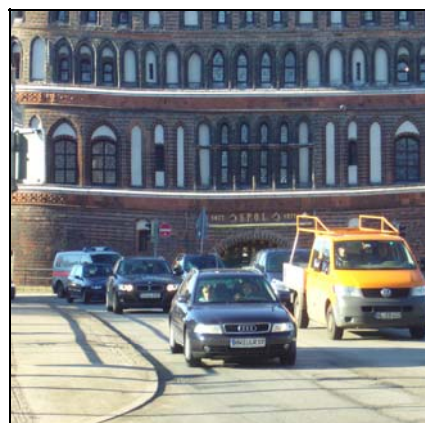




Mobilitätsverhalten in Lübeck

Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2010



Mobilitätsverhalten in Lübeck

Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2010

Impressum

Herausgeber:
Hansestadt Lübeck
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Helmut Schünemann, Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung, Verkehrsplanung
Texte und Abbildungen:
Dipl.-Geogr. Jochen Heller, Omniphon GmbH, Leipzig
Dipl.-Ing. Hans-Walter Fechtel, Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung, Verkehrsplanung

Fotos:
Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung
Stadtverkehr Lübeck GmbH

© 2011
Hansestadt Lübeck
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung
Sämtliche Rechte vorbehalten

Vorwort

Seit der Öffnung der deutsch-deutschen Grenze vor ca. 20 Jahren hat sich die Verkehrslandschaft in und um Lübeck deutlich verändert. Maßnahmen wie der Bau von neuen Bahnhaltdepunkten, die Rad- und Straßennetzergänzungen, die Verkehrsberuhigung der Altstadt und die flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen, die Anpassungen im Busverkehrssystem sowie die Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum – schwerpunktmäßig im Gebiet der Lübecker Altstadt – haben die Verkehrsinfrastruktur erkennbar verbessert und (neue) Anreize für die Verkehrsteilnahme der Bevölkerung geschaffen.



Vor dem Hintergrund der beschlossenen Neuaufstellung des Lübecker Verkehrsentwicklungsplanes und der aktuell laufenden Untersuchung zur Liniennetzoptimierung Bussystem hat die Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, zusammen mit dem städtischen Busunternehmen Stadtverkehr Lübeck / LVG eine repräsentative Haushaltsbefragung in Lübeck und im Lübecker Umland zur Mobilität durchführen lassen. Die Auswertung dieser Befragung liegt nunmehr vor und wird im Rahmen der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“ des Fachbereiches Planen und Bauen veröffentlicht; sie soll Einblicke und Sachverhalte für die interessierte Öffentlichkeit sowie für Fachplanerinnen und Fachplaner und die politischen Vertreterinnen und Vertreter der Hansestadt Lübeck vermitteln.

Eine möglichst umfassende Kenntnis über Mobilität und Verkehr ist für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung und für die zielgerichtete zukünftige Gestaltung des Verkehrssystems und für anstehende verkehrspolitische Entscheidungen von besonderer Bedeutung. Mobilität ändert sich nicht „von heute auf morgen“, sondern ist ein längerer Prozess. Die aktuellen Mobilitätsdaten spiegeln somit auch die städtischen Bemühungen und Zielsetzungen der letzten Jahre wider, den Verkehr stadtvträglich zu gestalten und die Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Fast jeder von uns ist täglicher Verkehrsteilnehmer, jeder von uns hat seine täglichen Erfahrungen ob als Fußgänger, Radfahrer, Bus- oder Bahnbenutzer oder als Pkw-Fahrer oder Pkw-Mitfahrer, jeder ist sein eigener Experte – aber nicht immer kann man sich auf seine Alltagserfahrungen verlassen; wussten Sie, z. B. dass in Lübeck 28 % der Haushalte keinen eigenen Pkw haben? Und dass jede vierte Ortsveränderung zu Fuß erfolgt? Viel Spaß und möglichst viele Antworten auf Ihre Fragen wünschen wir Ihnen beim Lesen dieser Ausgabe von Lübeck plant und baut zum Thema Mobilitätsverhalten.

Bei allen, die an der Befragung teilgenommen haben, möchte ich mich an dieser Stelle bedanken; sie haben dazu beigetragen, dass wir mehr darüber wissen, wie sich die Lübeckerinnen und Lübecker in ihrer Stadt bewegen und dass Planungen zukünftig auf eine bessere Datengrundlage gestellt werden können.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Boden'.

Franz-Peter Boden
Bausenator

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung und Ausblick.....	5
1	Datengrundlage	10
2	Mobilitätskennziffern	11
3	Fahrzeuge im Haushalt.....	12
4	Wegehäufigkeit	13
5	Zeitaufwand und Dauer pro Weg.....	14
6	Genutzte Verkehrsmittel	16
7	Entfernungen und Geschwindigkeiten.....	20
8	Wegzwecke	22
9	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs	24
10	Stadtteilbezogene Aspekte	26
11	Anhang.....	29

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Mobilitätskennziffern nach Wohnort	11
Tab. 2	Genutzte Verkehrsmittel nach Tagtyp	19
Tab. 3	Wegzwecke (ohne Nach-Hause-Wege) nach Geschlecht	22

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Fahrräder und Pkw-Bestand in Lübeck und im Umland.....	12
Abb. 2	Anzahl Wege pro Tag und Person nach Wohnort und Geschlecht	13
Abb. 3	Anzahl Wege pro Tag und Person nach Alter	13
Abb. 4	Zeitaufwand für alle Wege pro Person und Tag nach Geschlecht in Minuten.....	14
Abb. 5	Zeitaufwand für alle Wege pro Person und Tag nach Alter in Minuten.....	14
Abb. 6	Durchschnittliche Wegdauer der Lübecker nach Verkehrsmittel in Minuten.....	15
Abb. 7	Genutzte Verkehrsmittel.....	16
Abb. 8	Genutzte Verkehrsmittel nach Geschlecht.....	16
Abb. 9	Genutzte Verkehrsmittel nach Alter.....	17
Abb. 10	Genutzte Verkehrsmittel nach Gebiet	18
Abb. 11	Genutzte Verkehrsmittel in Lübeck im bundesweiten Vergleich	18
Abb. 12	Durchschnittliche Weglänge nach Verkehrsmittel und Gebiet in Kilometer	20
Abb. 13	Verkehrsmittelwahl der Lübecker nach Weglänge.....	20
Abb. 14	Weglängen der MIV-Fahrten und der ÖV-Fahrten.....	21
Abb. 15	Geschwindigkeit nach Verkehrsmittel in km/h.....	21
Abb. 16	Wegzwecke (ohne Nach-Hause-Wege).....	22
Abb. 17	Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck und Geschlecht (ohne Nach-Hause-Wege und sonstige Wegzwecke)	23
Abb. 18	Durchschnittliche Weglängen nach Wegzweck und Geschlecht (in km)	23
Abb. 19	Tagesganglinien nichtmotorisierte Verkehrsmittel am mittleren Werktag	24
Abb. 20	Tagesganglinien mit motorisierten Verkehrsmitteln am mittleren Werktag.....	24
Abb. 21	Tagesganglinien der Wegzwecke an einem mittleren Werktag	25
Abb. 22	Pkw pro 1.000 Einwohner nach Stadtteilen (Stand: 1.1. 2010)	26
Abb. 23	Mobilitätsverhalten Stadtteile im Vergleich	27

0 Zusammenfassung und Ausblick

Im Auftrag der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und der Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, führte die Omniphon GmbH, Leipzig im Frühjahr 2010 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Lübeck und im Lübecker Umland durch. Dabei wurden von 3.487 Personen aus insgesamt 1.616 zufällig ausgewählten Haushalten Angaben zum Mobilitätsverhalten gemacht.

Die Stichprobenziehung fand auf der Grundlage computergenerierter Telefonnummern statt (Random-Last-Two-Digit-Verfahren) und berücksichtigte auch die Umlandgemeinden Bad Schwartau, Stockelsdorf, Sereetz, Groß Grönau, Krummesse, Klein Wesenberg und Lüdersdorf. Die Befragung erfolgte mittels CATI (Computer Assisted Telephone Interview) und CAWI (Computer Assisted Web Interview) mit Vorabversand von schriftlichen Befragungsunterlagen.

Die mittels Gewichtungungsverfahren an die Grundgesamtheit angepassten Mobilitätsdaten repräsentieren das Verkehrsverhalten der Einwohner Lübecks und der Umlandgemeinden an den Werktagen und an den Wochenenden im Frühjahr 2010.

Mit den ermittelten Kennziffern liegen erstmals auch repräsentative Ergebnisse zur Mobilität in den Lübecker Stadtteilen vor. Die Daten geben dem Leser einen Überblick über eine Vielzahl von Aspekten, unter anderem über

- die Verfügbarkeit von Kfz und Fahrrädern
- die Verkehrsmittelwahl
- die Länge der Wege
- die Zwecke der Ortsveränderungen
- die tageszeitliche Verteilung der Wege.

Die Ergebnisse vermitteln nicht nur interessante Einblicke in die Struktur des Lübecker Verkehrsgeschehens, sondern sie dienen auch als Grundlage für verkehrsplanerische Fragestellungen (wie beispielsweise die Liniennetzoptimierung des ÖPNV-Systems in Lübeck) und für Kampagnen zur Förderung und Sicherung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fußgänger- und Fahrradverkehr).

Fahrzeugausstattung

Auf jeden Lübecker Haushalt kommen 0,9 Pkw und 1,6 Fahrräder. 28% der Haushalte in Lübeck sind autofrei und 21% besitzen überhaupt kein Fahrrad. Im Umland sind deutlich mehr Fahrzeuge in den Haushalten vorhanden. Dort verfügt jeder Haushalt über durchschnittlich 2 Fahrräder und 1,3 Pkw.

Wegehäufigkeit

An einem durchschnittlichen Tag verlassen 86% der Lübecker das Haus. Sie legen 3,2 Wege zurück. Frauen haben eine geringfügig höhere Mobilität als Männer. Mit täglich 3,7 Wegen sind die 60-69-jährigen die mobilste Bevölkerungsgruppe. Vor allem Jugendliche und junge Erwachsene legen dagegen deutlich weniger Wege zurück. Die Umlandbevölkerung legt im Vergleich zu den Lübeckern weniger Wege zurück (2,8 Wege pro Person und Tag).

Zeitaufwand und Dauer pro Weg

Die Lübecker Bevölkerung benötigt für die täglichen Wege im Schnitt insgesamt 75 Minuten. Zwischen Männern und Frauen gibt es keinen relevanten Unterschied. Einen überdurchschnittlich hohen Zeitaufwand haben Personen von 18 bis 44 Jahren (über 80 Minuten). Vergleichsweise gering ist die Gesamtwegdauer der Jugendlichen (64 Minuten), die jedoch auch generell weniger mobil sind. Die Befragten aus den Umlandgemeinden benötigen für ihre täglichen Wege insgesamt durchschnittlich 67 Minuten.

Während alle Wege zusammen einen Zeitaufwand von 75 Minuten verursachen, beträgt die durchschnittliche Dauer pro Weg der Lübecker 23 Minuten (Umlandbewohner 25 Minuten). Die Wegdauer unterscheidet sich nach Verkehrsmittel. Für einen Weg mit Bus oder Bahn benötigen die Lübecker 39 Minuten (inkl. Fußwege und Wartezeiten). Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad dauern 19 bzw. 20 Minuten. Wer mit dem Auto mitfährt, braucht durchschnittlich 27 Minuten und Pkw-Fahrer sind durchschnittlich 23 Minuten unterwegs.

Genutzte Verkehrsmittel

An einem durchschnittlichen Tag werden 28% der Wege von der Lübecker Bevölkerung komplett zu Fuß zurückgelegt. Der Radanteil umfasst 17%. Der Anteil von Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt 8%. Auf Pkw und motorisierte Zweiräder entfallen insgesamt 47% aller Wege, davon 35% Fahrten als Fahrer und 12% als Mitfahrer.

Frauen sind in Lübeck deutlich häufiger zu Fuß unterwegs (30% im Vergleich zu 25% bei Männern). Auch Bus und Bahn und das Fahrrad werden von Frauen etwas stärker genutzt. Bei Männern dominiert dagegen der Pkw (motorisierter Individualverkehr MIV-Fahrer-Anteil 41% gegenüber 30% bei Frauen).¹

Das Alter und die damit verbundene Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln üben einen sehr starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl aus. Kinder gehen deutlich häufiger zu Fuß und Jugendliche legen jeden zweiten Weg mit dem Fahrrad zurück. Bei den 7-12-Jährigen ist der ÖV-Anteil mit 2% stark unterdurchschnittlich, da die Ziele offensichtlich überwiegend zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sind. Zu weiter entfernten liegenden Orten werden die Kinder dann mit dem Auto gebracht. Teenager nutzen hingegen Bus und Bahn deutlich häufiger (10%), da das „Elterntaxi“ an Bedeutung verliert. Ein deutlicher Wandel der Verkehrsmittelwahl tritt mit dem Eintritt ins Erwachsenenalter ein: Fast jeder dritte Weg wird von 18-29-Jährigen mit dem Auto als Fahrer zurückgelegt. Dies geht vor allem zu Lasten der Fahrradfahrten. Der ÖV-Anteil ist in dieser Altersgruppe mit 13% überdurchschnittlich hoch. Im Alter von 30 bis 59 Jahre ist die Verkehrsmittelwahl von einer starken Pkw-Orientierung geprägt. Über die Hälfte aller Wege wird mit dem Auto zurückgelegt. Der ÖV spielt mit 5-6% nur eine untergeordnete Rolle. Senioren ab 60 Jahre nutzen auf 35% ihrer Wege das Auto als Fahrer. Der ÖV-Anteil bei den 60-69-Jährigen liegt bei 10% und der Radanteil bei 15%. Bei Personen ab 70 Jahre nimmt die Bedeutung des ÖV und der Fußwege (wieder) zu und die des Fahrrades ab.

In den Umlandgemeinden ist der Anteil nichtmotorisierter Verkehrsmittel deutlich geringer als in Lübeck (zu Fuß 17%, Rad 10%). 63% aller Wege der Umlandbewohner finden mit dem Auto statt. Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel ist mit 10% etwas höher als unter der Lübecker Bevölkerung.

Im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt vergleichbarer Städte („Kernstädte im verstädterten Raum“) weist Lübeck einen etwas geringeren ÖV-Anteil auf: Der bundesweite Durchschnitt des

¹ MIV: motorisierte Individualverkehrsmittel, d.h. motorisierte Zweiräder und Pkw

entsprechenden Stadttyps liegt bei 11%; Lübeck erreicht 8%. Dies liegt vor allem am hohen Radanteil von Lübeck (17% zu 10%), der in der Regel zu Lasten der ÖV-Nutzung geht. Der Pkw-Anteil Lübecks ist hingegen geringer als der Durchschnitt des entsprechenden Stadttyps (47% zu 52%).²

Entfernungen und Geschwindigkeiten

Die durchschnittliche Weglänge der Lübecker beträgt 5,4 Kilometer. Die Reiseweite mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt bei 11 Kilometern. Pkw-Fahrten erstrecken sich durchschnittlich auf rund 8 Kilometer. Radfahrer legen im Mittel drei Kilometer pro Fahrt zurück. Fußgänger laufen gut einen Kilometer pro Weg. Bewohner des Umlandes legen pro Weg durchschnittlich 6,8 Kilometer zurück. Die größere Entfernung im Vergleich zu den Lübeckern liegt vor allem an den häufigeren Autofahrten. Die verkehrsmittelspezifischen Distanzen unterscheiden sich nur wenig.

13% der Autofahrten durch Lübecker sind unter zwei Kilometer lang. Hinzu kommen 16% zwischen zwei und drei Kilometern. Auch wenn es unter diesen kurzen Fahrten Fälle gibt, die Teil einer Wegeketten sind (z.B. erst eine kurze Fahrt zum Bäcker und danach Weiterfahrt zur Arbeit), so zeigen die Daten das erhebliche Verlagerungspotenzial auf die nichtmotorisierten Verkehrsmittel. Bei den Fahrten mit Bus und Bahn durch Lübecker dominieren Fahrten ab 3 Kilometer (insgesamt 89%). Über ein Drittel der Fahrten ist sogar über 10 Kilometer lang.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Lübecker bei ihren Wegen beträgt 16 km/h. Mit dem Pkw kommen die Lübecker 26 km pro Stunde voran. Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind mit 19 km/h vor allem deshalb langsamer, da in diesem Wert auch die Fußwege und Wartezeiten der Fahrgäste enthalten sind. Radfahrer sind durchschnittlich 10 km/h und Fußgänger 4 km/h schnell.

