = 1,88$ neu vs. $\bar{X} = 2,27$ alt, $p = .001$) gleichermaßen beurteilt. Dieses Ergebnis muss bei der Beurteilung des Mobilitätsverhaltens (vgl. Kap. 3.3.5) in Betracht gezogen werden.

Beurteilung Angebot Öffentlicher Verkehr

Da es in dieser Studie insbesondere um die Verknüpfung von Wohnungsbau mit dem Öffentlichen Verkehr geht, ist die Beurteilung der Angebote des Öffentlichen Verkehrs differenzierter erhoben worden. Auf Basis der Zufriedenheitsskala sind die subjektiven Urteile zu zehn Leistungsmerkmalen erfragt worden²³. In jedem Fall wurde nach dem spezifischen Angebot am Wohnstandort gefragt und dies durch die Nennung der relevanten Linien durch die Interviewer/-innen abgesichert. Die folgende Gesamtauswertung gibt einen Überblick, der Vergleiche mit dem Kundenmonitor Deutschland bzw. dem ÖPNV-Kundenbarometer ermöglicht.²⁴ Die spezifische Beurteilung der Situation vor Ort fließt bei der projektbezogenen Auswertung ein.

Abb. 12 zeigt die Durchschnittsbewertung der einzelnen Leistungsmerkmale, sowohl für die Gesamtstichprobe als auch für die ÖV-Nutzer/-innen (mind. einmal pro Woche). Bei der Gesamtstichprobe ergibt sich ein sehr guter Wert von $2,25$ für das Merkmal „Entfernung zur Haltestelle“. Hier zeigt sich, dass die Standortnähe der neuen Wohnbauvorhaben zum ÖPNV auch in der subjektiven Bewertung als vorteilhaft erkannt wird. Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zu der tatsächlichen Entfernung der Haltestelle: Während 78 % derer, die bis 250 m Entfernung wohnen, vollkommen bzw. sehr zufrieden mit der Entfernung sind, sind es nur 35 % bei über 250 bis 500 m Entfernung und 42 % bei über 1.000 m Entfernung von der Haltestelle.

Als gut bewertet wird ebenfalls die „Häufigkeit der Fahrten“, also die Taktfrequenz. Eher gut schneiden die Merkmale „Pünktlichkeit“, „Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs“ sowie die „Verständlichkeit der Angebote (Fahrplan, Tarife)“ ab. Eher schlechte Noten erhalten „weiche“ Merkmale des Angebots wie Sicherheit sowohl in Bus/Bahn als auch auf dem Weg zur Haltestelle sowie die Sauberkeit in Bus/Bahn. Die Ausstattung der Haltestellen wird ebenfalls als schlecht bewertet. Mit Abstand die schlechtesten Noten erhalten jedoch die Preise, mit denen 78,1 % der Befragten weniger zufrieden bzw. unzufrieden sind. Die Preise stoßen in Befragungen zum ÖPNV in der Regel auf Kritik. Vor dem Hintergrund der geringeren Einkommen der befragten Sozialmieter/-innen ist dieser Aspekt besonders kritisch.

²² p bezeichnet hier die Irrtumswahrscheinlichkeit. Eine Irrtumswahrscheinlichkeit unter 0,05 bezeichnet ein signifikantes Ergebnis, von unter 0,01 ein sehr signifikantes Ergebnis.

²³ Als elftes Merkmal sollte noch die Fahrzeit zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum bewertet werden. Der entsprechende Ort sollte dabei durch die Interviewer genannt werden. Aufgrund eines uneinheitlichen Vorgehens konnte dieses Item nicht sinnvoll ausgewertet werden.

²⁴ Die Verbalisierung von Durchschnittswerten der Zufriedenheitsskala erfolgt im Folgenden in Anlehnung an den Branchendurchschnitt der Globalzufriedenheit des Deutschen Kundenbarometers (vgl. TNS Emnid 2002a): bis 2,51 sehr gut, >2,51 bis 2,71 gut, >2,71 bis 2,91 eher gut, >2,91 bis 3,01 durchschnittlich, >3,01 bis 3,21 eher schlecht, >3,21 bis 3,41 schlecht, >3,41 sehr schlecht.

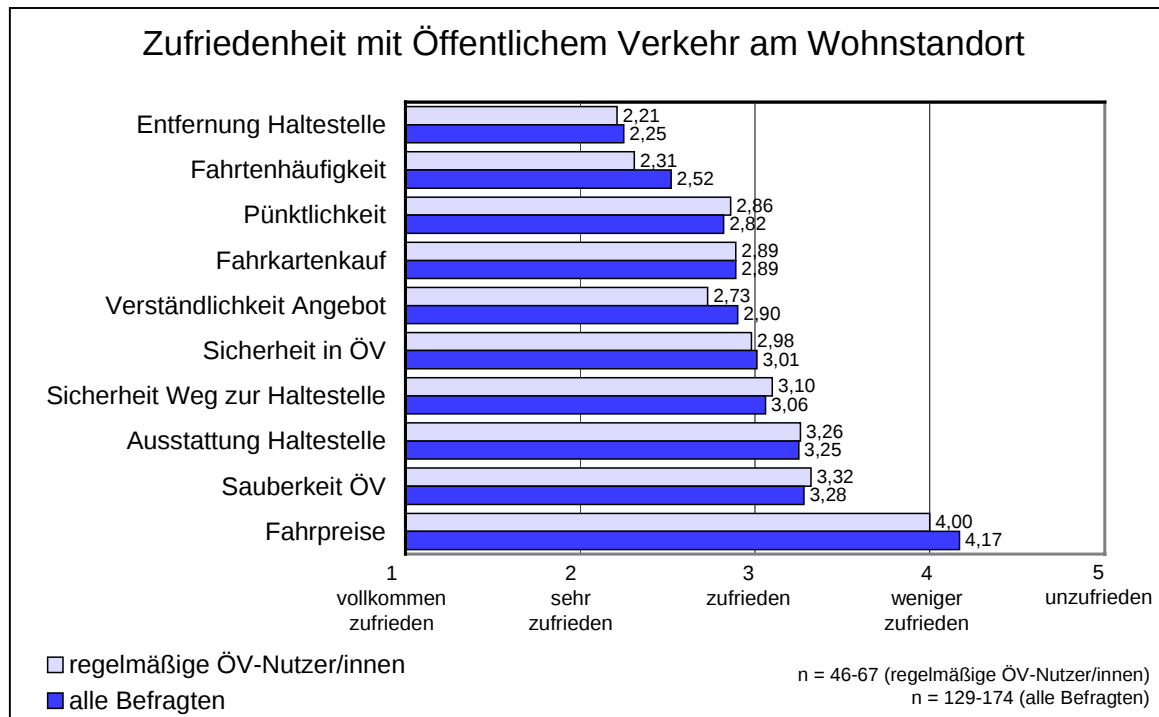


Abb. 12: Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsmerkmalen des Öffentlichen Verkehrs am Wohnstandort

Bei den regelmäßigen Nutzer/-innen des Öffentlichen Verkehrs fallen die Urteile in vielen Punkten nicht unterschiedlich aus. Eine signifikant positivere Bewertung ergibt sich lediglich bei den Aspekten „Fahrtenhäufigkeit“ und „Verständlichkeit der Angebote“ (t-Test auf dem 0,05-Niveau). Aufgrund der Erfahrung mit dem System ist die letztere Beurteilung nicht verwunderlich. Bei der Fahrtenhäufigkeit als zentralem Leistungsmerkmal kann argumentiert werden, dass regelmäßige Nutzer/-innen zufriedener sind, denn sie wählen den ÖPNV regelmäßig als Verkehrsmittel. Die Hälfte der regelmäßigen ÖV-Nutzer/-innen verfügt täglich über einen Pkw.

Ein Vergleich mit den Ergebnissen der beiden größeren Untersuchungen des Kundenmonitors Deutschland 2001 (vgl. ServiceBarometer AG 2001) sowie des NRW-Kundenbarometers 2001/2002 (vgl. TNS-EMNID 2002b)²⁵ offenbart in weiten Teilen Übereinstimmungen (vgl. Tab. 5). Allerdings ist zu beachten, dass bei gleicher Skala die einzelnen Leistungsmerkmale unterschiedlich formuliert wurden. So werden u. a. die Aspekte Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit bei allen Untersuchungen ganz ähnlich bewertet. Größere Abweichungen ergeben sich lediglich bei zwei Merkmalen. Die Häufigkeit der Fahrten (Taktfrequenz) wird in unserer Untersuchung deutlich besser beurteilt. Dies liegt zum Teil sicher darin begründet, dass bei der Auswahl der Projekte Haltepunkte mit einer besonders schlechten zeitlichen Verfügbarkeit über den ÖV-Index aussortiert wurden (vgl. Kap. 2.2). Die Fahrpreise werden noch einmal deutlich negativer beurteilt, was neben den oben genannten Gründen wohl auch an der unterschiedlichen Phrasierung des Merkmales liegt. In den anderen Untersuchungen wurde von Preis-Leistungs-Verhältnis gesprochen, das aber dennoch sehr schlecht beurteilt wird.

²⁵ Flächendeckende Befragung zur Kundenzufriedenheit im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen mit 16.731 Interviews

Zufriedenheit mit Leistungsmerkmal (Mittelwerte, Ø)	ILS NRW-Befragung n = 184	NRW- Kundenbarometer 2001/2002 n = 16.731	Kundenmonitor Deutschland 2001 n = 4.014
Entfernung Haltestelle	2,25	n. e.	n. e.
Fahrtenhäufigkeit	2,52	3,07	2,92
Pünktlichkeit	2,82	2,90	2,93
Fahrkartenkauf	2,89	2,98	n. e.
Verständlichkeit der Angebote (Fahrplan, Tarif)	2,90	n. e.	2,80 Fahrpläne 3,37 Tarifsysteem
Sicherheit in den Fahrzeugen	3,01	2,66 tagsüber 3,16 nachts	n. e.
Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle	3,06	2,79 tagsüber 3,50 nachts	n. e.
Gestaltung/Ausstattung Haltestelle	3,25	3,27	n. e.
Sauberkeit in den Fahrzeugen	3,28	3,22	3,29
Fahrpreise	4,17	(3,55)	(3,44)

(Werte in Klammern nur eingeschränkt vergleichbar, da unterschiedliche Itemformulierung; n. e. = nicht erhoben)

Tab. 5: Zufriedenheit mit dem Öffentlichen Verkehr im Vergleich

Bei einer Betrachtung nach Regionen fallen einige Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede ins Auge. Bei einzelnen Merkmalen sind die Durchschnittswerte der Zufriedenheit über alle Untersuchungsregionen fast identisch, so z. B. bei Pünktlichkeit, Fahrkartenkauf, Sicherheit in den Fahrzeugen und Verständlichkeit der Angebote. Andere Merkmale streuen stärker: Zufriedenheit mit der Entfernung zur Haltestelle, der Fahrtenhäufigkeit, Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle und Ausstattung der Haltestelle. Die Beurteilung von Qualitätsmerkmalen ist abhängig von der jeweiligen Situation vor Ort. Da bei den untersuchten Projekten bewusst ein Querschnitt im Hinblick auf die Qualität des Öffentlichen Verkehrs gewählt wurde (vgl. Kap. 2.2), macht eine Aggregation auf Regionsebene wenig Sinn. Markante Unterschiede in der Beurteilung einzelner Standorte werden bei der projektbezogenen Darstellung näher behandelt (vgl. Kap. 3.4).

Bedeutung des Angebotes des Öffentlichen Verkehrs für die Auswahl des Wohnstandortes

Bei der Frage, welche Bedeutung das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln für die Entscheidung zum Umzug an den neuen Wohnstandort spielte, wird deutlich, dass dieses Kriterium nur zum Teil eine wichtige Rolle spielt. Insgesamt 40 % geben an, dass das ÖV-Angebot für sie wichtig bzw. sehr wichtig war (vgl. Abb. 13). Bei den regelmäßigen ÖV-Nutzer/-innen steigt dieser Wert auf 52 %. Die Zahlen zeigen zugleich, dass andere Kriterien bei der Wohnungswahl einfließen und ggf. ausschlaggebender sind.

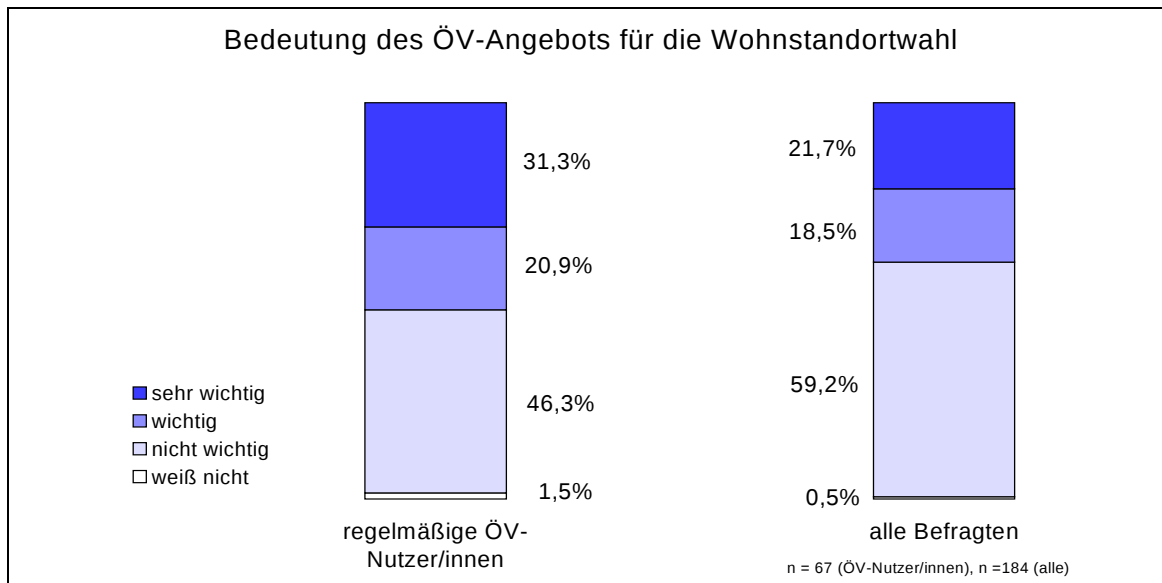


Abb. 13: Bedeutung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln für die Wohnstandortwahl

3.3.5 Verkehrsmittelwahl

Aufgrund der kleinen Stichprobe ist die Verkehrsmittelwahl nicht über exakte Wegeprotokolle (z. B. nach dem Stichtagsverfahren) abgefragt worden. Statt dessen wurden generelle Einschätzungen zur Häufigkeit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel sowie der Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wegezwecken (Arbeit, Versorgung, Freizeit) abgefragt (vgl. Fragebogen im Anhang). Diese Methode lässt keine detaillierten Modal Split-Aussagen zu, sie vermittelt jedoch einen hinreichenden Überblick über die persönlichen Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelwahl.

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Tab. 6 zeigt die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel. Insgesamt zeigt sich ein Verkehrsverhalten der befragten Sozialmieter/-innen, das nicht wesentlich vom Durchschnitt der Bevölkerung abweicht. Es ergeben sich einige prägnante Nutzungsmuster. Bei der Pkw-Nutzung als Fahrer/-in zeigt sich eine Polarisierung: Der Hälfte der Befragten, die den Pkw (fast) täglich nutzt, steht eine große Gruppe von fast 38 % gegenüber, die den Pkw (fast) nie nutzt. Drei Viertel dieser Gruppe stellt die Gruppe ohne Pkw-Führerschein. Dagegen verteilt sich die Nutzung des Pkw als Mitfahrer/-in und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel relativ gleichmäßig auf die verschiedenen Häufigkeitsklassen. Der Anteil der regelmäßigen ÖV-Nutzer/-innen, die die öffentlichen Verkehrsmittel mindestens einmal in der Woche nutzen, beträgt 37 % und steigt bei den autofreien Haushalten auf 63 %. Der allgemeine Anteil liegt damit höher als der Wert von 25 % für Nordrhein-Westfalen nach der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (DIW/infas 2003b). Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass in der Befragung der Sozialmieter/-innen nur gut erschlossene Standorte enthalten sind. Dadurch wird der gute Wert etwas relativiert.

Während eine überwiegende Mehrheit von 78,8 % mindestens einmal in der Woche – viele jedoch täglich – einen Weg zu Fuß zurücklegt, ist die Gruppe der regelmäßigen Fahrradnutzer/-innen eine kleine (13 %). Über 80 % nutzen das Taxi (fast) nie als Verkehrsmittel – eine kleine Minderheit nutzt es, aber doch eher als seltene Ergänzung.

in %	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer/-in	47,0	9,9	2,8	2,8	37,6
männlich	61,2	7,5	1,5	3,0	26,9
weiblich	38,6	11,4	3,5	2,6	43,9
Pkw als Mitfahrer/-in	8,0	34,7	14,2	14,1	29,0
männlich	4,8	23,8	14,3	17,5	39,7
weiblich	9,7	40,7	14,2	12,4	23,0
Taxi	--	2,2	2,2	12,3	83,2
männlich	--	1,5	3,0	13,6	81,8
weiblich	--	2,7	1,8	11,5	84,1
Öffentliche Verkehrsmittel	17,6	19,2	12,6	24,2	26,4
männlich	14,7	17,6	10,3	32,4	25,0
weiblich	19,3	20,2	14,0	19,3	27,2
Fahrrad	11,2	1,8	21,9	18,0	37,1
männlich	13,6	15,2	21,2	13,6	36,4
weiblich	9,8	9,8	22,3	20,5	37,5
zu Fuß	47,5	31,3	7,8	7,3	6,1
männlich	34,3	41,8	11,9	6,0	6,0
weiblich	55,4	25,0	5,4	8,0	6,3

(n = 176-182, davon 63-68 männlich, 112-114 weiblich)

Tab. 6: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel am neuen Wohnstandort

In Bezug auf den Zusammenhang von Pkw- und ÖV-Nutzung lassen sich vier Gruppen in unterschiedlicher Größe unterscheiden (vgl. Abb. 14). 37 % gehören zu den regelmäßigen Pkw-Nutzer/-innen (als Fahrer/-in), die selten bis nie den ÖPNV nutzen. Die spiegelbildliche Gruppe (regelmäßig ÖV, selten bis nie Pkw als Fahrer/-in) umfasst lediglich 22 %. 12 % gehören zu den multimodalen Vielfahrer/-innen, die regelmäßig sowohl den Pkw als auch den ÖV nutzen. 14 % fahren dagegen weder selbst Pkw noch benutzen sie den Öffentlichen Verkehr. Diese letzte Gruppe teilt sich auf in die regelmäßigen Radfahrer/-innen und diejenigen, die meist im Pkw mitfahren. Beide Gruppen gehen auch regelmäßig zu Fuß.

Die Nutzung der Verkehrsmittel unterliegt einer gewissen Routinisierung. Insgesamt nutzen etwa 70 % der täglichen Pkw-Fahrer/-innen den Öffentlichen Verkehr seltener als einmal im Monat. Die Häufigkeit der Pkw-Nutzung korreliert eng mit der Pkw-Verfügbarkeit. Wenn ein Pkw zur Verfügung steht, dann wird er in der Regel auch genutzt. Von den 104 Befragten, die einen Pkw-Führerschein besitzen und denen ständig ein Pkw zur Verfügung steht, nutzen 80,7 % den Pkw täglich und weitere 11,5 % mehrmals in der Woche.

Differenziert man die Verkehrsmittelnutzung nach Geschlecht, so offenbaren sich sehr unterschiedliche Nutzungsmuster lediglich beim Umgang mit dem Pkw (vgl. Tab. 6).²⁶ Die Frauen in unserer Stichprobe fahren seltener selbst als die Männer und sind häufiger Mitfahrer/-in im Pkw. Während bei den Männern 61,2 % (fast) täglich fahren, sind es bei den Frauen nur 38,6 %. Bei

²⁶ Ein U-Test nach Mann-Whitney der ordinal skalierten Nutzungshäufigkeit ergibt signifikante Differenzen nur bei Pkw.

den Männern fahren 28,6 % mindestens wöchentlich im Pkw mit – hier sind es bei den Frauen 50,4 %. Grund ist der geringere Pkw-Besitz, der bei geringer Zweitwagenquote und primärer Pkw-Verfügbarkeit durch die männlichen Haushaltsmitglieder, zu einer geringeren Pkw-Verfügbarkeit der Frauen führt (vgl. S. 29). Dazu kommt ein geringerer Führerscheinbesitz bei den Frauen. Bei den übrigen Verkehrsmitteln besteht der einzige signifikante Unterschied darin, dass die Frauen angeben, etwas häufiger zu Fuß zu gehen.

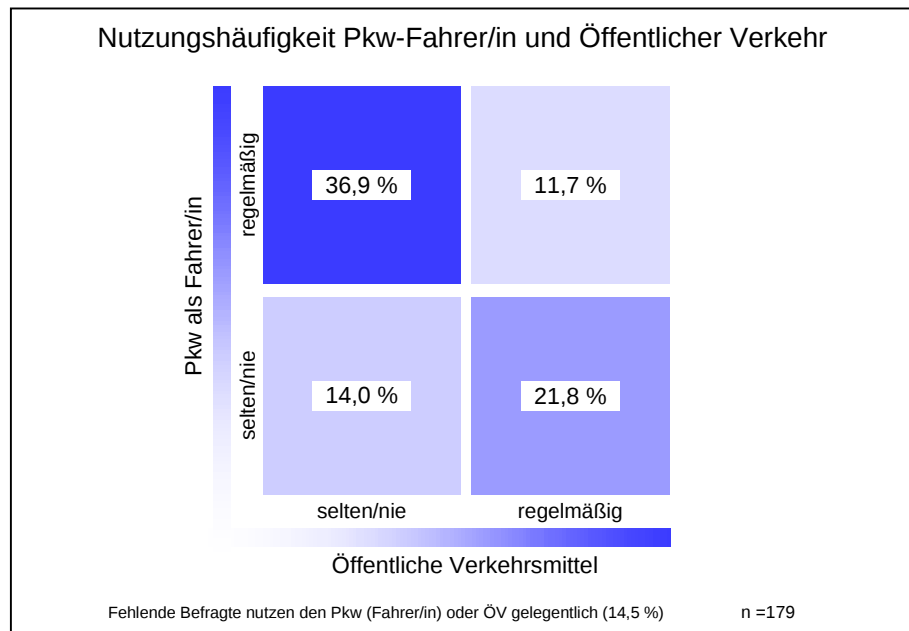


Abb. 14: Nutzungsmuster Pkw und Öffentlicher Verkehr

Regionale Differenzierung der Verkehrsmittelnutzung

In den vier Untersuchungsregionen sind bei der Pkw-Nutzung (sowohl Fahrer/-in als auch Mitfahrer/-in) keine signifikanten Unterschiede zu verzeichnen. Bei den anderen Verkehrsmitteln gibt es dagegen auffällige Differenzen. Eine einfaktorielle Varianzanalyse ist für die Verkehrsmittel Öffentlicher Verkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen auf dem 0,01-Niveau signifikant.

Beim Öffentlichen Verkehr ist die Nutzungshäufigkeit in Dortmund (52 % regelmäßige Nutzer/-innen) und auch im Rhein-Sieg-Kreis (39 %) ausgeprägter als in Stadt (26 %) und Kreis Paderborn (23 %). Hier spiegelt sich das unterschiedliche Angebot sowie dessen subjektive Bewertung durch die Befragten wider.

Bei den nichtmotorisierten Verkehrsmitteln sind die Ergebnisse entgegengesetzt. Die Bewohner/-innen des Projekts in Salzkotten (Kreis Paderborn) nutzen das Fahrrad häufiger. In der Stadt Dortmund ist die Fahrradnutzung mit Abstand am geringsten: Hier fahren nur 10 % der Befragten mindestens einmal in der Woche Fahrrad. In Dortmund liegt auch der Anteil derer, die (fast) täglich einen Weg zu Fuß zurücklegen, deutlich niedriger als in den anderen Untersuchungsgebieten. Während in Dortmund 15 % dieses angeben, sind es sonst jeweils 50 bis 70 %.

Nutzung des Öffentlichen Verkehrs

Da es in dieser Studie in erster Linie um die Auswirkungen des Wohnungsneubaus im Umkreis der Haltepunkte des Öffentlichen Verkehrs geht, ist die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs näher untersucht worden. Dabei sind die Zusammenhänge zwischen der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und den Mobilitätsmöglichkeiten, Einstellungen, Zufriedenheiten und soziodemographi-

schen Variablen untersucht worden. Abb. 15 zeigt die Ergebnisse im Überblick.²⁷ Dabei sind in keiner Beziehung starke Korrelationen zu verzeichnen.

Die meisten signifikanten Zusammenhänge ergeben sich zwischen den Mobilitätsmöglichkeiten und der ÖV-Nutzung. Am stärksten ist dabei – erwartungsgemäß – der Zusammenhang zwischen dem Besitz einer Zeitkarte sowie der Kenntnis der ÖV-Abfahrten und der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Häufige Nutzer/-innen des Öffentlichen Verkehrs kennen „ihre“ Abfahrtszeiten und es ist ökonomisch sinnvoll, eine Zeitkarte zu besitzen. Das Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz negativ mit der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs korrelieren ist ebenso keine Überraschung.

Interessant im Hinblick auf die Bestimmung zur Haltepunktnähe im Wohnungsbauprogramm ist der signifikante, wenn auch schwache Zusammenhang zwischen der Entfernung zum Haltepunkt und der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Wer näher dran wohnt, fährt auch häufiger Bus und Bahn. Während im Entfernungsbereich bis 250 m 41 % der Befragten zu den regelmäßigen Nutzer/-innen gehören (mind. einmal pro Woche), so sind es bei über 1.000 m bis zur Haltestelle lediglich 15 %. Auch zwischen dem ÖV-Index, der die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs in Relation zum Wohnstandort der Befragten misst, und der Nutzungshäufigkeit besteht ein signifikanter, wenn auch schwacher Zusammenhang. Wenn die Bedienungshäufigkeit steigt, so steigt prinzipiell auch die Nutzung des ÖV durch die Befragten.

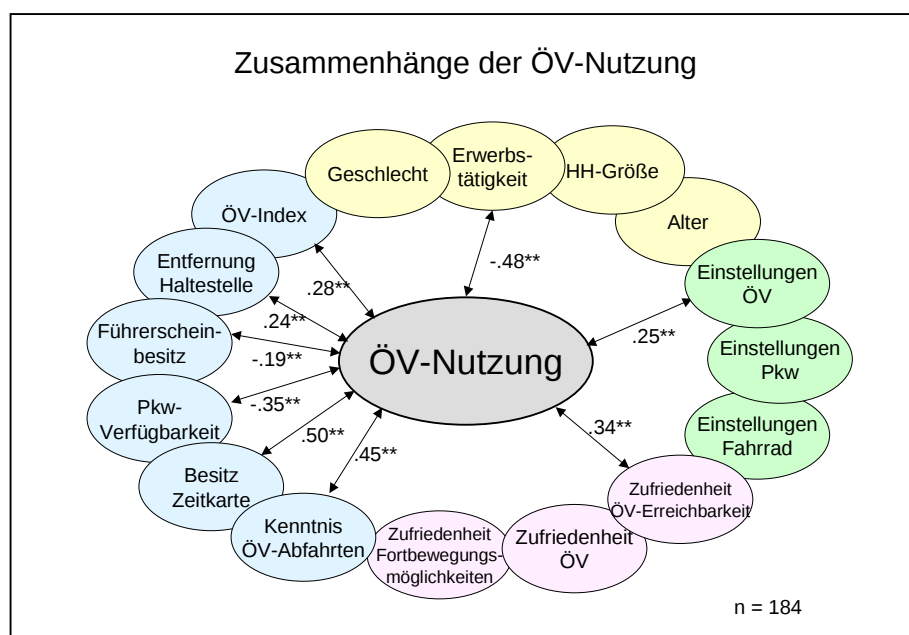


Abb. 15: Zusammenhänge zwischen der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und weiteren Variablen

Bei den weiteren Variablen ergeben sich nur vereinzelt Zusammenhänge: So korreliert die ÖV-Nutzung schwach mit der Einstellung zum ÖV sowie etwas stärker mit der Zufriedenheit der Erreichbarkeit der eigenen Ziele mit Bus und Bahn. Zwischen der Einstellung zum Öffentlichen Verkehr und der Zufriedenheit der ÖV-Erreichbarkeit besteht dabei auch untereinander ein Zusammenhang (.34**). Bei den soziodemographischen Merkmalen scheint lediglich die Art der Haupttätigkeit eine Rolle zu spielen. Dies liegt in erster Linie daran, dass besonders diejenigen, die sich in Ausbildung befinden, stark den ÖPNV nutzen. Alter und Geschlecht üben dagegen keinen signifikanten Einfluss aus.

²⁷ Je nach Skalenniveau (nominal, ordinal oder Intervall) sind das χ^2 bzw. Korrelationskoeffizienten nach Spearman-Rho oder Pearson berechnet worden.

