

Gemeinde Poing

HAUSHALTSBEFRAGUNG

20. Februar 2020

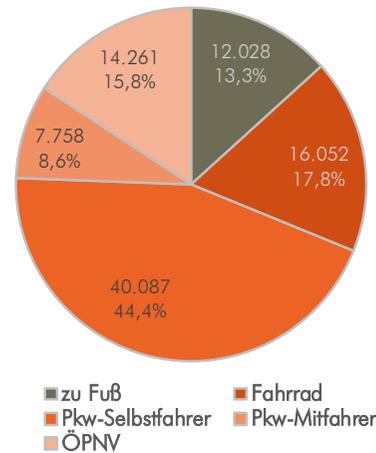
-Text und Abbildungen-



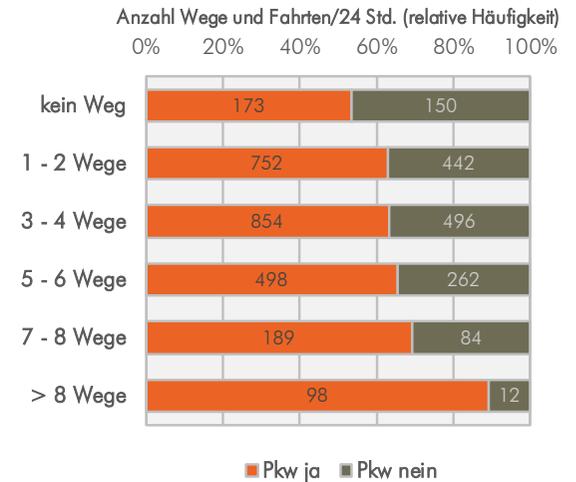
PLANUNGSGESELLSCHAFT
STADT-LAND-VERKEHR GmbH

Josephspitalstraße 7 – 80331 München
post@pslv.de – www.pslv.de

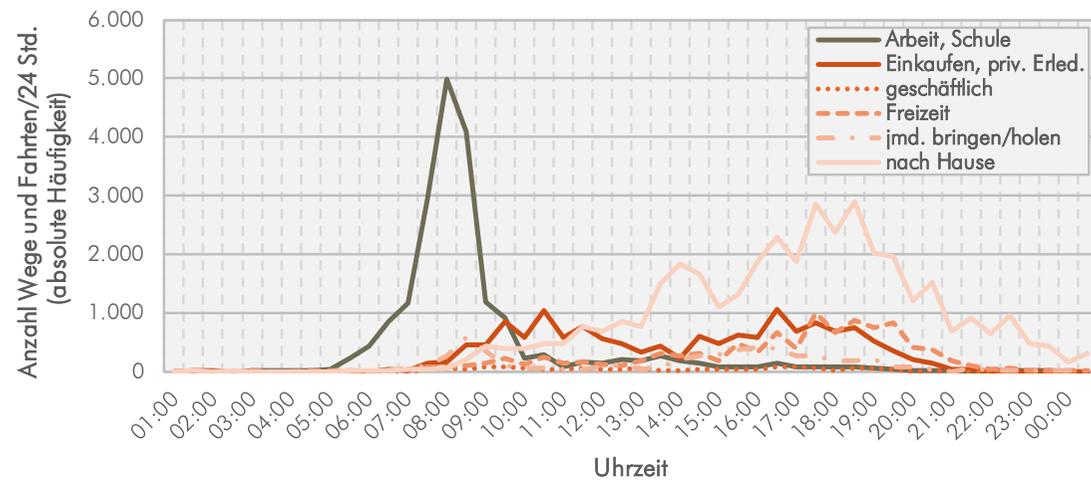
Verkehrsmittelwahl
(bei ca. 90.185 Wege und Fahrten/24 Std. der Poinger Bevölkerung insgesamt)