Wegzwecke

Jeder dritte Weg in Lübeck wird zurückgelegt, um etwas einzukaufen oder etwas zu erledigen (z.B. Bank, Behörde, Arzt). Freizeitwege umfassen 30%, Arbeitswege 14% und Ausbildungswege (Schule, Studium, Ausbildung) 5%. Bei jedem zehnten Weg werden (in der Regel) Kinder zu einer Einrichtung gebracht oder abgeholt. Die Wegzwecke im Umland unterscheiden sich nur unwesentlich. Lediglich der Anteil der Arbeitswege ist etwas höher als bei den Lübeckern (17% im Vergleich zu 14%).

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen Männern und Frauen werden bei der zweckspezifischen Betrachtung deutlich. Vor allem Einkaufs- und Besorgungswege werden von Frauen deutlich häufiger zu Fuß (33% zu 25%) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (9% zu 5%) zurückgelegt. Der Pkw-Fahrer-Anteil ist fast halb so gering wie bei den Männern (29% zu 52%). Dafür ist der Mitfahrer-Anteil jedoch fast dreimal so hoch (15% zu 6%). Dieser deutliche Unterschied bei der Verkehrsmittelnutzung ist umso bemerkenswerter, da die durchschnittlichen Wegelängen bei Einkaufs- und Besorgungswegen bei Männern und Frauen mit jeweils 4 Kilometer identisch sind.

Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs durch Lübecker

Der Fahrradverkehr besitzt eine ausgeprägte „Morgenspitze“, d.h. 13% aller Fahrradfahrten werden an einem mittleren Werktag zwischen 7 und 8 Uhr zurückgelegt. Im weiteren Tagesverlauf gibt es zur Mittagszeit und abends zwischen 18 und 19 Uhr verstärkt Radverkehr. Wer zu Fuß unterwegs ist, verlässt morgens das Haus meist erst nach 8 Uhr. Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr

² Quelle für Vergleichsdaten: Studie Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008)

schwankt dagegen relativ wenig. Zwar ist auch hier die Fahrtenanzahl zwischen 7 und 8 Uhr am Höchsten, es gibt aber auch ähnlich starke Zeiten am Vormittag, mittags und am späten Nachmittag. Allerdings ist davon auszugehen, dass es insbesondere am Morgen auf bestimmten Linien und Richtungen durch den Schülerverkehr in einzelnen Fahrzeugen eng werden kann. Die meisten Pkw-Fahrten werden erstaunlicherweise am Nachmittag durchgeführt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass in dieser Tagesganglinie nur der Verkehr durch die Einwohner Lübecks und nicht der Verkehr durch Einpendler enthalten ist.

Stadtteilbezogene Aspekte

Die Mobilität der Lübecker weist deutliche stadtteilspezifische Prägungen auf. Die Unterschiede erklären sich zum Teil aus den vorhandenen städtebaulichen und topographischen Gegebenheiten, sie sind aber auch durch soziodemographische Faktoren und die örtlichen Netzqualitäten der Verkehrsinfrastruktur mit geprägt.

Als „auto-affine“ Stadtteile (mit MIV-Anteilen von jeweils über 50%) müssen gelten: Moisling, Buntekuh, Schlutup und Kücknitz, also Stadtteile in größerer Entfernung zur Altstadt und mit günstiger Lage zu Fernverkehrsstraßen. Als eher „fahrrad-affin“ (mit Radverkehrsanteilen von 20% und mehr) zeigen sich St. Jürgen und St. Gertrud.

Gleichzeitig hohe Fuß- und Radverkehrsanteile haben die Bewohner aus der Altstadt und St. Lorenz-Süd, also den städtebaulich „kompaktesten“ Lübecker Stadtteilen.

Den vergleichsweise höchsten ÖPNV-Anteil an allen Wegen weisen die Bewohner in Travemünde auf (17%). Dies begründet sich unter anderem in der spezifischen Altersstruktur des Stadtteils und wird vor allem bei den Frauen deutlich.

Ausblick

Die großen Mobilitätsstudien in Deutschland (z.B. Mobilität in Deutschland 2002 und 2008, Mobilitätspanel MOP 2002 und 2008 sowie System repräsentativer Verkehrserhebungen „Mobilität in Städten“ 2003 und 2008) zeigen zwei zentrale Tendenzen auf:

- Es gibt eine Trendwende zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs. In den meisten Städten und Regionen gewinnen diese Verkehrsmittel an Bedeutung.
- Die Pkw-Nutzung nimmt dafür ab.

Für diese Entwicklung sind vor allem junge Erwachsene in den Städten verantwortlich, die trotz hoher Pkw-Verfügbarkeit weniger auf den Pkw „fixiert“ sind als die Nachkriegsgenerationen, für welche das eigene Auto eine größere symbolische Bedeutung hat. Junge Erwachsene sind bei der Verkehrsmittelwahl flexibler, d.h. sie gehen situationsabhängig auch zu Fuß, nutzen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel. Der überdurchschnittlich hohe Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖV) bei den 18-29-jährigen Lübeckern deutet darauf hin, dass auch in der Hansestadt eine Generation mit einem umweltverträglicheren Mobilitätsverhalten nachwächst.

Der positiven Entwicklung bei den jüngeren Altersgruppen steht das Risiko der zunehmenden Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Nutzung bei den Senioren gegenüber. Wenn zukünftige Senioren und vor allem Seniorinnen ihre aktuelle Pkw-Nutzung im Alter beibehalten, wird der ÖPNV-Anteil in der Altersgruppe ab 60 Jahre sinken. Diese Entwicklung lässt sich in Städten mit entsprechenden Zeitreihen bereits beobachten: die zunehmende ÖPNV-Nutzung bei den Jungen wird dort teilweise durch einen abnehmenden ÖPNV-Anteil in der Generation 60+ kompensiert. Der Stadtverkehr Lübeck

steht daher vor der großen Herausforderung, ältere Mitbürger für den ÖPNV zu gewinnen, die im Unterschied zu früheren Generationen nur noch in geringem Maße „Zwangsnutzer“ des ÖPNV sind.

Die genannten Megatrends beeinflussen das zukünftige Verkehrsgeschehen in Lübeck. Durch infrastrukturelle, verkehrsordnungspolitische und tarifliche Maßnahmen können jedoch die positiven Entwicklungen verstärkt und die negativen abgeschwächt werden.

Die zum Teil beträchtlichen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen vergleichbaren Städten zeigen auch die Bedeutung der lokalen Mobilitätskultur, die durch eine zielgruppenorientierte Kommunikation beeinflusst werden kann. Lübeck profitiert schon jetzt von einer ausgeprägten Radfahrkultur, die sich im hohen Anteil dieses Verkehrsmittels widerspiegelt. Es bestehen gute Chancen, dass die Radnutzung in Zukunft weiter steigt und die Stadt kann diesen Trend unterstützen. Dabei sollten Anreize zur verstärkten Radnutzung so gesetzt werden, dass vor allem die große Zahl kurzer Pkw-Fahrten verlagert wird und keine „Kannibalisierung“ des öffentlichen Verkehrs oder der Wege zu Fuß entsteht.

1 Datengrundlage

Von März bis Mai 2010 wurden 2.887 Lübecker sowie 600 Personen aus dem Lübecker Umland (Bad Schwartau, Stockelsdorf, Sereetz, Groß Grönau, Krummesse, Klein Wesenberg und Lüdersdorf) zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. In den 10 Lübecker Stadtteilen wurde jeweils eine Stichprobe von knapp 300 Personen gezogen, so dass auch eine ausreichende Fallzahl für stadtteilbezogene Auswertungen vorliegt.

Die Befragung fand zweigeteilt statt: Nach einem kurzen Telefoninterview mit zufällig ausgewählten Haushalten wurden schriftliche Befragungsunterlagen zugesendet. Der Haushalt konnte dann entscheiden, ob er das Interview telefonisch führt oder den Fragebogen selbstständig im Internet ausfüllt.

Alle Haushaltsmitglieder sollten für einen zufällig ausgewählten Stichtag alle zurückgelegten Wege angeben. Für jeden Weg wurden die genutzten Verkehrsmittel, der Wegzweck, Start- und Zielort sowie Start- und Ankunftszeit erfasst. Auf diese Weise wurden insgesamt 9.277 Wege der Lübecker Wohnbevölkerung bzw. 1.766 Wege der Umlandbevölkerung protokolliert.

Ein Weg ist als Ortsveränderung zu einem bestimmten Zweck (z.B. Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder nach Hause) definiert. Wegetappen zur Haltestelle oder das Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln wurden nicht als eigenständige Wege gezählt. Wurden im Laufe eines Weges mehrere Verkehrsmittel genutzt, so wurde ein Hauptverkehrsmittel festgelegt: z.B. wurde bei der Kombination zu Fuß und Bus als Hauptverkehrsmittel „öffentlicher Verkehr“ definiert.

Die Befragungsergebnisse wurden nach soziodemografischen Merkmalen gewichtet. Damit repräsentieren die folgenden Ergebnisse das Mobilitätsverhalten der Einwohner Lübecks und das der Umlandbewohner an einem mittleren Tag während des Befragungszeitraums im Frühjahr 2010.

Die Ergebnisse sind aufgrund der nicht ganzjährigen Erfassung des Mobilitätsverhaltens, der Einbeziehung von Personen auch unter 14 Jahren (mit der Folge vermehrter Berücksichtigung von nicht-motorisierten Wegen), der gewählten Erhebungsmethodik und der Stichprobe (keine Einwohner- oder Kundendatei) nur eingeschränkt vergleichbar mit denen von älteren in Lübeck durchgeführten Mobilitätsuntersuchungen (z.B. „Fahrgastbefragung in der Region Lübeck“, 1996 oder „Nutzerbefragung zur Verkehrsführung in der Lübecker Altstadt“, 2000).

Die hier erhobenen Daten bilden durch die Erhebung auch sehr kurzer Wege vor allem den Fußverkehr deutlich besser ab als frühere Untersuchungen. Die verwendeten Gewichtungsm Merkmale (Geschlecht, Alter, Stadtteil, Haushaltsgröße, Staatsangehörigkeit und Studenten-Anteil) gewährleisteten zudem eine genaue(re) Anpassung der Stichprobe an die Grundgesamtheit und nivellieren etwaige Ergebnisverzerrungen infolge höherer Antwortbereitschaft bestimmter Bevölkerungsgruppen.

2 Mobilitätskennziffern

An einem durchschnittlichen Tag verlassen 86% der Lübecker das Haus. Sie legen 3,2 Wege zurück, davon die meisten mit dem Auto (insgesamt 1,5 Wege als Fahrer oder Mitfahrer). Auf reine Fußwege entfallen durchschnittlich 0,89 Wege. Mit dem Fahrrad werden 0,56 und mit öffentlichen Verkehrsmitteln 0,26 Fahrten pro Person und Tag zurückgelegt.

Die Umlandbewohner verlassen im Schnitt zwar etwa gleich oft das Haus, legen aber deutlich weniger Wege zu Fuß oder per Fahrrad zurück als die Lübecker. Erkennbar höher ist dagegen bei ihnen die Benutzung des Autos bei den täglichen Wegen (insgesamt 1,74 Wege als Fahrer oder Mitfahrer).

Tab. 1 Mobilitätskennziffern nach Wohnort

	Lübeck	Umland
Außer-Haus-Anteil	86,1%	87,8%
Wege pro Tag		
Insgesamt	3,23	2,76
- zu Fuß	0,89	0,47
- Fahrrad	0,56	0,27
- Pkw als Mitfahrer	0,38	0,41
- Pkw als Fahrer/Motorrad	1,14	1,33
- öffentliche Verkehrsmittel	0,26	0,28
Entfernung pro Weg	5,4 km	6,8 km
Dauer pro Weg	23,1 min	24,5 min
Zeitaufwand für alle Wege	75 min	67 min

Die durchschnittliche Weglänge der Lübecker beträgt 5,4 km und die Wegdauer 23,1 min. Insgesamt verbringen die Lübecker damit täglich 75 Minuten, um zu Ihren Zielen oder nach Hause zu kommen.

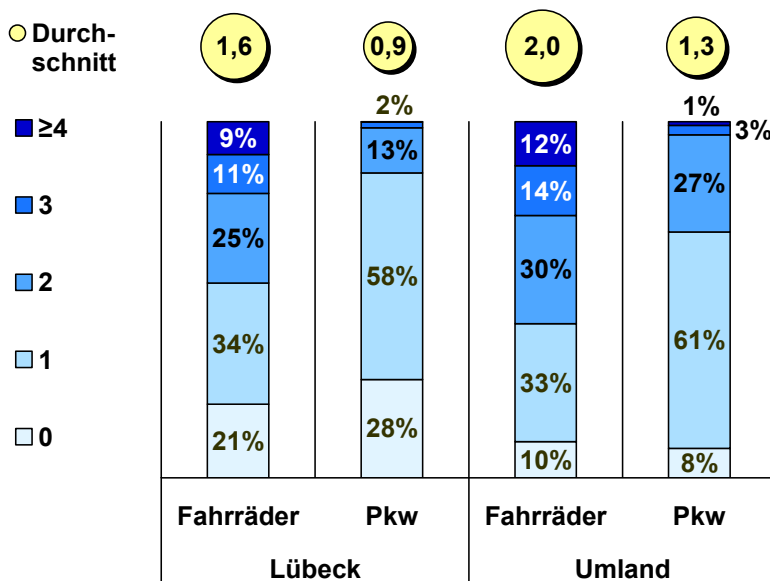
Bei den Umlandbewohnern sind die Wege erkennbar länger. Durch die häufigere Benutzung motorisierter Verkehrsmittel ist ihre durchschnittliche Wegdauer pro Weg gegenüber den Lübeckern gleichwohl nur geringfügig höher.

3 Fahrzeuge im Haushalt

Jeder dritte Haushalt in Lübeck verfügt über ein Fahrrad, jeder vierte über zwei Räder und in jedem fünften Haushalt gibt es sogar drei oder mehr Fahrräder. Im Durchschnitt befinden sich 1,6 Fahrräder in jedem Haushalt. Lediglich 21% der Haushalte sind in Lübeck ohne Fahrrad. Etwa 85% aller Lübecker haben damit ständig oder nach Absprache Zugang zu einem Fahrrad (Wert ohne Abbildung).

In den Umlandgemeinden ist die Fahrradverfügbarkeit mit 91,5 % aller Befragten sogar noch höher. In jedem Haushalt befinden sich dort durchschnittlich 2 Fahrräder.

Abb. 1 Fahrräder und Pkw-Bestand in Lübeck und im Umland



Der Pkw-Bestand in Lübeck (406 Pkw/1.000 Einwohner, Stand:1.1.2010) ist verglichen mit Städten ähnlicher Größenordnung eher gering.

Auf jeden Lübecker Haushalt kommen durchschnittlich 0,9 Pkw. Die meisten Haushalte (58%) besitzen ein Kraftfahrzeug, 13% besitzen zwei Pkw und 2% sogar drei Fahrzeuge. 28% der Lübecker Haushalte sind autofrei. 87,5% der befragten Personen in Lübeck verfügen ständig oder nach Absprache über ein Kfz.