Ein Zusammenhang besteht letztlich auch mit dem Angebot des vorhandenen öffentlichen Verkehrs. Für jeden Haltepunkt, der einem untersuchten Projekt zugeordnet ist, ist die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit in Form eines Index gebildet worden (vgl. Kap. 2.2 und Anhang). Bei Zusammenfassung in drei Klassen (gut-mittel-schlecht) ergibt sich eine signifikante Korrelation von $.27^{**}$ (Spearman's Rho). Der Öffentliche Verkehr wird bei einem gutem Angebot häufiger genutzt (vgl. Tab. 7).

Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (in %)	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
gutes ÖV-Angebot ÖV-Index <2,5	27,6	29,3	8,6	20,7	13,8
mittleres ÖV-Angebot ÖV-Index 2,5-3,4	13,6	17,0	12,5	27,3	29,5
schlechtes ÖV-Angebot ÖV-Index >3,4	11,1	8,3	19,4	29,5	38,9

Tab. 7: Zusammenhang zwischen Angebot und Nutzung des Öffentlichen Verkehrs

Die aktuelle bundesweite Befragung „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV2002) (DIW/infas 2003b) hat auf der Basis von 62.000 Interviews eine Typisierung der Bevölkerung ab 14 Jahren in Bezug auf die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs vorgelegt. Abb. 16 zeigt den Vergleich dieser Befragung mit den Daten aus der kleinen Stichprobe der Bewohner/-innen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus.

Zunächst wird eine verblüffende Übereinstimmung zwischen der kleinen Stichprobe aus den untersuchten Wohnprojekten mit den bundesweiten Daten deutlich. Abweichungen ergeben sich bei wenigen Gruppen, die aber leicht erklärt werden können. So ist der Anteil der ÖPNV-Captives, also der „Zwangskunden“ des ÖPNV in unserer Stichprobe mit 13 % im Vergleich zu 8 % bundesweit deutlich größer. Wesentlicher Grund dafür ist der geringere Pkw-Besitz und damit auch geringere Pkw-Verfügbarkeit. Bei den Nutzer/-innen des Öffentlichen Verkehrs ist die Gruppe der Gelegenheitskunden etwas kleiner. Der Anteil der seltenen ÖV-Nutzer/-innen mit Pkw-Verfügbarkeit liegt mit insgesamt 56 % in der gleichen Größenordnung wie die 55 % der bundesweiten Befragung. Bei der Differenzierung in ÖPNV-Potenzial und MIV-Stammkunden treten Differenzen auf, die allerdings methodische Gründe haben. In unserer Befragung beruht die Einschätzung der Erreichbarkeit der eigenen Ziele auf einer Selbsteinschätzung. Ein recht hoher Anteil von insgesamt 18 % kann dies nicht beurteilen und müsste noch auf die beiden Gruppen verteilt werden.

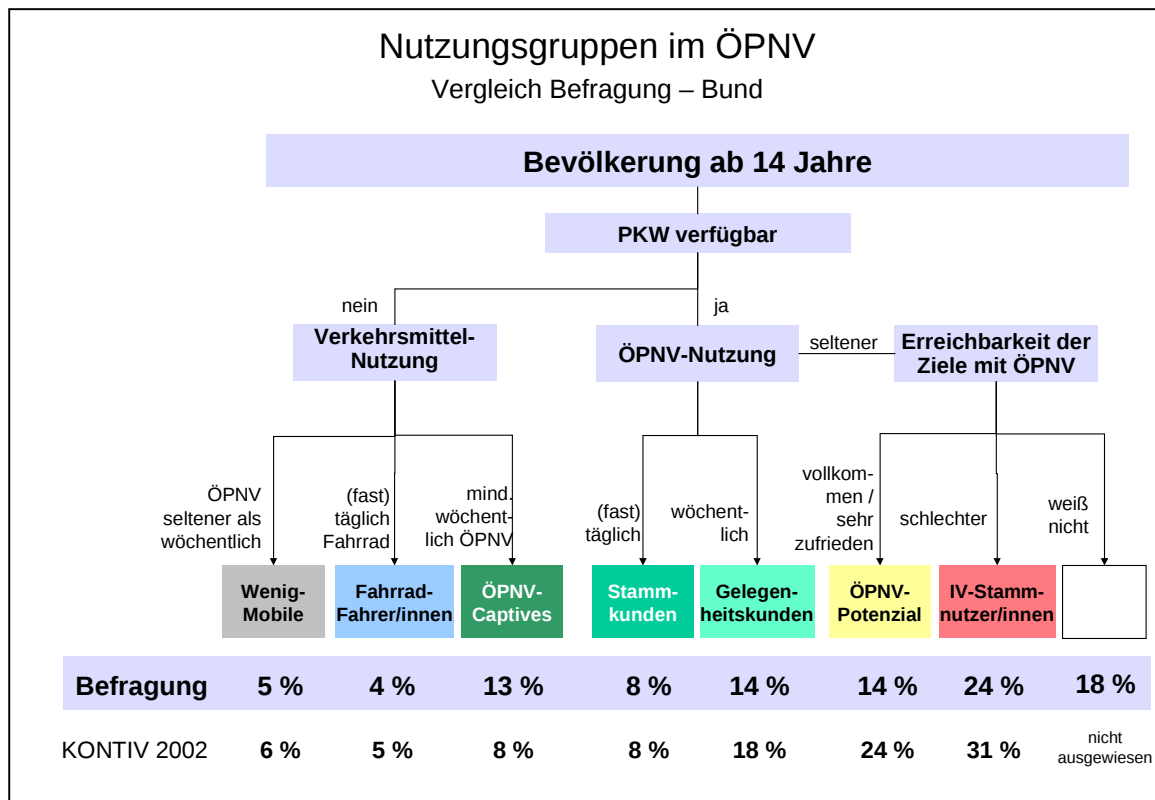


Abb. 16: Nutzungsgruppen im ÖPNV im Vergleich zu bundesweiten Ergebnissen

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel nach Wegezwecken

Für die drei Hauptwegezwecke Arbeit, Versorgung und Freizeit ist nach dem gewohnheitsmäßigen Gebrauch der Verkehrsmittel gefragt worden. Dabei wurde zwischen einem Hauptverkehrsmittel und weiteren genutzten Verkehrsmitteln unterschieden. Falls die Befragten sich auf kein Hauptverkehrsmittel festlegen wollten (z. B. bei saisonaler Schwankung: Fahrrad im Sommer, ÖV im Winter), so sind die genannten Verkehrsmittel gleichrangig als Nebenverkehrsmittel eingestuft worden.

In den folgenden Abbildungen (vgl. Abb. 17-19) sind die genannten Haupt- und weiteren Verkehrsmittel gemeinsam dargestellt worden. Da auch Mehrfachnennungen möglich waren, erreicht die Summe mehr 100 %. Durch diese Art der Darstellung wird deutlich, dass Arbeitswege routinemäßig häufig auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind. Die Verkehrsmittelnutzung fällt bei den Freizeitwegen und auch den Versorgungswegen differenzierter aus als bei den Arbeitswegen. So sind bei den Arbeitswegen 60 % auf ein Verkehrsmittel fixiert, während dies bei den Versorgungswegen 34 % und bei den Freizeitwegen nur 22 % sind. Damit trägt die Verkehrsmittelwahl auch der unterschiedlichen Differenziertheit der Ziele in den Bereichen Rechnung.

Außerdem wird die Bedeutung von Fußwegen für Freizeit- und Versorgungswegen klarer, die bei einer Benennung von Hauptverkehrsmitteln an den Rand gedrängt werden.

Arbeitswege

Die Mehrheit der Befragten, die Arbeitswege zurücklegen, fahren selbst mit dem Pkw als Hauptverkehrsmittel (60 %). Bei den Vollzeitwerbstätigen sind es sogar 41 von 49 (= 84 %). Der öffentliche Verkehr landet mit 16 % abgeschlagen, vor dem zu Fuß gehen (10 %) und dem Fahrrad (7,5 %). Fahrgemeinschaften spielen lediglich bei 10 % der Befragten als zusätzliche Alternative eine Rolle.

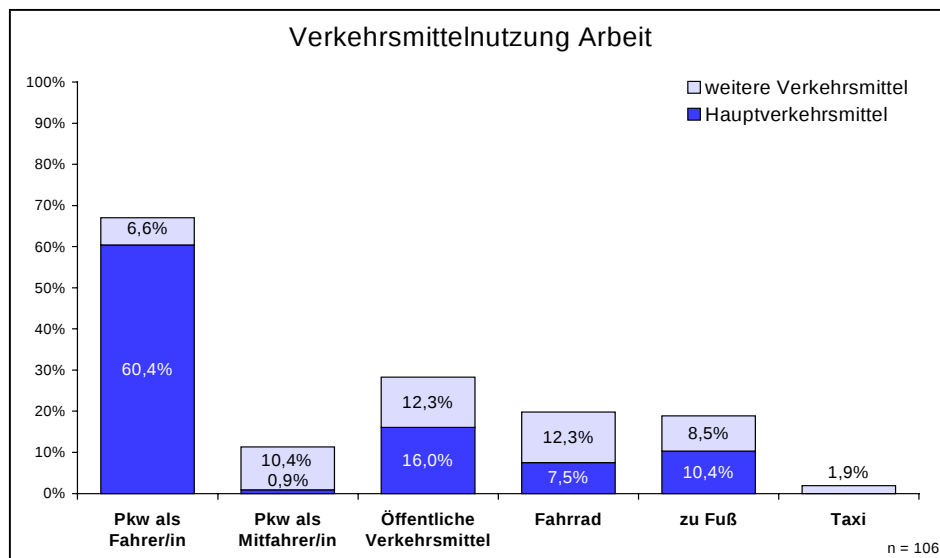


Abb. 17: Verkehrsmittelwahl bei Arbeitswegen

Versorgungswege

Auch bei den Versorgungswegen ist der Pkw Favorit. So nennen ihn als Hauptverkehrsmittel zu 45 % als Fahrer/-in und 9 % als Mitfahrer/-in. Der Öffentliche Verkehr kommt lediglich auf einen Anteil von 9 %, der Anteil der Befragten mit Fußwegen als Hauptverkehrsmittel liegt, wohl aufgrund der kürzeren Distanzen, bei 16 %. Zusammen mit den weiteren Verkehrsmitteln geben insgesamt 57 % an, auch zu Fuß zum Einkaufen zu gehen.

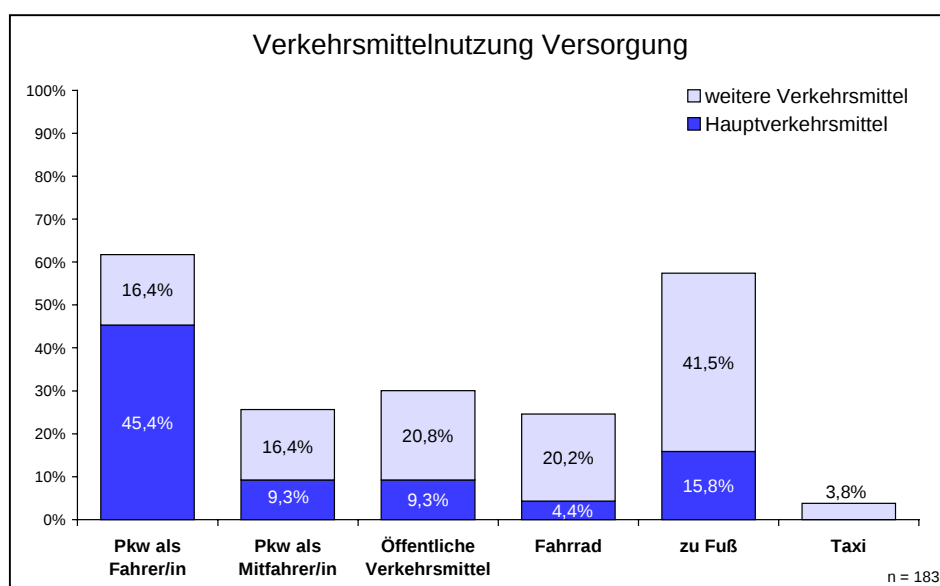


Abb. 18: Verkehrsmittelwahl bei Versorgungswegen

Freizeitwege

Die Freizeitwege umfassen in ihrer Gesamtheit ein diffuses Bündel an nahen und weiten Wegen, von kurzen und langen Aktivitätszeiträumen. Deshalb stößt die Abfrage eines Hauptverkehrsmittels hier an ihre Grenzen. So geben 78 % der Befragten mehrere Verkehrsmittel an. Im Durchschnitt werden 2,4 Verkehrsmittelalternativen genannt.

Die Dominanz des Pkw fällt bei den Freizeitfahrten etwas geringer aus als bei den anderen Wegezwecken. So nutzen 38 % den Pkw als Fahrer/-in und 12 % den Pkw als Mitfahrer/-in als Hauptverkehrsmittel. Den öffentlichen Verkehr nutzen nur 8 % als primäres Verkehrsmittel für Freizeit Zwecke. 17 % der Befragten gehen in der Freizeit überwiegend zu Fuß, weitere 7 % fahren Fahrrad. Die eigenen Füße und das Fahrrad werden zudem bei den weiteren Verkehrsmitteln am häufigsten genannt.

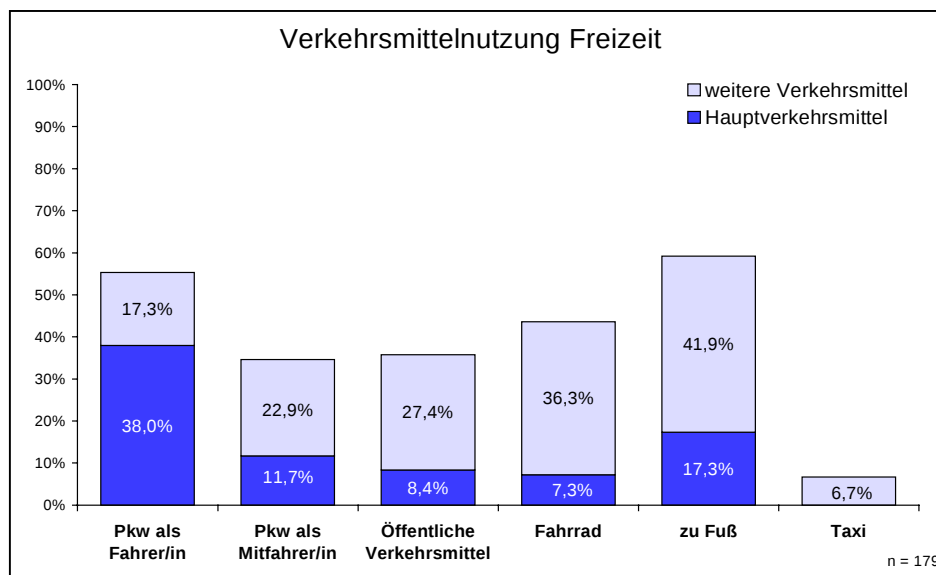


Abb. 19: Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen

Insgesamt wird der öffentliche Verkehr je nach Wegezweck von 28 bis 36 % der Befragten als Haupt- oder Nebenverkehrsmittel angegeben (s. Tab. 8). Damit bestätigt sich die Aussage zur Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Verkehrs, bei der 37 % eine regelmäßige ÖV-Nutzung einräumten (vgl. Tab. 6). Während im Berufsverkehr eine substantielle Gruppe den ÖV als Hauptverkehrsmittel nutzt, so ist er bei den Versorgungs- und Freizeitwegen nur eine Alternative unter vielen.

in %	Öffentlicher Verkehr als Hauptverkehrsmittel	Öffentlicher Verkehr als Nebenverkehrsmittel	Öffentlicher Verkehr Nennungen total	n
Arbeit	16,0	12,3	28,3	106
Versorgung	9,3	20,8	30,1	183
Freizeit	8,4	27,4	35,8	179

(n = Befragte mit Nennung von Haupt- oder Nebenverkehrsmittel beim jeweiligen Wegezweck)

Tab. 8: Nutzung des Öffentlichen Verkehrs nach Wegezwecken

Die Annahme, dass diejenigen, die den Öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel für einen oder mehrere der Wegezwecke nutzen, aufgrund mangelnder Alternativen ausnahmslos Zwangsnutzer/-innen seien, lässt sich nicht erhärten: Von den insgesamt 30 Befragten verfügen 40 % über einen Führerschein, 37 % über einen Pkw im Haushalt und 30 % über eine (fast) tägliche Pkw-Verfügbarkeit.

Verkehrsmittelwahl: Vergleich zwischen aktuellem und vorherigem Wohnstandort

Um Änderungen im gewohnheitsmäßigen Verkehrsverhalten aufzuspüren, wurde die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel für den vorherigen Wohnstandort in der gleichen Weise abgefragt wie zuvor am heutigen Wohnstandort. Dabei tritt generell das Problem einer retrospektiv verzerrten Wahrnehmung durch die weit zurückliegende Erinnerung auf. In diesem Fall stellt es kein gravierendes Problem dar, da der Umzug maximal vier – bei vielen Befragten jedoch deutlich weniger – Jahre zurück lag. Aus dem Vergleich der Antworten auf Frage sieben und Frage 24 sind drei Klassen gebildet worden: häufigere, gleichbleibende und seltenere Nutzung.

in %	Nutzungshäufigkeit am aktuellen Wohnstandort im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort		
	häufiger	gleichbleibend	seltener
Pkw als Fahrer/-in	14,4	73,5	12,2
Pkw als Mitfahrer/-in	20,5	56,3	23,3
Taxi	8,4	78,8	12,8
Öffentliche Verkehrsmittel	18,7	42,9	38,5
Fahrrad	21,3	50,6	28,1
zu Fuß	28,5	47,5	24,0

Tab. 9: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort ($n = 176-182$)

Bei allen Verkehrsmitteln gibt eine (relative) Mehrheit der Befragten keine Änderungen in der Nutzungshäufigkeit an. Bei den meisten Verkehrsmitteln halten sich diejenigen, die es häufiger nutzen in etwa die Waage zu denjenigen, die es seltener nutzen. Ein größerer Unterschied lässt sich lediglich für den Öffentlichen Verkehr feststellen. Hier überwiegen die selteneren Nutzer/-innen (38,5 %) gegenüber denjenigen, die Busse und Bahnen jetzt häufiger nutzen (18,7 %). So ist auch ein Mittelwertvergleich (Nutzungshäufigkeit vorher/nachher) mittels t-Test lediglich für den Öffentlichen Verkehr signifikant ($p = 0,002$). Zusammenhänge zwischen der Nutzungsänderung beim Öffentlichen Verkehr mit anderen Verkehrsmitteln bestehen beim Pkw als Fahrer/-in. Die signifikante negative Korrelation – je weniger ÖV, desto mehr Pkw als Fahrer/-in – ist jedoch schwach ausgeprägt ($-0,31^{**}$ Spearman's rho).

Die Gründe für die etwas verringerte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, die gerade an den günstig gelegenen neuen Wohnstandorten in Haltepunktnähe überrascht, bleiben unklar. Es ergeben sich keine auffälligen Muster der jetzt weniger Bus und Bahn Fahrenden im Hinblick auf ihre Nähe zum Haltepunkt, die dortige ÖV-Qualität, die Anbindung mit Schiene oder Bus, die Region bzw. einzelne Wohnstandorte der Befragung. Auch bei den soziodemographischen Merkmalen Alter, Geschlecht oder auch Erwerbstätigkeit bestehen keine Auffälligkeiten. Die Gruppe, die jetzt weniger ÖV fährt, unterscheidet sich nicht von der Gesamtstichprobe.

3.3.6 Mobilitätseinstellungen

Die *Mobilitätseinstellungen*, also die Einstellung der Befragten zu den Verkehrsmitteln Auto, Fahrrad, Öffentliche Verkehrsmittel und Zu-Fuß-Gehen wurde über die Zustimmung (ja/nein) zu 16 Items gemessen, die für die jeweiligen Verkehrsmittel die symbolischen Dimensionen Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit abbilden (vgl. Kap. 3.2). Für alle vier Verkehrsmittel sind zunächst jeweils vier Items zu einer Skala zusammengefasst worden.²⁸

Mit Hilfe einer Reliabilitätsanalyse ist die interne Konsistenz der Skalen geprüft worden. Aufgrund niedriger Zusammenhangswerte (Cronbachs Alpha) ist bei den Skalen „Einstellungen zum Auto“, „Einstellungen zum Fahrrad“ und „Einstellungen zum Öffentlichen Verkehr“ je ein Item ausgeschlossen worden. Die Skala "zu Fuß gehen" wurde wegen geringer interner Konsistenz komplett aufgegeben ($\alpha = .27$). Auch die anderen Skalen weisen keine hohen Reliabilitäten auf. Die geringe Anzahl von Items ist für die Einstellungsklassifizierung nicht optimal und führt tendenziell zu niedrigen Alpha-Werten. Für die Zwecke der Untersuchung und der Klassifizierung der Stichprobe nach Einstellung zu den einzelnen Verkehrsmitteln sind sie jedoch ausreichend.

Skala	Eingeschlossene Items	Cronbachs Alpha
Einstellungen zum Auto	1 Autofahren bedeutet für mich Freiheit. 9 Im Auto fühle ich mich sicher und geborgen. 15 Autofahren macht mir Spaß.	0,64
Einstellungen zum Fahrrad	3 Beim Fahrrad fahren fühle ich mich unabhängig und frei. 7 Mit dem Fahrrad komme ich überall hin. 10 [*] Radfahren macht mir keinen Spaß, sondern stellt für mich ein Mittel zum Zweck dar.	0,46
Einstellungen zum Öffentlichen Verkehr	2 Ich kann das, was ich tun will, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. 11 Ich finde, dass Bus- und Bahnfahren gegenwärtig im Trend ist. 13 Ich schätze die öffentlichen Verkehrsmittel, weil dort meistens etwas Interessantes zu beobachten ist.	0,48

* vor der Reliabilitätsanalyse rekodiert

Tab. 10: Skalenkonstruktion: Einstellungen zu Verkehrsmitteln

Für alle Skalen ergeben sich vier Abstufungen: sehr positive, eher positive, eher negative, sehr negative Einstellung zum jeweiligen Verkehrsmittel. Die Auswertung für die Gesamtstichprobe führt zu folgenden Ergebnissen (vgl. Tab. 11):

Der Pkw verfügt auch in der Zielgruppe der Bewohner/-innen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus über ein sehr positives Image. Über 80 % der Befragten sind dem Auto gegenüber positiv eingestellt. Beim Verkehrsmittel Fahrrad ergibt sich mit 62 % positiv Eingestellten ein etwas schwächeres, aber immer noch positives Bild. Die Einstellungen gegenüber dem Öffentlichen Verkehr sind hingegen gespalten: die Gruppe der positiv und negativ Eingestellten hält sich mit 51:49 % in etwa die Waage.

²⁸ Vorher wurden die Items 4, 6, 8, 10 und 12 rekodiert, damit alle Items in die gleiche Richtung wirken.

in %	sehr positiv	eher positiv	eher negativ	sehr negativ	n
Einstellungen zum Auto	55,9	24,3	10,7	9,0	177
Einstellungen zum Fahrrad	31,1	31,1	27,8	10,0	180
Einstellungen zum Öffentlichen Verkehr	20,1	31,3	25,7	22,9	179

Tab. 11: Einstellungen zu Verkehrsmitteln

Enge Zusammenhänge bestehen zwischen Einstellungen zu einzelnen Verkehrsmitteln und der Nutzungshäufigkeit. So nutzen die positiv Eingestellten Pkw, Fahrrad oder Öffentlichen Verkehr jeweils signifikant häufiger. Außerdem besteht ein schwacher negativer Zusammenhang zwischen der Nutzungshäufigkeit Pkw (als Fahrer/-in) und den Einstellungen zum Öffentlichen Verkehr (Spearman's Rho = $-.31^{**}$), ohne dass hier Aussagen zur Wirkungsrichtung erfolgen können. Es gilt also: Entweder nutzen Personen mit negativer Einstellung den Pkw häufiger oder Personen mit häufiger Pkw-Nutzung (als Fahrer/-in) haben eine negativere Einstellung zum Öffentlichen Verkehr.

Die Unterschiede in den Einstellungen sind zwischen den vier Untersuchungsräumen sehr gering ausgeprägt und bei den Mittelwerten nicht signifikant.²⁹

3.3.7 Mobilitätsdienstleistungen

Die Verknüpfung von (neuen) Mobilitätsdienstleistungen mit dem Wohnen ist noch ein junges Servicefeld. Durch die wohnungsnahe Bereitstellung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen, z. B. Car-Sharing oder Lieferdienste, können die Bewohner/-innen problemlos für jeden Weg das jeweils optimale Verkehrsmittel wählen und ihre Alltagsorganisation auch unabhängig vom eigenen Auto gestalten.

Die Angebote können dazu beitragen, die Mobilitätsbedürfnisse benachteiligter Gruppen zu sichern, die keine hohe Pkw-Verfügbarkeit besitzen. Gleichzeitig werten die Wohnungsunternehmen ihr Kernprodukt "Wohnung" durch die neue Serviceleistung auf. Aus beiden Gründen sind ergänzende Mobilitätsdienstleistungen auch für den öffentlich geförderten Wohnungsbau interessant. Mobilitätsdienstleistungen unterstützen so die, durch die Ausrichtung auf einen nahen ÖV-Haltepunkt beabsichtigte, Priorität für den Öffentlichen Verkehr.

In der Befragung ist das grundsätzliche persönliche Interesse an einigen Mobilitätsdienstleistungen abgefragt worden. Tab. 12 zeigt, dass der Lieferservice von den genannten Mobilitätsdienstleistungen am wichtigsten erachtet wird: Fast 56 % der Befragten halten diesen für sich persönlich als wichtig bzw. sehr wichtig.

Bei allen anderen Diensten gibt es jeweils eine Gruppe von über einem Drittel, die die Wichtigkeit nicht beurteilen kann. Dies deutet darauf hin, dass viele der Dienstleistungen noch nicht allgemein bekannt sind.³⁰ Von den verbleibenden Befragten stufen jeweils mehr als die Hälfte die Mobilitätsdienstleistungen als nicht wichtig ein. Dennoch zeigen die Nennungen „wichtig“ bzw. „sehr wichtig“ im Umfang von insgesamt 16 % bis 35 % der Gesamtstichprobe einen Bedarf, der nicht vernachlässigbar ist. Viele der sehr spezifischen Dienste richten sich an spezielle Zielgrup-

²⁹ Bei einfaktorieller Varianzanalyse ist lediglich bei den Einstellungen zum Öffentlichen Verkehr ein Mittelwertunterschied festzustellen ($p = .04$). Die Befragten in der Stadt Paderborn stehen dem ÖPNV etwas positiver gegenüber als die im Rhein-Sieg-Kreis.

³⁰ Ein Einfluss auf das Antwortverhalten der Befragten liegt auch in der eventuell unterschiedlichen Erklärung der weniger bekannten Dienstleistungen durch die sechs Interviewer/-innen, die hier keine expliziten Vorgaben hatten.

pen, so z. B. Fahrgemeinschaftsbörsen und vor allem an Berufspendler/-innen mit weiten Arbeitswegen. Die These, dass neue Mobilitätsdienstleistungen hauptsächlich von Personen mit höherer Schulbildung nachgefragt werden, bestätigt sich hier nicht.

in %	sehr wichtig	wichtig	nicht wichtig	weiß nicht
Lieferservice	17,0	38,5	41,2	3,3
Fahrradstation	11,0	23,6	29,1	36,6
Fahrgemeinschaftsbörse	6,6	18,1	33,5	41,8
Mobilitätszentrale	3,8	21,4	32,4	42,3
Car-Sharing	2,2	13,7	44,0	40,1

Tab. 12: Wichtigkeit von Mobilitätsdienstleistungen (n = 182)

Exemplarisch verdeutlicht dies die Gruppe der an Car-Sharing Interessierten. Die Gruppe umfasst in dieser Befragung 27 Personen. Bei dieser Größe lassen sich keine differenzierten Analysen im Hinblick auf ein Marktpotenzial ableiten. Einige Merkmale, die hier abweichend zur Gesamtstichprobe ausfallen, sollen allerdings genannt werden. Auffällig ist, dass diese Personen eine höhere Pkw-Verfügbarkeit und einen niedrigeren Zeitkartenbesitz als der Rest der Befragten haben. Die Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle fällt bei diesen Haushalten überdurchschnittlich aus. Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV ist bei den an Car-Sharing Interessierten unterdurchschnittlich. Die Hypothese liegt nahe, dass Car-Sharing in diesem Fall als eine Möglichkeit angesehen wird, die Kosten der Pkw-Nutzung zu reduzieren. Nähere Details zu den Motiven können aus der allgemeinen Befragung nicht entnommen werden.

Räumlich differenziert das Antwortverhalten bei den meisten Dienstleistungen nach folgendem Muster: Im Raum Paderborn (Stadt und Kreis) werden Car-Sharing, Fahrradstation, Mobilitätszentrale oder Fahrgemeinschaftsbörse als wichtiger eingestuft als in den übrigen Gebieten. Einzig der Lieferservice wird überall von mindestens 50 % der Befragten als wichtig angesehen.