Wegehäufigkeit nach Pkw-Besitz



Fahrtzweck nach Tageszeit



Inhalt

1	Aufgabenstellung	1
2	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	1
2.1	Grundlagen	1
2.2	Rücklaufquote und Repräsentativität	3
2.3	Soziodemographische Merkmale	4
2.4	PKW- und Führerschein-Besitz	6
2.5	Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz	7
2.6	Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen	9
2.7	Verkehrsmittelwahl	11
2.8	Wegehäufigkeit	14
2.9	Fahrtweiten im Binnenverkehr	17
2.10	Ziel-/Quellverkehr der Poinger Bevölkerung	22

Anlagen

A	Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 5: Römerstraße Nord
B	Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 9: Kampenwandstraße West
C	Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 12: S-Bahnhof Poing
D	Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 15: Marktplatz
E	Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 19: Technologiepark
F	Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 26: Seewinkel
G	Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 5: Römerstraße Nord
H	Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 9: Kampenwandstraße West
I	Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 15: Marktplatz
J	Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 22 : Blumensiedlung
K	Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 26: Seewinkel

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrszellenplan mit Einwohnerverteilung	2
Abb. 2: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen	3
Abb. 3: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen	3
Abb. 4: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Poing insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung	4
Abb. 5: Verteilung der Haushaltstypen	4
Abb. 6: Verteilung der Haushaltsgrößen	5
Abb. 7: Verteilung der Tätigkeit	5
Abb. 8: Verteilung der Altersgruppen	5
Abb. 9: Pkw-Besitz der Haushalte	6
Abb. 10: Pkw-Besitz nach Haushaltstypen	6
Abb. 11: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht	6
Abb. 12: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre	7
Abb. 13: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht	7
Abb. 14: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt	7
Abb. 15: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt	8
Abb. 16: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen	8
Abb. 17: Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit	8
Abb. 18: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen	9
Abb. 19: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen	9
Abb. 20: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen	10
Abb. 21: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen	10
Abb. 22: Verkehrszusammensetzung bei ca. 91.500 hochgerechneten Wege und Fahrten der Poinger Bevölkerung insgesamt	11
Abb. 23: Verkehrsmittelwahl bei ca. 90.185 hochgerechneten Wege und Fahrten der Poinger Bevölkerung insgesamt	11
Abb. 24: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 90.185 Wege und Fahrten der Poinger Bevölkerung insgesamt	12
Abb. 25: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht	12
Abb. 27: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit	13
Abb. 26: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp	13
Abb. 28: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag	14

Abb. 30: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter	14
Abb. 29: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht	14
Abb. 31: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit	15
Abb. 32: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz	15
Abb. 33: Fahrtzwecke der Poinger Bevölkerung	16
Abb. 34: Fahrtzwecke der Poinger Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel	16
Abb. 35: Fahrtzwecke der Poinger Bevölkerung differenziert nach Tageszeit	17
Abb. 36: Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 22: Blumensiedlung	18
Abb. 37: Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 21: Schulen	19
Abb. 38: Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 21: Schulen	20
Abb. 39: Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 12: S-Bahnhof Poing	21
Abb. 40: Ziel-/Quellverkehr Kfz nach Verflechtungsorten	22
Abb. 41: Ziel-/Quellverkehr ÖPNV nach Verflechtungsorten	23
Abb. 42: Ziel-/Quellverkehr Rad nach Verflechtungsorten	24

1 Aufgabenstellung

Eine Gemeinde der Größenordnung und Struktur Poings weist erfahrungsgemäß einen erheblichen Binnenverkehr auf. Die Kenntnis dieser Verkehrsmengen ist für die Beurteilung der Verkehrswirksamkeit von zahlreichen Planungsmaßnahmen von großem Vorteil. Mit einer Haushaltsbefragung können die durch die Verkehrsbefragung im fließenden Kfz-Verkehr nicht oder nur teilweise erfassten Binnenverkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinde Poing wesentlich exakter ermittelt und auch Angaben zum Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl = Modal Split, Zahl der täglichen Wege bzw. Fahrten, Fahrtzwecke) gewonnen werden.