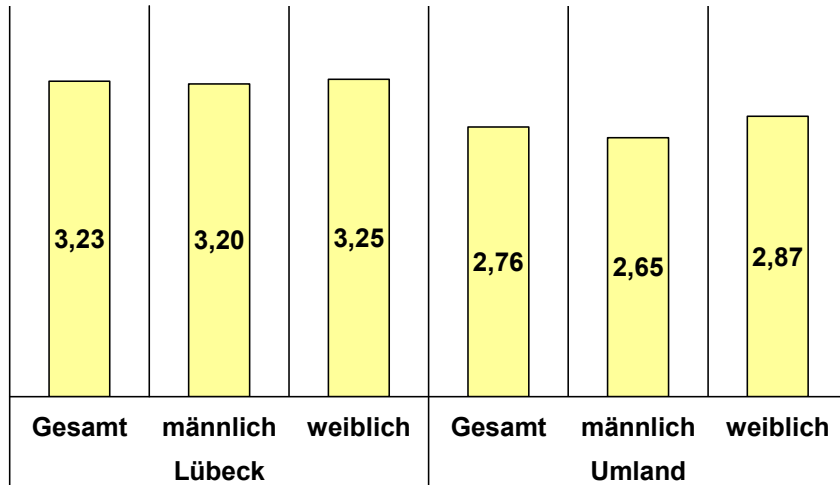
Die Kfz-Verfügbarkeit in den Umlandgemeinden ist mit durchschnittlich 1,3 Pkw pro Haushalt deutlich höher als in Lübeck. Nur 8% der Haushalte besitzen überhaupt kein Auto. 83% der Befragten verfügen dort dagegen ständig und weitere 14% gelegentlich oder nach Absprache über ein Kfz.

Für Lübeck und das Umland gilt gleichermaßen: Die Kfz-Verfügbarkeit bei Männern ist jeweils um wenige Prozentpunkte höher als bei Frauen.

4 Wegehäufigkeit

Die Lübecker legen täglich 3,2 Wege zurück. Frauen haben eine geringfügig höhere Mobilität als Männer. In den Umlandgemeinden werden insgesamt weniger Wege pro Person zurückgelegt (durchschnittlich 2,76 Wege/Tag); auch hier weisen die Frauen (2,87 Wege) eine höhere Mobilität auf als die Männer (2,65 Wege).

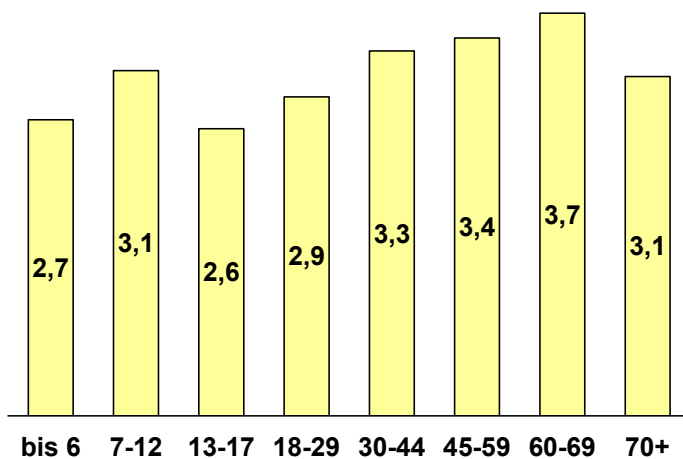
Abb. 2 Anzahl Wege pro Tag und Person nach Wohnort und Geschlecht



Mit täglich 3,7 Wegen sind die 60-69-Jährigen in Lübeck die mobilste Bevölkerungsgruppe. Vor allem Jugendliche und junge Erwachsene legen dagegen deutlich weniger Wege zurück.

Abb. 3 Anzahl Wege pro Tag und Person nach Alter

Bevölkerung Lübeck



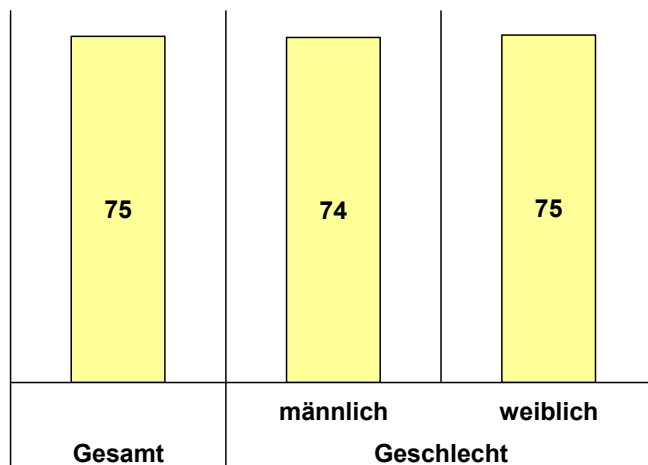
5 Zeitaufwand und Dauer pro Weg

Die Lübecker Bevölkerung benötigt für die täglichen Wege im Schnitt insgesamt 75 Minuten. Zwischen Männern und Frauen gibt es keinen relevanten Unterschied.

Die Befragten aus den Umlandgemeinden benötigen für ihre täglichen Wege durchschnittlich 67 Minuten; auch hier gibt es zwischen Männern und Frauen keine relevanten Unterschiede.

Abb. 4 Zeitaufwand für alle Wege pro Person und Tag nach Geschlecht in Minuten

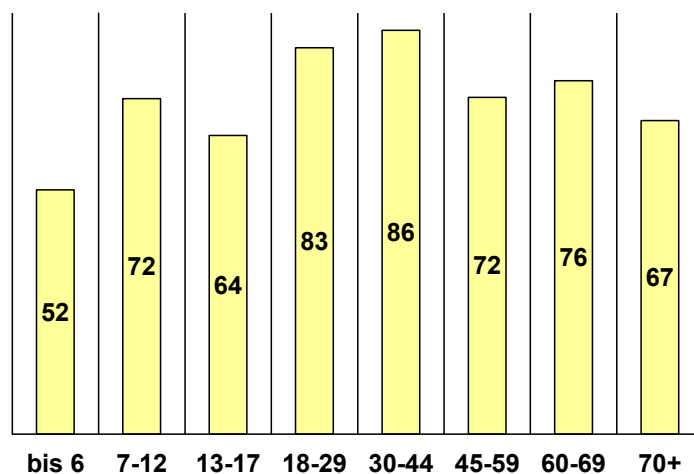
Bevölkerung Lübeck



Einen überdurchschnittlich hohen Zeitaufwand haben in Lübeck Personen von 18 bis 44 Jahren (über 80 Minuten). Vergleichsweise gering ist die Gesamtwegdauer der Jugendlichen (64 Minuten), die jedoch auch generell weniger mobil sind.

Abb. 5 Zeitaufwand für alle Wege pro Person und Tag nach Alter in Minuten

Bevölkerung Lübeck

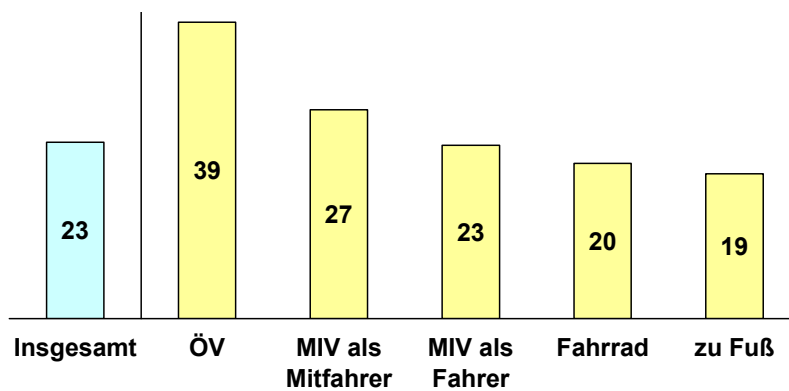


Die Unterschiede bei der Gesamtwegdauer erklären sich zum Teil aus den unterschiedlichen Entfernungen, die bei der motorisierten Verkehrsteilnahme (in öffentlichen Verkehrsmitteln oder als Fahrer bzw. Mitfahrer in Autos) tendenziell größer sind als bei Wegen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (siehe Abschnitt 7, S. 20).

Während alle Wege zusammen einen Zeitaufwand von 75 Minuten verursachen (siehe Abb. 54) beträgt die durchschnittliche Dauer pro Weg der Lübecker 23 Minuten (siehe Abb. 6). Dabei gibt es zwischen den Verkehrsmitteln deutliche Unterschiede. Für einen Weg mit Bus oder Bahn benötigen die Lübecker 39 Minuten (inkl. Fußwege und Wartezeiten). Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad dauern 19 bzw. 20 Minuten. Wer mit dem Auto mitfährt, braucht durchschnittlich 27 Minuten und Pkw-Fahrer sind durchschnittlich 23 Minuten unterwegs.

Abb. 6 Durchschnittliche Wegdauer der Lübecker nach Verkehrsmittel in Minuten

Bevölkerung Lübeck; MIV: motorisierter Individualverkehr, d.h. motorisierte Zweiräder und Pkw



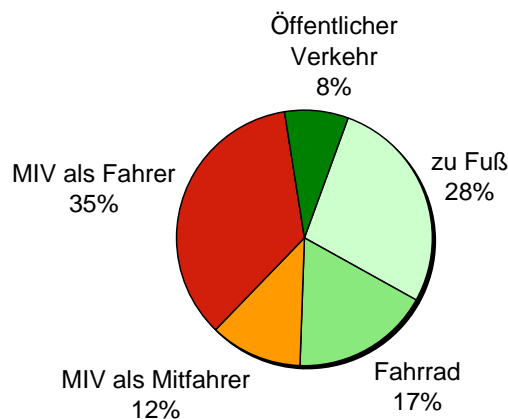
6 Genutzte Verkehrsmittel

An einem durchschnittlichen Tag werden 28% der Wege von der Lübecker Bevölkerung komplett zu Fuß zurückgelegt. Der Radanteil an allen Wegen umfasst 17%. Der Anteil von Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt 8%.

Auf den MIV entfallen insgesamt 47% aller Wege, davon 35% Fahrten als Fahrer und 12% als Mitfahrer.

Abb. 7 Genutzte Verkehrsmittel

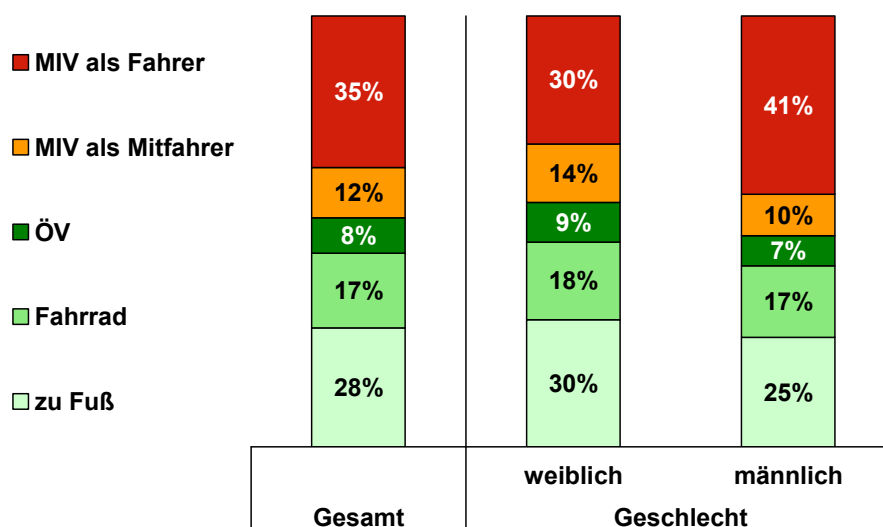
Bevölkerung Lübeck



Frauen sind in Lübeck deutlich häufiger zu Fuß unterwegs (30% im Vergleich zu 25% bei Männern). Auch Bus und Bahn und das Fahrrad werden von Frauen etwas stärker genutzt. Bei Männern dominiert dagegen der Pkw (MIV-Fahrer-Anteil 41% gegenüber 30% bei Frauen).

Abb. 8 Genutzte Verkehrsmittel nach Geschlecht

Bevölkerung Lübeck



Das Alter und die damit verbundene Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln üben einen sehr starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl aus.

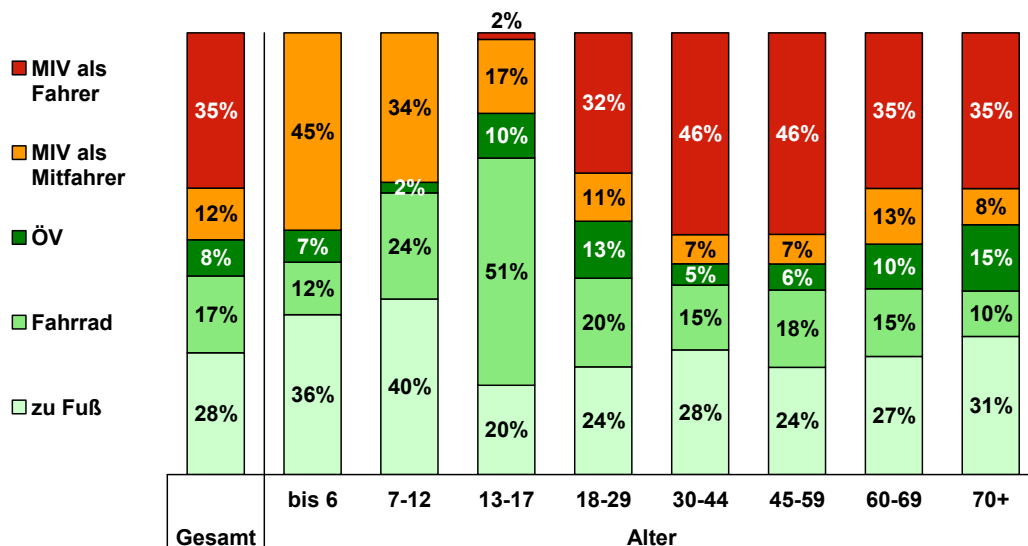
Kleinkinder bis 6 Jahre legen 45% ihrer Wege als Mitfahrer im Auto zurück. Auch der Fußwege-Anteil (z.T. im Kinderwagen) ist mit 36% überdurchschnittlich hoch. Den höchsten Fußwege-Anteil (40%) haben Kinder von 7 bis 12 Jahren.

Der Fahrrad-Anteil steigt im Verlauf der Kindheit kontinuierlich an. Jugendliche im Alter von 13-17 Jahren legen jeden zweiten Weg mit dem Fahrrad zurück. Das Fahrrad macht die Jugendlichen unabhängig von den Eltern: Der Pkw-Mitfahrer-Anteil halbiert sich im Vergleich zu den 7-12-Jährigen. Gleichzeitig dehnt sich der Aktionsraum der Jugendlichen aus. Dadurch werden auch Fußwege durch Wege mit dem Fahrrad ersetzt.

Die ÖPNV-Nutzung wird bei Kleinkindern über das Nutzungsverhalten der Eltern bestimmt und liegt bei 7%. Bei den 7-12-Jährigen ist der ÖV-Anteil mit 2% dagegen stark unterdurchschnittlich, da die Ziele offensichtlich überwiegend zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sind. Zu weiter entfernten liegenden Orten werden die Kinder dann mit dem Auto gebracht. Teenager nutzen hingegen Bus und Bahn deutlich häufiger (10%), da das „Elterntaxi“ an Bedeutung verliert.

Abb. 9 Genutzte Verkehrsmittel nach Alter

Bevölkerung Lübeck



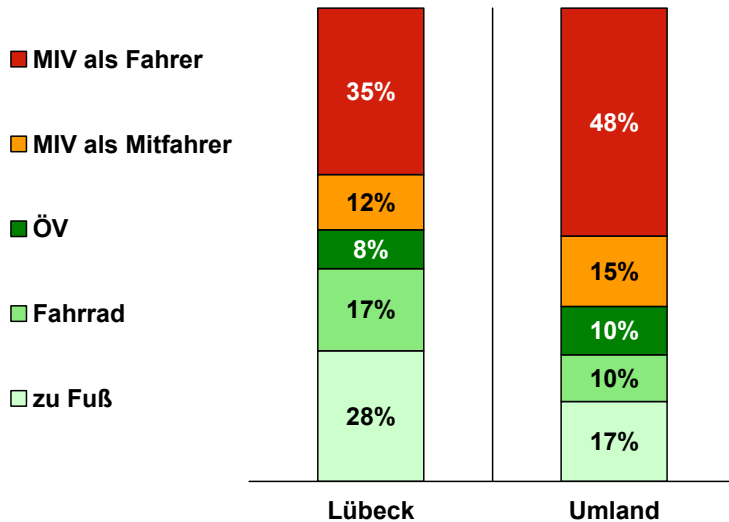
Ein deutlicher Wandel der Verkehrsmittelwahl tritt mit dem Eintritt ins Erwachsenenalter ein: Fast jeder dritte Weg wird von 18-29-Jährigen mit dem Auto als Fahrer zurückgelegt. Dies geht vor allem zu Lasten der Fahrradfahrten (20%). Der ÖV-Anteil ist in dieser Altersgruppe mit 13% überdurchschnittlich hoch.