Darüber hinaus ist auch abgefragt worden, ob und welche Verkehrsdienstleistungen in der eigenen Stadt bekannt sind. 65 % geben hier entsprechende Dienstleistungen an. Der Löwenanteil der insgesamt 169 Nennungen entfällt auf den Lieferdienst (genannt von 54 % aller Befragten) bzw. eine Unterform, den Pizzaservice (10 %). 14 % der Befragten kennen die Fahrradstation. Fahrgemeinschaftsbörse (7 %), Car-Sharing (3 %) und Mobilitätszentrale (3%) sind nur wenigen bekannt. Als Einzelnennungen werden noch die Mitfahrzentrale oder weitere kommerzielle Bringdienste (OTTO, Mercedes) erwähnt. Das Ergebnis entspricht insgesamt sowohl der Verbreitung dieser Dienstleistungen als auch der bekundeten Wichtigkeit der Befragten. In den Großstädten Dortmund und Paderborn werden vielfältigere Dienstleistungen genannt, während im Rhein-Sieg-Kreis der Liefer- bzw. Pizzadienst 98 % der Nennungen umfasst.

3.4 Darstellung der untersuchten Wohnbauprojekte und der projektbezogenen Ergebnisse der Befragung

Bisher sind alle Ergebnisse der Befragung jeweils für die gesamte Stichprobe dargestellt worden. In diesem Abschnitt werden die elf untersuchten Wohnbauvorhaben im Einzelnen charakterisiert. Neben einer zusammenfassenden Darstellung der Befragungsergebnisse für jeden einzelnen Standort, werden die Vorhaben an dieser Stelle außerdem ausführlich vorgestellt.

Diese projektbezogene Darstellung ist notwendig, um die Besonderheiten der einzelnen Standorte zu zeigen. Dadurch wird die Bandbreite bei der Umsetzung des Wohnungsbauprogramms deutlich, nicht nur beim Zuschnitt des einzelnen Bauvorhabens (Anzahl der Wohneinheiten, bauliche Charakteristika etc.), sondern insbesondere in Bezug auf die Lage und Ausrichtung zur Nahversorgung und zum Öffentlichen Verkehr. Eine Betrachtung allein der Gesamtergebnisse und Durchschnittswerte wird der Vielfalt der Einzelvorhaben nicht gerecht. Eine Analyse, die sich lediglich auf diese Kenngrößen verlässt, würde zu kurz greifen.

Dabei ist zu beachten, dass die Art der Darstellung einzig der besseren Illustration der verschiedenen Standorte dient. Aufgrund der sehr kleinen Stichproben ist der statistische Vergleich einzelner Standorte nur eingeschränkt möglich. Ein wichtiges Ergebnis der Betrachtung von Einzelstandorten: Ein linearer Zusammenhang zwischen einem nahen ÖV-Anschluss und dem realisierten Verkehrsverhalten der Bewohner/-innen existiert nicht. Hier spielen weitere standortbezogene Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle.

3.4.1 Stadt Dortmund

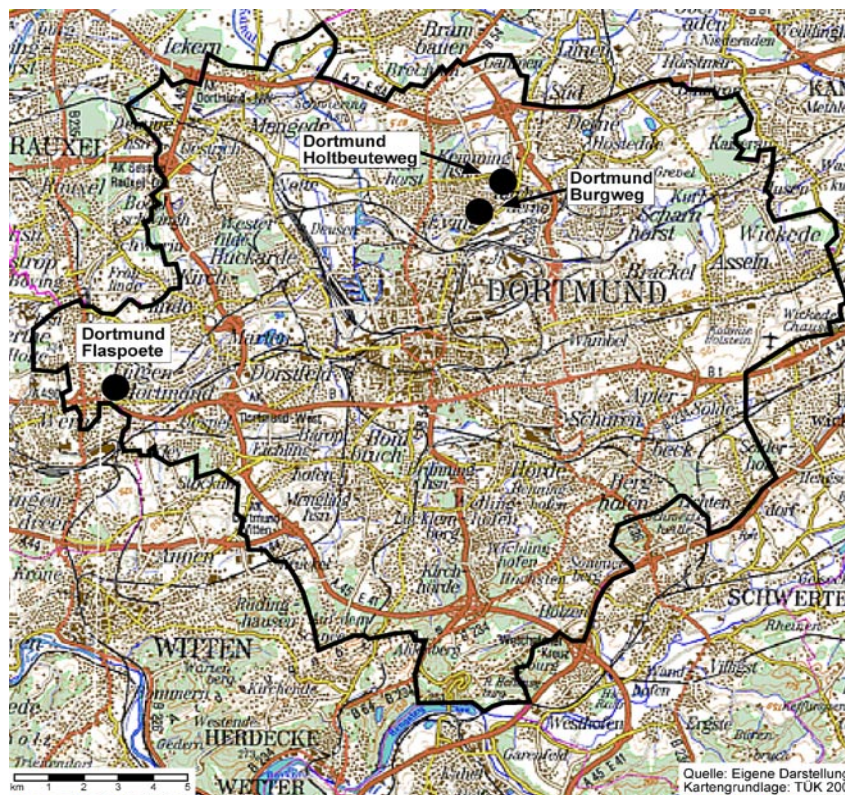


Abb. 20: Lage der Projekte im Stadtgebiet Dortmund

Die Stadt Dortmund ist Oberzentrum im Ballungskern am nordöstlichen Rand des Ruhrgebietes. Sie grenzt im Südosten an das Sauerland, im Norden an das Münsterland und hat mit 586.538 Einwohnern auf 280,29 km² eine Bevölkerungsdichte von 2.101 EW/km².³¹ Von den drei untersuchten Projekten befinden sich zwei im nördlichen Stadtbezirk Eving und eines im westlichen Stadtbezirk Lütgendortmund.

Der Stadtteil Eving

Der Stadtbezirk Eving im Norden Dortmunds ist ein alter ehemals montanindustriell geprägter Stadtteil mit 35.407 Einwohnern und einem alten, in neuerer Zeit erweiterten Ortszentrum. Die allgemeine Bebauungsstruktur ist kleinstädtisch, zum größten Teil aufgelockert und mit großem Einfamilienhausanteil. In diesem Stadtteil sind u.a. Versorgungseinrichtungen vorhanden, wie eine Stadtteilbücherei, acht Schulen und fünf Kirchengemeinden, eine Polizeistation, mehrere Kleingartenvereine, ein Hallenbad und Jugendeinrichtungen. Im Ortszentrum gibt es einen neuen Service- und Gewerbepark.



Kartengrundlage: © www.stadtplan.net

Abb. 21: Lage der Projekte in Dortmund Eving

³¹ Sämtliche Angaben zu Flächen und Einwohnerzahlen in diesem Kapitel stammen aus „Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2001“ und „Kreisstandardzahlen 2001“ (vgl. LDS 2002a und LDS 2002b).

Dortmund/Burgweg

ÖV-Index	1,6
Klasse	1b
WE	12

Das Projekt „Burgweg 42-44“ im Stadtbezirk Eving wurde im Jahr 1998 bewilligt und 2001 fertig gestellt. Es befindet sich im südlichen Teil des Stadtbezirkes an der Grenze zur Innenstadt Nord und ist vom Zentrum Evings durch große Gewerbe- und Grünflächen getrennt. Das Vorhaben liegt sehr isoliert in einer Gemengelage am Rande eines Gewerbegebietes. Bei der benachbarten Bebauung des Burgwegs handelt es sich um vereinzelte dreigeschossige Zeilenbauten. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich Grünflächen und Schrebergärten, in der weiteren Umgebung herrschen Gewerbebauten vor.

Bei dem Untersuchungsvorhaben handelt es sich um einen dreigeschossigen Zeilenbau mit ausgebautem Dach, an das einseitig ein älteres dreigeschossiges Wohngebäude anschließt. In dem Haus sind 12 Wohnungen vorhanden, die alle im ersten Förderweg realisiert wurden. Bei sieben Wohneinheiten wurde hier die Befragung durchgeführt. Das Haus ist vom Gehweg nur durch einen schmalen Grünstreifen getrennt. Der Hof ist mit Gärten für die Erdgeschosswohnungen, mit Parkplatzflächen und mit einem Gewerbebetrieb ausgestattet.



Abb. 22: Burgweg 42-44



Abb. 23: Blick in den Burgweg

Im Burgweg ist der Gehweg nur einseitig angelegt, 1,5 m breit und grenzt direkt an die Fahrbahn. Der Burgweg ist eine schnell befahrene Verbindungsstraße zum nahe gelegenen Gewerbegebiet. Die straßenbegleitend parkenden Pkw stellen den einzigen Schutz der Fußgänger/-innen vor dem Straßenverkehr dar.

Vor dem Haus sind keine Pkw-Stellplätze angelegt; es besteht dennoch die Möglichkeit, an den gegenüberliegenden Schrebergärten auf einem unbefestigten Grünstreifen zu parken. Auf dem Hinterhof sind 22 Parkplätze für die Anwohner vorgesehen. Die Situation für Pkw ist insgesamt als sehr gut einzuschätzen.

Nahversorgung

Möglichkeiten zur täglichen Versorgung sind im Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden. Die nächstmöglichen Nahversorgungseinrichtungen bestehen im Stadtteilzentrum Eving in

ca. 1.200 m Entfernung. Ein Lebensmittelgeschäft und ein Möbelmarkt sind an der Eberstraße, in ca. 1.000 m Entfernung, vorhanden. Die fußläufige Verbindung führt durch einen Park.

ÖV-Anschluss

Die Stadtbahnhaltestelle „Fredenbaum“ liegt in 300 m Entfernung an der Evinger Straße und ist innerhalb von fünf Minuten fußläufig erreichbar. An der Einmündung des Burgweges in die Evinger Straße ist die Haltestelle nur über mehrere Ampeln zu erreichen. Es handelt sich um eine Haltestelle in Mittellage. Die Straße ist zweispurig und sehr stark auch mit Schwerverkehr befahren. Die Haltestelle liegt isoliert, da sie in weiträumigen Straßenraum und angrenzende Grünflächen eingebettet ist. Versorgungseinrichtungen sowie soziale Kontrolle gibt an der Haltestelle nicht.



Abb. 24: Stadtbahnhaltepunkt „Fredenbaum“

Hier verkehrt die Stadtbahn „U 49“ zwischen Hacheney und Lünen Brambauer. Auf dieser Strecke passiert sie den Hauptbahnhof und das Stadtzentrum von Dortmund. In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten fährt die Bahn im 10-Minuten-Takt, in den Schwachverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt; die Stadtbahn verkehrt an allen Tagen bis ca. 0:20 Uhr. Die Reisezeit zum Dortmunder Hauptbahnhof beträgt sechs Minuten. Als weitere Linie fährt die Stadtbahn „U 45“ auf der Strecke von Fredenbaum bis in den Süden der Stadt und erreicht die Westfalenhallen ausschließlich in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags im 10-Minuten-Takt.

Darüber hinaus verkehrt hier die Buslinie 411 in Richtung Dortmund-Derne im 30-Minuten-Takt. Der Nachtexpress aus Richtung Innenstadt und in die Innenstadt zurück verkehrt am Wochenende bis ca. 3:30 Uhr. Die Haltestelle ist u.a. mit Sitzgelegenheiten, Wetterschutz sowie Fahrkartenautomaten ausgestattet. Die Dortmunder Innenstadt als nächstes Oberzentrum liegt ca. 2,8 km entfernt.

Befragungsergebnisse

Im Vorhaben Dortmund/Burgweg sind bei insgesamt 12 Wohneinheiten sieben Interviews geführt worden. Im Gegensatz zur Gesamtstichprobe ist die Mehrheit der Interviewpartner/-innen hier männlich (5 von 7) und der Anteil von Personen mit höherer Schulbildung (Fachhochschulreife und mehr) liegt höher. Vier Personen sind Vollzeit erwerbstätig. Bis auf eine Person sind alle unter 40 Jahre alt, es gibt aber keine Single-Haushalte. Wegen der Fertigstellung des Hauses in 2001 wohnen zum Zeitpunkt der Befragung alle Befragten erst seit maximal einem Jahr dort. Alle haben auch vorher in Dortmund gewohnt, drei der Befragten sogar im gleichen Stadtteil Eving.

Bei durchschnittlicher Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung wird das Wohnumfeld etwas besser bewertet als im Durchschnitt der Projekte. Der Stadtteil Eving schneidet in den Urteilen der Burgweg-Bewohner/-innen etwas schlechter ab. Positiv hervorgehoben werden die Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen wie Ämtern oder Ärzten sowie die Naherholungsmöglichkeiten. Schlecht beurteilt werden vor allem die Schulen und die Einkaufssituation für den täglichen Bedarf. Hier spiegelt sich die periphere Lage des Vorhabens wider, denn das Nebenzentrum Eving ist insgesamt gut mit Lebensmitteleinzelhandel ausgestattet, es liegt aber in etwa 1.200 m Fußwegentfernung.

Hinsichtlich der Mobilitätsmöglichkeiten ist das Projekt am Burgweg gut ausgestattet. Der Stadtbahnhaltepunkt liegt nur 300 m entfernt und weist eine hohe Bedienungshäufigkeit auf. Allerdings kennen lediglich zwei Befragte die Abfahrtszeiten auswendig. Alle Befragten bis auf einen haben einen Führerschein. Nur in vier Haushalten ist jedoch jeweils ein Pkw vorhanden, die anderen drei Haushalte sind autofrei (= 43 %). Die Verfügbarkeit über den Pkw ist hier sehr geschlechtsspezifisch: während alle fünf Männer angeben, (fast) täglich über einen Pkw verfügen zu können, so können die beiden weiblichen Befragten dies (fast) nie. Die Anzahl der Fahrräder in den Haushalten ist gering: hochgerechnet kommen auf 100 Personen lediglich 42 Fahrräder (der Durchschnitt der Gesamtstichprobe ist 55:100).

Die Erreichbarkeit der eigenen Ziele vor allem mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln wird kritisch gesehen. Auch die Einstellung gegenüber dem Radfahren ist bei fast allen Befragten negativ. Allerdings schneidet auch der Öffentliche Verkehr bei der Frage der Erreichbarkeit eigener Ziele schlechter ab, insbesondere bei den Nutzer/-innen des ÖV, die hier weniger zufrieden sind. Bei der Einschätzung der Einzelmerkmale des Öffentlichen Verkehrs werden insbesondere die Pünktlichkeit und Haltestellenausstattung der Stadtbahn als überdurchschnittlich bewertet. Von Einzelnen wird die Überfüllung der Bahn insbesondere zu den Schulanfangs- und -endzeiten bemängelt. Bei der Wohnstandortentscheidung hat das ÖV-Angebot – mit einer Ausnahme – aber keine Rolle gespielt.

Beim Verkehrsverhalten zeigt sich an diesem Standort eine hohe Pkw-Nutzung (als Fahrer/-in). 57 % fahren täglich selbst Pkw. Bei der Nutzungshäufigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad) und dem Mitfahren im Pkw liegt das Projekt "Burgweg" von allen 11 Standorten auf dem letzten Platz. Hauptverkehrsmittel für alle Wegezwecke ist der Pkw, bei den beiden Befragten, die nicht über einen Pkw verfügen, allerdings der ÖV. Der Burgweg gehört zu den drei Standorten, an denen die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Gegensatz zum alten Wohnstandort nach eigener Einschätzung leicht gestiegen ist.

Bei den Mobilitätsdienstleistungen werden vor allem der Lieferservice und die Mobilitätszentrale als wichtig erachtet. Radstation und Car-Sharing sind für die Befragten hier nicht wichtig.

Fazit

Trotz sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zeichnet sich die Gruppe der befragten Bewohner/-innen in erster Linie durch eine hohe Pkw-Nutzung aus. Begründet ist dies in erster Linie dadurch, dass hier vor allem jüngere, erwerbstätige Männer mit Führerschein befragt wurden. Diese Gruppe weist generell eine höhere Affinität zum Pkw auf. Die nichtmotorisierten Verkehrsmittel spielen hier keine Rolle.

Dortmund/Holtbeuteweg

ÖV-Index	1,5
Klasse	1a
WE	20

Das Projekt „Holtbeuteweg 8-10“ wurde im Jahr 1998 bewilligt, die Fertigstellung erfolgte 1999. Es handelt sich um einen dreigeschossigen Neubau mit 20 Wohneinheiten. Das Haus ist ein einzeln stehendes Mehrfamilienhaus mit ausgebautem Dachgeschoss. Dieses Vorhaben wurde in einer Baulücke zwischen aufgelockerter 50er Jahre-Bebauung realisiert und liegt in einer wenig befahrenen Sackgasse. In diesem Vorhaben wurden zehn Interviews durchgeführt.



Abb. 25: Holtbeuteweg 8-10



Abb. 26: Blick in den Holtbeuteweg

Der Fußweg im Holtbeuteweg ist ca. 2 m breit und wird nicht durch parkende Pkw versperrt. Ein Fahrradweg ist nicht angelegt. Fahrradabstellanlagen sind weder vor noch hinter dem Haus vorhanden. Die Rückseite des Hauses besteht nur zu einem kleinen Teil aus privaten Gärten für Bewohner des Erdgeschosses. Der größte Bereich des Hofes sind Parkflächen. Elf Stellplätze und vier Garagen sind auf dem Hof angelegt, vier Stellplätze und zwei Garagen befinden sich vor dem Gebäude auf dem Grundstück.

Nahversorgung

Abb. 27: Einzelhandel an der Evinger Straße

Der Holtbeuteweg grenzt mit der rückseitigen Bebauung unmittelbar, nur getrennt durch einen aufgeweiteten Fußgängerbereich, an die Ausfallstraße B54, die Evinger Straße. Die Evinger Straße ist vierspurig und mit Schienen in Mittel-lage ausgestattet. Entlang dieser Straße sind in geschlossener Bauweise Gewerbe und Wohnen in einem Mischgebiet kombiniert.

Die fußläufige Entfernung zu diesem Nahversorgungszentrum beträgt etwa 150 m. Zur Deckung des täglichen Bedarfs sind ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb sowie

kleinere Geschäfte wie Bäckerei, Sparkasse, Post, Kiosk, Frisör, Drogerie, Schneidereien, Ärzte u.a. vorhanden.

Die Nahversorgungseinrichtungen auf der Straßenseite der Evinger Straße, die dem Holtbeuteweg zugewandt ist, können erreicht werden, ohne dass eine Straße überquert werden muss. Die stark befahrene Evinger Straße ist für Fußgänger/-innen nur über die Fußgängerquerungen mit Ampelanlagen zu überwinden. Innerhalb von 100 bis 200 m Entfernung gibt es zwei dieser Quermöglichkeiten. Fußwege sind beidseitig der Evinger Straße vorhanden und mindestens 2 m breit, teilweise durch Aufweitungen breiter und auf beiden Straßenseiten mit Fahrradweg versehen. Mit dem Fahrrad ist die City von Dortmund, in einer Entfernung von ca. 4 km, vollständig über Radwege innerhalb von 15 Minuten zu erreichen.

ÖV-Anschluss

Die sich in 150 m Entfernung befindende Stadtbahnhaltestelle „Zeche Minister Stein“ stellt optisch ein zentrales Element für die Umgebung dar. Sie befindet sich in Mittellage auf der Evinger Straße. Hier verkehrt die Stadtbahn „U 49“ zwischen Hacheney und Lünen Brambauer. Auf dieser Strecke passiert sie den Hauptbahnhof und das Stadtzentrum von Dortmund.

Die Haltestelle ist über zwei Ampelanlagen zu erreichen und kann auch von Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern ohne Hindernisse benutzt werden. Ausgestattet ist die Haltestelle u.a. mit einem Fahrkartenautomaten, Informationstafeln sowie überdachten Sitzgelegenheiten.



In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten fährt die Bahn im 10-Minuten-Takt, in Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende im 15-Minuten-Takt; die Stadtbahn verkehrt an allen Tagen bis ca. 0:20 Uhr. Das nächste Oberzentrum mit der Haltestelle „Dortmund Hbf“ wird innerhalb von 10 Minuten erreicht. Der Nachtexpress aus Richtung Innenstadt und in die Innenstadt zurück verkehrt am Wochenende bis ca. 3.30 Uhr. Als weitere ÖV-Angebote stehen fünf Buslinien zur Verbindung anderer Stadtteile zur Verfügung.

Abb. 28: Stadtbahnhalt „Zeche Minister Stein“

Befragungsergebnisse

Im Projekt Dortmund/Holtbeuteweg gibt es 20 Wohneinheiten. In zehn Haushalten sind Interviews geführt worden, die Absagequote lag hier etwas höher als an anderen Standorten. Der Anteil der Erwerbstätigen bei den Interviewten liegt mit 75 % weit über dem Durchschnitt. Alle anderen soziodemographischen Merkmale sind nicht auffällig.

Die eigene Wohnung und das Wohnumfeld am Holtbeuteweg werden von den Mieterinnen und Mietern eher durchschnittlich beurteilt. Die Parkmöglichkeiten schneiden noch am besten ab, schlechtere Urteile gibt es für die Spiel- und die Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Stadtteil Eving wird dagegen ausgesprochen positiv bewertet. Vor allem die Versorgungslage für den täglichen Bedarf und die Ausstattung mit Ämtern, Ärzten etc. bekommt sehr gute Noten.

Hier zeigt sich im Kontrast zu der Beurteilung der Burgweg-Bewohner/-innen (vgl. S. 50), dass die Nähe zum Stadtteilzentrum die Urteile wesentlich beeinflusst. Auch die Bildungseinrichtungen und die Naherholungsmöglichkeiten werden überdurchschnittlich beurteilt.

Auch der Holtbeuteweg ist durch die Stadtbahn in 100 m Entfernung sehr gut erschlossen. Bis auf einen Befragten besitzen **alle** einen Führerschein sowie einen Pkw im Haushalt. Jedoch können nur sieben von neun befragten auch täglich über den Pkw verfügen. Fahrräder sind im Holtbeuteweg wenige vorhanden, auch die Einstellungen zum Fahrrad sind bei 60 % der Befragten negativ. Der Zeitkartenbesitz liegt mit 30 % über dem Durchschnitt aller Projekte, aber unter dem Durchschnitt der drei Dortmunder Projekte.

Die Bewohner/-innen sind sehr zufrieden mit ihren persönlichen Mobilitätsmöglichkeiten. Der durchschnittliche Zufriedenheitswert erreicht mit 1,78 (auf der Fünfer-Skala) seinen besten Wert über alle Projekte. Insbesondere die fußläufige Erreichbarkeit von Zielen, aber auch die mit dem Öffentlichen Verkehr, tragen zu diesem Urteil bei. Bei der Stadtbahn werden im Vergleich zur Gesamtstichprobe vor allem die Nähe der Haltestelle (nur 100 m) sowie die Sicherheit auf dem Weg dorthin und deren Ausstattung hervorgehoben. Lediglich die Möglichkeiten zum Fahrkartenkauf werden unterdurchschnittlich bewertet.

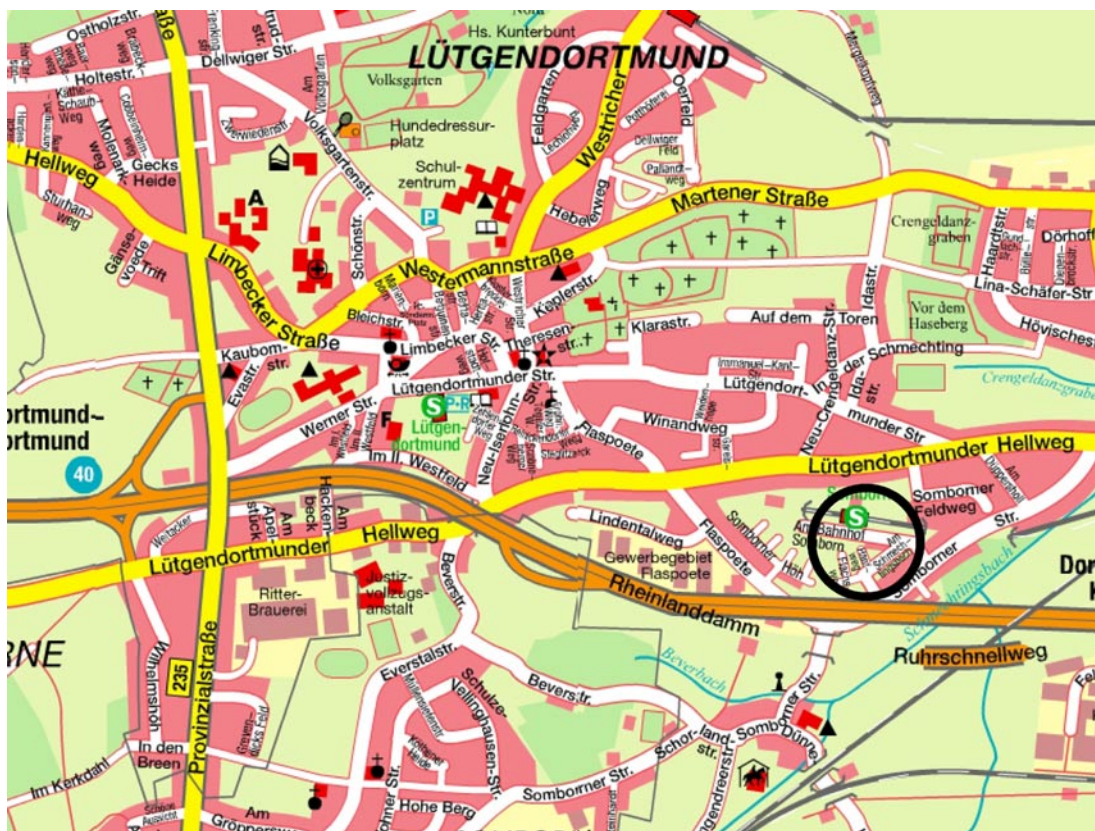
An diesem Standort sind sowohl Pkw-Nutzung als auch die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs stark ausgeprägt. 80 % der Befragten fahren regelmäßig (mind. 1x pro Woche) Pkw, 60 % sogar täglich. Der Pkw wird neben den Arbeitswegen auch für Freizeit- und Versorgungswege häufig eingesetzt. Den Öffentlichen Verkehr nutzen ebenfalls 80 % regelmäßig, aber nur 20 % täglich. Im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort ist die ÖV-Nutzung gestiegen. Das Mitfahren im Pkw ist eine seltener gewählte Option. Mobilitätsdienstleistungen werden insgesamt als weniger wichtig empfunden, vor allem Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsbörsen oder eine Radstation.

Fazit

Der Holtbeuteweg ist optimal an den Öffentlichen Verkehr angebunden. Dies schlägt sich in einer hohen Nutzung des Öffentlichen Verkehrs nieder. Allerdings wird der Pkw nicht als Verkehrsmittel Nr. 1 verdrängt. Eine hoher Ausstattungsgrad mit Pkw führt zu einer regelmäßigen Nutzung. Die Bewohner/-innen sind insgesamt mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten sehr zufrieden und beurteilen den Stadtteil mit seinen nahen Versorgungsmöglichkeiten positiv.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund

Das Untersuchungsgebiet „Flaspoete“ liegt im Stadtbezirk Lütgendortmund im äußersten Westen Dortmunds, an der Stadtgrenze zu Bochum. Der Bezirk Lütgendortmund hat mit seinen sechs Ortsteilen 49.011 Einwohner/-innen. Die Ortsteile sind durch Wald- und Freiflächen und drei Gewerbegebiete getrennt. Sehr auffällig ist die Trennung des Stadtbezirks von Dortmund durch den hier nordsüdlich verlaufenden Autobahnring. Der Ortsteil Lütgendortmund ist Stadtbezirkszentrum mit u.a. der Ritter Brauerei, einer der beiden letzten verbliebenen Brauereien in Dortmund sowie dem wichtigen touristischen und kulturhistorischen Ziel der Zeche Zollern II/IV. Zu den öffentlichen Versorgungseinrichtungen in Lütgendortmund gehören Jugendfreizeiteinrichtungen und zwei Kirchengemeinden, Kindergärten und Grundschulen sowie eine Gesamtschule. Die nächsten Gymnasien befinden sich in angrenzenden Stadtteilen. Darüber hinaus verfügt der Ortsteil über ein Krankenhaus und ein Hallenbad. Im ganzen Stadtbezirk gibt es mehrere Seniorenbegegnungsstätten und Pflegeheime.



Kartengrundlage: © www.stadtplan.net

Abb. 29: Lage des Projektes in Lütgendortmund

Dortmund/Flaspoete

Klasse	1b
ÖV-Index	2,4
WE	143

Bewilligungsjahr der untersuchten Objekte im Baugebiet „Flaspoete“ war 1999, die Häuser in der Straße Somborner Höh wurden zwischen 1998 und 2002, die Gebäude im Flachsweg zwischen 1999 und 2002 fertiggestellt. Das Vorhaben „Flaspoete“ befindet sich am südlichen Ortsrand Lütgendortmunds, in einer Gemengelage zwischen alten Ortsteilen im Norden und Osten sowie der Autobahn A40, dem Ruhrschnellweg, im Süden.