Darüber hinaus ist der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr ein wichtiger Indikator für die „Radfahrfreundlichkeit“ der AGFK-Gemeinden. Der Modal Split gilt als gängige Vergleichsgröße und erlaubt auch, bei Wiederholung der Befragung, die Darstellung einer chronologischen Entwicklung und damit eine Erfolgskontrolle angewandter Maßnahmen.

Zusätzlich kann bei der Haushaltsbefragung mit zwei offenen Fragestellungen die Problemsicht und mögliche Vorschläge der Bürger und Bürgerinnen zu drängenden verkehrlichen Fragestellungen abgefragt werden. Dies stellt eine Form der Bürgerbeteiligung dar, mit der alle Bürger erreicht werden können.

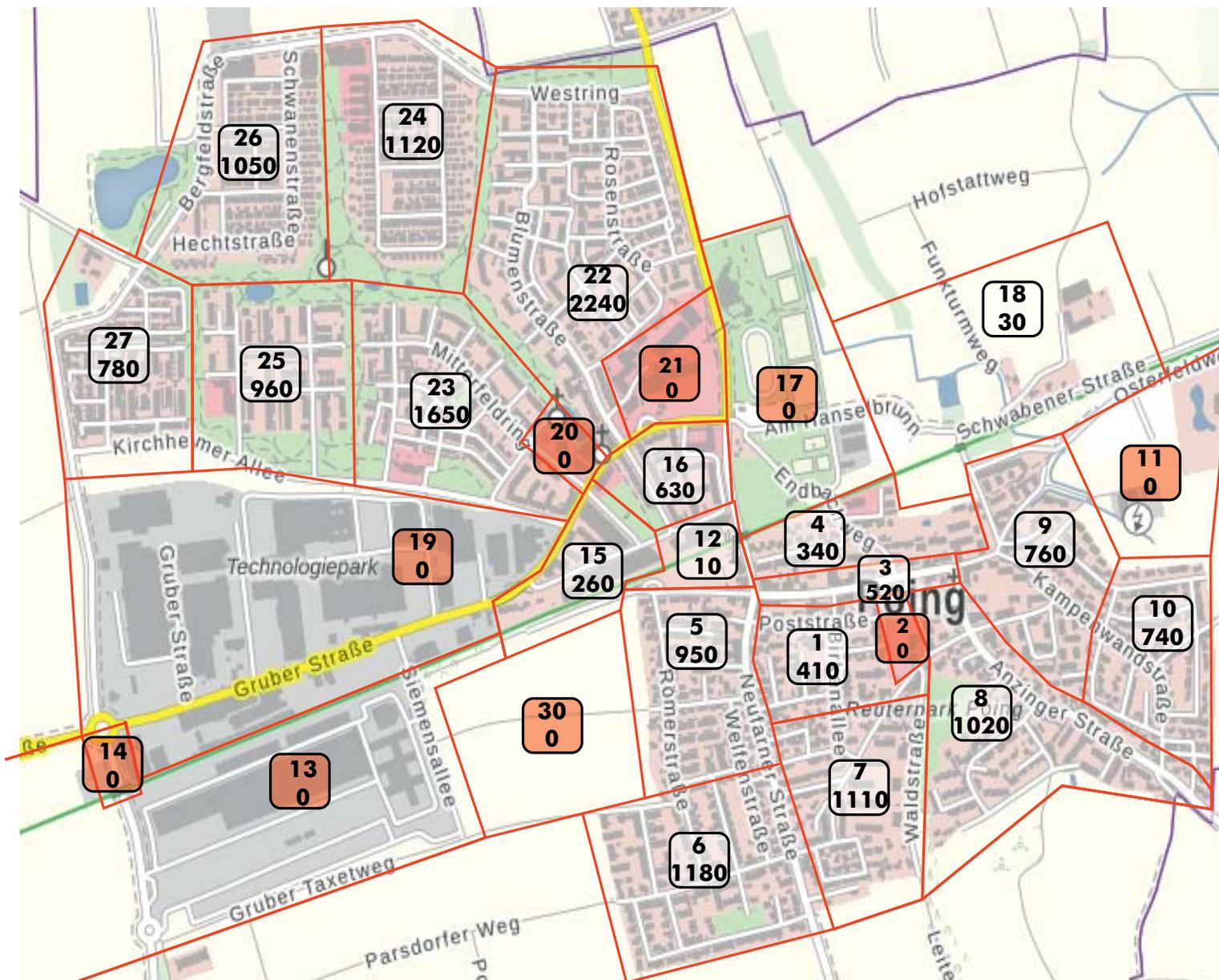
Zusätzliche Fragen aus anderen Fachbereichen können in bestimmten Umfang mit eingearbeitet und ausgewertet werden.