Im Alter von 30 bis 59 Jahre ist die Verkehrsmittelwahl von einer starken Pkw-Orientierung geprägt. Über die Hälfte aller Wege wird mit dem Auto zurückgelegt. Der ÖV spielt mit 5-6% nur eine untergeordnete Rolle.

Senioren ab 60 Jahre nutzen auf 35% ihrer Wege das Auto als Fahrer. Der ÖV-Anteil bei den 60-69-Jährigen liegt bei 10% und der Radanteil bei 15%. Bei Personen ab 70 Jahre nimmt die Bedeutung des ÖV und der Fußwege (wieder) zu und die des Fahrrades ab.

In den Umlandgemeinden (Bad Schwartau, Stockelsdorf, Sereetz, Groß Grönau, Krummesse, Klein Wesenberg und Lüdersdorf) ist der Anteil nichtmotorisierter Verkehrsmittel deutlich geringer als in Lübeck (zu Fuß 17%, Rad 10%). 63% aller Wege der Umlandbewohner finden mit dem Auto statt. Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel ist mit 10% etwas höher als unter der Lübecker Bevölkerung.

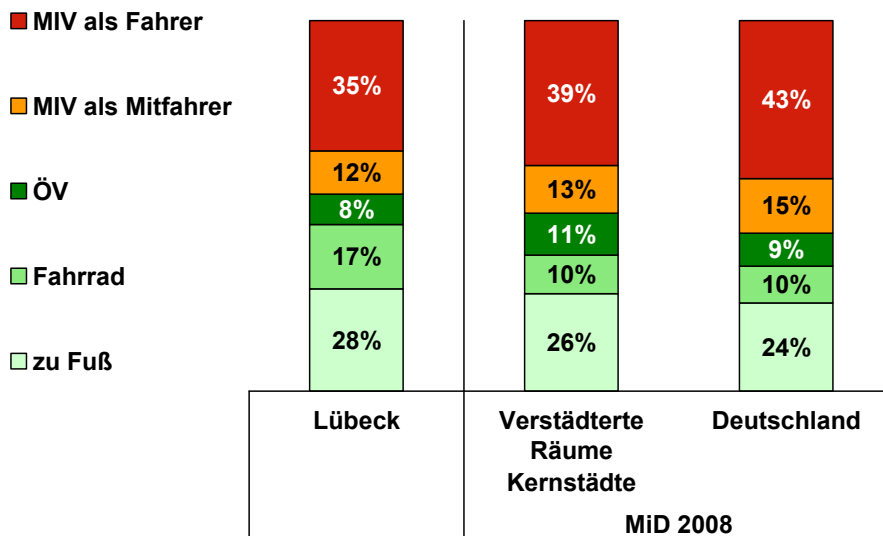
Abb. 10 Genutzte Verkehrsmittel nach Gebiet



Im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt sind in Lübeck deutlich weniger Pkw-Fahrten (insgesamt 47% zu 58%) und deutlich mehr Fahrradfahrten (17% zu 10%) zu verzeichnen. Nach der Klassifikation von siedlungsstrukturellen Kreistypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung zählt Lübeck zum Typ „Kernstadt im verstädterten Raum“. Die durchschnittliche Verkehrsmittelwahl in diesem Stadtyp zeigt einen höheren ÖV-Anteil (11% zu 8% in Lübeck). Dies liegt vor allem am hohen Radanteil von Lübeck (17% zu 10%), der in der Regel zu Lasten der ÖV-Nutzung geht. Der MIV-Anteil Lübecks ist geringer als der Durchschnitt des entsprechenden Stadtyps (47% zu 52%).

Abb. 11 Genutzte Verkehrsmittel in Lübeck im bundesweiten Vergleich

Quelle: infas, DLR: Mobilität in Deutschland 2008. Auswertung Datensatz MID2008_PUF_Wege.sav durch Omniphon.



Der ÖV-Anteil der Lübecker Bevölkerung ist mit 8% unabhängig vom Wochentag oder von der Ferienzeit konstant. Im Umland werden Bus und Bahn aufgrund der Bedeutung des Schülerverkehrs während der Ferienzeit jedoch nur halb so oft genutzt (13% gegenüber 6%). Auch an Sonn- und Feiertagen ist der ÖV-Anteil der Umlandbevölkerung mit 2% sehr gering. Die Lübecker nutzen dagegen an solchen Tagen überdurchschnittlich oft Züge und kompensieren dadurch die geringere Busnutzung, so dass der ÖV-Anteil insgesamt mit 8% konstant bleibt.

Tab. 2 Genutzte Verkehrsmittel nach Tagtyp

in Spalten-%

	Gesamt	Tagtyp			
		Mo-Fr (keine Ferien)	Mo-Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag/ Feiertag
Lübeck					
MIV als Fahrer	35%	36%	32%	36%	30%
MIV als Mitfahrer	12%	11%	11%	13%	17%
ÖV	8%	8%	8%	8%	8%
Fahrrad	17%	19%	20%	11%	11%
zu Fuß	28%	26%	29%	32%	35%
Umland					
MIV als Fahrer	48%	55%	39%	37%	38%
MIV als Mitfahrer	15%	12%	13%	28%	17%
ÖV	10%	13%	6%	11%	2%
Fahrrad	10%	6%	18%	9%	20%
zu Fuß	17%	15%	25%	14%	23%

Das Fahrrad ist in Lübeck ein Verkehrsmittel, das überdurchschnittlich oft auf Arbeits- und Ausbildungswegen genutzt wird (siehe auch Abb. 17, S. 23). Der Radanteil ist deshalb am Wochenende deutlich geringer. Gleichzeitig steigt vor allem der MIV-Mitfahrer-Anteil am Sonntag, wenn gemeinsame Familienausflüge gemacht werden.

Im Umland hat das Fahrrad eine größere Bedeutung als Freizeitverkehrsmittel. Dort steigt der Radanteil in den Ferien und am Sonntag auf 18 bis 20%.

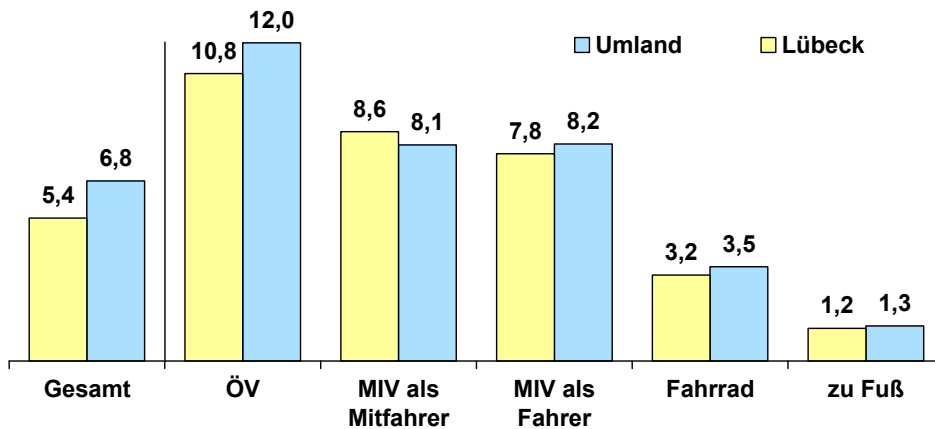
Besonders hoch ist der MIV-Mitfahrer-Anteil am Wochenende, da mehr gemeinsame Fahrten mit der Familie unternommen werden.

7 Entfernungen und Geschwindigkeiten

Die durchschnittliche Weglänge der Lübecker beträgt 5,4 Kilometer. Die Reiseweite mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt bei 11 Kilometern. Pkw-Fahrten erstrecken sich durchschnittlich auf rund 8 Kilometer. Radfahrer legen im Mittel drei Kilometer pro Fahrt zurück. Fußgänger gehen gut einen Kilometer pro Weg.

Bewohner des Umlandes legen pro Weg durchschnittlich 6,8 Kilometer zurück. Die größere Entfernung im Vergleich zu den Lübeckern liegt vor allem an den häufigeren Autofahrten. Die verkehrsmittelspezifischen Distanzen unterscheiden sich nur wenig.

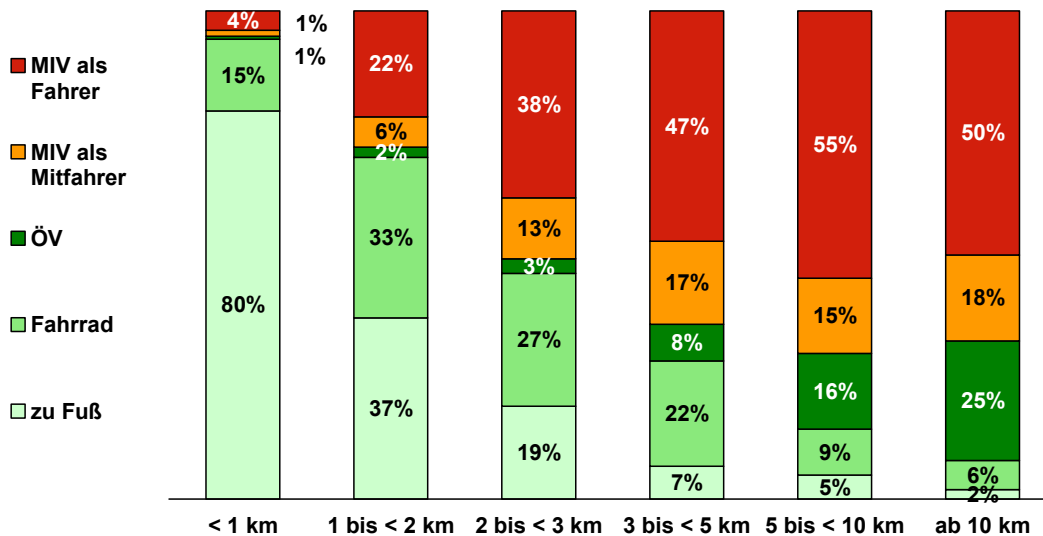
Abb. 12 Durchschnittliche Weglänge nach Verkehrsmittel und Gebiet in Kilometer



Eine differenzierte Betrachtung der von den Lübeckern genutzten Verkehrsmittel nach Entfernungsklasse zeigt zwar eine Dominanz der nichtmotorisierten Verkehrsmittel bei Wegen bis 2 Kilometern, allerdings beträgt der Pkw-Anteil als Fahrer oder Mitfahrer bei den Wegen zwischen 1 und 2 Kilometern bereits insgesamt 28%. Ab 2 Kilometern Entfernung wird jeder zweite Weg mit dem Pkw zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr kann erst ab einer Weglänge von 3 Kilometern nennenswerte Marktanteile erringen.

Abb. 13 Verkehrsmittelwahl der Lübecker nach Weglänge

Bevölkerung Lübeck

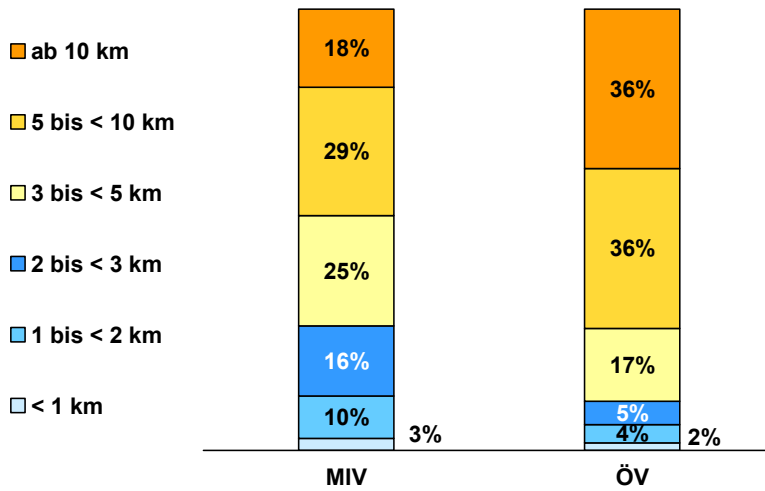


Betrachtet man nur die Fahrten mit Pkw und motorisierten Zweirädern der Lübecker, so zeigt sich, dass insgesamt 13% dieser Fahrten unter zwei Kilometer Fahrtlänge liegen. Hinzu kommen 16% zwischen 2 und 3 Kilometern. Auch wenn es unter den kurzen Fahrten Fälle gibt, die Teil einer Wegekette sind (z.B. erst eine kurze Fahrt zum Bäcker und danach Weiterfahrt zur Arbeit), so deuten die Daten auf einen erheblichen Anteil von Pkw-Fahrten hin, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten.

Bei den Fahrten mit Bus und Bahn dominieren Fahrten ab 3 Kilometer (insgesamt 89%). Über ein Drittel der Fahrten sind sogar über 10 Kilometer lang.

Abb. 14 Weglängen der MIV-Fahrten und der ÖV-Fahrten

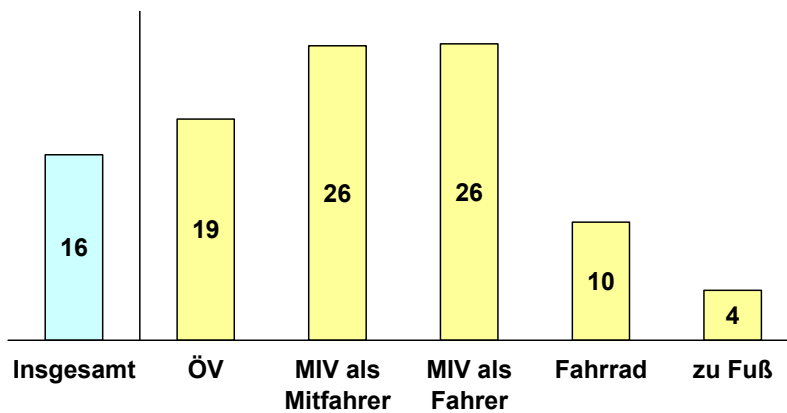
Bevölkerung Lübeck



Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Lübecker bei ihren Wegen beträgt 16 km/h. Mit dem Pkw kommen die Lübecker 26 km/h voran. Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind mit 19 km/h vor allem deshalb langsamer, da in diesem Wert auch die Fußwege und Wartezeiten der Fahrgäste enthalten sind. Radfahrer sind durchschnittlich 10 km/h und Fußgänger 4 km/h schnell.

Abb. 15 Geschwindigkeit nach Verkehrsmittel in km/h

Bevölkerung Lübeck

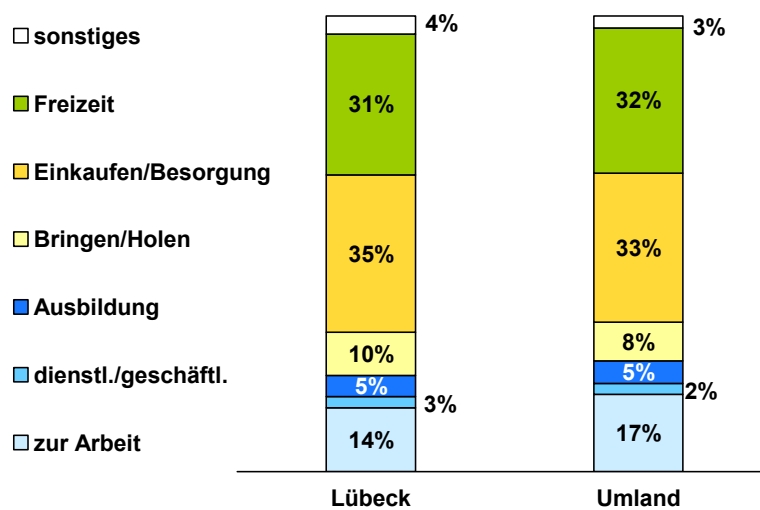


8 Wegzwecke

Jeder dritte Weg wird von den Lübeckern zurückgelegt, um etwas einzukaufen oder etwas zu erledigen (z.B. Bank, Behörde, Arzt). Freizeitwege umfassen 31%, Arbeitswege 14% und Ausbildungswege (Schule, Studium, Ausbildung) 5%. Bei jedem zehnten Weg werden (in der Regel) Kinder zu einer Einrichtung gebracht oder abgeholt.