Insgesamt sind auf dem Baugebiet „Flaspoete“ 143 Wohneinheiten im ersten Förderweg entstanden. Zusätzlich wurden 52 Wohneinheiten im zweiten Förderweg und weitere freifinanzierte Mietwohnungen und Einfamilienhäuser realisiert. Einige Gebäude und Bereiche des Neubaugebietes sind noch nicht fertiggestellt. Die Stichprobe umfasst 84 Haushalte dieser Neubausiedlung. Zu dem Projekt gehören die Vorhaben Somborner Höhe 1-9 mit 49 Wohneinheiten und Flachsweg 2-10 mit 35 Wohneinheiten des ersten Förderweges. In diesen Häusern befinden sich jeweils acht bis elf Wohnungen. Insgesamt 25 Befragungen wurden in der Somborner Höh 1, 3, 5, 7 und 9 sowie im Flachsweg 2, 4, 6, 8 und 10 durchgeführt.



Abb. 30: Somborner Höh: Eingangssituation



Abb. 31: Baugebiet „Flaspoete“: Reiheneinfamilien- und Mehrfamilienhäuser

In der Somborner Höh wird das Gebiet zur „Flaspoete“ mit drei Riegeln dreigeschossiger Zeilenbebauung mit ausgebautem Dachgeschoss abgeschlossen. Im Inneren des Gebietes sind Reiheneinfamilienhäuser mit kleinen Gärten angelegt und im Norden grenzt viergeschossiger Zeilenwohnungsbau (mit ausgebautem Dachgeschoss) das Gebiet zur S-Bahn-Trasse ab. Die dreigeschossige Zeilenbauten liegen etwa 100 m von der Straße Flaspoete und der Somborner Straße abgesetzt. Sie sind durch einen breiten Grünstreifen und einen außerhalb der Siedlung angelegten, aber den Wohnhäusern zugehörigen Parkplatz, getrennt. Parallel zur Straße Flaspoete verläuft die A40 in ca. 250 m Entfernung zur Bebauung. Obwohl Lärmschutz vorhanden ist, werden die Geräusche der Autobahn in der Siedlung spürbar.

Im Westen und Norden grenzen weiter zurückgesetzt alte Einfamilienhausgebiete mit viel Grün an das Baugebiet, wobei die Gebiete im Norden durch die S-Bahn-Trasse in Tieflage getrennt werden. Das komplette Baugebiet „Flaspoete“ ist nur über die Stichstraße Somborner Höh von der Straße Flaspoete und über zwei Stichstraßen des Flachsweges von der Somborner Straße

aus zu erreichen. Die Somborner Höh und der Flachsweg gabeln sich im Baugebiet in mehrere Wohnwege, meist Sackgassen, auf. Die ganze Neubausiedlung ist als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Fahrbahnmarkierungen existieren nicht, die Parkplätze sind farblich abgesetzt und teilweise mit Bepflanzungen eingefasst. Die Wege haben eine Breite von 3 bis 4 m. Die Geschossbauten sind ebenerdig und für Rollstuhlfahrer/-innen zugänglich. Fahrradabstellanlagen gibt es nicht. Innerhalb des Wohngebietes sind Parkbuchten an der Eingangsseite der Häuser angeordnet. Darüber hinaus ist ein großer Parkplatz außerhalb des Gebietes an der Straße Flaspöte in der Fertigstellung. Für jede Wohneinheit steht ein Parkplatz zur Verfügung.

Nahversorgung

Direkt vor Ort existieren keine Nahversorgungsmöglichkeiten. Die Entfernung zum Ortszentrum Lütgendortmund-Zentrum beträgt ca. 600 m. Dieses ist zu Fuß in zehn Minuten über Gehwege zu erreichen, Radwege sind auf diesem Weg nicht durchgängig vorhanden.

Gekennzeichnet ist das kleinstädtische Zentrum durch seine Fußgängerzone, angrenzende Straßen mit Geschäften des Einzelhandels, einem Marktplatz mit Kaufhaus, S-Bahn-Haltestelle und einem großen Busbahnhof sowie dem benachbarten Indu-Park. Die Versorgung des kurz-, mittel- und teilweise langfristigen Bedarfs ist hier möglich.

ÖV-Anschluß

Die S-Bahn Haltestelle „Do-Somborn“ befindet sich in Sichtweite in ca. 100 m Entfernung vom Baugebiet „Flaspöte“. Eine Fuß- und Radwegeverbindung führt unabhängig von den Strassen zur Haltestelle. Die S-Bahntrasse und die Haltestelle liegen in einer Senke, Versorgungseinrichtungen gibt es nicht und die nächstgelegene Bebauung liegt mit Sichtschutz zurückgesetzt, so dass soziale Kontrolle nicht vorhanden ist. Der Bahnsteig ist über lange, steile Rampen zugänglich. Die Haltestelle ist mit einem Fahrplan, Sitzgelegenheiten, einem Wartehäuschen und einem Fahrkartenautomaten ausgestattet. Bis Lütgendortmund wird in diesem Bereich die Strecke eingeleisig geführt.



Abb. 32 und 33: S-Bahnhaltepunkt „Somborn“

Hier verkehrt die S4 werktags in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten im 20-min-Takt in die Richtungen Lütgendortmund und Unna. Samstags und sonntags fährt die S-Bahn im 30-min-Takt. Die S-Bahn verkehrt an Werktagen bis ca. 0:30 Uhr; an Wochenenden bis ca. 2:00 Uhr. Die Fahrzeit nach Lütgendortmund beträgt zwei Minuten. Vom Busbahnhof Lütgendortmund bestehen weitere Busangebote in andere Stadtteile und Bochum.

Die Entfernung des Oberzentrums Dortmund beträgt 8,8 km und die Reisezeit zum Hauptbahnhof Dortmund 14 Minuten.

Befragungsergebnisse

In der größeren Wohnanlage "Flaspoete" wurde keine Vollerhebung durchgeführt. Insgesamt sind 25 Interviews geführt worden. Die Stichprobe weist mit 48 Jahren einen deutlich höheren Altersdurchschnitt auf als bei den anderen Projekten. 28 % der Befragten sind mindestens 60 Jahre alt und auch der Anteil der Rentner/-innen liegt mit 28 % höher als bei der Gesamtstichprobe (9 %).

Das Wohnumfeld der „Flaspoete“ bekommt im Schnitt eher unterdurchschnittliche Bewertungen. Ein klares Minus erhalten die Spielmöglichkeiten, die seit vier Jahren fehlen. Am Stadtteil loben die Befragten vor allem die Schulen; die Naherholungsmöglichkeiten schneiden schlechter ab.

Der Anteil derjenigen mit Mobilitätseinschränkungen liegt an diesem Standort deutlich höher: 24 % der Befragten nennen Geh- oder Sehbehinderungen. Die Erdgeschosse der Häuser sind entsprechend behindertengerecht gebaut. Die Ausstattung der Haushalte mit Pkw ist durchschnittlich, die mit Fahrräder allerdings überdurchschnittlich. Auf 100 Personen kommen 64 Fahrräder. Beim Zeitkartenbesitz nimmt die „Flaspoete“ eine führende Stellung ein: 44 % der befragten Bewohner/-innen besitzen eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Und 68 % geben an, die Abfahrtszeiten der wichtigsten Bus- und Bahnverbindungen auswendig zu kennen.

Bei der Frage nach der Erreichbarkeit der persönlichen Ziele mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wird insbesondere die Fahrraderreichbarkeit überdurchschnittlich eingestuft. Was den Öffentlichen Verkehr betrifft, so wird vor allem die Ausstattung des S-Bahn-Haltepunkts positiv beurteilt. Allerdings gibt es einzelne Aussagen, dass der Fahrkartenautomat häufiger defekt ist. Die Sauberkeit in der S 4 und auch die Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle wird dagegen kritisch gesehen. Bemängelt wird außerdem die geringe Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeit des Busses (Linie 440), der im Stundentakt verkehrt. Immerhin 36 % geben an, dass das Angebot des Öffentlichen Verkehrs sehr wichtig bei der Wahl des Wohnstandortes war.

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel ist an diesem Standort wenig abweichend vom Durchschnitt. Das Mitfahren im Pkw wird etwas häufiger genannt: dies tun 59 % regelmäßig. Das zu Fuß gehen wird seltener genannt: 27 % legen selten oder nie Wege zu Fuß zurück. Der öffentliche Verkehr wird bei Versorgungsfahrten häufiger in Anspruch genommen. Der Pkw dominiert bei Freizeit- und Arbeitswegen. Die Pkw-Nutzung hat im Vergleich zum früheren Wohnstandort abgenommen.

Fazit

Das Quartier „Flaspoete“ ist relativ gut an den ÖV angeschlossen und liegt nah am Haltepunkt. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs liegt leicht über dem Durchschnitt und der Anteil der Zeitkartenbesitzer/-innen ist hoch. Die im Durchschnitt etwas älteren Bewohner/-innen fahren häufig im Pkw mit. Im Wohnumfeld werden besonders die Spielmöglichkeiten vermisst.

3.4.2 Rhein-Sieg-Kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis befindet sich im Südwesten Nordrhein-Westfalens. Er umschließt mit seinen 576.993 Einwohnern in 19 Städten und Gemeinden Bonn nahezu vollständig. Der Rhein-Sieg-Kreis besitzt eine Einwohnerdichte von 500,2 EW/km² auf einer Fläche von 1.153,51 km². Bezogen auf die Fläche und die Einwohnerzahl gehört er zu den größten Kreisen in NRW und Deutschland. Flusslandschaften an Rhein und Sieg, Waldgebiete im Siebengebirge und in der Voreifel sind prägende Landschaften des Kreises.

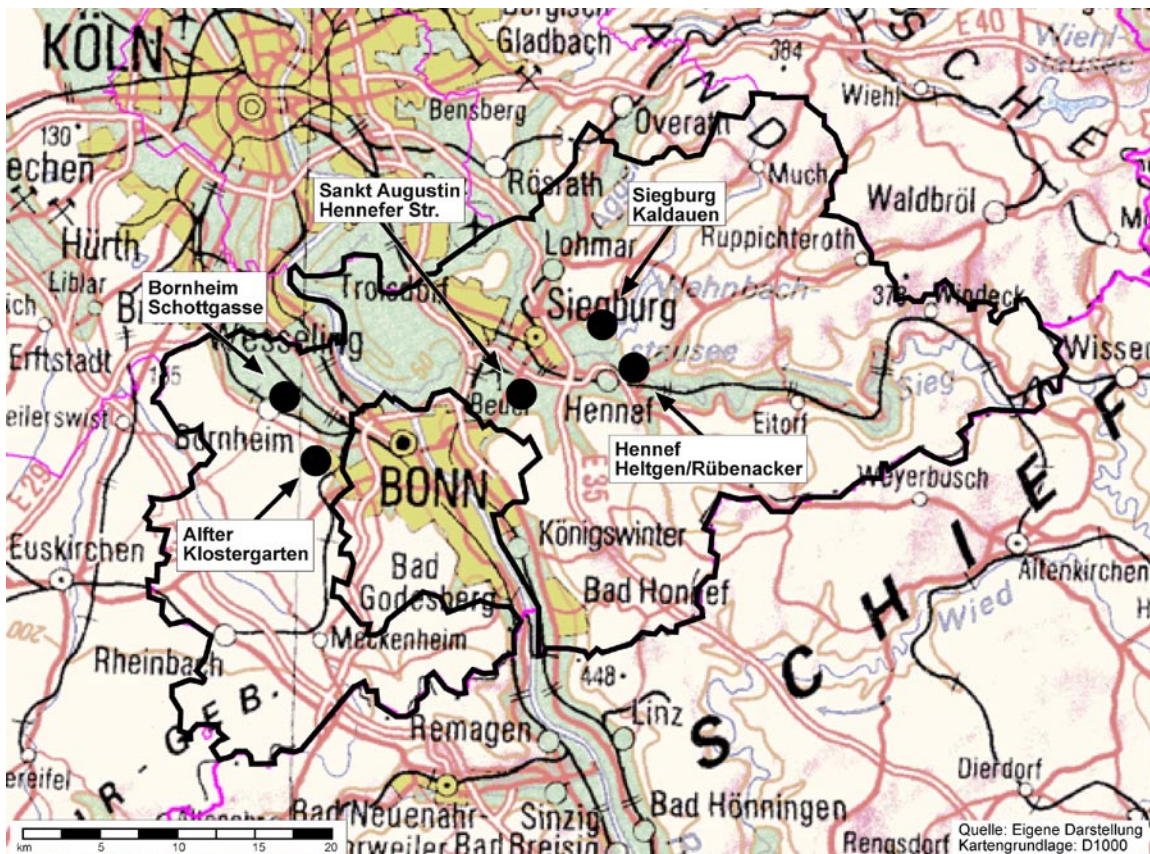


Abb. 34: Lage der Projekte im Kreisgebiet

Alfter

Die Gemeinde Alfter liegt westlich der Stadt Bonn, grenzt im Norden an die Gemeinde Bornheim und im Süden und Westen an die weitläufigen Grünflächen des Naturparks Kottenforst. Das Gemeindegebiet verläuft nord-südlich entlang der Landstraße L113. Alfter zeichnet sich einerseits durch seine Nähe zu den Ballungsräumen Köln und Bonn, andererseits durch seine fünf sehr ländlich gelegenen Ortsteile aus. Es handelt sich um ein zersiedeltes Gemeindegebiet. Die ehemals eigenständigen Ortsteile sind durch Grün- und Freiräume weitgehend voneinander getrennt. Mit hauptsächlich dörflicher Baustruktur ist Alfter landwirtschaftlich geprägt, rund die Hälfte des Gemeindegebietes ist landwirtschaftliche Nutzfläche. Alfter hat mit 20.907 Einwohnern auf einer Fläche von 34,77 km² eine Einwohnerdichte von 601,3 EW/km². Die Bauvorhaben liegen in Oedekoven, das mit 5.444 Einwohnern der drittgrößte Ortsteil ist.



Abb. 35: Lage des Projektes in Alfter

Alfter/Im Klostergarten

ÖV-Index	Bus	Bahn
	3,0	3,8
Klasse	2a	
WE	52	

Die Bewilligung dieser Vorhaben erfolgte im Jahr 1998, die Häuser wurden zwischen 1998 und 2000 bezugsfertig. Die Vorhaben liegen beidseitig eines neuen Straßenzuges, wobei es sich um eine Siedlungserweiterung in Ortsrandlage handelt. Diese ist allerdings noch nicht abgeschlossen; an einem Ende des Straßenzuges sind einige Bauvorhaben noch nicht fertig gestellt.



Abb. 36: „Im Klostergarten“



Abb. 37: „Im Kloostergarten“ Rückseite

Die Straße „Im Kloostergarten“ liegt auf einer Anhöhe, von der aus der Blick über ein neues Gewerbegebiet unterhalb der Siedlung in Richtung Bonn-Duisdorf möglich ist. Die angrenzende Bebauung besteht aus Ein- und Mehrfamilienhäusern.

Bei den Vorhaben handelt es sich um zwei- und dreigeschossige Mehrfamilienhäuser mit ausgebauten Dächern, wobei mehrere Vorhaben als Doppelhäuser angelegt sind. Die Stichprobe umfasst im Kloostergarten die Häuser 14, 16, 18, 19, 20, 21 und 22 mit insgesamt 52 Wohneinheiten des ersten Förderweges. Hier wurden 26 Bewohnerbefragungen durchgeführt. Im Kloostergarten sind weitere 31 Wohneinheiten im zweiten Förderweg entstanden.

Im Kloostergarten ist ein ca. 1,20 m breiter Fußweg angelegt und mit einem ca. 0,80 m breiten Radweg versehen. Sehr einfach ausgestattete Fahrradabstellanlagen sind vor allen Gebäuden vorhanden. Pkw-Stellplätze befinden sich auf der südlichen Straßenseite hinter den Häusern, sonst zur Straßenseite vor den Häusern angelegt. Außerdem befinden sich Garagen neben den Gebäuden, in Erdgeschosshöhe oder sind als offene Tiefgaragen, je nach Hanglage des Hauses, vorhanden. Je Wohnung wurde ein Stellplatz erstellt. Im Kloostergarten parken entlang der ganzen Straße Autos am Straßenrand.

Nahversorgung



Abb. 38: Großflächiger Einzelhandel

Nahversorgungsmöglichkeiten bestehen in unmittelbarer Nähe im Gewerbegebiet, das fußläufig in drei Minuten über großflächige Parkflächen zu erreichen ist. Hier sind große Einzelhandelsmärkte, wie Aldi, ein Sonderpostenmarkt und ein Baumarkt vorhanden.

Außerdem existiert in Oedekoven in ca. 300 m Entfernung ein Ortszentrum mit kleinem Lebensmittelgeschäft, Kindergarten, zwei Schulen, Jugendheim, Altenheim, Feuerwehr, Kirche und einer Post. Hier befinden sich auch das Rathaus und die Stadtverwaltung der Gemeinde Alfter. Bonn, mit langfristigen Versorgungsmöglichkeiten, liegt etwa 6,5 km entfernt.

ÖV-Anschluss



Abb. 39: Bushaltestelle „Ginggasse“

Die Entfernung zur Bushaltestelle „Ginggasse“ beträgt ca. 200 m, sie liegt innerhalb des Wohngebietes und ist vollständig über Gehwege zu erreichen. In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten wie auch samstags verkehrt die Linie 632 zwischen „Alfter-Oedekoven Rathaus“ und „Bonn-Ramersdorf“ im 20-Minuten-Takt, in den Abendstunden und am Sonntag im 30 Minuten-takt. Eine Nachtexpress-Linie, die das Wohngebiet anbindet existiert nicht; die Linie 632 verkehrt am Wochenende – ab 23:30 Uhr im Stundentakt bis ca. 1:30 Uhr. Die Haltestelle ist nur mit einem Haltestellenschild ausgestattet. Die Fahrzeit nach Bonn beträgt ca. 30 Minuten.



Abb. 40: Schienenhaltepunkt: Bonn-Duisdorf

Bonn-Duisdorf, der nächste Schienenhaltepunkt, befindet sich in ca. 1.500 m Entfernung. Die Radwegeverbindung zu diesem Haltepunkt führt kaum über Radwege. Von hier aus verkehrt die RB 23 in Richtung Bonn und bis nach Rheinbach im 30-Minuten-Takt – in den Zeiten des Berufsverkehrs am Vormittag und Nachmittag verkehrt die Bahn im 15-Minuten-Takt – mit einer Fahrzeit von sechs Minuten und stündlich in Richtung Bad Münstereifel und Euskirchen. In Bonn-Duisdorf verkehrt auch die Nachtbuslinie N2 (Bouvier-Linie) von und nach Bonn im Stundentakt werktags bis ca. 2:30 Uhr, an den

Wochenenden bis ca. 4:30 Uhr. Am Schienenhaltepunkt befindet sich ein Busbahnhof aber keine weitere Infrastruktur.

Befragungsergebnisse

Im Projekt in Alfter wurden Interviews in etwa der Hälfte der Haushalte geführt, insgesamt 26. Hier lebt die Mehrzahl der Haushalte schon über 2 Jahre. Hinsichtlich der weiteren soziodemographischen Daten ist das Projekt wenig auffällig.

Die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung ist ausgeprägt: 85 % der Befragten sind vollkommen zufrieden bzw. sehr zufrieden. Das Wohnumfeld wird dagegen überwiegend kritisch gesehen. Vor allem die Parkmöglichkeiten und die Spielmöglichkeiten bekommen sehr schlechte Noten (Der Durchschnitt liegt bei 4,35 bzw. 4,73 auf der fünfstufigen Zufriedenheitsskala). Der Ort Alfter wird sehr positiv beurteilt. Hier schneiden die Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf, die Versorgungseinrichtungen und die Schulen sehr gut ab. Kritisch gesehen werden vor allem die Kulturangebote, was bei der Größe von Alfter (21.000 EW) im Vergleich zu den anderen Untersuchungsstandorten verständlich ist.

Die Randbedingungen der Mobilität (Führerscheinquote, Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit, Zeitkartenbesitz) sind in Alfter durchschnittlich. Mit den eigenen Mobilitätsmöglichkeiten sind die Befragten hoch zufrieden: 85 % sind entweder vollkommen oder sehr zufrieden. Für eine Mehrheit haben sich die eigenen Mobilitätsmöglichkeiten nach dem Umzug verbessert. Dies bezieht sich in erster Linie auf die Pkw-Erreichbarkeit und die Erreichbarkeit zu Fuß, die überdurchschnittlich bewertet werden. Die Einstellungen gegenüber dem Radfahren und dem Öffentlichen Verkehr sind im Durchschnitt eher etwas negativer. So ist denn auch die Zufriedenheit mit dem Bus-Angebot der Linien 632/633 nur durchschnittlich. Positiv hervorgehoben wird die Nähe zur Haltestelle. Noch kritischer als normalerweise werden die Fahrpreise eingestuft, aber auch die Ausstattung der Bushaltestelle (nur mit Haltestellenschild).

Bei der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel fällt allein die geringe Nutzung des Fahrrades auf. 63 % der Befragten fahren nie Rad. Aufgrund der Topographie von Alfter mit seinem hügeligen Relief ist dieser Tatbestand leicht erklärbar. So geben denn die Befragten auch an, dass ihre Fahrradnutzung im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort gesunken ist. Gestiegen ist dagegen die Mitfahrt im Pkw. Auch für die Arbeitswege wird der Pkw mit großer Mehrheit genutzt. Versorgungswege werden häufiger zu Fuß erledigt – das Gewerbegebiet mit großen Einzelhandelsmärkten liegt praktisch vor der Haustür. Das Interesse an ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen – gleichgültig welcher Art – ist an diesem Standort sehr gering.

Fazit

Das Projekt Alfter – Im Klostergarten unterscheidet sich wenig von den durchschnittlichen Ergebnissen der Gesamtbefragung. Einzig die an diesem Standort durch die Topographie erklärliche Distanz zum Radfahren ist auffällig. Die Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihren persönlichen Mobilitätsmöglichkeiten ist hoch. Das Umfeld der Wohnungen wird eher schlecht eingestuft. Die nahen Versorgungsmöglichkeiten sind allerdings vorteilhaft. Kritik wird vor allem an den fehlenden Spielmöglichkeiten geäußert.

Bornheim

Die Gemeinde Bornheim liegt nordwestlich der Stadt Bonn, grenzt im Norden, getrennt durch weitläufige Grünflächen, an die Gemeinden Brühl und Wesseling und im Süden und Westen an den Naturpark Kottenforst. Das Gemeindegebiet ist äußerst ländlich geprägt. Die einzelnen Ortsteile reihen sich bandartig, vom Stadtteil Bornheim ausgehend, in Richtung Nordwesten entlang der Landstraße L183, auf. Die dörflichen Ortsteile sind sehr zersiedelt und in ihrer Siedlungsstruktur nicht eindeutig voneinander getrennt.



Kartengrundlage: © www.stadtplan.net

Abb. 41: Lage des Projektes im Stadtgebiet

Besonders charakteristisch für diese Gemeinde ist seine Nähe zu den Ballungsräumen Köln und Bonn, in Verbindung mit seiner hauptsächlich sehr ländlichen Struktur sowie der kleinstädtischen Landschaft des Ortsteils Bornheim. Hier leben 45.407 Einwohner/-innen auf einer Fläche von 82,72 km². In der Gemeinde Bornheim wird eine Einwohnerdichte von 584,9 EW/km² erreicht.

Bornheim/Schottgasse

ÖV-Index	3,5
Klasse	2b
WE	13



Abb. 42: Schottgasse 25

1998 wurden die Vorhaben „Schottgasse 23/25“ bewilligt und waren im Jahr 1999 bezugsfertig. Die Vorhaben liegen im kleinen dörflichen Ortsteil Merten in einer alten Wohnstraße nahe des Ortsrandes. Die Bebauung reicht hier bis zur zweigeschossigen Bauweise, hauptsächlich sind Einfamilienhäuser vorhanden. Bei den Vorhaben handelt es sich um zwei am Hang gebaute zweigeschossige Mehrfamilienhäuser mit ausgebauten Dächern. In der Schottgasse 23 sind sechs und in der Schottgasse 25 sieben Wohnungen entstanden. Hier wurden insgesamt sieben Befragungen durchgeführt.

Nur auf der gegenüberliegenden Seite der Häuser ist ein schmaler Gehweg vorhanden, teilweise gibt es in der Straße beidseitig keine Gehwege. Ferner ist die Bebauung teilweise bis an die Fahrbahn herangerückt, wodurch der Straßenraum sehr eng erscheint. Die Schottgasse ist eine sehr ruhige Wohnstraße mit sehr geringem Verkehrsaufkommen. Für die Anwohner sind 13 offene Garagenstellplätze in den Erdgeschossen der Häuser eingerichtet. Außerdem wird in der Straße auch längsseits auf der Fahrbahn geparkt.

Nahversorgung

Die nächsten Nahversorgungseinrichtungen befinden sich innerhalb eines 10-minütigen Fußweges, in ca. 800 m Entfernung, im alten Ortskern Mertens. Die Wegeverbindung ins Ortszentrum führt dabei häufig nicht über Fußwege. Die tägliche Versorgung ist hier möglich, wenn auch mit einem geringen Angebot.



Abb. 43: Verbindung ins Mertener Zentrum



Abb. 44: Mertener Ortszentrum

Eine Kirche, ein Kloster, eine Schule, ein Kindergarten, eine Poststelle, eine Altenheim, eine Mehrzweck- bzw. Sporthalle und ein Lebensmittelgeschäft sind in Merten vorhanden. Die Versorgung mit Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfes ist hier nicht möglich. Das nächste Oberzentrum Bonn liegt ca. 13 km entfernt und ist direkt über die L 183 zu erreichen.

ÖV-Anschluss

Am Haltepunkt „Bornheim Merten“ gibt es über die Stadtbahnlinie 18 Verkehrsverbindungen in Richtung Bonn Hbf und Köln-Chorweiler. Die Entfernung zur Haltestelle beträgt ca. 1.300 m. Gehwege sind nur an den zentraleren Straßen – teilweise nur einseitig – vorhanden.



Abb. 45: Radabstellanlage am Bahnhof Merten

In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten werden beide Richtungen im 20-Minuten-Takt bedient, samstags im 30-Minuten-Takt und sonntags stündlich. Eine Nachtexpressanbindung gibt es nicht; die Linie 18 verkehrt bis ca. 24:00 Uhr; am Samstag bis 1:00 Uhr. Die Haltestelle ist mit überdachten Sitzgelegenheiten, Fahrplan und großer Radabstellanlage ausgestattet. Mit der Stadtbahn ist Bonn in 21 Minuten und Köln in 40 Minuten zu erreichen. Außerdem gibt es ein weiteres stündliches Busangebot in Richtung Bornheim Sechtem und Bornheim Hersel. An dieser Bushaltestelle fehlen allerdings der Fahrplan, die Sitzgelegenheiten und ein Schutzdach.

Befragungsergebnisse

Das Vorhaben in der Schottgasse in Bornheim-Merten umfasst insgesamt 13 Wohneinheiten; hier sind sieben Interviews geführt worden. Im Vergleich zur Gesamtstichprobe sind die Befragten in Bornheim jünger. Der Altersdurchschnitt liegt bei 27 Jahren, alle Befragten sind unter 45 Jahre alt. Fünf der sieben Interviewten sind Männer, der Anteil der höheren Schulabschlüsse ist überdurchschnittlich.

Auffällig ist ein hoher Anteil derer, die mit der eigenen Wohnung weniger zufrieden sind (drei von sieben). Das Wohnumfeld wird insbesondere bei den verkehrlichen Aspekten Fußwege, Fahrradabstellanlagen und Parken eher unterdurchschnittlich beurteilt. Dagegen schneiden die Spielmöglichkeiten gut ab, und auch das ruhige Wohnen ist ein positiver Aspekt. Bei der Beurteilung des Ortes Bornheim-Merten werden vor allem die Möglichkeiten zum Einkauf des täglichen Bedarfs, aber auch die Versorgungseinrichtungen bemängelt. Die Bewertung fällt insgesamt eher unterdurchschnittlich aus – allein die Möglichkeiten zur Naherholung werden anerkannt.

Bei durchschnittlicher Ausstattung der Haushalte mit Pkws ist die Verfügbarkeit über einen Pkw eher mäßig. Einzig drei der männlichen Befragten können täglich auf einen Pkw zurückgreifen. Die Kenntnisse über die Abfahrtszeiten am etwa 1.300 m entfernt liegenden Stadtbahnhaltepunkt ist schlecht: nur zwei Befragte kennen die Abfahrtszeiten.