2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

2.1 Grundlagen

Für die Auswertung wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Gemeinde Poing herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Abb. 1 auf der nachfolgenden Seite enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

Die Verkehrszellen, in denen keine Einwohner leben, sind rot hinterlegt. Die Zellen 31-34 („Grub Siedlung“, „Landesanstalt Süd“, „Landesanstalt Nord“ und „Angelbrechting“) liegen außerhalb des dargestellten Bereichs.



Nr.:	Zellenname:	Einwohner:
1	Poststraße	410
2	Rathaus	-
3	Hauptstraße	520
4	Eckartstraße	340
5	Römerstraße Nord	950
6	Römerstraße Süd	1.180
7	Parksiedlung	1.110
8	Anzinger Straße	1.020
9	Kampenwandstr. West	760
10	Kampenwandstr. Ost	740
11	Wildpark	-
12	S-Bhf. Poing	10
13	Océ	-
14	S-Bhf. Grub	-
15	Marktplatz	260
16	Marktstraße	630
17	Sportzentrum, Friedhof	-
18	Funkturm	30
19	Technologiepark	-
20	Kirchen	-
21	Schulen	-
22	Blumensiedlung	2.240
23	Mitterfeldring Ost	1.650
24	Zauberwinkel	1.120
25	Böhmerwaldsiedlung	960
26	Seewinkel	1.050
27	Götterwinkel	27
28	Badsee	-
30	Freifläche	-
31	Grub Siedlung	130
32	Landesanstalt Nord	60
33	Landesanstalt Süd	160
34	Angelbrechting	530

Abb. 1: Verkehrszellenplan mit Einwohnerverteilung (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics 2019)

2.2 Rücklaufquote und Repräsentativität

Die Haushaltsbefragung, welche mittels Fragebogen erfolgt, wurde für den Stichtag 18. Juli 2019 angesetzt. Dafür wird ein Haushaltsfragebogen an sämtliche Haushalte im gesamten Ortsgebiet Poings (einschließlich Grub und Angelbrechting) verteilt. Insgesamt schicken ca. 1.770 Haushalte ihre wertbaren Fragebögen zurück, damit wird eine gute Rücklaufquote von ca. 26% erzielt. Abb. 2 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass die Rücksendung in Poing im oberen Durchschnitt liegt und die Befragung unter diesem Gesichtspunkt als repräsentativ gewertet werden kann.

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist diese in Abb. 3 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Ein besonders hoher Anteil ist in den Verkehrszellen 26 „Seewinkel“, 27 „Götterwinkel“ und 31 „Grub Siedlung“ festzustellen. Besonders unterdurchschnittlich fällt der Anteil in der Verkehrszelle 33 „Landesanstalt Süd“ aus. Auch in der Verkehrszelle 34 „Angelbrechting“ liegt die Rücklaufquote deutlich unter der der restlichen Verkehrszellen. Verkehrszellen ohne Einwohner sind in der Abb. ausgeblendet. Da aus Zelle 12 „S-Bahnhof Poing“ keine Fragebögen zurückgeschickt wurden, wird auch diese ausgeblendet. Die vollständige Übersicht der Zelleneinteilung ist im Verkehrszellenplan (Abb. 1) enthalten.