Die Wegzwecke im Umland unterscheiden sich nur unwesentlich. Lediglich der Anteil der Arbeitswege ist etwas höher als bei den Lübeckern (17% im Vergleich zu 14%).

Abb. 16 Wegzwecke (ohne Nach-Hause-Wege)



Bei Frauen sind die wichtigsten Wegzwecke Einkaufs- und Besorgungswege (37%) und bei Männern Freizeitwege (33%). Arbeitswege machen bei Männern 16% und bei Frauen 13% aus. Bei den Servicewegen (Bringen/Holen) sind die Unterschiede nur gering (Männer: 9%, Frauen: 10%).

Tab. 3 Wegzwecke (ohne Nach-Hause-Wege) nach Geschlecht

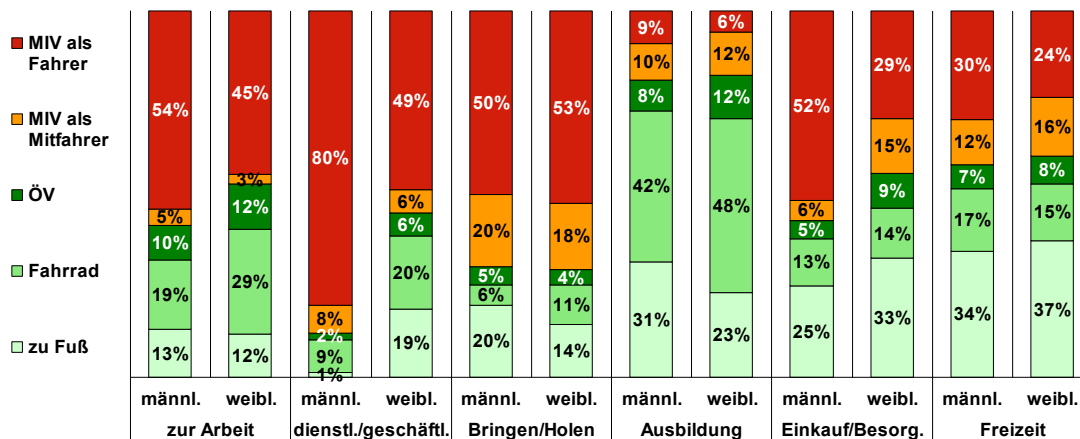
in Spalten-%; Bevölkerung Lübeck

	männlich	weiblich
Einkaufen/Besorgung	32%	37%
Freizeit	33%	29%
zur Arbeit	16%	13%
Bringen/Holen	9%	10%
Ausbildung	5%	4%
dienstl./geschäftl.	3%	2%
sonstiges	3%	5%

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen Männern und Frauen werden bei der zweckspezifischen Betrachtung deutlich. Vor allem Einkaufs- und Besorgungswege werden von Frauen deutlich häufiger zu Fuß (33% zu 25%) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (9% zu 5%) zurückgelegt. Der Pkw-Fahrer-Anteil ist fast halb so gering wie bei den Männern (29% zu 52%). Dafür ist der Mitfahrer-Anteil jedoch fast dreimal so hoch (15% zu 6%). Dieser deutliche Unterschied bei der Verkehrsmittelnutzung ist umso bemerkenswerter, da die durchschnittlichen Wegelängen bei Einkaufs- und Besorgungswegen bei Männern und Frauen mit jeweils 4 Kilometern identisch sind (siehe Abb. 18).

Abb. 17 Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck und Geschlecht (ohne Nach-Hause-Wege und sonstige Wegzwecke)

Bevölkerung Lübeck

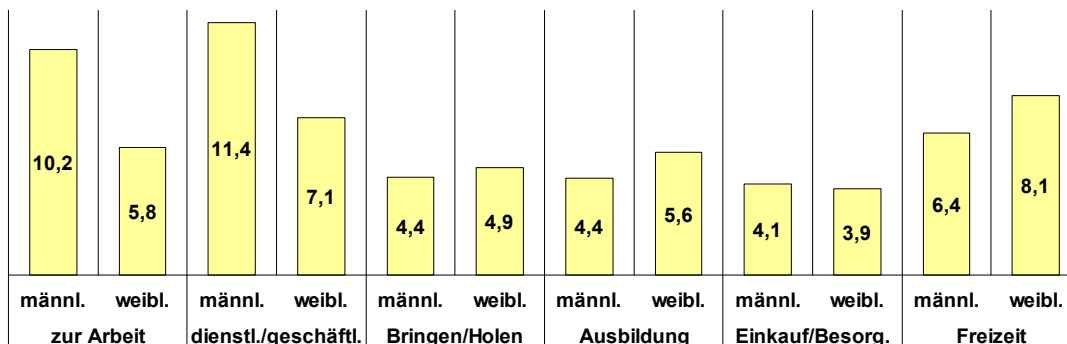


Auch bei Wegen zur Arbeit und (den wenigen) dienstlichen bzw. geschäftlichen Wegen bewegen sich Frauen umweltfreundlicher fort. Allerdings sind bei diesen Wegen die Distanzen für die Frauen auch deutlich geringer. Bei den anderen Wegzwecken sind die Unterschiede bei der Verkehrsmittelnutzung und bei den Entfernungen relativ gering. Eine Ausnahme sind Freizeitwege, bei denen Frauen längere Strecken zurücklegen (8,1 Kilometer zu 6,4 Kilometer).

Auch wenn sich die durchschnittliche Wegentfernung zwischen Männern und Frauen relativ wenig unterscheidet (Männer 6 km, Frauen 5,6 km), so wird die größere Bedeutung des Wohnumfeldes und der Nahversorgung für die Frauen anhand des höheren Anteils an Versorgungswegen sowie der überdurchschnittlichen Nutzung von Fuß und Rad deutlich.

Abb. 18 Durchschnittliche Weglängen nach Wegzweck und Geschlecht (in km)

Bevölkerung Lübeck

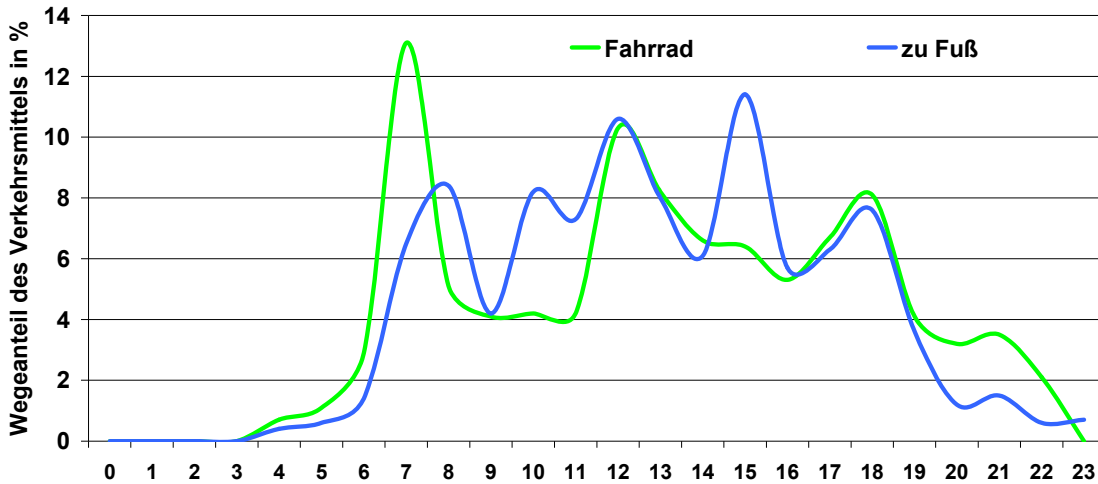


9 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs

Der Fahrradverkehr besitzt eine ausgeprägte „Morgenspitze“, d.h. 13% aller Fahrradfahrten werden an einem mittleren Werktag zwischen 7 und 8 Uhr zurückgelegt. Im weiteren Tagesverlauf gibt es zur Mittagszeit und abends zwischen 18 und 19 Uhr verstärkt Radverkehr. Wer zu Fuß unterwegs ist, verlässt morgens das Haus meist erst nach 8 Uhr. Besonders viele Fußgänger sind mittags und zwischen 15 und 16 Uhr unterwegs.

Abb. 19 Tagesganglinien nichtmotorisierte Verkehrsmittel am mittleren Werktag

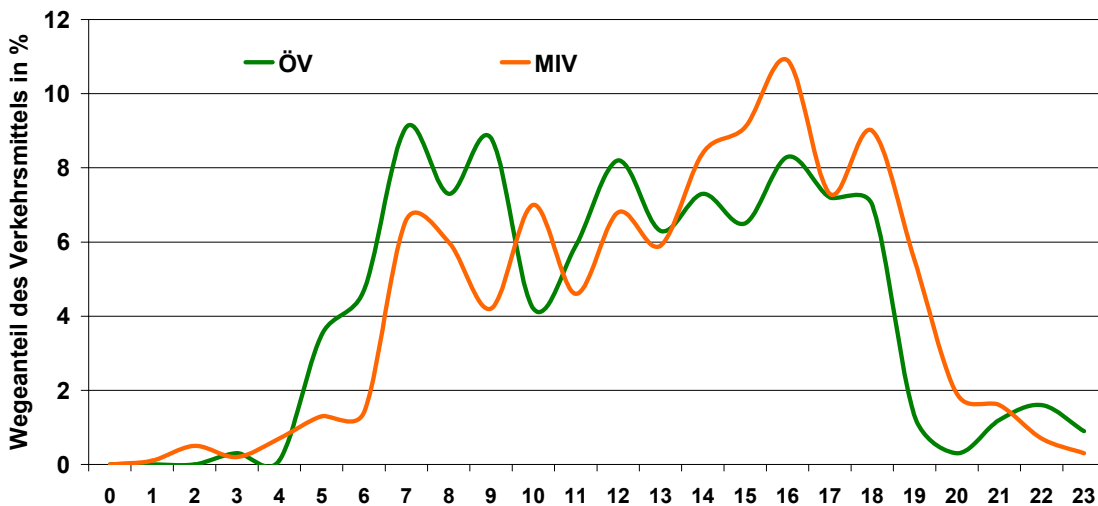
Bevölkerung Lübeck



Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr schwankt dagegen relativ wenig. Zwar ist auch hier die Fahrtenanzahl zwischen 7 und 8 Uhr am höchsten, es gibt aber auch ähnlich starke Zeiten am Vormittag, mittags und am späten Nachmittag. Allerdings ist davon auszugehen, dass es insbesondere am Morgen auf bestimmten Linien und Richtungen durch den Schülerverkehr in einzelnen Fahrzeugen eng werden kann. Die meisten Pkw-Fahrten werden erstaunlicherweise am Nachmittag durchgeführt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass in dieser Tagesganglinie nur der Verkehr durch die Einwohner Lübecks und nicht der Verkehr durch Einpendler enthalten ist.

Abb. 20 Tagesganglinien mit motorisierten Verkehrsmitteln am mittleren Werktag

Bevölkerung Lübeck

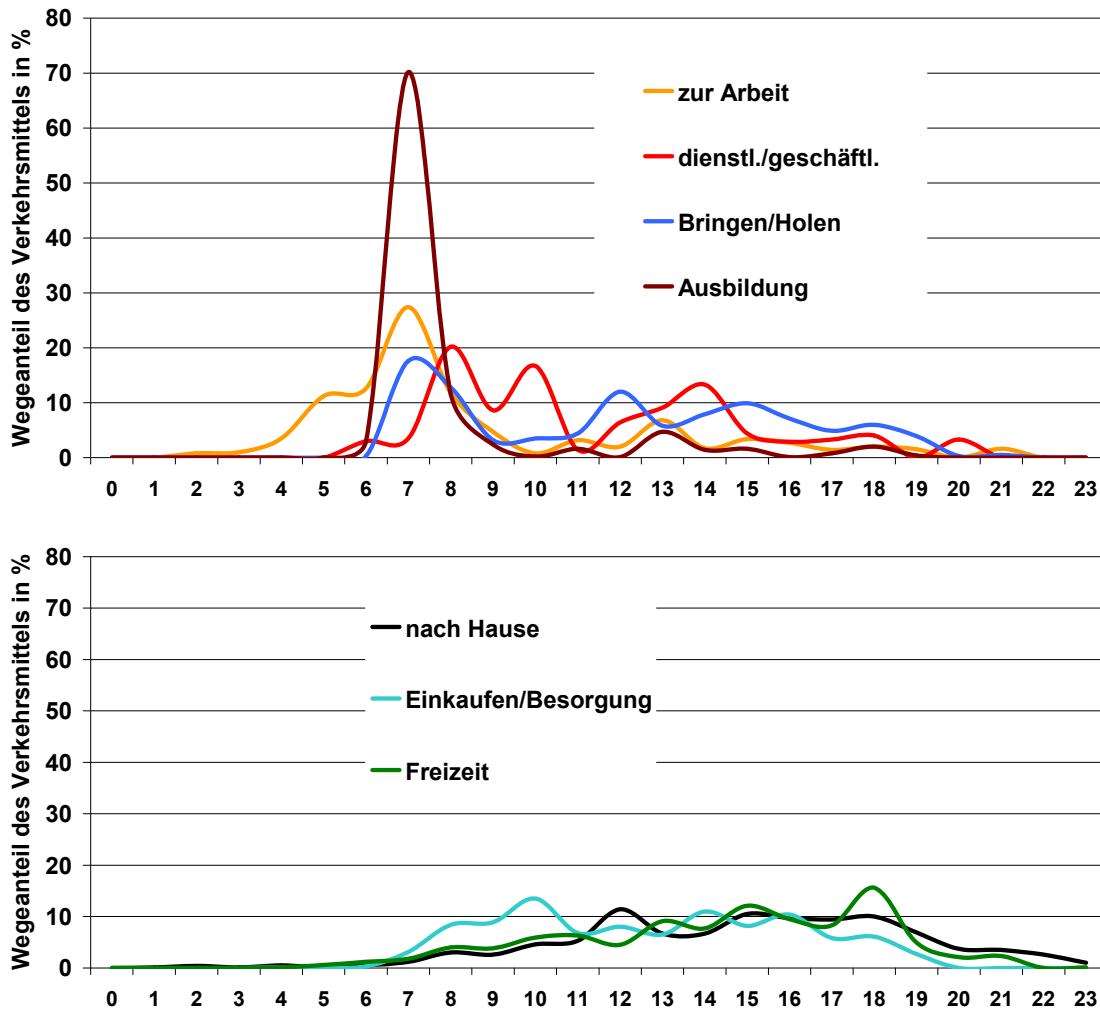


Die tageszeitliche Verteilung der Wegzwecke ist durch die sehr ausgeprägte Morgenspitze bei den Ausbildungs- und Arbeitswegen gekennzeichnet: So werden 70% aller Wege mit dem Wegzweck „Schule, Studium, Ausbildung“ zwischen 7 und 8 Uhr zurückgelegt.

Die Wege zum Arbeitsplatz beginnen zwar auch meistens ab 7 Uhr, allerdings gibt es auch eine beträchtliche Anzahl von Beschäftigten, die ihren Arbeitsweg bereits zwischen 5 und 6 Uhr morgens beginnen (11%).

Abb. 21 Tagesganglinien der Wegzwecke an einem mittleren Werktag

Bevölkerung Lübeck



Wege zum Einkaufen, für Besorgungen oder Erledigungen verteilen sich ab 8 Uhr relativ gleichmäßig über den Tag. Überdurchschnittlich viele derartige Wege finden zwischen 10 und 11 Uhr und am frühen Nachmittag statt.

Freizeitwege beginnen vorwiegend nachmittags und vor allem am Abend zwischen 18 und 19 Uhr.