So ist die Zufriedenheit mit den eigenen Mobilitätsmöglichkeiten mäßig, aber immer noch besser als an den alten Wohnstandorten. Die Erreichbarkeit der persönlichen Ziele wird mit allen Verkehrsmitteln deutlich schlechter eingeschätzt als im Durchschnitt der Befragung. Die Zufrieden-

heit mit dem Öffentlichen Verkehr erreicht bei diesem Vorhaben den tiefsten Stand. Bei fünf von zehn Merkmalen gehört dieses Vorhaben zu den Schlusslichtern. Am schlechtesten schneidet das Projekt bei zwei wichtigen Aspekten der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit ab: die Entfernung zur Haltestelle und die Fahrtenhäufigkeit. Außerdem werden die Möglichkeiten zum Fahrkartenkauf, die Verständlichkeit der Angebote und die Sauberkeit schlecht bewertet.

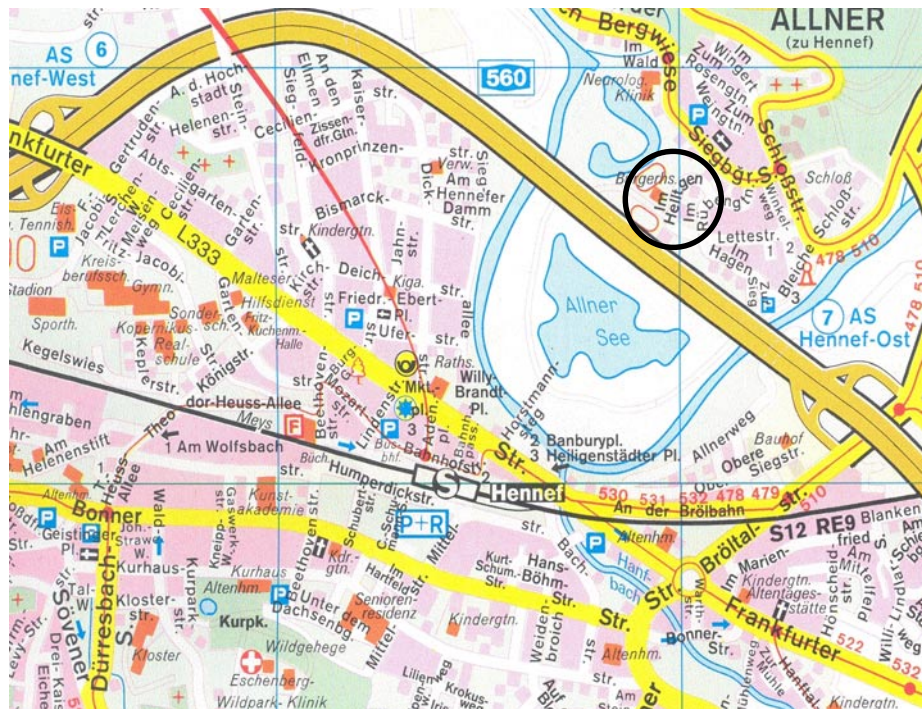
Obwohl die Pkw-Nutzung im Vergleich zur Zeit vor dem Umzug nach Selbsteinschätzung eher gestiegen ist, so ist die Nutzungshäufigkeit des Pkw als Fahrer/-in und als Mitfahrer/-in unterdurchschnittlich. Immerhin drei von sieben Personen fahren nie Pkw. Bei Versorgungswegen spielen die nicht-motorisierten Verkehrsmittel eine etwas stärkere Rolle. Bei den ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen werden Radstation, Lieferservice und Mobilitätszentrale als wichtig eingestuft.

Fazit

Die eher jüngeren Bewohnerinnen und Bewohner der Schottgasse 23/25 sind mit der verkehrlichen Anbindung ihres Wohnstandortes unzufrieden. Dies erstreckt sich auf alle Verkehrsmittel. Die Entfernung zum Haltepunkt der Stadtbahn (1.300 m Fußweg) hat einen negativen Einfluss auf das Verkehrsverhalten. An keinem anderen Standort wird das Angebot des Öffentlichen Verkehrs stärker kritisiert, obwohl es sich um eine direkte Stadtbahnanbindung nach Bonn und Köln handelt. Die Pkw-Nutzung ist aber insgesamt auch etwas geringer. Es mangelt allerdings auch an der (ständigen) Verfügbarkeit der vorhandenen Haushalts-Pkw. Die Urteile zu Wohnung, Wohnumfeld und Wohnort fallen deshalb im Durchschnitt etwas schlechter aus.

Hennef

Die Gemeinde Hennef liegt mit ihren 42.711 Einwohnern, einer Einwohnerdichte von 403,2 EW/km² und einer Fläche von 105,94 km² nordwestlich der Ausläufer des Bergischen Landes und des Westerwaldes. Im Osten grenzt sie an die Gemeinden St. Augustin und Siegburg. Im Norden schließen kleine Dörfer der Gemeinde an die Wahnbachtalsperre an. Die Gemeinde ist geprägt durch ihre sehr ländlich und zersiedelt gestreuten Ortsteile, die durch das bergige Land und viele Grünflächen voneinander getrennt liegen und das städtische Zentrum Henneps. Sankt Augustin und Hennef sind durch eine Autobahntrasse und einige Freiflächen voneinander getrennt.



Kartengrundlage: Städteatlas Köln-Bonn, © Falk-Verlag

Abb. 46: Lage des Projektes im Stadtgebiet Hennef

Das Projekt Im Heltgen/Im Rübengarten liegt am Siedlungsrand des kleinen Ortsteils Allner. Der Ortsteil befindet sich im Norden der Stadt und wird von dieser durch die Sieg und die A 560 deutlich getrennt. Siedlungsteile erstrecken sich teilweise auf den angrenzenden Mühlenberg. Allner besitzt sehr dörflichen Charakter mit alter Bausubstanz, aufgelockerter Bebauung und viel Grün, selbst Obstwiesen befinden sich innerhalb des Ortsteils.

Hennef/Im Heltgen - Im Rübengarten

ÖV-Index	Bus	Bahn
	2,9	2,9
Klasse	2b	
WE	27	

Im Jahr 1999 wurde die Förderung dieser Vorhaben bewilligt, die Fertigstellung der Gebäude erfolgte im Jahr 2001. Die Vorhaben befinden sich in einem Neubaugebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, es handelt sich um ein reines Wohngebiet. Maximal sind die Gebäude hier und in der Umgebung zweigeschossig mit ausgebautem Dach. In der Straße Im Heltgen sind allerdings nur Ein- und Zweifamilienhäuser vorzufinden. Bei den Vorhaben handelt es sich um zwei Mehrfamilienhäuser mit jeweils zwei Teilen in zweigeschossiger Bauweise mit ausgebautem Dach. In den Häusern Im Rübengarten 7 und 9 sowie Im Heltgen 6 und 8 wurden insgesamt 12 Bewohnerinnen und Bewohner interviewt.

Die Erschließung des Neubaugebietes erfolgt über die zweispurige Siegburger Straße. Ein Gehweg ist hier nur auf einer Seite vorhanden.



Abb. 47: „Im Heltgen 6, 8“



Abb. 48: Straße „Im Rübengarten“

Die Straße „Im Rübengarten“ ist eine Tempo 30-Zone, hier ist einseitig ein Gehwegstreifen auf Fahrbahnniveau angelegt. Dieser ist nur durch eine verschiedenartige Pflasterung von der Straße zu unterscheiden. Die Fahrbahn ist mit ca. 3 m sehr schmal. Im weiteren Verlauf folgt die Straße „Im Heltgen“, hier gibt es keinen Gehweg. Durchgangsverkehr existiert hier nicht, insgesamt ist es sehr ruhig, obwohl sich Allner in der Einfugschneise des Flughafens Köln/Bonn befindet und auch die Autobahn hörbar ist.

Zum Objekt „Im Rübengarten“ gehören überdachte und ebenerdig zugängliche Radabstellanlagen. In den Innenhöfen sind Parkplätze für beide Vorhaben vorhanden, hier gibt es ca. 35 Parkplätze; vor den Häusern befinden sich weitere vier Stellplätze. Es war ein Stellplatzschlüssel von 1,5 gefordert. Im Heltgen ist einseitig ein Parkstreifen angelegt.

Nahversorgung



Abb. 49: Blick in die Frankfurter Straße

Innerhalb des Wohngebietes gibt es keine Infrastruktureinrichtungen, die nächsten Versorgungsmöglichkeiten bestehen im 1,4 km entfernten Ortszentrum in Hennef. Unabhängig von der Straßenführung ist eine Fuß- und Radwegeverbindung in dieses Zentrum angelegt, bei der die Autobahn unterquert und der Allnersee passiert wird. Siegburg ist das nächste Oberzentrum in 7 km Entfernung, Bonn liegt 16 km und die Großstadt Köln ca. 30 km von Hennef entfernt.

ÖV-Anschluss

Die Erschließung des Neubaugebietes erfolgt durch den Bus 510, der als Ringbus Hennef und Siegburg verbindet und die Linie 578, die zwischen Seelscheid und Siegburg verkehrt. Die Bushaltestelle „Schlosstraße“ befindet sich in ca. 400 m Entfernung. Außerhalb der überdachten Haltestelle hängen Fahrpläne aus, eine Telefonzelle sowie ein Briefkasten sind vorhanden. In den Hauptverkehrszeiten und auch am Samstag verkehren beide Linien stündlich (am Nachmittag verkehrt die Linie 510 im 30-Minuten-Takt) bis ca. 23:00 Uhr.

Da die beiden Linien nicht gleichmäßig über den gesamten Tag vertaktet sind, ergibt sich nur

zeitweise ein 30-Minuten-Takt in Richtung Hennef. Sonntags verkehren beide Linien im zweistündigen Bedienungstakt, am Nachmittag ergibt sich so ein Stundentakt in Richtung Hennef. Eine Anbindung an das Nachtnetz gibt es nicht.



Abb. 50: Bushaltestelle „Schloßstraße“

Die Fahrzeit zum Bahnhof Hennef beträgt sechs Minuten. Er ist etwa 1,4 km entfernt. Dort fährt ein Regionalexpress in Richtung Siegen und Krefeld und eine S-Bahn nach Köln und Wind-eck/Au (Sieg). Beide fahren jeweils zweimal pro Stunde. Die „Nacht-S-Bahn“ von und nach Köln verkehrt täglich ab 23:00 Uhr bis 1:00 Uhr (am Wochenende bis 2:00 Uhr) im Stundentakt. Hier befindet sich auch der zentrale Busbahnhof mit weiteren Busangeboten. Siegburg ist vom Bahnhof Hennef mit dem Regionalexpress und der S-Bahn in fünf Minuten, mit dem Bus 510 in 20 Minuten zu erreichen. Die Fahrt nach Bonn

beträgt, mit einem Umstieg in Siegburg, ungefähr 40 Minuten; Köln ist ohne Umstieg in ca. 30 Minuten erreichbar.

Befragungsergebnisse

Zwölf Interviews sind in Hennef geführt worden, bei insgesamt 27 Wohneinheiten in diesem Vorhaben. Die Haushalte sind hier kleiner als im Durchschnitt, ein Drittel der befragten Haushalte sind Single-Haushalte. 75 % aller Interviewten sind erwerbstätig. Die Befragten wohnen erst seit weniger als einem Jahr in der neuen Wohnung.

Die Zufriedenheit mit der neuen Wohnung ist im Hennefer Projekt besonders ausgeprägt: 33 % sind vollkommen zufrieden, weitere 58 % sehr zufrieden, so dass der Durchschnitt von 1,83 (auf der Fünfer-Zufriedenheitsskala) der beste aller untersuchten Vorhaben ist. Auch bei der Bewertung des Wohnumfeldes ist das Projekt die Nummer Eins. Bis auf die Spielmöglichkeiten bekommt die Anlage nur sehr gute Noten. Besonders die Aufenthaltsqualität und das ruhige Wohnen werden besonders hervorgehoben. Der Ort Hennef-Allner wird dagegen sehr viel schlechter beurteilt. Mit den Naherholungsmöglichkeiten ist man zufrieden, aber nicht mit den (hier etwa 1.400 m entfernten) Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten, Schulen und Arbeitsmöglichkeiten.

In diesem Projekt besitzen 92 % der Befragten einen Führerschein. Auch die Verfügbarkeit über einen Pkw ist sehr hoch: 75 % verfügen täglich darüber. Lediglich in 17 % der Haushalte ist kein Pkw vorhanden. Neben der hohen Motorisierung erreicht aber auch die Ausstattung mit Fahrrädern beinahe die Vollaussstattung. Auf 100 Personen kommen hochgerechnet 86 Fahrräder – mit Abstand der höchste Wert bei der Gesamtbefragung. Nur ein Haushalt besitzt kein Fahrrad. Die Kenntnisse der Abfahrtszeiten des 400 m entfernten Busses fallen demgegenüber schlecht aus: nur 17 % kennen diese.

Bei der Frage nach der Erreichbarkeit der eigenen Ziele bekommt das Fahrrad eine sehr gute Bewertung: 58 % sind vollkommen bzw. sehr zufrieden. Auch der Öffentliche Verkehr wird überdurchschnittlich bewertet. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass allein fünf von zwölf Befragten mit "weiß nicht" geantwortet haben. An der Buslinie werden vor allem Pünktlichkeit und Häufigkeit kritisiert, die Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle wird überdurchschnittlich bewertet. Insgesamt hat der Öffentliche Verkehr keine Bedeutung: mit Ausnahme einer Person spielte der ÖV keine Rolle als Kriterium bei der Wohnungswahl.

Die Einstellungen gegenüber dem Öffentlichen Verkehr sind bei 80 % negativ.

Hennef/Im Heltgen – Im Rübengarten ist der Standort mit der höchsten Autoorientierung in der Untersuchung. 75 % der Befragten fahren täglich selbst Pkw. Aber auch das Fahrrad hat eine große Bedeutung. 54 % der Befragten fahren regelmäßig, d. h. mindestens wöchentlich Fahrrad. Dagegen ist die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs marginal. Nur eine Person nutzt den Öffentlichen Verkehr (fast) täglich, alle anderen 91 % fahren seltener als einmal im Monat oder sogar nie mit dem ÖV. Der Pkw ist das mit Abstand dominierende Hauptverkehrsmittel für alle Zwecke. Die Fahrradnutzung hat sich allerdings im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort erhöht. Insgesamt ist es bei diesen Bedingungen nicht verwunderlich, dass ergänzende Mobilitätsdienstleistungen nicht von Interesse sind.

Fazit

Das Vorhaben in Hennef-Allner ist von allen untersuchten Projekten das am stärksten autoorientierte. Bei hoher Pkw-Verfügbarkeit nutzen die überwiegend erwerbstätigen Bewohner/-innen den Pkw für die meisten Wege. Daneben spielt auch das Fahrrad eine große Rolle: die meisten Befragten sind regelmäßige Fahrradfahrer/-innen. Der Öffentliche Verkehr wird bis auf eine Ausnahme nicht als Alternative wahrgenommen und deshalb auch nicht genutzt. Die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung und dem Wohnumfeld erreicht einen Spitzenwert im Vergleich der Standorte der Untersuchung.

Siegburg

Siegburg geht im Westen in die Gemeinde Troisdorf über, die Städte werden dabei durch die B 56 und einen Zufluss zur Sieg getrennt. Im Süden trennen die Sieg und die A 560 Sankt Augustin von Siegburg. Das Hennefer Gemeindegebiet liegt südöstlich; im Osten sowie Norden schließen sich große Waldflächen des Staatsforstes Eittorf und die Wahnbachtalsperre an. Auf einer Fläche von 23,46 km² leben 37.638 Einwohner/-innen in der Kreisstadt mit einer Einwohnerdichte von 1.604,3 EW/km².

Die Vorhaben befinden sich im Stadtteil Kaldauen, der durch Wald- und Grünflächen vom Stadtgebiet getrennt, im Osten Siegburgs liegt. Kaldauen ist über eine, in die Innenstadt führende, Straße und eine Landstraße mit Siegburg verbunden. Die Entfernung zur Siegburger Innenstadt beträgt ca. 3,8 km.



Kartengrundlage: © www.stadtplan.net

Abb. 51: Lage des Projektes im Ortsteil Kaldauen

Siegburg/Am Abtshof

ÖV-Index	2,7
Klasse	2a
WE	64

Als ein Vorhaben der Untersuchung wurde ein Mehrfamilienhaus mit 30 Wohneinheiten im Jahr 1999 bewilligt und ist im Jahr 2001 fertiggestellt worden. Das Förderjahr der weiteren Vorhaben war 1998, wobei diese Gebäude 1999 bezugsfertig wurden. Die Stichprobe umfasst 64 Wohneinheiten im Willi-Stroß-Weg 1, 3, 5, 7, 9, 11 und 13; hier handelt es sich um ein Mehrfamilienhaus und um sechs Mieteinfamilienhäuser sowie Am Abtshof 11, 13, 21, 29, 35, 49, 51, 53, 67 und in der Steinwiese 50, wobei diese Gebäude hauptsächlich Mehrfamilienhäuser sind. Zwei dieser Gebäude sind zum Befragungszeitpunkt noch nicht vollständig bezogen, und ein Gebäude ist noch nicht fertiggestellt. Es wurden insgesamt 25 Interviews durchgeführt.



Die Vorhaben liegen in einem Neubaugebiet am südlichen Ortsrand zwischen zwei alten Wohngebieten mit hauptsächlich Einfamilienhausbebauung. Dieses Neubaugebiet ist ein reines Wohngebiet, die Bebauungsstruktur ist aufgelockert. Es handelt sich um ein gemischtes Quartier mit Einfamilienhäusern, Mieteinfamilienhäusern sowie Mehrfamilienhäusern mit bis zu drei Geschossen.

Abb. 52: Mieteinfamilienhäuser

Das Neubaugebiet wird über die Straße Am Abtshof, die sich durch das ganze Gelände schlängelt, im Norden mit der Hauptstraße Richtung Siegburg und im Süden über die L 316, erschlossen.

Die Häuser in dem Gebiet sind überall ebenerdig zugänglich und meist mit Abstandsräumen von den Gehwegen und Fahrbahnen abgesetzt. Die angelegten Fußwege haben eine Breite von ca. 1,5 m. Radverkehrsanlagen und -abstellanlagen gibt es nicht. Zur Geschwindigkeitsdämpfung sind teilweise vorgezogene Seitenräume auf den Fahrbahnen angelegt. Das Verkehrsaufkommen ist sehr gering. Vier Kreuzungen des Hauptverbindungsweges Am Abtshof sind als Kreisverkehre gestaltet. Die an diesen Stellen über Eck liegenden Mehrfamilienhäuser verschaffen der Siedlung einen besonderen Charakter. Es ist wenig Grün in der Siedlung vorhanden. Je Wohneinheit ist ein Pkw-Stellplatz, meist neben den Gebäuden, errichtet. Im Gebiet ist ruhender Verkehr auch straßenbegleitend untergebracht. Bei den Vorhaben Am Abtshof 57 und Steinwiese 50 handelt es sich um ein über Eck liegendes Mehrfamilienhaus, das mit einer offenen Tiefgarage mit 8 Stellplätzen ausgestattet ist.



Abb. 53: Am Abtshof 53



Abb. 54: Am Abtshof 21-35

Der Willi-Stroß-Weg stellt insofern eine Ausnahme zu den anderen Straßen dar, als es sich hierbei um eine Sackgasse ohne Durchgang für Fußgänger/-innen handelt. Hier sind die Wegebeziehungen zur Bushaltestelle und den Nahversorgungseinrichtungen unterbrochen, die Wegstrecke vergrößert sich allerdings nur unerheblich. Die Fahrbahn ist hier mit einer Breite von ca. 3 m sehr schmal, wobei sich der 50 cm breite Fußweg nur durch eine unterschiedliche Pflasterung von der Straße absetzt.

Nahversorgung



Abb. 55: Nahversorgung und Bushaltestelle

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist innerhalb von ca. 350 m an der Hauptstraße möglich. Hier befindet sich auch das neue Zentrum Kaldauen. Die Versorgungseinrichtungen sind über Fußwege erreichbar, die Hauptstraße ist dabei über eine Ampelanlage zu überqueren. Als nächstes Mittelzentrum befindet sich Siegburg (ICE-Halt) in ca. 3,8 km Entfernung.

ÖV-Anschluss

Die einfach ausgestattete, überdachte Bushaltestelle „Kaldauen Post“ liegt in ca. 350 m Entfernung. Hier hält der Bus 510, der als Ringbus Hennef und Siegburg verbindet. In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten gibt es eine Verbindung im 15-Minuten-Takt. Am Wochenende, ab Samstagnachmittag fährt der Bus halbstündlich. In den späten Abendstunden verkehrt der Bus im Stundentakt bis ca. 1:00 Uhr. Eine Anbindung an das Nachtnetz besteht nicht. Die Fahrzeit in die Innenstadt Siegburgs beträgt 15 Minuten, zum Bahnhof Siegburg (ICE-Halt) 19 Minuten.

Befragungsergebnisse

Im Vorhaben in Siegburg-Kaldauen, in dem zum Zeitpunkt der Befragung 52 von 64 Wohneinheiten bezogen waren, sind 25 Interviews geführt worden. Mit einer Durchschnittgröße von 3,7 wohnen in diesen Häusern sehr große Familien. In 76 % der Haushalte wohnen Kinder bis zu 14 Jahren, davon bei 40 % der Haushalte sogar zwei oder mehr. Ein Grund für die großen Haushalte ist auch die Tatsache, dass zu diesem Vorhaben mehrere Mieteinfamilienhäuser gehören, die nur bei Familien mit mindestens drei Kindern gefördert werden.

Mit der eigenen Wohnung und dem Umfeld sind die befragten Mieterinnen und Mieter zufrieden, einzig der Aspekt "ruhiges Wohnen" wird weniger gut bewertet. Das Vorhaben liegt in einer der Einflugschneisen des nahen Flughafens Köln-Bonn.

Bei den Mobilitätsvoraussetzungen (Führerschein- und Pkw-Besitz, Pkw-Verfügbarkeit und Zeitkartenbesitz) ist das Wohngebiet in Siegburg-Kaldauen im Vergleich zu den weiteren untersuchten Projekten recht durchschnittlich. Auch bei den Einstellungen zu den Verkehrsmitteln, den Einschätzungen der eigenen Mobilitätsmöglichkeiten und auch dem Verkehrsverhalten ergeben sich wenig Auffälligkeiten. 40 % der Befragten – ein recht hoher Wert – geben an, dass sich ihre Fortbewegungsmöglichkeiten nach dem Umzug verschlechtert hätten. Die Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß wird schlechter eingeschätzt als an anderen Standorten. Die Busanbindung bekommt eine durchschnittliche Benotung. Negativer bewertet werden die Entfernung zur Haltestelle sowie die Ausstattung der Haltestelle. Für immerhin 40 % der Haushalte war das ÖV-Angebot sehr wichtig bei der Entscheidung für den Wohnstandort. Der Öffentliche Verkehr besitzt für Einkaufswege eine etwas höhere Bedeutung als an anderen Standorten. Zu den ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen gibt es viele, die sich zu dieser Frage nicht äußern können oder wollen.

Fazit

Der Standort Siegburg-Kaldauen rund um den Abtshof fällt einzig durch die große Zahl größerer Familienhaushalte auf. In punkto Mobilität spiegelt er in allen Facetten (Möglichkeiten, Einschätzungen, Einstellungen, Verkehrsmittelwahl) die durchschnittlichen Ergebnisse der Gesamtbefragung wider. Es gibt kaum einen Aspekt, der von diesen Mittelwerten abweicht.

Sankt Augustin

Sankt Augustin ist eine Stadt mit 55.248 Einwohnern in acht Stadtteilen, die sich auf einer Fläche von 34,23 km² verteilen und hat eine Bevölkerungsdichte von 1.614 EW/km². Die Stadt liegt nordöstlich von Bonn; die Sieg und die A 56 trennen Sankt Augustin im Norden von Siegburg.

Das Vorhaben liegt in der Nähe des Versorgungszentrums St. Augustin, am westlichen Rand des größten zusammenhängenden und zentral liegenden Stadtteils. Das Wohngebäude befindet sich direkt an der wichtigen von Nordosten nach Südwesten verlaufenden Verkehrsachse, der B 56, die Sankt Augustin im Norden mit Siegburg und im Süden mit der rechtsrheinischen Seite von Bonn verbindet und bis in die Bonner Innenstadt führt. Entlang dieser Achse hängen die Siedlungsstrukturen Sankt Augustins und Bonns über ländliche Stadtteile zusammen.



Kartengrundlage: © www.stadtplan.net

Abb. 56: Lage des Projektes im Stadtgebiet

St. Augustin/Hennefer Straße

ÖV-Index	2,1
Klasse	1a
WE	30

Das Vorhaben Hennefer Straße 1a-e wurde 1999 bewilligt und im Jahr 2000 bezugsfertig. Es handelt sich hierbei um einen viergeschossigen Neubau mit 30 Wohneinheiten, der sich am Rande eines alten Mischgebietes befindet. In diesem Gebiet herrschen Ein- und Mehrfamilienhäuser vor; meist ist die Bebauung von der Straße zurückgesetzt. Das Vorhaben dagegen grenzt mit zwei Gebäudeseiten direkt und ungeschützt an die Kreuzung einer Land- und der viel befahrenen Bundesstraße und ist nur durch Fuß- und Fahrradweg von der Fahrbahn getrennt.

Bei der Umgebung der Kreuzung handelt es sich um eine Gemengelage mit stark dominierenden Verkehrsflächen. In der Hennefer Straße 1a-e wurden 16 Interviews durchgeführt.

Die Breite des Gehweges beträgt ca. 2 m. Durch fehlenden Schutz zur Fahrbahn, den verhältnismäßig großen Straßenraum und die Belastung durch ein hohes Aufkommen an Schwerverkehr sowie den starken Verkehrslärm ist die Fußwegequalität stark eingeschränkt.



Abb. 57: Hennefer Straße 1a-e



Abb. 58: Querung zum Stadtbahnhaltepunkt

Die Bereiche der Hauseingänge sowie die Gehwege werden von Kindern als Spielräume genutzt. Ein Fahrradweg ist in der Form eines kombinierten Rad- Fußweges vorhanden. Vor den Hauseingängen sind Radabstellanlagen für jeweils fünf Fahrräder angebracht. Außerdem sind in ca. 100 m Entfernung und Sichtweite viele sehr gut ausgestattete Fahrradabstellanlagen im Bereich der SPNV-Haltestelle angelegt. Im Innenhof des Vorhabens ist ein Garten und ein Spielplatz vorhanden, in einer Tiefgarage gibt es pro Wohnung einen Stellplatz.

Nahversorgung

In direkter Umgebung zum Vorhaben gibt es außer einer Tankstelle keine Nahversorgungseinrichtungen. Im ca. 400 m entfernten Ortszentrum St. Augustin ist die Versorgung des kurz- und mittelfristigen Bedarfs möglich. Hier ist ein Einkaufszentrum sowie ein großes Versorgungszentrum mit Schulen, Fachhochschule, Kliniken, Theater, Rathaus und Finanzamt vorhanden. Das nächste Oberzentrum ist Siegburg in ca. 3,3 km Entfernung. Das Bonner Stadtzentrum befindet sich etwa fünf Kilometer entfernt.

ÖV-Anschluss



Abb. 59: Radabstellanlage am Stadtbahnhaltepunkt

Die Stadtbahnhaltestelle „St. Augustin Kloster“ liegt in 100 m Entfernung auf der gegenüberliegenden Straßenseite der vielbefahrenen Bonner Straße. In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten und an Samstagen verkehrt hier die Stadtbahn 66 (Telekomexpress) zwischen „Siegburg Bahnhof“ und „Bonn-Ramersdorf“ im 10-Minuten-Takt. Im 20-Minuten-Takt verlängert sich der Fahrtweg in Richtung Bonn bis nach Bad Honnef. In den Abendstunden und am Sonntag verkehrt die Stadtbahn im 30-Minuten-Takt bis ca. 1:45 Uhr.

Die Nachtlinie N6 „Deutscher Herold-Linie“ verkehrt täglich im Stundentakt zwischen Bonn und Siegburg; täglich bis ca. 3:00 Uhr, an Wochenenden bis ca. 5:00 Uhr. Die Reisezeit nach Siegburg (ICE-Halt) beträgt fünf Minuten und Bonn ist in 20 Minuten zu erreichen.

Befragungsergebnisse

In der Hennefer Straße 1a-e in St. Augustin haben 16 von 30 Wohneinheiten an der Befragung teilgenommen. In soziodemographischer Hinsicht entspricht die Stichprobe voll dem Durchschnitt der Gesamtbefragung. Die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung ist an diesem Standort besonders ausgeprägt. Mit einem Durchschnitt von 1,88 und 75 % voll oder sehr Zufriedenen erreicht dieses Projekt einen Spitzenwert in der Befragung. Auch das Wohnumfeld bekommt eine gute Benotung, insbesondere die Spielmöglichkeiten. Die Wohnruhe wird allerdings deutlich kritisiert: 63 % sind weniger zufrieden bzw. unzufrieden. Dies ist das Ergebnis der Lage des Vorhabens an der viel befahrenen Kreuzung einer Landes- und Bundesstraße. Die Bewertung des Ortes fällt positiv aus. Hier werden vor allem die Einkaufsmöglichkeiten und die Schulen überdurchschnittlich bewertet.