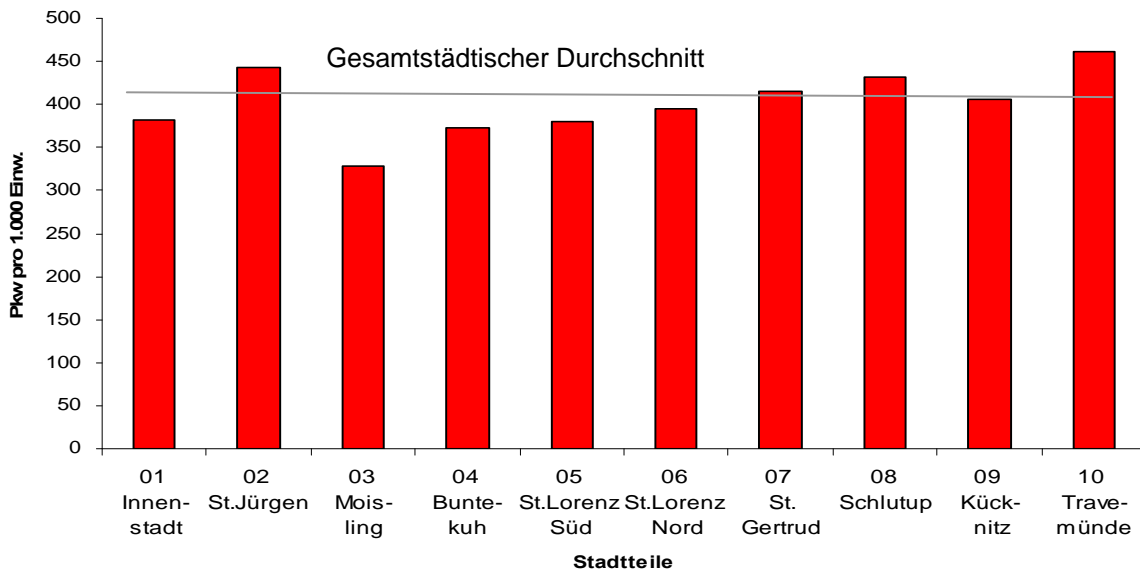
10 Stadtteilbezogene Aspekte

Die Motorisierung wie auch die Mobilität der Wohnbevölkerung sind in den Lübecker Stadtteilen recht unterschiedlich. Ursächlich dafür sind sowohl soziodemographische und -ökonomische Faktoren, aber auch teilräumliche Aspekte wie die Lage/Nähe zur Altstadt oder zu den Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten. Die wichtigsten Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt und kommentiert. Nähere Informationen sind den Grafiken 1-8 im Anhang zu entnehmen.

Pkw-Verfügbarkeit

Die Bewohner in den östlichen Stadtteilen St. Gertrud, Schlutup und Travemünde sowie in St. Jürgen verfügen erkennbar eher über einen Pkw als in den übrigen Stadtteilen. Die geringste Pkw-Ausstattung pro Einwohner haben die Bewohner in Moisling (siehe Abb. 22).

Abb. 22 Pkw pro 1.000 Einwohner nach Stadtteilen (Stand: 1.1. 2010)



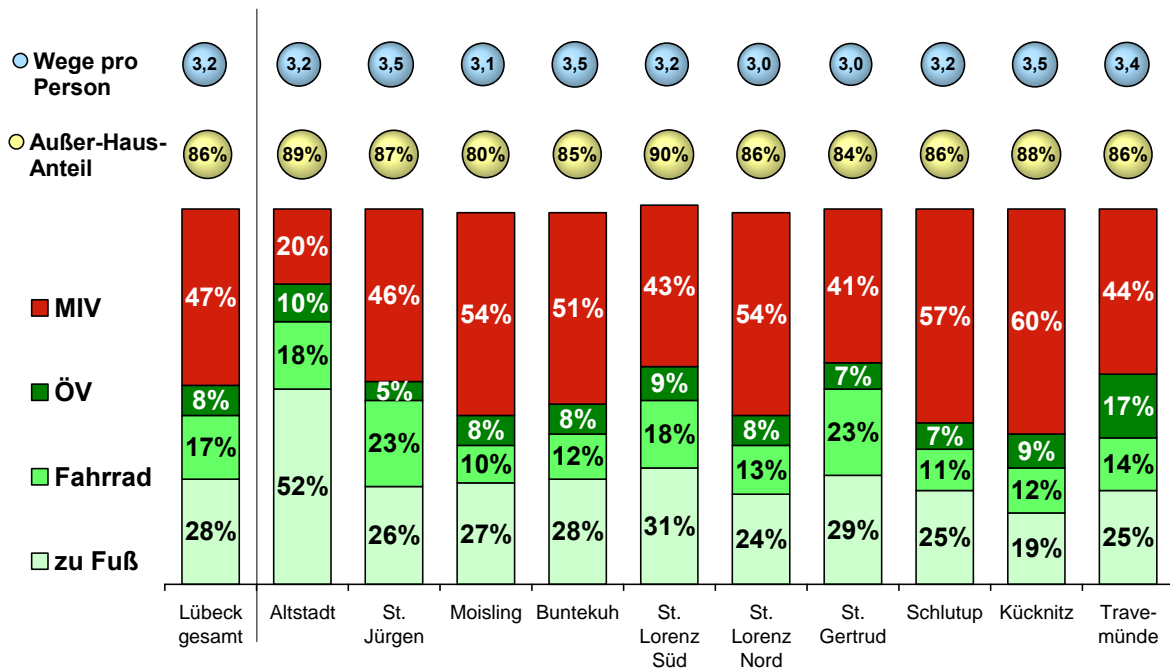
Wegehäufigkeit

Am relativ höchsten ist die Zahl der Ortsveränderungen pro Tag in den Stadtteilen St. Jürgen, Buntekuh und Kücknitz (jeweils ca. 3,5 Wege pro Person und Tag), deutlich geringer dagegen in Moisling (3,1), St. Gertrud (3,0) und in St. Lorenz-Nord (3,0). Die erhöhte Mobilität in den o. a. Stadtteilen findet sich vor allem bei der männlichen Bevölkerung, deren Wegehäufigkeiten im Stadtteilvergleich zudem stärker streuen als bei den Frauen (es kommen dort also vermehrt längere als auch eher kurze Wege vor).

Genutzte Verkehrsmittel

Bei der Wahl der Verkehrsmittel zeigen sich in Lübeck starke Unterschiede zwischen den Stadtteilen (siehe Abb. 23 und Anhang 1). Als „auto-affine“ Stadtteile (mit MIV-Anteilen von jeweils über 50%) müssen gelten: Moisling, Buntekuh, Schlutup und Kücknitz, also Stadtteile in größerer Entfernung zur Altstadt und mit günstiger Lage zu Fernverkehrsstraßen.

Abb. 23 Mobilitätsverhalten Stadtteile im Vergleich



Die Autobenutzung bei Männern ist fast in allen Stadtteilen höher als bei den Frauen (s. Anhang 2).

Als eher „fahrrad-affin“ (mit Radverkehrsanteilen von 20% und mehr) zeigen sich St. Jürgen und St. Gertrud (s. Abb. 23 und Anhang 3). Die hohen Radverkehrsanteile in St. Jürgen und St. Gertrud erklären sich vor allem durch die günstigen Wegelängen der Bewohner (s. Anhang 4), sind aber auch durch andere Faktoren mit begünstigt (aktive Bevölkerung, vergleichsweise gute Radverkehrsverbindungen/Wegenetze in diesen Stadtteilen und zur Altstadt).

Gleichzeitig hohe Fuß- und Radverkehrsanteile haben die Bewohner aus der Altstadt und St. Lorenz-Süd, also den städtebaulich „kompaktesten“ Lübecker Stadtteilen, in denen die Wege der Bewohner vielfach sehr kurz sind (s. Anhang 5).

Die vergleichsweise höchsten ÖPNV-Anteile an allen Wegen weisen die Bewohner in Travemünde auf (17%). Dies begründet sich u. a. in der spezifischen Altersstruktur des Stadtteils und wird vor allem bei den Frauen deutlich (s. Anhang 6).

In Stadtteilen, in denen viel Rad gefahren wird, werden tendenziell weniger Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen. Es besteht mithin eine gewisse „Konkurrenz“ zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV.

Entfernungen

Die Entfernungen der Wege sind bei den Altstadtbewohnern (mittlere Wegelänge: 3,2 km) deutlich geringer als bei den Bewohnern der altstadtnahen Stadtteile (zw. 4,8 und 5,3 km). Deutlich längere Wege haben dagegen die Bewohner aus den östlichen Stadtteilen St. Gertrud, Schlutup, Kücknitz und Travemünde zurückzulegen (mittlere Wegelänge: 6,3-6,8 km).

Mit zunehmender Entfernung des Weges nimmt in allen Stadtteilen die Benutzung von motorisierten Verkehrsmitteln zu.

Bei Wegentfernungen über 3 km ist die MIV-Nutzung (als Fahrer oder Mitfahrer) die dominierende Fortbewegungsart. In Moisling, Buntekuh, St. Lorenz-Nord, Schlutup und Kücknitz wird das Auto aber auch schon vermehrt auf vergleichsweise kurzen Wegen im Entfernungsbereich bis 3 km Wegelänge benutzt (s. Anhang 7).

Bei Wegentfernungen über 5 km ist der ÖPNV-Anteil an allen Wegen bereits erkennbar höher als bei den kurzen Wegen. Besonders hohe ÖPNV-Anteile an allen Wegen sind bei Wegentfernungen über 10 km zu konstatieren; dies gilt – mit Ausnahme der Innenstadtbewohner – für alle Stadtteile und zeigt sich besonders deutlich in Kücknitz (s. Anhang 8).

Geschwindigkeiten

Die Reisegeschwindigkeiten (ermittelt aus den errechneten Weglängen und den Angaben der Befragten zur Wegedauer) variieren bei den nichtmotorisierten Wegen weniger stark als bei den MIV- und ÖPNV-Wegen.

Bei den Fußwegen liegen die mittleren Geschwindigkeiten zw. 3,5 und 4,6 km/h, bei den Radfahrten zw. 7,9 km/h (St. Lorenz-Süd) und 11,8 km/h (Schlutup). Hier spielen u. a. auch „Störfaktoren“ wie eine hohe Knotenpunkt- und Signalanlagendichte eine gewisse Rolle.

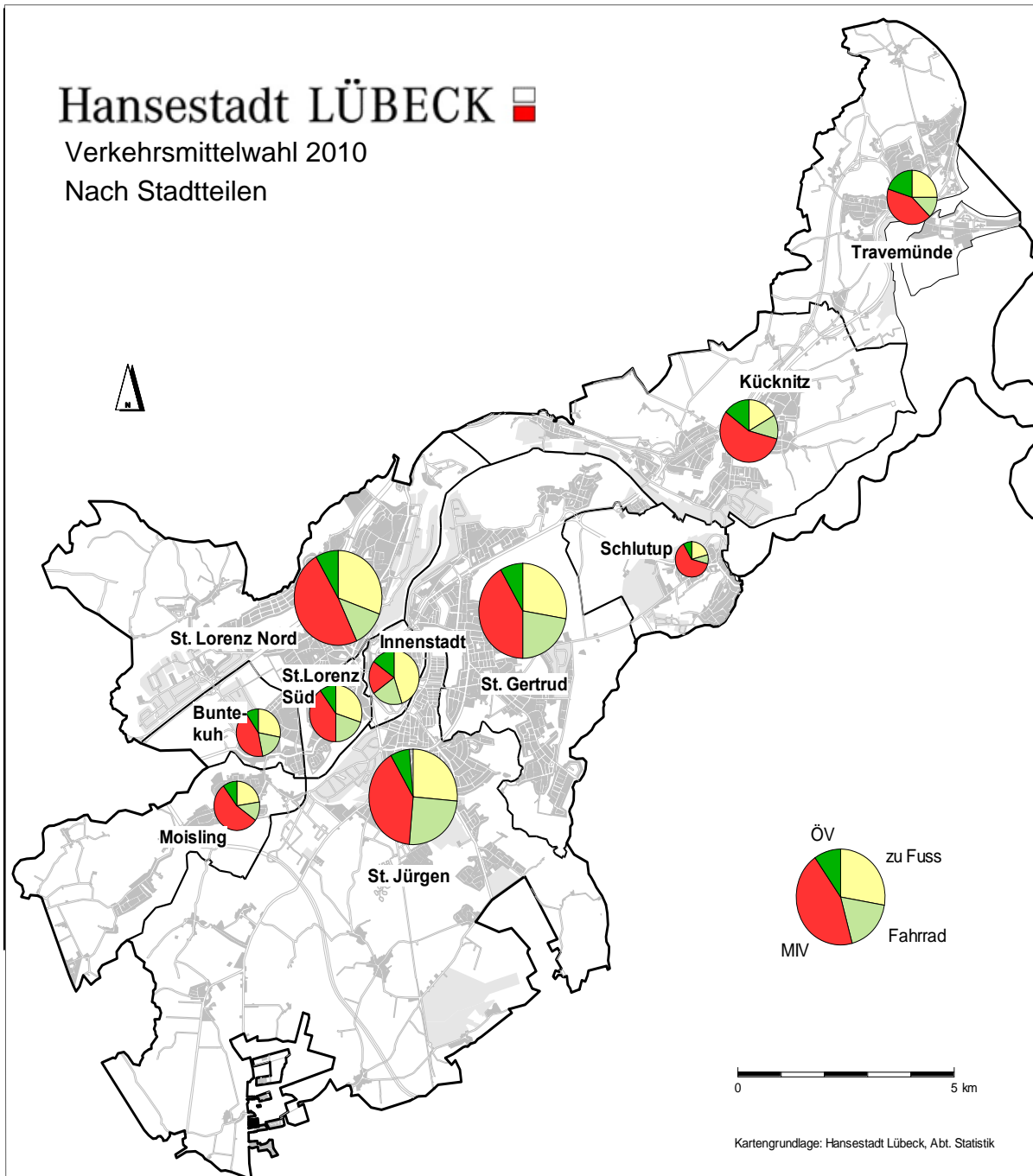
Dies zeigt sich auch bei den Reisegeschwindigkeiten der Autofahrer und der ÖPNV-Benutzer. Am relativ schnellsten kommen die Bewohner aus Kücknitz und Travemünde voran (wenig Halts auf/entlang der Travemünder Allee), am vergleichsweise langsamsten diejenigen aus der Altstadt und aus St. Lorenz-Süd.

Hier spiegeln sich also die jeweiligen Angebotsqualitäten der Verkehrssysteme unmittelbar im Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen wider.

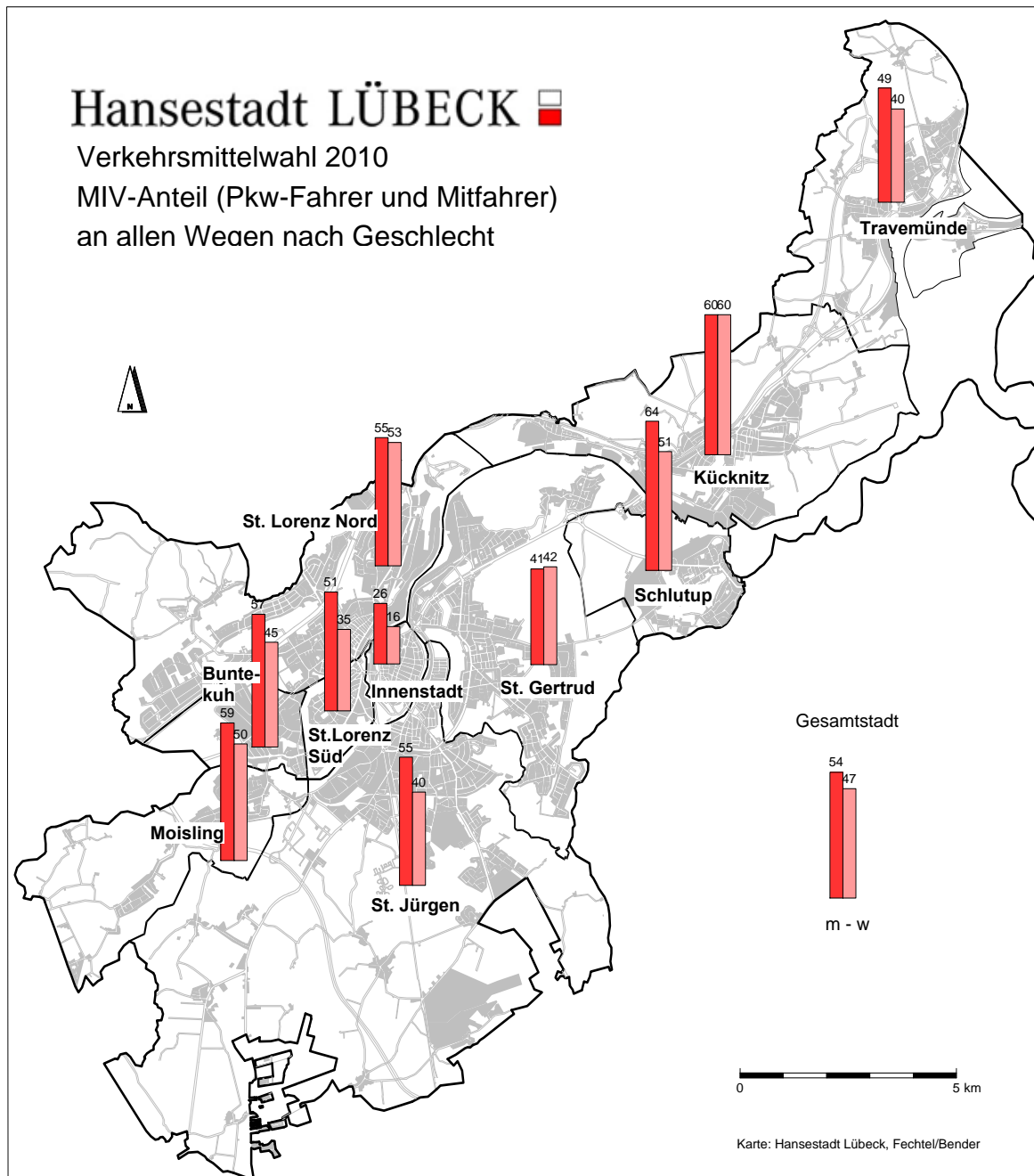
11 Anhang

- Anhang 1 Verkehrsmittelwahl (alle Verkehrsmittel) nach Stadtteilen
- Anhang 2 MIV-Anteile an allen Wegen nach Stadtteilen und Geschlecht
- Anhang 3 Radverkehrsanteile an allen Wegen nach Stadtteilen und Geschlecht
- Anhang 4 Radverkehrsanteile an allen Wegen nach Stadtteilen und Entfernung des Weges
- Anhang 5 Fußweganteile an allen Wegen nach Stadtteilen und Geschlecht
- Anhang 6 Anteile ÖPNV-Wege an allen Wegen nach Stadtteilen und Geschlecht
- Anhang 7 MIV-Anteile an allen Wegen nach Stadtteilen und Entfernung des Weges
- Anhang 8 ÖPNV-Anteile an allen Wegen nach Stadtteilen und Entfernung des Weges