Das Vorhaben in St. Augustin ist wenig Pkw-orientiert: Nur 47 % der Befragten haben einen Führerschein. 44 % der Haushalte besitzen keinen Pkw. Dagegen besitzen 56 % eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr und 75 % geben an, die Abfahrtszeiten der nahen Stadtbahn zu kennen.

Die persönlichen Fortbewegungsmöglichkeiten werden nach dem Umzug hierher deutlich besser eingestuft. Besonders die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Öffentlichen Verkehr bekommt ein Plus. Bei der Stadtbahn werden besonders die Entfernung zur Haltestelle – sie hält auf der gegenüberliegenden Straßenseite –, die Fahrtenhäufigkeit und die Möglichkeiten zum Fahrkartenkauf positiver bewertet. Lediglich bei der Sauberkeit sehen die Befragten einen Mangel. Der Öffentliche Verkehr war bei der Umzugsentscheidung für 44 % sehr wichtig.

Das Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner an der Hennefer Straße ist sehr stark auf den ÖV bezogen und wenig auf den Pkw. Die Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Verkehrs erreicht hier seinen höchsten Wert: 44 % nutzen den ÖV täglich, weitere 25 % 1-3mal die Woche. Beim Pkw ist es genau umgekehrt: 25 % der täglichen Nutzer/-innen stehen 63 % gegenüber, die nie selbst Pkw fahren. Aber auch das Mitfahren im Pkw besitzt hier keinen hohen Stellenwert. Weiteres wichtiges Verkehrsmittel sind die eigenen Füße, besonders für Versorgungs- aber auch Freizeitwege. Das nahe Ortszentrum von St. Augustin spielt dabei wohl eine wichtige Rolle. Der Öffentliche Verkehr ist für Arbeits- und Ausbildungswege das Hauptverkehrsmittel, wird aber auch für die Versorgung und Freizeit überdurchschnittlich genutzt. Im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort ist die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs noch leicht gestiegen, das Fahren und besonders das Mitfahren im Pkw sind gesunken.

Fazit

Die Hennefer Straße in St. Augustin zeigt deutlich, dass eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und die Nahversorgung dazu führen, dass ein großer Anteil der täglichen Wege ohne Pkw gut abgewickelt werden kann. Die nahe Stadtbahn, mit der die Siegburg und Bonn schnell erreicht werden können, wird sehr stark genutzt und auch die Bewertung des Öffentlichen Verkehrs fällt an diesem Standort positiv aus. Die Bewohner/-innen sind trotz geringem Führerschein- und Pkw-Besitz mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten zufrieden. Der Zeitkartenbesitz erreicht einen hohen Wert. Auch die Wohnzufriedenheit und die Zufriedenheit mit dem Umfeld sind hoch – bis auf die Unzufriedenheit mit dem Straßenlärm.

3.4.3 Stadt Paderborn

Die Stadt Paderborn liegt an der Grenze zwischen Norddeutschem Tiefland und dem Mitteldeutschen Bergland zwischen der Westfälischen Bucht und der Paderborner Hochfläche. Die Stadt liegt als kreisangehörige Gemeinde des Kreises Paderborn in Ost-Westfalen, im Regierungsbezirk Detmold.



Abb. 60: Lage der Projekte im gesamten Stadtgebiet



Kartengrundlage: © www.stadtplan.net

Abb. 61: Lage des Vorhabens im Stadtgebiet

Paderborn ist Oberzentrum im solitären Verdichtungsgebiet und mit 139.084 Einwohnerinnen und Einwohnern Oberzentrum für einen vorwiegend ländlich strukturierten Raum mit einem Einzugsgebiet von einer halben Million Menschen. Auf einer Fläche von 179,37 km² hat Paderborn eine Bevölkerungsdichte von 775,4 EW/km².

Paderborn/Robert-Koch-Straße

	Bus	Bahn
ÖV-Index	3,3	3,9
Klasse	2a	
WE	140	



Im Jahr 1998 wurde die Förderung dieser Vorhaben bewilligt, die Fertigstellung der Gebäude erfolgte im Jahr 2000. Bei der Aktivierung einer Industriebrache handelte es sich hier um ein dezentrales Projekt der Region Ostwestfalenlippe zur EXPO 2000. Mit der Umnutzung eines ca. 2 ha großen ehemaligen Schlachthofgeländes zu einem Wohngebiet sind 140 Wohneinheiten im ersten und 24 Wohnungen im zweiten Förderweg in der Robert-Koch-Straße 40-116 entstanden. In dreigeschossiger Bauweise mit ausgebautem Dach sind Zeilen und offene Blockbebauung errichtet worden. Die Stichprobe umfasst die 89 Wohneinheiten in der Robert-Koch-Straße 58, 60, 62, 64, 66-72, 74, 76-84, 86, 88, 90-98 und 104-112 des Neubaugebiets. In den Gebäuden der Robert-Koch-Straße 58, 60, 68, 74, 80, 86, 88, 90, 94, 108, 110 und 112 wurden insgesamt 27 Interviews durchgeführt.

Abb. 62: Lageplan



Das Gelände liegt am nordöstlichen Rand der Paderborner Innenstadt in unmittelbarer Nähe zur City in etwa einem Kilometer Entfernung zur Mitte der Altstadt, in der Nähe der Ausfallstraße Detmolder Straße. Das Neubaugebiet ist in ein allgemeines Wohngebiet mit aufgelockerter Ein- und Mehrfamilienhausbebauung eingebettet. Die umgebene Bebauung reicht von ein- bis zu dreigeschossiger Bauweise.

Abb. 63: Robert-Koch-Straße 76-112

Die Verkehrserschließung des Geländes erfolgt von der Cheruskerstraße über die Sackgasse Robert-Koch-Straße. Die Straßen auf dem Gelände sind als Mischflächen ausgebildet. An die Wohnstraße schließen sich autofreie Wohnwege in die einzelnen Höfe an. Fuß- und Fahrradwege sind nur außerhalb des Geländes an der Robert-Koch-Straße vorhanden. In dem Wohngebiet sind mit Pollern abgegrenzte Aufweitungen des Fußgängerbereiches vorhanden, die teilweise mit Bäumen und Sitzgelegenheiten ausgestattet sind. Außerdem gibt es einen zentral angelegten Quartiersplatz. Fahrradabstellanlagen sind vor und hinter den Häusern angebracht. Den ruhenden Verkehr nehmen vier Tiefgaragen unter den Gebäuden auf, sie fassen 119 Parkplätze; weitere 17 Stellplätze sind wohnungsnah im Freien entlang der Wohnstraße und im

Bereich der Reihenhäuser angelegt. Für alle 164 Wohnungen wurde hier ein Stellplatzschlüssel von 0,8 Parkplätzen je Wohneinheit realisiert. Am Quartierseingang gibt es einen mit ca. 20 Stellplätzen ausgestatteten Besucherparkplatz.

Nahversorgung



Abb. 64: Nahversorgung an der Detmolder Straße

Nahversorgungsmöglichkeiten bestehen in ca. 250 m Entfernung an der Detmolder Straße. Zentrale Einrichtungen sind in einem Kilometer Entfernung in der Innenstadt Paderborns vorhanden, hier ist auch die langfristige Versorgung möglich.

ÖV-Anschluss

Das Neubaugebiet wird über die Haltestelle Cheruskerstraße mit drei Buslinien bedient. Diese Haltestelle befindet sich in ca. 200 m Entfernung. Über die Buslinien 3, 356 und 450 ist Paderborn Hauptbahnhof und das Stadtzentrum Paderborns in einem 10-Minuten-Takt innerhalb von 10 Minuten direkt zu erreichen. Am Samstag erreicht man die Innenstadt im 30-Minuten-Takt; in den Abendstunden und am Sonntag im Stundentakt. Die Busse verkehren täglich bis ca. 23:45 Uhr. Die Haltestelle Cheruskerstraße wird vom Nachtbus nicht angefahren, dieser hält an der Haltestelle Detmolder Tor, die in ca. 700 m Entfernung liegt. Hier verkehrt der Nachtbus N 2 am Wochenende und nach Paderborn um 0:30 Uhr und 2:30 Uhr.

Der nächstgelegene Schienenhaltepunkt für das Neubaugebiet ist der 700 m entfernt gelegene Bahnhof „Paderborn-Nord“. Hier verkehren die „Sennebahn“ zwischen Paderborn Hauptbahnhof und Bielefeld, Regionalzüge Richtung Altenbeken und Braunschweig sowie zwei Buslinien. Von „Paderborn-Nord“ besteht in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten eine stündliche Verbindung nach Bielefeld. Ebenfalls in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten sowie samstags gibt es eine stündliche Anbindung an Holzminden. Der Haltepunkt ist als DB-Pluspunkt mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrkartenautomaten und mit Verbindung zu einer Servicezentrale der Bahn ausgestattet. Im Rahmen der Planungen zu einem Regional-Stadtbahnssystem wird darüber nachgedacht, Schienenstrecken zu reaktivieren und einen neuen Haltepunkt in der Nähe des Schlachthofgeländes mit viermaligem Halt pro Stunde einzurichten.

Befragungsergebnisse

Bei dem Vorhaben in der Robert-Koch-Straße handelt es sich um ein größeres Neubauquartier auf einer Gewerbebrache. 140 Wohneinheiten sind im 1. Förderweg errichtet worden. In 27 Haushalten wurden Interviews geführt. Die befragten Haushalte sind im Durchschnitt mit 3,04 Personen recht groß. 89 % der hier Befragten sind Frauen. Der Anteil der Nichterwerbstätigen liegt mit 50 % hoch; aber auch der Anteil der Personen in Schule oder Ausbildung liegt bei diesem Vorhaben höher.

Die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung ist bei diesem Projekt etwas geringer als bei anderen. 19 % der Befragten sind mit der Wohnung wenig zufrieden bzw. unzufrieden. Beim Wohnumfeld werden insbesondere die Spielmöglichkeiten für Kinder positiv bewertet. Negativ beurteilt werden dagegen die Parkmöglichkeiten. Bei der Beurteilung des Ortes schneiden im Vergleich zu den anderen Befragungsorten besonders die Kulturangebote überdurchschnittlich ab.

Bei den Rahmenbedingungen der Mobilität fällt besonders der sehr niedrige Zeitkartenbesitz von nur 7 % auf; dieser ist den Angaben zufolge von 30 % am vorigen Wohnstandort zurückgegangen. Sechs Personen haben ihre Zeitkarte aufgegeben. Diese fahren jetzt wesentlich weniger ÖV und mehr Pkw, sowohl als Fahrer/-in als auch als Mitfahrer/-in.

Bei der Einschätzung der Mobilitätsmöglichkeiten ist die Mehrheit zwar zufrieden, der Durchschnitt aber erreicht im Vergleich zu den anderen Projekten in der Untersuchung nur einen hinteren Wert. Eine Verbesserung nach dem Umzug wird allerdings von 37 % konstatiert. Die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Pkw wird unterdurchschnittlich beurteilt. Bei der Bewertung des Öffentlichen Verkehrs wird die Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle kritisch gesehen. Die grundsätzliche Einstellung gegenüber dem Öffentlichen Verkehr ist aber überwiegend positiv.

Bei der Verkehrsmittelwahl erreicht der Öffentliche Verkehr einen unterdurchschnittlichen Wert. 62 % der Befragten nutzen den ÖV seltener als einmal im Monat oder sogar nie. Für Versorgungs- und Freizeitwege werden die nichtmotorisierten Verkehrsmittel häufiger als an anderen Standorten genutzt. Hier macht sich die Nähe zur Innenstadt Paderborn bemerkbar. So halten 80 % eine Fahrradstation für wichtig bzw. sehr wichtig.

Fazit

An dem innenstadtnahen Standort auf dem ehemaligen Paderborner Schlachthofgelände sind in dieser Befragung in überwiegender Zahl Frauen befragt worden, von denen viele nicht erwerbstätig sind. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und damit folgend auch der Zeitkartenbesitz ist im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort stark gesunken. Die Einstellung zum ÖV ist zwar eher positiv, die Zufriedenheit mit diesem aber eher durchschnittlich bis schlecht. Es wird stärker auf den Pkw als Mitfahrerin sowie auf Fahrrad und Füße zurückgegriffen.



Abb. 65: Lage des Projektes im Stadtteil

Paderborn/Schillerstraße

Klasse	3b
ÖV-Index	4,5
WE	22

Die Fertigstellung der Vorhaben Schillerstraße 4a und 4b erfolgte innerhalb der Jahre 1999 und 2002. In zwei dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern mit ausgebauten Dächern sind hier 22 Wohnungen entstanden. Hier wurden insgesamt 16 Interviews durchgeführt.

Die Vorhaben Schillerstraße 4a und 4b befinden sich im Stadtteil Schloss Neuhaus. Dieser Stadtteil schließt nordwestlich des Autobahnringes an das Paderborner Stadtgebiet an. Die Schil-



Abb. 66: Schillerstraße 4a



Abb. 67: Blick in die Schillerstraße



Abb. 68: Schillerstraße 4a:
Rückseite

lerstraße befindet sich in einem kleinen Wohngebiet am südlichen Rand des Stadtteils, zwischen der Ausfallstraße Münsterstraße, dem städtischen Autobahnring und dem Gewerbegebiet „Schloss Neuhaus“ im Norden. Paderborn City liegt etwa 4 km entfernt. Die Vorhaben sind in zweiter Reihe hinter einem zweigeschossigen 50er Jahre-Zeilenbau gelegen und über einen Zufahrtsweg von der Schillerstraße zu erreichen.

Das Wohngebiet wird im Norden über die Marienloherstraße, die von Osten in das Wohngebiet zur Schillerstraße führt, erschlossen. An der Marienloherstraße, einem Mischgebiet, sind Gewerbe- und Bürogebäude vorhanden. Das Wohngebiet selbst besteht aus 50er, 60er und 70er Jahre Geschosswohnungsbau.

In der Schillerstraße sind 50er Jahre Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise und im weiteren Verlauf der Straße Einfamilienhäuser aus den 60er Jahren errichtet worden.

Der Zufahrtsweg von der Schillerstraße zu den Häusern ist als Mischfläche angelegt, auf der auch der ruhende Verkehr am Rand untergebracht ist. Die in das Wohngebiet führende Marienloher Straße sowie die Schillerstraße sind beidseitig mit Gehwegen, aber nicht mit Radwegen ausgestattet, Parkstreifen sind auf den Fahrbahnen vorhanden. Fahrradständer befinden sich vor den Häusern, sie bieten jedoch keine Möglichkeit die Räder anzuschließen. Die Häuser sind ebenerdig zugänglich. Auf der Rückseite der Gebäude gibt es einen Gartenbereich mit kleiner Wiese und Sandkästen. Je Wohnung wurde ein Parkplatz erstellt, diese befinden sich vor sowie neben den Gebäuden und sind gepflastert.

Nahversorgung

Im Wohngebiet gibt es keine Infrastruktureinrichtungen. Nahversorgungseinrichtungen finden sich im Stadtteilzentrum Schloss Neuhaus in ca. 900 m Entfernung. Die Innenstadt Paderborn befindet sich in einer Entfernung von etwa 4 km.

ÖV-Anschluss

Die Anbindung des Wohngebietes erfolgt über die Bushaltestelle „Schillerstraße“, die in direkter Nähe der Marienloherstraße liegt. An dieser Haltestelle hält der Bus 58, der zwischen „Sandehagebuttenweg“ und „SNI-Wendeschleife“ verkehrt. Die Haltestelle befindet sich in einer Entfernung von ca. 200 m. Die Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite, mit Verkehr in Richtung Schloss Neuhaus, ist aufgrund fehlender Querungshilfen schlecht zu erreichen. Ein 30-Minuten-Takt wird nur werktags in der Zeit von 6:00 bis 14:00 Uhr angeboten. Die letzte Fahrt erfolgt gegen 19:00 Uhr.; am Samstag bereits gegen 17:00 Uhr. An den Wochenenden verkehrt hier der Nachtbus N 8 von und nach Paderborn um 0:45 Uhr und 2:45 Uhr. Ein Wetterschutz sowie Sitzgelegenheiten fehlen bei der Haltestellenausstattung. Die Fahrzeit zum Paderborner Hauptbahnhof beträgt mit einmaligem Umsteigen an der Haltestelle „Schloss Neuhaus“ ca. 25 Minuten.



Abb. 69: Bushaltestelle
„Schillerstraße“

Die zentrale Haltestelle „Schloss Neuhaus“ liegt in ca. 1.100 m Entfernung. Dort befindet sich auch der zentrale Busbahnhof.

Der Hauptbahnhof Paderborn ist von dort aus an Werktagen im 15-Minuten-Takt innerhalb von 13 Minuten zu erreichen.

Befragungsergebnisse

In der Schillerstraße 4a+b in Paderborn/Schloss Neuhaus sind bei insgesamt 22 Wohneinheiten 16 Interviews geführt worden. 75 % der Befragten sind Frauen, von diesen sind wiederum 75 % nicht erwerbstätig. Diese Gruppe setzt sich gleichmäßig zusammen aus Hausfrauen, Arbeitslosen und Rentnerinnen. Von den vier befragten Männern sind drei Vollzeit erwerbstätig.

In der Schillerstraße wird vor allem das ruhige Wohnen geschätzt. Am Ort bekommen die Sport- und Freizeitmöglichkeiten, das Kulturangebot sowie die Naherholungsmöglichkeiten bessere Bewertungen.

38 % der Haushalte besitzen keinen Pkw. So liegt auch die Pkw-Verfügbarkeit insgesamt etwas niedriger. Allerdings besitzt nur eine Person (= 6 % der Befragten) eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr. Dieser Anteil ist von vormals sieben Personen (= 44 %) am alten Wohnstandort stark zurückgegangen. Außer einer geringeren Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sind bei diesem Personenkreis wenig Besonderheiten (z. B. bei der Nutzung anderer Verkehrsmittel oder der Pkw-Verfügbarkeit) festzustellen, die eine stichhaltige Erklärung liefern könnten.

Die Einschätzung der persönlichen Fortbewegungsmöglichkeiten und der Erreichbarkeit der Ziele mit den verschiedenen Verkehrsmitteln ist durchschnittlich. Bei der Beurteilung des Busverkehrs wird vor allem die Ausstattung der Haltestelle, der es an Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten fehlt, kritisiert.

Am Standort in Schloss Neuhaus werden insbesondere die nichtmotorisierten Verkehrsmittel stärker genutzt. 69 % der Befragten legen (fast) täglich Wege zu Fuß zurück und 50 % fahren regelmäßig Fahrrad. Dies gilt besonders für die Freizeitwege. Im Vergleich zum vorherigen Wohnort nutzen die Befragten seltener den Öffentlichen Verkehr, im Vergleich zu den anderen Standorten eher durchschnittlich. Die Einstellung zum ÖV ist aber überwiegend positiv. An ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen werden vor allem die Radstation und eine Mobilitätszentrale als wichtig erachtet.

Fazit

Das Projekt in der Schillerstraße liegt am Rand des Paderborner Nebenzentrums Schloss Neuhaus. An diesem Standort bevorzugen die überwiegend weiblichen und nicht-erwerbstätigen Befragten die nichtmotorisierten Verkehrsmittel Fuß und Fahrrad. Dies gilt besonders für Freizeitwege. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, dessen Angebot sich in einer Buslinie mit geringer Bedienungszeit und -häufigkeit erschöpft, ist durchschnittlich. Der Zeitkartenbesitz ist marginal. Im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort geben die Interviewten an, jetzt weniger häufig mit dem Öffentlichen Verkehr zu fahren.

3.4.4 Kreis Paderborn

Der Kreis Paderborn ist ein Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur und befindet sich im Osten Nordrhein-Westfalens am Rande des Teutoburger Waldes, westlich des Eggegebirges im Regierungsbezirk Detmold. Er hat mit 280.000 Einwohnern auf einer Fläche von 1.245,30 km² eine Bevölkerungsdichte von 230 EW/km².

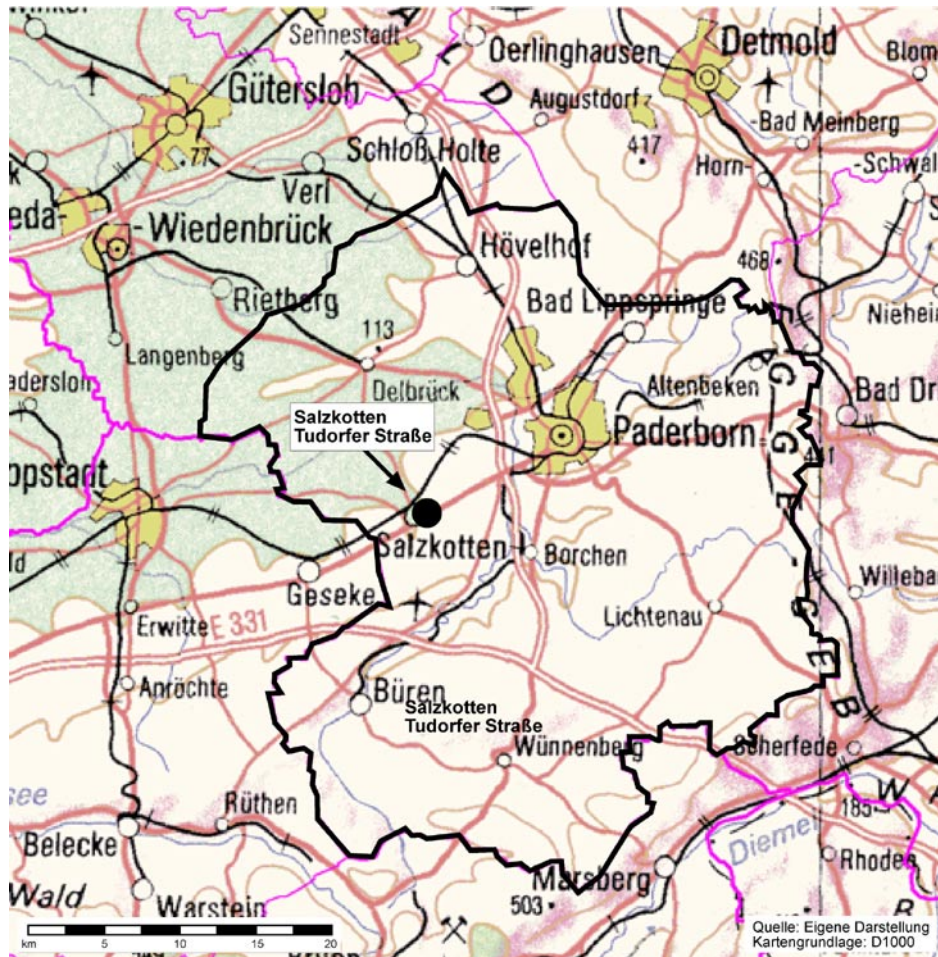
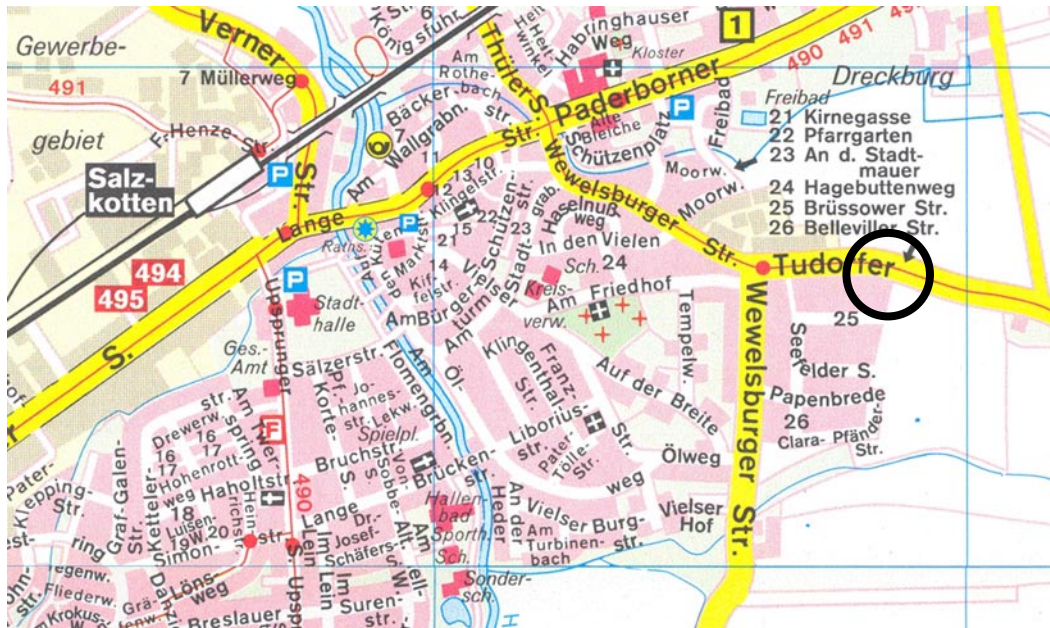


Abb. 70: Lage des Projektes im Raum

Salzkotten

Die Gemeinde Salzkotten liegt im Westen des Kreisgebietes und 12 km südwestlich vom Oberzentrum Paderborn. Sie hat auf einer Fläche von 109,49 km² und mit 23.501 Einwohnern eine Bevölkerungsdichte von 214,6 EW/km².

Salzkotten ist eine ländlich gelegene Gemeinde mit kleinstädtischer Bebauungsstruktur und einem mittelalterlichen Stadtkern. Das Zentrum ist durch die Durchgangsstraße B 1 und dichte meist dreigeschossige Giebelhäuser, inklusive Dachausbau, geprägt. Außerhalb des Ortskernes ist die Bebauung aufgelockert und besteht zum größten Teil aus Einfamilienhäusern.



Kartengrundlage: Stadtatlas Ostwestfalen, © Falk

Abb. 71: Lage des Projektes im Stadtgebiet Salzkotten

Salzkotten/Tudorfer Straße

Klasse	3b
ÖV-Index	3,8
WE	17

Die Gebäude Tudorfer Straße 10 und 12 sind mit jeweils sechs Wohneinheiten, das Gebäude Tudorfer Straße 12 mit fünf Wohneinheiten ausgestattet. Alle 17 Wohnungen wurden über den ersten Förderweg erstellt. Das Vorhaben in der Tudorfer Straße 10 wurde im Jahr 1998 bewilligt und auch fertiggestellt. Im Jahr 1999 wurde Haus Nr. 12 bewilligt, das 2000 bezugsfertig wurde. Ein Jahr später wurde das Vorhaben in der Tudorfer Straße 14 bewilligt; dieses Gebäude ist 2002 fertiggestellt worden. Insgesamt wurden hier 13 Interviews durchgeführt. In der selben Straße wurden drei weitere Vorhaben mit je sechs Wohneinheiten im dritten Förderweg realisiert.



Abb. 72: Tudorfer Straße 10, 12



Abb. 73: Blick in die Tudorfer Straße

Bei den untersuchten Vorhaben handelt sich um drei einzeln stehende Mehrfamilienhäuser, in zweigeschossiger Bauweise mit ausgebautem Dach.

Die Vorhaben in der Tudorferstraße 10, 12 und 14 liegen am östlichen Stadtrand Salzkottens an der Ausfallstraße L 636, die von hier aus südlich über Oberntudorf in Richtung A 44 verläuft. Es handelt sich hier um ein Mischgebiet. In unmittelbarer Umgebung der Vorhaben befindet sich ein Kindergarten, ein Holzhandel, außerdem sind landwirtschaftliche Betriebe in der Nähe.

Obwohl es sich um eine Ortsausgangsstraße handelt, ist das Verkehrsaufkommen hier relativ gering. Die Vorhaben liegen am Rand eines Neubaugebietes und bilden quasi den Ortsrand. Der Fußweg in der Tudorfer Straße ist ca. 2 m breit und von der Straße durch einen ca. 4 m breiten Grünstreifen getrennt. Ein Fahrradstreifen ist nicht angelegt. Je Haus sind vor den Gebäuden auf den Grundstücken vier Parkplätze und drei Garagen vorhanden. Auf den Grundstücken sowie am Straßenrand befinden sich parkende Pkw.

Nahversorgung

Die Versorgung mit Gütern des kurz- und mittelfristigem Bedarfes kann im ca. 900 m entfernten Ortszentrum beidseitig der stark befahrenen Durchgangsstraße B 1 erfolgen. Die Straßenüberquerung in diesem Bereich des Ortes ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und weniger Querungsmöglichkeiten als schwierig anzusehen. Die bis an den Gehweg reichenden Häuserfronten, der beidseitig auf dem Gehweg geführte Radweg, die schmale Fahrbahn und das straßenbegleitende Parken engen den Fußgängerraum hier ein.

Als weitere Versorgungseinrichtung ist zur Deckung des täglichen Bedarfs ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb in der Nähe des Bahnhofs vorhanden. Das nächste Oberzentrum ist Paderborn in ca. 12 km Entfernung.