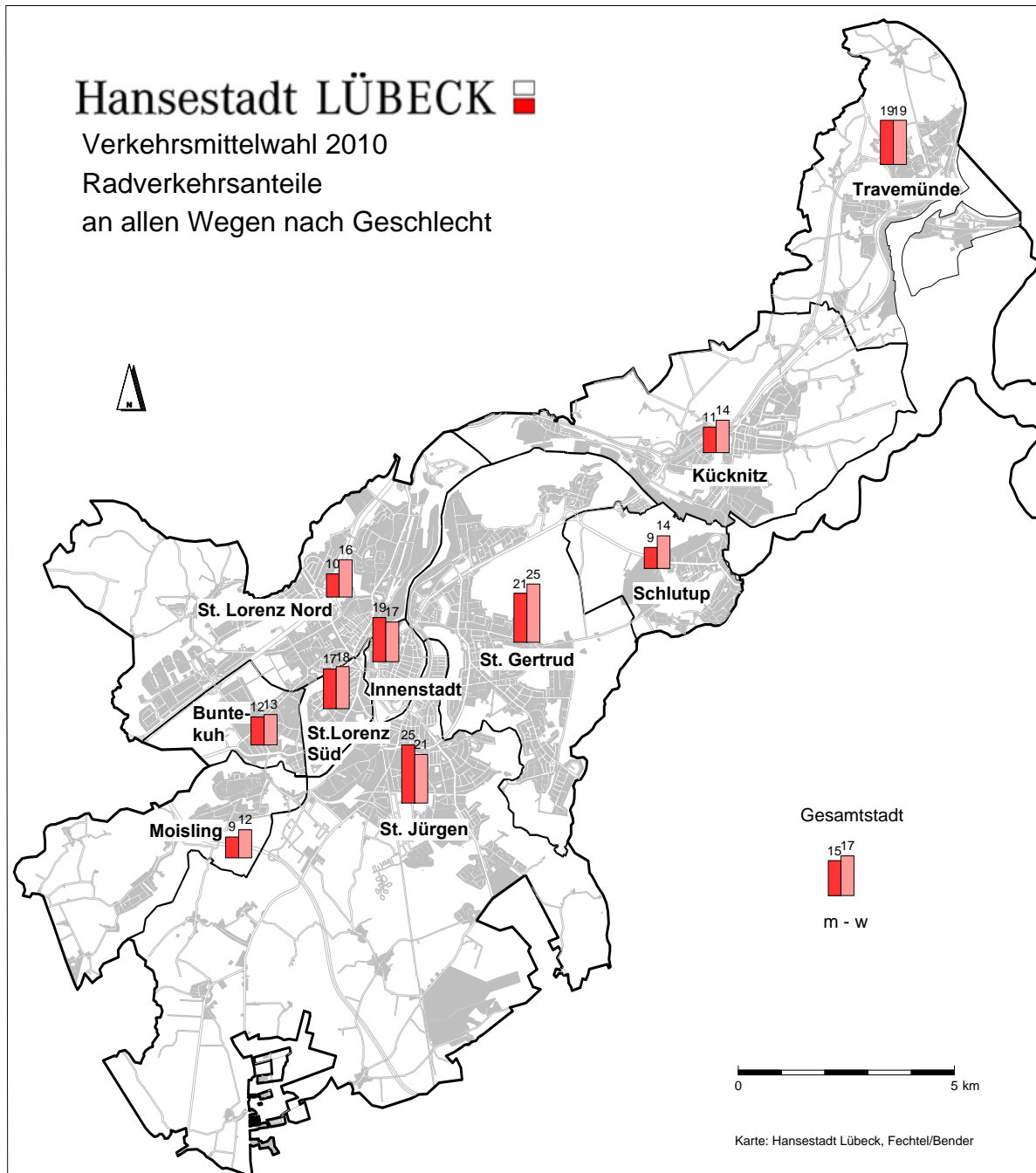
Anhang 1



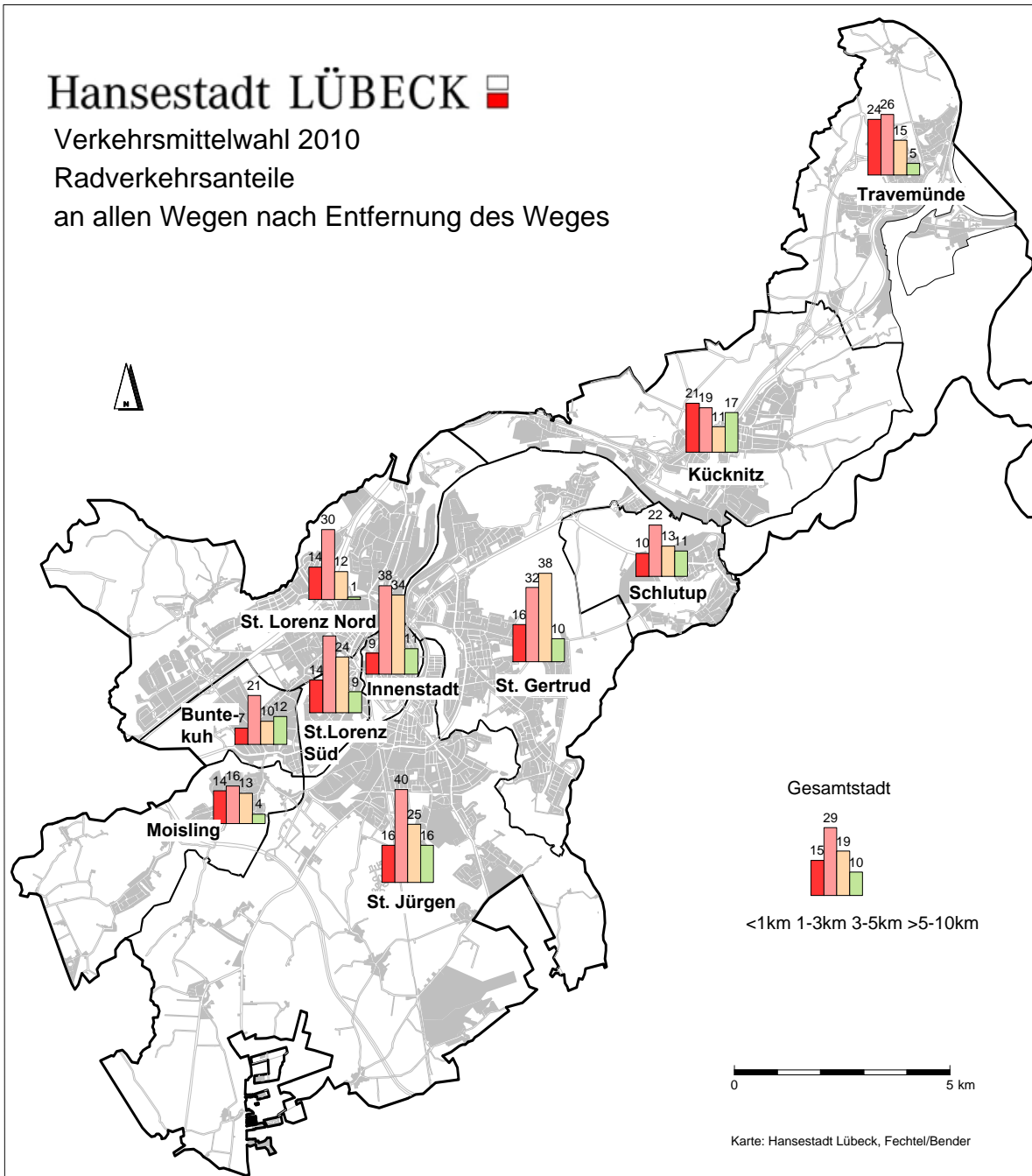
Anhang 2



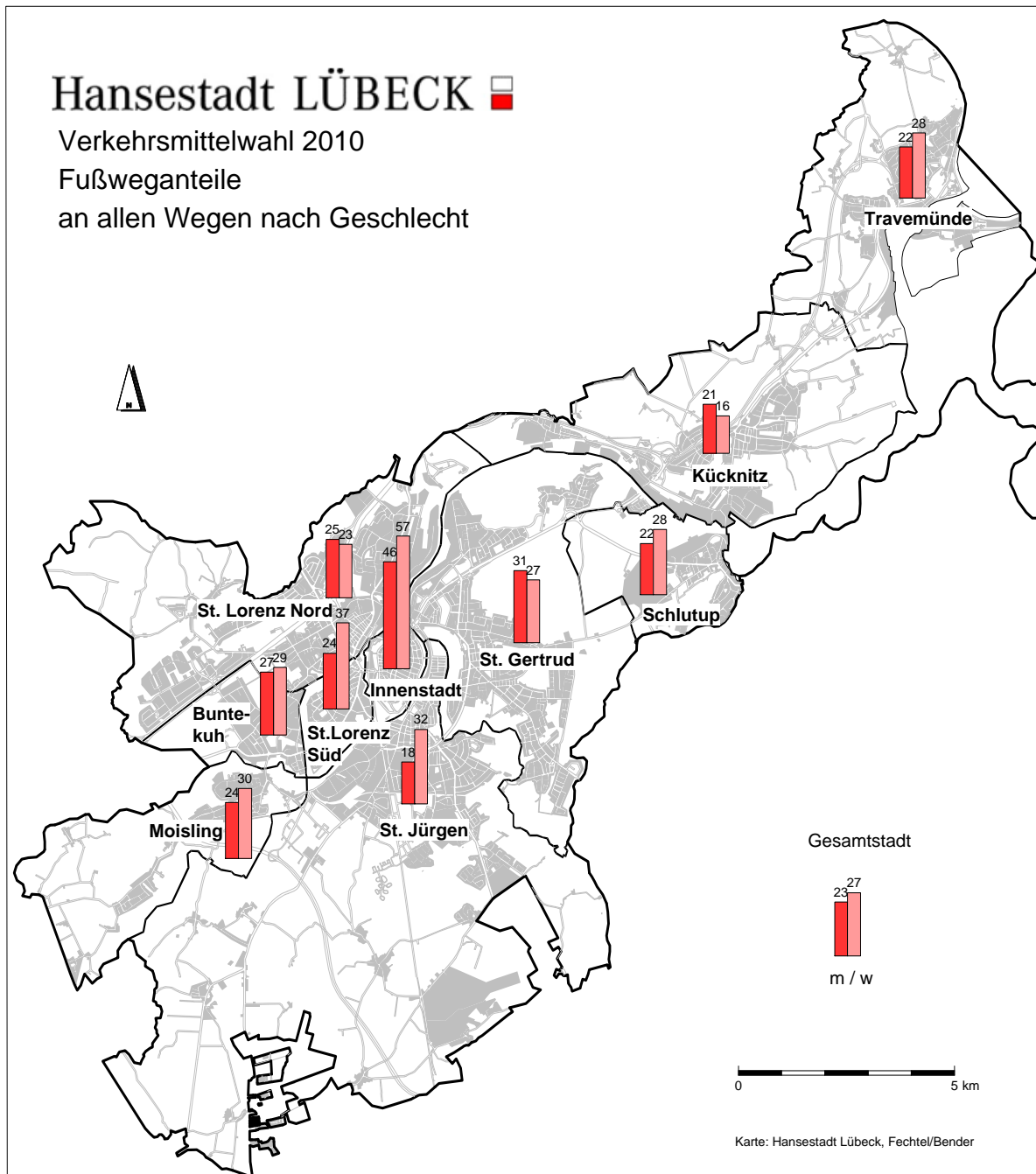
Anhang 3



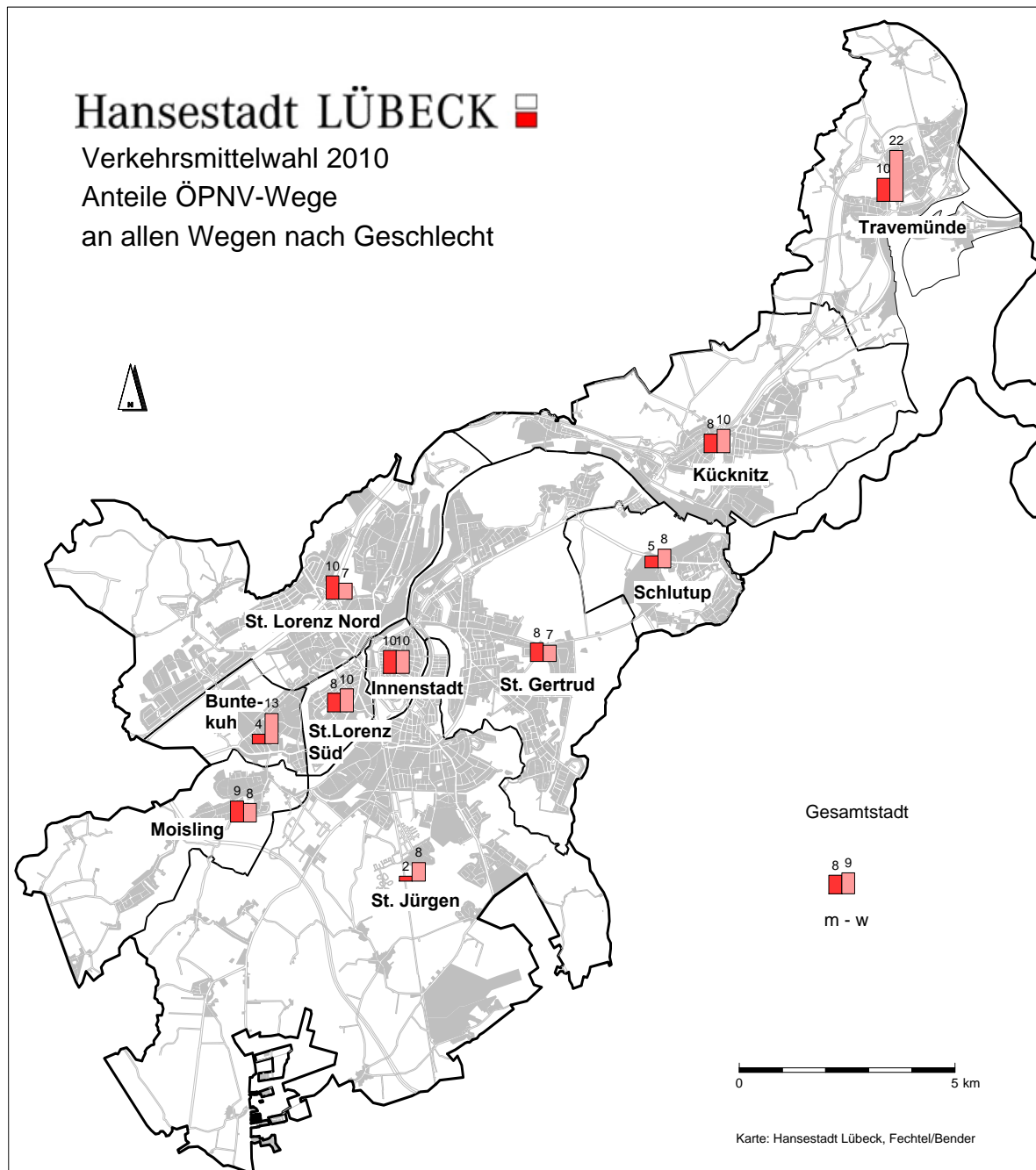
Anhang 4



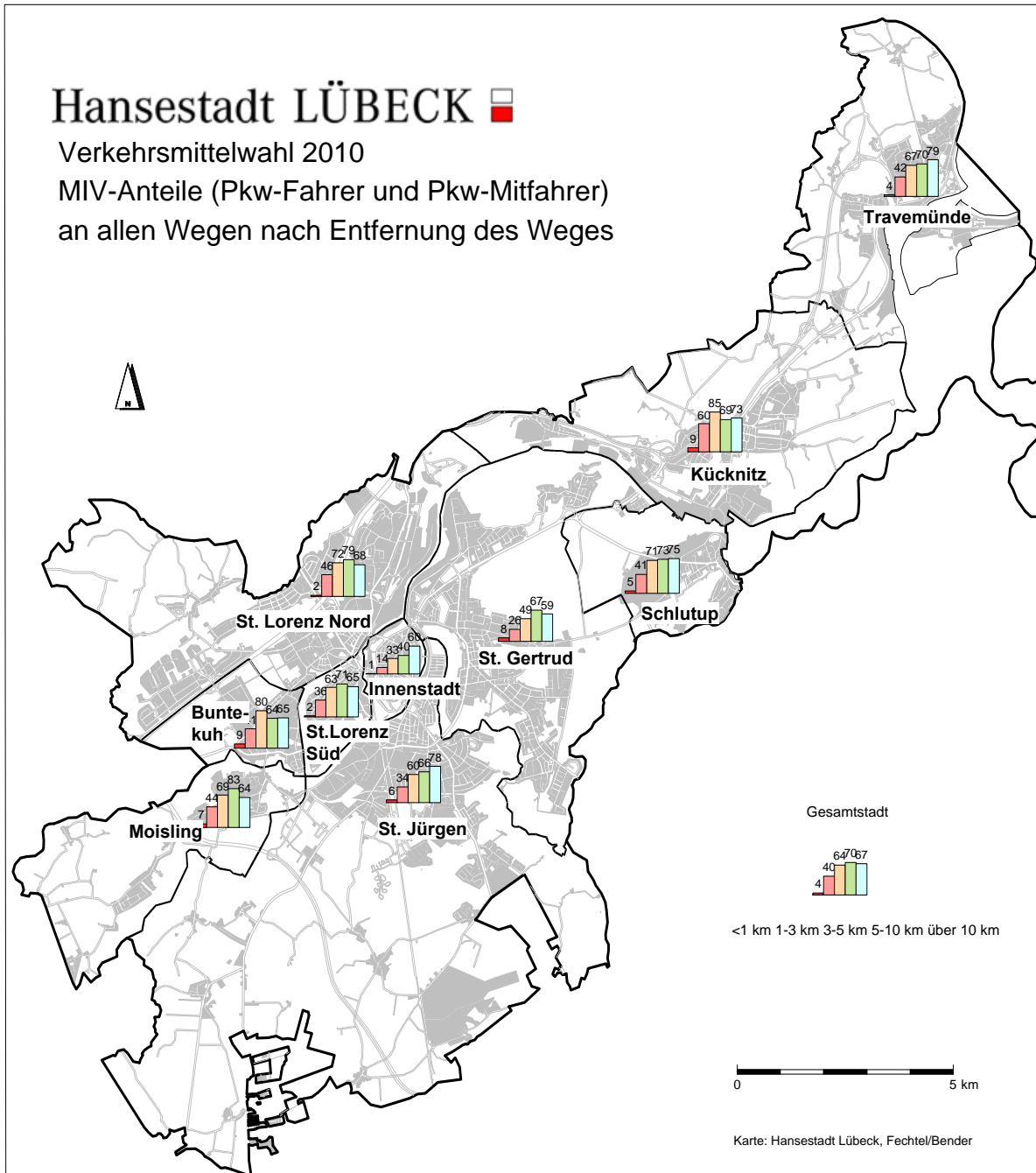
Anhang 5



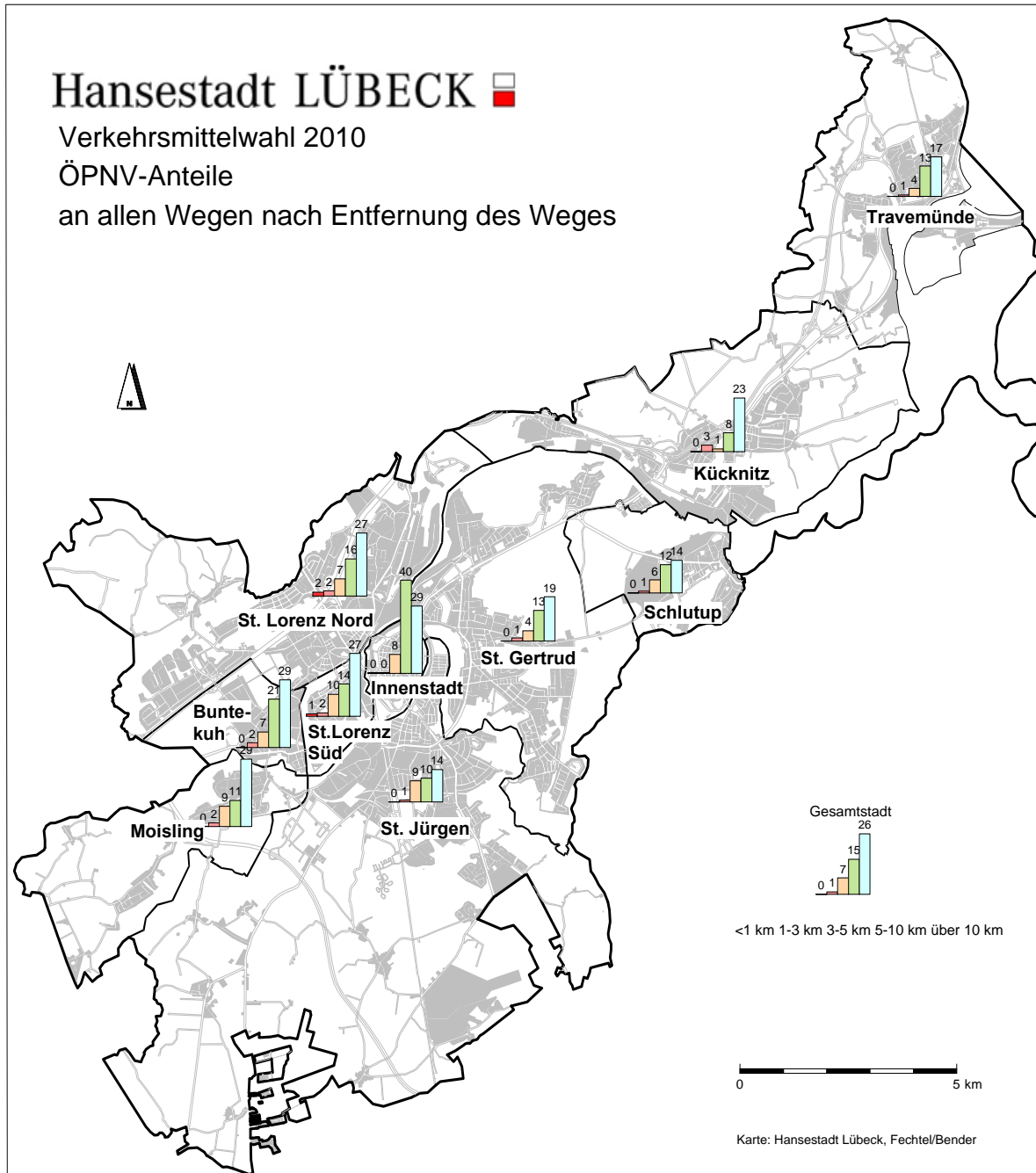
Anhang 6



Anhang 7



Anhang 8



„Lübeck plant und baut“

Stand: 28.04.2011

Heft 1	August	1986		Hotelstandortanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 2	Oktober	1986		Die Breite Straße	Tiefbauamt
Heft 3	Mai	1987	vergriffen	Fahrradverkehr	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 4	April	1987	vergriffen	Lastadie Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 5	Juni	1987	vergriffen	Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 6	Oktober	1987		Brunnen Breite Straße	Hochbauamt
Heft 7	Oktober	1987	vergriffen	Skandinavienkai - Hafenerweiterung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 8	März	1988	vergriffen	Hafen Lübeck-Schlutup	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 9	April	1988		Musik- und Kongreßhalle Rahmenkonzept	Hochbauamt
Heft 10	September	1988	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Raum- und Funktionsprogramm Standort	Hochbauamt Stadtplanungsamt
Heft 11	Februar	1989		Ehemaliges Wertgelände auf dem Priwall Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 12	Februar	1989		Bahnhofsgebiet - Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 13	März	1989		Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988	Stadtplanungsamt
Heft 14	März	1989		Gestaltung Schranken/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 15	Januar	1999		Kronsforde Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 16	August	1989	vergriffen	Hafenentwicklungsplanung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 17	September	1989	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsprogramm	Hochbauamt
Heft 18	August	1989		„Roßmühle“ - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 19	Februar	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil I	Stadtplanungsamt
Heft 20	März	1990		Baulückenbericht Teil II	Stadtplanungsamt
Heft 21	Juli	1990	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse	Hochbauamt
Heft 22	August	1990		Koberg - Realisierung Wettbewerb	Stadtplanungsamt
Heft 23	Juli	1990		Autofreie Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 24	Februar	1991		Baulücken in Lübeck - Dokumentation	Stadtplanungsamt
Heft 25	September	1990		Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 26	Februar	1991	vergriffen	Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 27	Januar	1992		Krähenstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 28	Oktober	1992		Dankwartsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 29	April	1992		Koberg - Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 31	September	1992		Brodten - Dorfbegehungsprotokoll	Stadtplanungsamt
Heft 32	April	1991		Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 33	Januar	1999		Beidendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung

Heft 34	August	1991		Ostseeautobahn A 20	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 35	Dezember	1995		Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen	Stadtplanungsamt
Heft 36	November	1991	vergriffen	Hochschulstadtteil Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 37	Juni	1992		Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung	Stadtplanungsamt
Heft 38	August	1993		Autofreie Altstadt Band II	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 39	Juni	1992		Flächennutzungsplan 1990	Stadtplanungsamt
Heft 40	September	1992		100 Jahre Drehbrücke	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 41	März	1993		Fischergrobe 54-70 Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 42	Oktober	1993		Steinrader Weg/Ziegelstraße Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 43	Februar	1993		Ehemalige Metallhütte Städtebauliches Leitbild	Stadtplanungsamt
Heft 44	Oktober	1993		Hochschulstadtteil Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 45	März	1993		Altstadtrand Travemünde Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 46	März	1993		Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standortbestimmung und Marktanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 47	April	1993	vergriffen	Park- und Ride-Konzept	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 48	September	1993		Walderseekaserne Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 49	Juni	1994		Nordtangente 100 Jahre Planungsgeschichte	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 50	Juni	1994		Nordtangente Projektbeschreibung und Planungsstand	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 51	Januar	1994		Nördliche Wallhalbinsel Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 52	Juli	1994		Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/ Wohnbaulandkonzept 2010	Stadtplanungsamt
Heft 53	Oktober	1994		Altstadtrand Travemünde Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 54	Mai	1994		Wohnungsmarktprognose	Stadtplanungsamt
Heft 55	Oktober	1994		Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 56	Januar	1999		Blankensee Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 57	Juni	1995		Sporthallenbau Lübeck	Hochbauamt
Heft 58	August	1995		850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt	Wasser- und Hafenbauamt
Heft 59	August	1995		Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen und Flächen entlang der unteren Trave	Wasser- und Hafenbauamt
Heft 60	August	1995		Walderseekaserne Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 61	Oktober	1995		Lübecker Markt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt

Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 64	August	1997	vergriffen	RNVP 1997 Regionaler Nahverkehrsplan	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 65	Mai	1998		Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Wasser und Hafen
Heft 66	Mai	1998		St. Annen-Museum Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Bereich Hochbau
Heft 67	Januar	1999		Vorrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 68	Januar	1999		Wulfsdorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 69	März	1999		Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck	Fachbereichs-Controlling
Heft 70	Juni	1999		Travemünde 2010 Werkstattbericht zur Bürgerversammlung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 71	September	1999		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezember	1999		Hochschulstadtteil Ergebnisse des Grün-Workshops	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezember	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezember	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezember	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezember	1999		Westlicher Altstadtrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung
Heft 77	Dezember	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezember	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezember	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck Kurzfassung	Bereich Verkehr
Heft 81			nicht erschienen	Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck Langfassung	Bereich Verkehr
Heft 82	September	2000		Skandinavienkai - Umbau Anleger 6 A	Bereich Wasser und Hafen
	Oktober	2000		- Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren Hafenflächenerweiterung	
Heft 83	November	2000		Groß-Steinrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 84	November	2000		Reecke Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 85	Dezember	2000		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 86	Februar	2001	vergriffen	Radverkehr Jahresbericht 1999/2000	Bereich Verkehr
Heft 87	September	2001		Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO	Bereich Stadtsanierung Bereich für Denkmalpflege
Heft 88	April	2002		Dorothea-Schlözer-Schule Umbau und Erweiterung Realisierungswettbewerb - Auslobung	Bereich Hochbau

Heft 89	Mai	2002		Travemünde Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 90	Juni	2002		Schlutupkai II – Terminalerweiterung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 91	Oktober	2002	vergriffen	Hudekamp Stadtteilerneuerungsprojekt	Fachbereich Kultur Fachbereich Stadtplanung
Heft 92	März	2003		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Ausschreibung	Bereich Stadtsanierung
Heft 93	Januar	2004		Priwall Ferienhausanlage mit Marina und Freizeitinfrastruktur Gutachterverfahren	Bereich Stadtentwicklung
Heft 94	Januar	2005		2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 95	November	2006		Lübecker Friedhöfe Vorwerker Friedhof 100 Jahre 1907 – 2007	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 96	Mai	2007		Mitten in Lübeck Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007	Bereich Stadtplanung
Heft 97	Mai	2007		„An der Obertrave“ Umgestaltung 2003 – 2007	Bereich Stadtplanung
Heft 98	Juli	2007		Lübeck St. Lorenz Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt	Bereich Stadtplanung
Heft 99	Juli	2007		Lübeck Buntekuh „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens	Bereich Stadtplanung
Heft 100	Juli	2007		Lübecker Friedhöfe Burgtor-Friedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 101	Januar	2009		Lübecker Friedhöfe Friedhof Waldhusen	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 102	Januar	2009		Projekte 2003 – 2008	Fachbereich Planen und Bauen
Heft 103	März	2010		Lübecker Friedhöfe Ehrenfriedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 104	Dezember	2010		Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK	Bereich Stadtplanung
Heft 105	April	2011		Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept	Bereich Stadtplanung
Heft 106	Mai	2011		Mobilitätsverhalten in Lübeck	Bereich Stadtplanung