ÖV-Anschluss

Von der nächstgelegenen Bushaltestelle „Salzkotten, Wewelsburger Straße“ in ca. 250 m Entfernung verkehrt die Buslinie 491B. Dieses Busangebot – nur werktags zu unregelmäßigen Zeiten auf unterschiedlichen Routen – ist in erster Linie ein Schulbus. Am Wochenende verkehrt hier um 1:15 Uhr und 3:15 Uhr der Nachtbus 6 von und nach Paderborn.

Die in die Untersuchung eingegangene ÖV-Anbindung erfolgt für dieses Vorhaben über den Schienenhaltepunkt „Salzkotten“ in ca. 1.400 m Entfernung. Um zum Schienenhaltepunkt zu gelangen, ist die Durchquerung des Ortszentrums zum nordwestlichen Ortsrand notwendig. Der Bahnhof Salzkotten ist über straßengeführte Fußwege zu erreichen, wobei die stark befahrene Durchgangsstraße B 1 zu überqueren ist. Fahrradwege sind auf dieser Strecke nur im Bereich des Nahversorgungszentrums an der B 1 vorhanden.



Am Bahnhof Salzkotten fahren Züge Richtung Paderborn, Warburg, Rheine, Dortmund und Münster. Paderborn Hbf wird in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten und samstags halbstündig in 10 bis 12 Minuten per Regionalbahn/-express (Hellweg-Bahn, Hellweg-Express, Ems-Lippe-Bahn) erreicht. In den Schwachverkehrszeiten sowie am Sonntag fahren drei bis vier Züge innerhalb von zwei Stunden nach Paderborn.

Abb. 74: Schienenhaltepunkt „Salzkotten“

Der Haltepunkt ist als DB-Pluspunkt mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und einem Fahrkartenautomaten ausgestattet.

Befragungsergebnisse

In der Tudorfer Straße in Salzkotten ist in 13 von insgesamt 17 Haushalten ein Interview durchgeführt worden. In der Stichprobe gibt es zwar keine Single-Haushalte, aber 62 % der befragten Haushalte haben keine Kinder bis 14 Jahre.

Während die Befragten mit ihrer Wohnung durchschnittlich zufrieden sind, so kann dies für das Wohnumfeld nicht gesagt werden. Vor allem beim ruhigen Wohnen müssen Abstriche gemacht werden (z.T. bedingt durch Baulärm). Aber auch Fußwegequalität und die Aufenthaltsqualität allgemein schneiden schlechter ab. Beim Ort werden die Sport- und Freizeitmöglichkeiten positiver bewertet.

In der Stichprobe "Tudorfer Straße" besitzen lediglich 55 % der befragten einen Führerschein. 38,5 % der Haushalte besitzen keinen Pkw, somit ist die Pkw-Verfügbarkeit niedrig: nur 27 % geben an, täglich über einen Pkw verfügen zu können. Einzelne Befragte geben an, sich einen Pkw bei Verwandten bzw. Freunden zu leihen. Die Kenntnis der Abfahrten des 1.400 m weit entfernten Bahnhofs ist mit 23 % sehr gering ausgeprägt.

Obwohl die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Öffentlichen Verkehr schlechter als im Schnitt eingestuft wird, haben sich die allgemeinen Fortbewegungsmöglichkeiten nach Angaben der Befragten verbessert. Beim Öffentlichen Verkehr werden die Fahrpreise im Vergleich zu den anderen Standorten weniger stark kritisiert. Die Fahrtenhäufigkeit schneidet schlecht ab.

Nach den eigenen Füßen ist das Fahrrad Verkehrsmittel Nummer 1 bei den Befragten. 31 % fahren täglich, weitere 15 % wöchentlich mit dem Fahrrad. Fuß und Fahrrad sind Hauptverkehrsmittel für alle Wegezwecke. An diesem Standort werden sowohl der Öffentliche Verkehr als auch der Pkw als Fahrer/-in weniger genutzt. Der Öffentliche Verkehr landet hier auf dem letzten Platz aller Projekte: 77 % nutzen Bus und Bahn seltener als einmal im Monat. Auch im Vergleich zum vorherigen Standort ist die Nutzung von Bussen und Bahnen stark gesunken: 46 % geben an, weniger zu fahren. Allerdings fahren auch 54 % nie selbst Pkw. Das Mitfahren im Pkw ist dagegen weiter verbreitet.

Bei diesem Projekt ist ein lebhaftes Interesse an Mobilitätsdienstleistungen aller Art festzustellen. Sowohl die Fahrgemeinschaftsbörse als auch Car-Sharing, Radstation und Mobilitätszentrale werden als wichtig beurteilt.

Fazit

Bei der Tudorfer Straße in Salzkotten handelt es sich um einen Wohnstandort im Ländlichen Raum, der weit (1.400 m Fußweg) vom nächsten Schienenhaltepunkt entfernt liegt. Da gleichzeitig auch die Verfügbarkeit eines Pkw bzw. die Führerscheinquote selbst niedrig ist, werden sowohl Pkw (als Fahrer/-in) und der Öffentliche Verkehr sehr wenig genutzt. 77 % nutzen Bus und Bahn selten oder nie. Dadurch gewinnen (zwangsläufig) andere Verkehrsmittel stärker an Bedeutung. An keinem anderen Standort wird das Fahrrad so häufig genutzt. Nichtmotorisierter Verkehr ist die Hauptalternative bei allen Wegezwecken. Das Interesse an ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen wie Fahrgemeinschaftsbörse oder Radstation ist an diesem Standort höher als an anderen.

4. Fazit

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist, eine erste **Zwischenbilanz** zu ziehen zu der festgeschriebenen stärkeren Verknüpfung der Wohnungsbauförderung mit dem Öffentlichen Personenverkehr. Unter dem Oberziel der Qualität im (sozialen) Wohnungsbau verbindet diese Ausrichtung gleichermaßen verschiedene Ziele: Innenentwicklung und Freihalten von Freiräumen dient dem Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Förderung des Öffentlichen Verkehrs durch Verdichtung entlang seiner Achsen ist verkehrspolitisch und ökologisch vorteilhaft. Im Hinblick auf die Zielgruppe im öffentlich geförderten Wohnungsbau treten sozialpolitische Zielsetzungen gleichrangig hinzu: Eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr verbessert die Mobilitätschancen und -alternativen – insbesondere für Haushalte ohne Pkw. Ein geringerer Stellplatzbedarf senkt die Kosten im Wohnungsbau.

Dieser Bericht legt die **Ergebnisse der ersten Projektphase** vor. Der Schwerpunkt lag auf der empirischen Untersuchung der Mobilität der Bewohner/-innen in neuen Wohnvorhaben, die ab 1998 nach den festgelegten Kriterien gebaut wurden. Dies umfasste Mobilitätseinstellungen und -verhalten ebenso wie die Mobilitätsmöglichkeiten und deren subjektive Einschätzung. Im ersten Schritt ist anhand von ausgewählten Regionen die Umsetzung des Kriteriums "Schienenhaltepunktnähe" näher untersucht worden.

Mobilitätschancen der Bewohnerinnen und Bewohner

Die **Mobilität der Bewohner/-innen** ist exemplarisch an elf neuen Wohnvorhaben in drei Regionen Nordrhein-Westfalens (Stadt Dortmund, Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Paderborn/Kreis Paderborn) untersucht worden. Damit wird kein Anspruch auf Repräsentativität erhoben. Die Ähnlichkeit der Ergebnisse mit anderen Untersuchungen (KONTIV 2002, NRW-Kundenbarometer) zeigt aber, dass die kleine Stichprobe der 184 Befragten durchaus wertvolle Schlüsse zulässt.

Die Befragten sind in der Mehrheit weiblich und jung (Median 34 Jahre). Die Haushalte sind größer als im nordrhein-westfälischen Durchschnitt, es handelt sich dabei vielfach um Familien mit mehr als einem Kind. Lediglich 47 % der Befragten sind erwerbstätig. Die große Mehrheit hat auch vor dem Umzug in die neue Wohnung in der gleichen Stadt gewohnt. Die Zufriedenheit mit der Wohnung ist sehr hoch, auch das Umfeld wird im Durchschnitt positiv beurteilt. Dabei treten natürlich starke Schwankungen je nach Wohnvorhaben auf.

Als wichtiges **Ergebnis** ist zu konstatieren: Sowohl hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens als auch hinsichtlich der Bewertung der eigenen Mobilitätschancen unterscheiden sich die Befragten nicht wesentlich vom Durchschnitt der Bevölkerung insgesamt. Die Annahme, im sozialen Wohnungsbau eine große Zahl von Benachteiligten auch im Hinblick auf Mobilitätsfragen anzutreffen, lässt sich in den untersuchten Standorten, die überwiegend gut an die Verkehrsnetze angebunden sind, nicht erhärten.

Ein wichtiger Unterschied im Vergleich zum Bevölkerungsdurchschnitt ist die geringere Pkw-Dichte. Hauptunterschied ist dabei aber nicht die Zahl der autofreien Haushalte (27 % gegenüber 20 % in NRW), sondern die geringe Zahl an Haushalten mit mehreren Pkw (9 % gegenüber 27 % in NRW) (DIW/infas 2003c). Das hat zur Folge, dass mehr Abstimmungsbedarf im Haushalt entsteht bzw. viele Wege im Pkw gemeinsam zurückgelegt werden.

Die **Zufriedenheit mit den eigenen Mobilitätsmöglichkeiten** ist generell sehr hoch – dabei bestehen keine Unterschiede zwischen Nutzern/-innen des Pkw und des Öffentlichen Verkehrs. Allerdings sind die Befragten ohne Pkw im Haushalt im Durchschnitt deutlich unzufriedener als diejenigen mit Pkw. Die Zufriedenheit mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs am Wohnstandort entspricht dem Durchschnitt der Bevölkerung insgesamt.

Am positivsten wird die Entfernung zur Haltestelle beurteilt – ein Indiz für die Wirksamkeit der nahen Anbindung.

Welche Rolle spielt nun der **Öffentliche Verkehr (ÖV)** für das Verkehrsverhalten der Befragten? Mit 37 %, die den ÖV mindestens wöchentlich nutzen, liegt dieser Wert höher als in Nordrhein-Westfalen allgemein (25 %). Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in der Befragung nur gut erschlossene Räume enthalten sind. Etwa ein Drittel dieser regelmäßigen ÖV-Nutzer/-innen fährt auch regelmäßig selbst Pkw. Die Nutzung des ÖV wie auch die Zeitkartenquote ist im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort etwas zurückgegangen. Im Vergleich zur deutschen Gesamtbevölkerung liegt der Anteil der ÖV-Captives, also der "Zwangsnutzer/-innen", mangels Alternativen, mit 13 % gegenüber 8 % etwas höher. Hauptverkehrsmittel für alle Wegezwecke ist insgesamt in dieser Befragung der Pkw. Der Pkw ist von allen Verkehrsmitteln bei den Einstellungen der Befragten am positivsten besetzt.

Wichtiges Ergebnis ist aber auch, dass die **Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Verkehrs** etwas höher ist, wenn die Haltestelle näher liegt. Bei über 1.000 m Fußwegentfernung fällt die Nutzung deutlich ab. Noch stärker allerdings fällt die Bedienungsqualität am Haltepunkt ins Gewicht, die in diesem Projekt über einen speziellen Index ausgewiesen worden ist. Ob der Öffentliche Verkehr allerdings genutzt wird, hängt zugleich von verschiedenen lokalen Rahmenbedingungen ab. Ein direkter Zusammenhang zwischen einer nahen Anbindung an den ÖV und der verstärkten Nutzung durch die Bewohner/-innen besteht nicht.

Die **Differenzierung der Ergebnisse** nach einzelnen Projekten vermittelt ein anschauliches Bild der Schwankungsbreite der lokalen Zusammenhänge:

- Das Projekt in *St. Augustin* zeigt, dass eine sehr nahe, gut bediente Stadtbahnhaltestelle, gepaart mit geringerer Pkw-Verfügbarkeit, zu einer hohen Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und einer hohen Quote des Zeitkartenbesitzes führt.
- In der Schillerstraße in *Paderborn-Schloss Neuhaus* gibt es dagegen einen eher selten verkehrenden Bus, der auch in der subjektiven Bewertung nicht gut dasteht. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs ist trotz der nahen Haltestelle gering.
- Die beiden Vorhaben in *Dortmund-Eving* besitzen mit der nahen Stadtbahn die beste Anbindung aller untersuchten Projekte. Beide Projekte weisen dennoch eine hohe Pkw-Nutzung auf. Im Fall Holtbeuteweg wird daneben auch der ÖV stark genutzt; im Burgweg fahren die überwiegend männlichen Befragten lieber Pkw.
- In *Bornheim-Merten* liegt der Stadtbahnhaltepunkt über 1.000 m entfernt und die Bewertung des Angebots ist dementsprechend schlecht. Die Bewohner/-innen sind insgesamt unzufrieden mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten.
- In *Salzkotten*, einer ländlichen Gemeinde, wohnen im untersuchten Projekt sehr viele auto-freie Haushalte ohne Führerschein. Der Bahnhof wird trotzdem wenig genutzt, denn er liegt weit entfernt. Fuß und Fahrrad sind stattdessen die bevorzugten Verkehrsmittel.

Das Kriterium "Anbindung an den Öffentlichen Verkehr" in der Wohnungsbauförderung

Umsetzung der Vorgabe der Wohnungsbauförderungsbestimmungen

Die Wohnraumförderungsbestimmungen sehen eine Konzentration der Fördermittel für den Miet- und Genossenschaftswohnungsbau auf den **direkten Einzugsbereich des schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs** vor.

Der vorgesehene Maximalradius von 1.500 m kann erweitert werden, wenn besondere Qualitäten des Zubringersystems eine gute Erreichbarkeit des Haltepunktes gewährleisten (vgl. WFB 2003).

Insgesamt kann festgehalten werden, dass fast alle der 102 Untersuchungsvorhaben im Einzugsbereich eines vorhandenen Haltepunktes (Schiene oder Bus; Entfernung maximal 1.500 m) liegen. Nur drei Projekte mit insgesamt 19 Wohneinheiten erfüllen dieses Kriterium nicht, was einem Anteil von 1,2 % aller betrachteten Wohneinheiten entspricht. In Nähe eines Schienenhaltepunktes liegen jedoch nur 40 % der Wohneinheiten in 44 Projekten.

Die Unterscheidung in Schienen- oder Busanbindung sowie die Entfernung zum Haltepunkt allein sagen noch nichts über die **Qualität des ÖV-Angebotes** aus. Hinzu treten weitere Kriterien wie z. B. Bedienungshäufigkeiten und -zeiten und Reisezeiten zu zentralen Orten (vgl. S. 11 und Anhang). Bezieht man auch die Qualität des Verkehrsangebotes mit ein, zeigt sich, dass nur knapp ein Drittel aller untersuchten Wohneinheiten über eine (sehr) gute ÖV-Anbindung verfügt. Regional lassen sich große Unterschiede erkennen: Kann die Erreichbarkeit im Ballungskern weitgehend als sehr gut bezeichnet werden, ist sie im ländlichen Raum eher als unzureichend zu bezeichnen. Spitzenreiter in Bezug auf die ÖV-Qualität sind in der Untersuchung Vorhaben, die an der Schiene liegen. Es gibt aber auch Schienenhaltepunkte – insbesondere im ländlichen Raum –, bei denen die Bedienungsqualität schlecht ist.

Bewertung der Umsetzungspraxis

Wichtig bei der Bewertung des Kriteriums der Schienenanbindung ist die Frage, ob die Umsetzungspraxis dazu beiträgt, die Qualität zu erreichen, die notwendig ist, um die mit der Einführung verbundenen Zielsetzungen zu erreichen (s. oben). Dabei geht es hier in erster Linie um das soziale Ziel der Verbesserung der Mobilitätschancen der Bewohner/-innen und das verkehrspolitisch/ ökologische Ziel der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs.

Die **Entfernung** zum Haltepunkt ist essentiell für dessen Nutzung. Wie schon in vorangegangenen Untersuchungen (vgl. MASSKS 1999) zeigt sich auch hier, dass der in den Wohnungsbau-förderrichtlinien verankerte Radius von 1.500 m zu weit gefasst ist. Trotz der kleinen Stichprobe zeigen die Projekte, in denen die Entfernung zum Haltepunkt über 1.000 m Fußweg beträgt, dass der Öffentliche Verkehr weniger genutzt und auch schlechter bewertet wird. In dieser Untersuchung sind zudem Fußwegentfernungen betrachtet worden, da diese in der Regel mindestens das 1,2 bis 1,3-fache der Luftlinienentfernungen betragen. Zu beachten ist auch die Qualität der Wegeverbindung zum Haltepunkt. Fuß- und Radwege sollten möglichst direkt und durch attraktive Räume zum Haltepunkt führen. Dem subjektiven Sicherheitsempfinden ist Rechnung zu tragen durch Vermeidung dunkler, schlecht einsehbarer Räume ohne soziale Kontrolle.

Der unterschiedliche Einfluss einer **Schienenanbindung im Vergleich zum Bus** kann hier nicht abschließend geklärt werden. Zwar schneiden die vier Standorte mit Busanbindung schlechter ab, was die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs angeht, allerdings liegen diese Standorte auch beim Index zur Bedienungsqualität eher im mittleren und hinteren Feld. Es ist davon auszugehen, dass die Qualität der Bedienung in punkto Häufigkeit und Bedienungszeitraum eine größere Rolle spielt als die Unterscheidung Bus oder Schiene. Eine aktuelle empirische Untersuchung des ILS NRW im Münsterland zu dieser Frage brachte ebenfalls keine eindeutigen Ergebnisse, zeigte aber das Attraktivitätspotenzial direkter Schnellbusverbindungen (vgl. plan-lokal/ILS NRW 2003).

Eindeutig sind die Ergebnisse in Bezug auf einen Zusammenhang zwischen der Bedienungsqualität (hier über den so genannten ÖV-Index erhoben, vgl. Anhang) und der Nutzungshäufigkeit. Um in Zukunft die Qualität der Anbindung neuer Wohnungsbauvorhaben im geförderten Wohnungsbau an den Öffentlichen Verkehr noch effektiver sicherzustellen, erscheint es im Licht der

Resultate dieser Studie angebracht, statt einer einfachen Festlegung einer Maximalentfernung, stärker bestimmte **Mindestqualitätsstandards** zu fixieren. Der hier benutzte, aus einer früheren Untersuchung stammende ÖV-Index bietet eine erste Orientierungshilfe. Die Diskussion über Leistungsmerkmale im Öffentlichen Verkehr und deren Messung ist derzeit im Zuge der vermehrten Ausschreibung von Leistungen viel diskutiert (vgl. z. B. VDV 2002). Für die Zwecke einer Wohnungsbauförderung in Verschränkung mit dem Öffentlichen Verkehr müssen allerdings wenige, gut messbare Indikatoren genügen.³² Die allgemeine Verfügbarkeit von Daten zu den eher subjektiven Merkmalen wie Sauberkeit, Komfort oder Sicherheit ist begrenzt.

Die jetzige Regelung sieht vor, dass die Bewilligungsbehörden, unter Beteiligung der Aufgabenträger für den Nahverkehr, die Anbindungsqualität bei neuen Vorhaben beurteilen. Wie die Praxis zeigt, kann dadurch nicht immer die erforderliche Qualität erzielt werden. Um die Wohnungsbauförderung nicht stärker zu regulieren, sollte zwar auf eine detaillierte Festlegung von Bedienungsstandards über eine Verwaltungsverordnung verzichtet werden. Allerdings könnte eine bessere Unterrichtung der Bewilligungsbehörden im Sinne einer Leitlinie zu ÖV-Mindeststandards die Umsetzungspraxis im Sinne der politischen Zielsetzungen verbessern. Ein pragmatischer Umgang mit solchen Mindeststandards erhöht die Zielgenauigkeit der Förderpraxis ohne in eine Überregulierung zu verfallen. Eine solche Leitlinie erleichtert zudem die Bewertung durch die Bewilligungsbehörden.

Lage zur Nahversorgung

Ein zweites Kriterium, das im Hinblick auf Verkehrsverhalten und die Frage der ökologischen Optimierung des Wohnstandortes von ebenso hoher Bedeutung ist, ist die Lage der Vorhaben zur Nahversorgung. Es zeigt sich auch hier, dass die Entfernung zu den Versorgungseinrichtungen im Ortszentrum eine Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels beim Einkauf spielt. In den beiden Vorhaben, die am weitesten entfernt liegen, mit jeweils über 1.000 m Fußwegeentfernung (Hennef-Allner und Dortmund-Burgweg), geben über 90 % der Befragten den Pkw als Hauptverkehrsmittel beim Einkauf an. An den Standorten in integrierter Lage, also weniger als 500 m zu den Versorgungseinrichtungen, liegen die Anteile derjenigen, die zu Fuß (oder auch mit dem Fahrrad) einkaufen, bei 20 bis 50 %.

Wie Kapitel 2 gezeigt hat, sind nur von 50 % der Wohneinheiten der in den drei Regionen untersuchten 102 Vorhaben, Nahversorgungseinrichtungen in bis zu 500 m Fußweg zu erreichen. Die stärkere Berücksichtigung des Kriteriums "Lage zur Nahversorgung" bringt nicht nur einen Beitrag zur umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl, sondern sie erhöht auch die Mobilitätschancen im Sinne der leichteren Teilhabe an Aktivitäten für diejenigen Haushalte ohne Pkw.

Mobilitätsdienstleistungen zur weiteren Qualitätssteigerung

Neben der Anbindung an einen qualitativ hochwertigen Öffentlichen Verkehr können weitere Dienstleistungen dazu beitragen, das angestrebte sozialpolitische Ziel der Sicherung gleichwertiger Mobilitätschancen im sozialen Wohnungsbau zu erreichen.

Die Verknüpfung von (neuen) **Mobilitätsdienstleistungen** mit dem Wohnen ist noch ein junges Servicefeld.³³ Durch die wohnungsnahe Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. Car-Sharing oder Lieferdiensten sowie tariflichen Neuerungen wie Mietertickets, können die Bewohner/-innen ihre Alltagsorganisation noch einfacher unabhängig vom eigenen Auto gestal-

³² Das Projekt HANNAH entwickelt derzeit im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums ein Instrument, das Aufgabenträger bei der objektiven Bewertung des Angebots im Öffentlichen Verkehr unterstützt. Hier können ggf. allgemeine, leicht nutzbare Indikatoren abgeleitet werden zur Beurteilung der ÖV-Qualität (vgl. www.nahverkehrsplaene.de).

³³ vgl. die Internetplattform www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de für grundsätzliche Informationen

ten. Die Angebote tragen dazu bei, die Mobilitätsbedürfnisse von Bewohnergruppen zu sichern, die keine hohe Pkw-Verfügbarkeit haben. Gleichzeitig werten Wohnungsunternehmen ihr Kernprodukt "Wohnung" durch die neue Serviceleistung auf. Aus beiden Gründen sind ergänzende Mobilitätsdienstleistungen auch für den öffentlich geförderten Wohnungsbau interessant. Mobilitätsdienstleistungen unterstützen die durch die Ausrichtung auf einen nahen ÖV-Haltepunkt beabsichtigte Priorität für den Öffentlichen Verkehr.

In der Befragung ist keine dezidierte Marktuntersuchung für ergänzende Mobilitätsdienstleistungen vorgenommen worden. Bei der Frage zur persönlichen Wichtigkeit bekunden jeweils zwischen 15 und 30 % Interesse an Car-Sharing, Fahrradstationen, Mobilitätszentralen etc. Vor dem Hintergrund, dass vielen Befragten die neuen Dienstleistungen nicht bekannt waren, bedeutet dies ein ernst zu nehmendes Potenzial, so dass die Idee weiterverfolgt werden sollte.

Abschließende Bewertung

Die exemplarische Untersuchung zur Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner des öffentlich geförderten Wohnungsbaus an elf neuen Standorten hat gezeigt, dass diese im Allgemeinen mit ihren Mobilitätschancen zufrieden sind. Von einer pauschalen Benachteiligung in Mobilitätsfragen kann trotz geringerer persönlicher Pkw-Verfügbarkeit nicht die Rede sein. Die niedrigere Pkw-Verfügbarkeit der weiblichen Befragten deutet aber an, dass die notwendige Abstimmung bei der Pkw-Nutzung eher zu Lasten der Frauen ausfällt. Da der Öffentliche Verkehr zudem etwas häufiger genutzt wird als im nordrhein-westfälischen Durchschnitt, scheint die Verknüpfung zwischen Wohnungsbau und Haltepunkt des Öffentlichen Verkehrs insgesamt gelungen.

Die Untersuchung hat allerdings ebenfalls gezeigt, dass ein Verbesserungspotenzial besteht, um die Qualität im sozialen Wohnungsbau in Bezug auf die Mobilität noch zu erhöhen:

- Die Distanz von 1.500 m Luftlinie ist zu weit gefasst und sollte auf maximal 1.000 m verringert werden.
- Die genauere Festlegung von Mindestqualitätsstandards zur Anbindung an den Öffentlichen Verkehr, leistet einen stärkeren Beitrag zur Mobilitätssicherung der Bewohner/-innen.
- Die Lage der Neubauvorhaben zur Nahversorgung sollte eine stärkere Berücksichtigung finden.
- Die Frage nach den ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen verdient weitere Beachtung, wie das bekundete Interesse zeigt.

Der Beitrag der untersuchten Bestimmungen der Wohnungsbauförderung zur Entwicklung der Siedlungsstruktur im Hinblick auf die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs nimmt aufgrund der sinkenden Quantität des geförderten Mietwohnungsbaus tendenziell ab. Dennoch ist die Wirkung nicht allein symbolisch. In der Praxis wird deutlich, dass die Änderung der Bestimmungen einen Diskussionsprozess über Standortfragen ausgelöst hat. Die ÖV-Erschließung von Wohngebieten hat dadurch eine Stärkung in der kommunalpolitischen Diskussion erfahren (vgl. Nakelski 2001). Der näheren Untersuchung dieser Diskussionsprozesse dient die zweite Phase dieses Projekts, in der Interviews u. a. mit Bewilligungsbehörden und Investoren geplant sind.

Literatur

Wohnungsbauprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen (WoBauP)

Jahrgänge 1998 bis 2003

1998-2000 Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen (MBW)

2001-2003 Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS)

aktuelle Fassung: Wohnungsbauprogramm 2003. RdErl. d. Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) vom 5.2.2003 (IV A 3 – 250 – 16/03)

Wohnungsbauförderungsbestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen (WFB)

Jahrgänge 1998 bis 2002

1998-2000 Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen (MBW)

2001-2002 Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS)

2003: Wohnraumförderungsbestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen (WFB)

RdErl. d. Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) vom 5.2.2003 (IV A 2 – 2010 – 05/03)

Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (DVWG) (Hrsg.) (2001): Dynamische und statische Elemente des Verkehrsverhaltens - Das Deutsche Mobilitätspanel. Bergisch Gladbach

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)/infas (2003a): Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnistelegamm Mai 2003. Berlin.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)/infas (2003b): Mobilität in Deutschland 2002. Projektpräsentation im Juni 2003. Berlin.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)/infas (2003c): Mobilität in Deutschland 2002. Endbericht Juli 2003. Berlin.

Deutsches Volksheimstättenwerk e.V. (vhw) (Hrsg.) (2000): Die Wohnungsbauförderung 2000 des Landes Nordrhein-Westfalen im Neubau und Bestand. Unterlagen zum Seminar NW001301 des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen des vhw (Deutsches Volksheimstättenwerk e.V.) am 10. Februar 2000 in Düsseldorf

Hunecke, M. (2000): Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Heidelberg.

Hunecke, M. (2002): Umweltbewusstsein, symbolische Bewertung der Mobilität und Mobilitätsverhalten. In: Hunecke/Tully/Bäumer (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen, S. 47-64.

IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.) (2001): Entwicklung des Wohnungsbedarfs in den Wohnungsregionen in Nordrhein-Westfalen bis 2014. Berlin

InformationsZentrum Beton (Hrsg.) (1999): Forum Zukunft Bauen. Vom „Alten Schlachthof“ zum modernen Wohnquartier – Kostengünstiger, qualitätvoller und ökologischer Wohnungsbau. Köln

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW/Regionaler Arbeitskreis Entwicklung – Planung – Verkehr „Modellversuch Wohnungsbauförderung“ (Hrsg.) (2002a): Wohnungsbau in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler. Neue Qualitäten durch regionale Budgetierung. Dortmund.

- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW/Regionaler Arbeitskreis Entwicklung – Planung – Verkehr Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (rak) (Hrsg.) (2002b):** Standort Wohnen. Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler. Wohnungsbauprojekte der Impulszeichnung. Dortmund.
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (LDS) (Hrsg.) (2002a):** Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2001. Information aus der amtlichen Statistik. Düsseldorf
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (LDS) (Hrsg.) (2002b):** Kreisstandardzahlen 2001. Statistische Angaben für kreisfreie Städte und Kreise des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (LDS) (Hrsg.) (2002):** Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2001. Düsseldorf
- Löchl, Michael (2002):** Schnellbus statt Schiene – Eine Alternative zur Bedienung von Umland-Stadt-Beziehungen? Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung. Universität Dortmund
- Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MASSKS) (Hrsg.) (1999):** Baulandentwicklung an der Schiene. NRW-notiert 1325. Düsseldorf.
- Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen (MBW) (Hrsg.) (1997):** Wohnen am Öffentlichen Nahverkehr. Düsseldorf
- Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen (MBW) (Hrsg.) (1998a):** Wohnen am Lipperländer. Wohnungsbau am schienengebundenen Nahverkehr. Düsseldorf
- Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen (MBW) (Hrsg.) (1998b):** RegionalStation Zukunft. Wohnquartiere am Haller Willem. Düsseldorf
- Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) (Hrsg.) (2002a):** Verordnung über die Einkommensgrenzen bei der sozialen Wohnraumförderung, vom 17.Dezember 2002. Düsseldorf
- Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) (Hrsg.) (2002b):** Die Eigentumsförderung. Düsseldorf
- Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) (Hrsg.) (2002c):** Gute Gründe für die Wohnungsbauförderung in Nordrhein-Westfalen. Die Förderung von Mietwohnungen.
- Müller, G. (1996):** Verkehrsvermeidung durch Nutzungsmischung? Ein Beitrag zu Theorie und Empirie. Monatsbericht der Aufgabenbereiche Verkehr März/April 1996, ILS, Dortmund.
- Nakelski, S. (2001):** Förderung des Wohnungsbaus am schienengebundenen Nahverkehr: Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen. Unveröffentlichtes Manuskript.
- plan-lokal/Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) (2002):** Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in vier Umlandgemeinden von Münster – Modellvorhaben, Everswinkel, Altenberge, Drensteinfurt und Laer. Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWost) Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“. Abschlussbericht. Dortmund
- ServiceBarometer AG (Hrsg.) (2001):** Kundenmonitor Deutschland 2001 – Branche: Personennahverkehr. München. Online im Internet: www.servicebarometer.de/kundenmonitor2001/branchen/b28.html [Stand: 02.09.03].
- Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (1995):** Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) vom 11. Mai 1995 (GV NRW S. 532/SGV NRW 230. Online im Internet: http://www.nrw.de/nrw_landesplanung/plaene_programme [Stand 8.8.2002]
- Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis, Landkreis Ahrweiler (Hrsg.) (1995):** Wohnungsmarktuntersuchung für die Region Bonn. Abschlußbericht (Langfassung). Dortmund
- Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen (Hrsg.) (2002):** Neubauförderung Mietwohnungsbau. Dortmund.

Stadt Paderborn (2002): Stadtentwicklungsbericht 2010. Paderborn

TNS EMNID (Hrsg.) (2002a): ÖPNV-Kundenbarometer 2002 – Kurzfassung. Bielefeld. www.tns-emnid.com/forschungsbereiche/f-verkehrtourismus.html [Stand: 02.09.03].

TNS EMNID (Hrsg.) (2002b): NRW-Kundenbarometer 2001/2002. Ergebnispräsentation. Bielefeld.

TNS EMNID (Hrsg.) (2002c): VRS-Kundenbarometer 2001/2002. Präsentation. Bielefeld. Online im Internet: www.vrsinfo.de/11527_23768.php [Stand: 02.09.03]. [Stand: 02.09.03].

TNS EMNID (Hrsg.) (o. J.): ÖPNV-Kundenbarometer – Kurzbeschreibung. Bielefeld. Online im Internet: www.tns-emnid.com/forschungsbereiche/f-verkehrtourismus.html [Stand: 02.09.03].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.) (2002): Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV. VDV-Mitteilungen Nr. 10008. Köln.

Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen (Wfa) (Hrsg.) (1996): Siedlungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Siedlungsstruktur – Förderung im sozialen Wohnungsbau – Verkehr. Düsseldorf

Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen (Wfa) (Hrsg.) (1998-2003a): Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen, alle Jahrgänge 1998-2002. Düsseldorf

Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen (Wfa) (Hrsg.) (1999-2003b): Statistischer Bericht Nordrhein-Westfalen. Geförderter Wohnungsbau 1998-2002, alle Jahrgänge. Düsseldorf

Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen (Wfa) (Hrsg.) (2001c): Trends – Prognosen – Handlungsbedarf. Perspektiven für die Wohnungsmärkte in Nordrhein-Westfalen. Dokumentation des Werkstattgesprächs am 17. September 2001 in Düsseldorf. Düsseldorf

Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen (Wfa) (Hrsg.) (2002c): Entwicklung geförderter Wohnungen in Nordrhein-Westfalen – Preisgebundener Wohnungsbestand 2001. Düsseldorf

Anhang

- I Musteranschreiben an die Bewilligungsbehörden für den geförderten Wohnungsbau
- II Index zur Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (ÖV-Index)

Tabelle: ÖV-Anbindung der untersuchten Projekte nach Gemeinden
- III Musteranschreiben an die Bewohner/-innen zur Ankündigung der Befragung
- IV Fragebogen

An die Bewilligungsbehörde XY

Bearbeiter/-in Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe,
Telefon +49 (0)2 31 / 90 51-269
Telefax +49 (0)2 31 / 90 51-2 80
e-mail Mechtild.Stiewe@ils.nrw.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht
Unser Zeichen FB VI/St
Dortmund, 07.06.2002

Soziale Integration durch gleiche Mobilitätschancen –

Mobilität als Handlungsfeld im Wohnungsbauprogramm NRW

Sehr geehrte,

das Wohnungsbauprogramm des Landes NRW hat seit Ende 1998 die Bewilligung von Mitteln im öffentlich geförderten Wohnungsbau an die Nähe zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr gebunden. Damit sollen die Mobilitätschancen der BewohnerInnen gesichert, bzw. verbessert werden. Darüber hinaus soll ihnen der Zugang zum umweltverträglichen Verkehr erleichtert werden.

Nach nunmehr drei Jahren Förderpraxis unter den veränderten Rahmenbedingungen wird das Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen im Auftrag des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW eine erste Untersuchung zu den Auswirkungen der in den Förderrichtlinien verankerten Schienenanbindung durchführen. Dabei geht es sowohl um die Auswirkungen auf die Investoren bei neuen, öffentlich geförderten Wohnbauvorhaben als auch um die Wirkungen auf die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner.

Gemeinsam mit dem Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW wurden vier Untersuchungsgebiete ausgewählt, die in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung und die Wohnungsbau-tätigkeit in Nordrhein-Westfalen von zentraler Bedeutung sind. Darunter ist auch der *Raum XXX/die Gemeinde XXX* vertreten.

In einem ersten Schritt wollen wir nun erheben, welche Projekte seit Einführung der geänderten Rahmenbedingungen realisiert wurden. Im weiteren Verlauf des Projektes soll dann in einzelnen ausgewählten Beispielstandorten eine Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner erfolgen.

Wir möchten Sie vor diesem Hintergrund herzlich bitten, uns durch Informationen über die realisierten Projekte im sozialen Wohnungsbau in ihrem Zuständigkeitsbereich zu unterstützen. Außerdem wäre für uns die Nennung von Ansprechpartnern der beteiligten Wohnungsbaugesellschaften sowie der weiteren gegebenenfalls involvierten Akteure sehr hilfreich.

Ich werde mich daher in den nächsten Tagen telefonisch mit Ihnen in Verbindung setzen und bedanke mich schon im Voraus für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Index zur Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (ÖV-Index)

Die Bedienungsqualität im Öffentlichen Personenverkehr setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen:

- Örtliche Verfügbarkeit
- Zeitliche Verfügbarkeit
- Schnelligkeit
- Bequemlichkeit
- Zuverlässigkeit
- Preiswürdigkeit
- Kundenfreundlichkeit
- Freizügigkeit

Im diesem Forschungsprojekt ist ein Index zur Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs verwendet worden, der vom ILS NRW in einer früheren Untersuchung entwickelt wurde (vgl. MASSKS 1999). In diesem werden die beiden Komponenten *örtliche und zeitliche Verfügbarkeit*, welche die Grundvoraussetzung für die Benutzbarkeit des Öffentlichen Verkehrs darstellen, über acht Variablen abgebildet. Diese Variablen sind nach einheitlichem Muster mit Hilfe von Angaben aus der Fachliteratur und eigenen Plausibilitätsüberlegungen klassifiziert worden und nach einer Gewichtung zu einem Index verarbeitet worden (s.u.). Dieser zeigt den Grad der Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (Schiene oder Bus) an.

Die Einteilung der Variablen erfolgt in sechs Klassen und orientiert sich dabei an der Systematik von Schulnoten. Die mittlere Klasse 3 stellt dabei einen Standard dar, der in allen Bereichen als voll befriedigend angesehen werden kann: eine Entfernung des Haltepunkts bis 750 m, eine Reisezeit bis zum nächsten Hauptbahnhof des Ober- oder Mittelzentrums als Verknüpfung mit dem Fernverkehr bis zu 20 min., eine weitere Verknüpfung mit Buslinien, eine Bedienungszeit von 5:30-23:00 Uhr am Werktag und 8:00-23:00 Uhr am Sonntag mit einem jeweiligen 20-Minuten-Takt.

Nach Addition aller gewichteten Variablen und Division durch 13 ergibt sich für jedes Wohnbauvorhaben ("Projekt") eine Durchschnittsnote, welche die Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs für diesen Standort abbildet. Bei größeren Vorhaben ist für die Entfernung zum Haltepunkt die durchschnittliche Entfernung verwendet worden.

INDEX Verfügbarkeit des ÖV							
Variable	Klasse						Gewicht
Örtliche Verfügbarkeit	1	2	3	4	5	6	
1. Entfernung zur Haltestelle (Fußweg)	0-250 m	251-500 m	501-750 m	751-1000 m	1001-1500 m	> 1500 m	2
2. Reisezeit zum nächsten Hauptbahnhof (Ober- bzw. Mittelzentrum)	0-5 min	6-10 min	11-20 min	21-40 min	> 40 min		1
3. weitere ÖV-Angebote (Buslinien)	mind. 5	3-4	2	1	0		1
Zeitliche Verfügbarkeit	1	2	3	4	5	6	
4a. Bedienungszeit werktags erste Abfahrt	bis 4:30 Uhr	4:31-5:00 Uhr	5:01-5:30 Uhr	nach 5:30 Uhr			1
4b. Bedienungszeit werktags letzte Abfahrt	nach 1:00 Uhr	0:01-1:00 Uhr	23:01-0:00 Uhr	22:01-23:00 Uhr	21:01-22:00 Uhr	bis 21:00 Uhr	1
5a. Bedienungszeit sonntags erste Abfahrt	bis 6:00 Uhr	6:01-7:00 Uhr	7:01-8:00 Uhr	8:01-9:00 Uhr	9:01-12:00 Uhr	nach 12:00 Uhr bzw. keine	1
5b. Bedienungszeit sonntags letzte Abfahrt	nach 1:00 Uhr	0:01-1:00 Uhr	23:01-0:00 Uhr	22:01-23:00 Uhr	21:01-22:00 Uhr	bis 21:00 Uhr bzw. keine	1
6. Abfahrten werktags	mind. 201	161-200	121-160	81-120	41-80	0-40	2
		entspricht einem 20 min-Takt von 05:30-23:00 Uhr in beide Richtungen plus Verstärkung in den Spitzenzeiten					
7. Abfahrten sonntags	mind. 151	121-150	91-120	61-90	31-60	0-30	2
		entspricht einem 20 min-Takt von 08:00-23:00 Uhr in beide Richtungen					
8. Abfahrten zum Hauptbahnhof (OZ)	mind. 101 bzw. Hbf	81-100	61-80	41-60	21-40	0-20	1
		entspricht einem 20 min-Takt von 05:30-23:00 Uhr in beide Richtungen plus Verstärkung in den Spitzenzeiten					

	Bearbeiter/in	Andrea Dittrich-Wesbuer Mechtild Stiewe
	Telefon	+49 (0)2 31 / 90 51-2 72/2 69
	Telefax	+49 (0)2 31 / 90 51-2 80
	e-mail	andrea.dittrich-wesbuer@ils.nrw.de mechtild.stiewe@ils.nrw.de
An die Mieterinnen und Mieter der Wohnanlage XY	Internet	http://www.ils.nrw.de
	Ihr Zeichen	
	Ihre Nachricht	
	Unser Zeichen	FB VI/Di/Su
	Dortmund,	20. September 2002

**Haushaltsbefragung des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes
Nordrhein-Westfalen zwischen dem 23. September und 11. Oktober 2002**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) ist eine Einrichtung des Landes Nordrhein-Westfalen, das in den Bereichen „Bauen, Wohnen und Verkehr“ für die Landesregierung wissenschaftlich arbeitet und forscht.

Die Wohnungsbauabteilung des oben genannten Ministeriums hat das ILS beauftragt, in neugebauten Wohngebieten eine Untersuchung zur Zufriedenheit der Mieterinnen und Mieter mit der Erreichbarkeit durch den ÖPNV durchzuführen. Damit wir ein möglichst wirklichkeitsgetreues Abbild der Situation erhalten, soll in den Wohngebieten eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden.

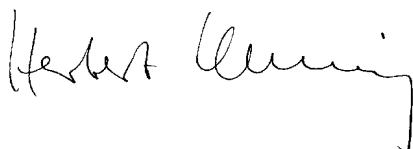
Ihr Wohngebiet wurde für diese Befragung ausgewählt. Zwischen dem 22. September und 11. Oktober 2002 wird Sie am Nachmittag bzw. am frühen Abend ein Interviewer besuchen und Ihnen zu diesem Thema einige Fragen stellen. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie sich Zeit für dieses kurze Interview nehmen könnten. Ihre Angaben werden dabei selbstverständlich vertraulich behandelt und anonym ausgewertet, d.h. Rückschlüsse auf Ihre Person oder Ihren Haushalt werden nicht möglich sein.

Mit der Durchführung der Befragung haben wir die WohnBund-Beratung GmbH aus Bochum beauftragt. Die Interviewer werden sich bei Ihnen als Mitarbeiter dieses Büros ausweisen.

Für Ihre Mitarbeit möchten wir uns bereits im voraus herzlich bei Ihnen bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Herbert Kemming

Leiter des Forschungsbereichs Verkehr

Fragebogen für die Erhebung an Beispielstandorten

⇒ Hinweis: Dieser Text muss nicht abgelesen werden, sinngemäße Wiedergabe genügt!

Guten Tag, mein Name ist von WohnBund-Beratung aus Bochum. Wir führen zur Zeit im Auftrag des Landes NRW eine Umfrage über die Zufriedenheit der Mieter in Neubauprojekten mit der Verkehrsanbindung durch.

Ihre Wohnanlage wurde für diese Umfrage ausgewählt und wir hatten Sie bereits über die Befragung in einem Anschreiben informiert. Ihre Teilnahme ist dabei selbstverständlich freiwillig. Aber es ist wichtig, dass Sie möglichst an der Befragung teilnehmen. Die spätere Auswertung des Fragebogens unterliegt dem Datenschutz und erfolgt anonym, d.h. ohne Ihren Namen, Ihre Anschrift oder Telefonnummer.

Wir würden gerne jetzt ein Gespräch mit Ihnen führen. Würden Sie sich diese Zeit nehmen?

Teil I: Allgemeine Angaben zur Mobilität

⇒ Hinweis: „Eisbrecher“!

Zuerst einige grundsätzliche Fragen.

1. Besitzen Sie einen Führerschein?

	Ja	Nein
für Pkw	☐	☐
für Mofa, Moped, Motorrad	☐	☐

2. Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

Pkw (inkl. Kombi, Van usw.)	_____
Motorräder/Mopeds/Mofas	_____
fahrbereite Fahrräder	_____

3. Wie häufig haben Sie normalerweise ein Kraftfahrzeug (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad) zur Verfügung?

(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
☐	☐	☐	☐	☐

3.a. als FahrerIn ☐ als MitfahrerIn ☐

4. Besitzen Sie zur Zeit eine Zeitkarte für Busse und Bahnen, z.B. Monatskarte, Wochenkarte?

Ja	Nein
☐	☐

5. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

(Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Ja, durch Gehbehinderung
- ☐ Ja, durch Sehbehinderung
- ☐ Ja, durch andere Einschränkungen
- ☐ Nein, keine Einschränkungen

Teil II: Verkehrsverhalten

Wir haben nun einige Fragen zu Ihren üblichen Wegen, also den Wegen, die Sie im Alltag normalerweise regelmäßig machen. Z.B. der Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen, zu Ämtern oder andere Versorgungswege, aber auch die Wege, die Sie in der Freizeit machen.

➡ Hinweis: Die Wichtung der einzelnen Verkehrsmittel bei Kombinationen ist durch Nummerierung kenntlich zu machen: **hauptsächlich = 1**, **auch = 2**
Die Antworten sind in drei Durchgängen zu ermitteln

6. a – c) Welches der Verkehrsmittel, die ich Ihnen gleich nenne, nutzen Sie hauptsächlich für Ihre üblichen Wege? Sie können auch Kombinationen angeben, wenn Sie mehrere Verkehrsmittel für einen solchen Wege benutzen: z.B. Fahrrad/ÖPNV, Auto/ÖPNV
Ich frage nun zuerst einmal nach den Wegen zur Arbeit, dann nach üblichen Versorgungswegen und zum Schluss nach Ihren Wegen in der Freizeit

	a) Arbeit	b) Versorgung	c) Freizeit
Pkw als Fahrer	—	—	—
Pkw als Mitfahrer	—	—	—
öffentliche Verkehrsmittel	—	—	—
das Fahrrad	—	—	—
Zufußgehen	—	—	—
Taxi	—	—	—
Fahrrad/ÖPNV (B+R)	—	—	—
Auto/ÖPNV (P+R)	—	—	—
sonstige Kombinationen	—	—	—

Nun haben wir einige Fragen dazu, welche Verkehrsmittel Sie wie häufig benutzen.

7. Wie häufig nutzen Sie schätzungsweise die folgenden Fortbewegungsmittel?

	(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
den Pkw als Fahrer	☐	☐	☐	☐	☐
den Pkw als Mitfahrer	☐	☐	☐	☐	☐
ein Taxi	☐	☐	☐	☐	☐
öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐
das Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
Zufußgehen	☐	☐	☐	☐	☐

8. Kennen Sie die Abfahrtszeiten der für Sie wichtigsten Bus/Bahn-Verbindungen von und zu Ihrer Wohnung auswendig?

Ja

☐

Nein

☐

Teil III: Einschätzung der Verkehrsmittel und der persönlichen Möglichkeiten

Nun möchten wir Ihre persönliche Meinung zu einzelnen Verkehrsmitteln wissen. Dabei geht es auch um Ihre persönliche Einschätzung des Verkehrsangebotes hier an Ihrem Wohnort.

9. Wie zufrieden sind Sie mit der Erreichbarkeit Ihrer üblichen Ziele von Ihrer Wohnung aus? Bitte beurteilen Sie dies für einzelne Verkehrsmittel auf folgender Skala

	vollkommen zufrieden	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	weiß nicht
mit dem Pkw	☐	☐	☐	☐	☐	☐
mit öffentl. Verkehrsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐	☐
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐

10. Wie zufrieden sind Sie mit Ihren persönlichen Fortbewegungsmöglichkeiten insgesamt?

vollkommen zufrieden	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	weiß nicht
☐	☐	☐	☐	☐	☐

11. Jetzt haben wir einige Fragen zum Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln direkt an Ihrer Wohnung, also zur Linie _____

⇒ Hinweis: Die Linie immer wieder nennen. Den Namen des Zentrums nennen.

Bitte beurteilen Sie wiederum, wie zufrieden Sie mit den folgenden Merkmalen sind

mit	vollkommen zufrieden	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	weiß nicht
Entfernung Ihrer Wohnung zur nächsten Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Häufigkeit der Fahrten?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrtzeit nach _____ (nächstes Mittel- bzw. Oberzentrum)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrpreisen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Pünktlichkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Möglichkeit, Fahrkarten zu kaufen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gestaltung und Ausstattung der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit im Bus/ Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sauberkeit im Bus/ Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verständlichkeit der Angebote (Fahrplan, Tarife)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12. Finden Sie zum Thema „Öffentlicher Nahverkehr“ sonst noch etwas wichtig zu erwähnen?

Offene Frage

13. Für wie wichtig halten Sie für sich persönlich weitere, zusätzliche Dienstleistungen, die Ihnen die Mobilität erleichtern können? Ich nenne Ihnen im folgenden einige.

	sehr wichtig	wichtig	nicht wichtig	weiß nicht
Car-sharing (organisiertes Autoteilen)	☐	☐	☐	☐
Mobilitätszentrale (Büro mit telefonischer und persönlicher Auskunft und Service rund um die Mobilität)	☐	☐	☐	☐
Fahrradstationen am Bahnhof/ an wichtigen Einrichtungen (bewachtes Fahrradparken mit Reparaturservice)	☐	☐	☐	☐
Fahrgemeinschaftsbörse (organisierte Mitfahrgelegenheiten)	☐	☐	☐	☐
Lieferservice (Bringedienste nach Hause)	☐	☐	☐	☐

14. Sind Ihnen solche zusätzlichen Verkehrsdienstleistungen in Ihrer Stadt bekannt?

Ja

☐

Nein

☐

14.a. Wenn, ja welche?

Teil IV: Mobilitätseinstellungen

Im Folgenden werde ich Ihnen einige allgemeine Bemerkungen über die Verkehrsmittel vorlesen, zu denen uns Ihre Meinung interessiert.

15. Bitte sagen Sie mir, inwiefern die folgenden Aussagen auf Sie zutreffen oder nicht

	Stimme zu	Stimme nicht zu
Autofahren bedeutet für mich Freiheit.	☐	☐
Ich kann das, was ich tun will, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen.	☐	☐
Beim Fahrrad fahren fühle ich mich unabhängig und frei	☐	☐
Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein eigenes Auto mehr besitzen müssen.	☐	☐
Am Zufußgehen schätze ich, dass mir niemand zu nahe kommen kann	☐	☐
In öffentlichen Verkehrsmitteln kommen mir Personen auf unangenehme Weise zu nahe.	☐	☐
Mit dem Fahrrad komme ich überall hin	☐	☐
Zu Fuß gehen finde ich langweilig	☐	☐
Im Auto fühle ich mich sicher und geborgen.	☐	☐
Radfahren macht mir keinen Spaß, sondern stellt für mich ein Mittel zum Zweck dar	☐	☐
Ich finde, dass Bus- und Bahnfahren gegenwärtig im Trend ist.	☐	☐
Beim Radfahren fühle ich mich häufig durch andere Menschen belästigt	☐	☐
Ich schätze die öffentlichen Verkehrsmittel, weil dort meistens etwas Interessantes zu beobachten ist.	☐	☐
Personen, die Ihre Wege so weit wie möglich zu Fuß erledigen, imponieren mir	☐	☐
Autofahren macht mir Spaß.	☐	☐
Letztendlich kann ich alle wichtigen Ziele auch zu Fuß erreichen	☐	☐

Teil V: Umzug und Einschätzung der jetzigen Wohnsituation

Nun möchten wir Ihnen einige Fragen zu Ihrem Umzug und die Einschätzung Ihres jetzigen Wohnstandortes stellen.

16. Da Ihre Wohnung zu einem Neubauprojekt gehört, wissen wir, dass Sie erst vor einiger Zeit hier eingezogen sind. Seit wann wohnen Sie hier ?

Monat

Jahr

17. Wo haben Sie vorher gewohnt?

im selben Stadtteil

in der selben Stadt

in

☐
☐

18. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer neuen Wohnung im allgemeinen?

vollkommen zufrieden

sehr zufrieden

zufrieden

weniger zufrieden

unzufrieden

weiß nicht

☐
☐
☐
☐
☐
☐

19. Wie zufrieden sind Sie mit dem Wohnumfeld in folgenden Bereichen

	vollkommen zufrieden	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	weiß nicht
Aufenthaltsqualität und Grüngestaltung	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Spielmöglichkeiten für Kinder	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fußwegequalität im näheren Umfeld	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parkmöglichkeiten für Pkw	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrradabstellmöglichkeiten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ruhiges Wohnen ohne Verkehrslärm	☐	☐	☐	☐	☐	☐

20. Wie zufrieden sind Sie in Ihrem Ort/Stadtteil mit den Angeboten in folgenden Bereichen:

	vollkommen zufrieden	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	weiß nicht
Einkaufen täglicher Bedarf	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Versorgungseinrichtungen (Ämter, Ärzte etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bildungseinrichtungen/Schulen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Arbeitsmöglichkeiten/ Arbeitsplätze	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sport und Freizeiteinrichtungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kulturangebote	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Naherholungsmöglichkeiten	☐	☐	☐	☐	☐	☐

21. Wenn Sie sich nun an die Zeit vor Ihrem Umzug erinnern, welche Bedeutung hatten die Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln bei der Entscheidung Ihres Haushaltes, in diese Wohnanlage zu ziehen?

sehr wichtig

wichtig

nicht wichtig

weiß nicht

☐
☐
☐
☐

Teil VI: Mobilität am alten Wohnstandort

Nun möchten wir Sie zu Ihrem Verkehrsverhalten am alten Wohnort und zu den Unterschieden zur jetzigen Situation befragen

22. Wie oft hatten Sie an Ihrem alten Wohnstandort normalerweise ein Kraftfahrzeug (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad) zur Verfügung?

(fast) täglich an 1 bis 3 Tagen pro Woche an 1 bis 3 Tagen pro Monat seltener (fast) nie

22.a. als FahrerIn

als MitfahrerIn

23. Besaßen Sie zu dieser Zeit eine Zeitkarte für Busse und Bahnen, z.B. Monatskarte, Wochenkarte?

Ja

Nein

24. Wenn Sie sich zurückerinnern, wie häufig haben Sie damals schätzungsweise die folgenden Fortbewegungsmittel genutzt

	(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
den Pkw als Fahrer	☐	☐	☐	☐	☐
den Pkw als Mitfahrer	☐	☐	☐	☐	☐
ein Taxi	☐	☐	☐	☐	☐
öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐
das Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
Zufußgehen	☐	☐	☐	☐	☐

25. Wie zufrieden waren Sie damals mit der Erreichbarkeit Ihrer üblichen Ziele von Ihrer Wohnung aus? Bitte beurteilen Sie dies wieder für einzelne Verkehrsmittel

	vollkommen zufrieden	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	weiß nicht
mit dem Pkw	☐	☐	☐	☐	☐	☐
mit öffentl. Verkehrsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐	☐
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐

26. Wie haben sich in Folge des Umzugs die finanziellen Aufwendungen für den Verkehrsbereich (z.B. Kraftstoffkosten oder Kosten für Bus- und Bahntickets etc.) in Ihrem Haushalt entwickelt?

gesunken

gleich geblieben

gestiegen

weiß nicht

27. Wie haben sich Ihre Fortbewegungsmöglichkeiten insgesamt durch den Umzug verändert?

verbessert

gleich geblieben

verschlechtert

weiß nicht

Teil VII: Allgemeine statistische Angaben

Zum Abschluss bitten wir Sie um einige allgemeine statistische Angaben zu Ihrem Haushalt und Ihrer Person

28. Wie viele Personen, Sie eingeschlossen, leben ständig in Ihrem Haushalt?

Anzahl _____

29. Wie viele Personen in Ihrem Haushalt, Sie eingeschlossen, sind 14 Jahre und älter?

Anzahl _____

30. Darf ich wissen, wie alt Sie sind?

_____ Jahre

31. Was machen Sie zur Zeit? Sind Sie ...

- ☐ Vollzeit erwerbstätig
- ☐ Teilzeit erwerbstätig
- ☐ in Berufsausbildung
- ☐ Schüler(in)/Student(in)
- ☐ Wehr- oder Zivildienstleistender
- ☐ zur Zeit arbeitslos
- ☐ zur Zeit Sozialhilfe
- ☐ Hausfrau/Hausmann
- ☐ Rentner(in)/Pensionär(in)
- ☐ sonstiges _____

32. Welchen Schulabschluss haben Sie?

- ☐ Volks- oder Hauptschulabschluss
- ☐ mittlere Reife
- ☐ Fachhochschulreife/Abitur
- ☐ Hochschulabschluss
- ☐ Sonstiges _____

⇒ Hinweis: vom Interviewer anzugeben:

33. Geschlecht

- ☐ männlich
- ☐ weiblich

Das war's schon!

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Bereitschaft, an der Befragung teilzunehmen.

Wohnanlage / Projekt: _____

Datum: _____

Interviewer: _____

Bemerkungen:

Impressum

Bearbeiter:

Andrea Dittrich-Wesbuer, Guido Müller und Mechtild Stiewe unter Mitarbeit von
Stephanie Lebuser

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-0
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-1 55
E-Mail: ils@ils.nrw.de
URL: www.ils.nrw.de

Kontakt:

Mechtild Stiewe
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-2 69
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-2 80
E-Mail: mechtild.stiewe@ils.nrw.de

© ILS NRW, 2004. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf - auch auszugsweise und in welcher Form auch immer - nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS NRW vervielfältigt werden. Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS NRW, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung des ILS NRW gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglichen Bibliothek zu integrieren.

Dortmund, November 2004

ISBN: 978-3-86934-54-8