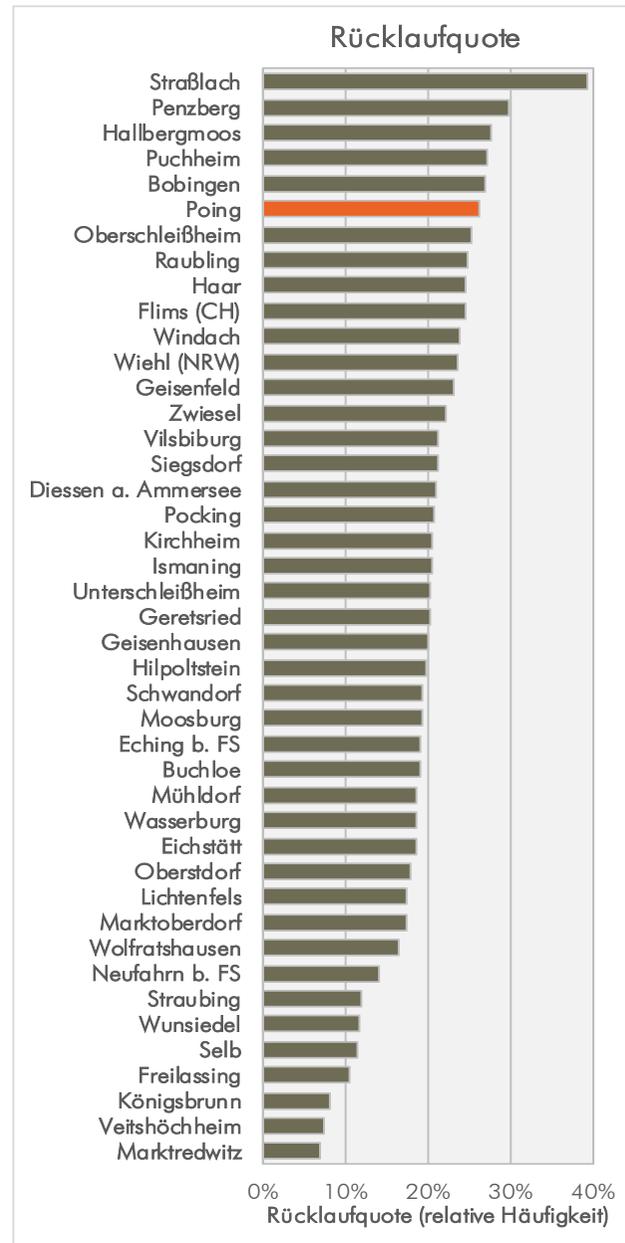


Abb. 2: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen



Abb. 3: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019 differenziert nach Verkehrszellen

Nicht nur aufgrund der guten Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung als repräsentativ angesehen werden, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass mit der Stichprobe ein guter Querschnitt der Bevölkerung Poings wider gegeben wird. Dies wird an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abb. 4). Die Balken stellen die Altersverteilung in Poing insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Poinger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei 41,6 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter der gesamten Gemeinde bei 39,3 Jahre. Im Großen und Ganzen ist die Verteilung der Altersgruppen relativ deckungsgleich. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen ca. 45 und 80 Jahren ist relativ geläufig, da es sich häufig um Personen handelt, die meist bereits seit langem im Ort wohnen und sich deshalb mit diesem stark identifizieren. Auch die etwas unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 35 Jahren ist eher üblich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des gemeindlichen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Hinzu kommt, dass einige Einwohner in diesem Alter nicht vor Ort wohnen (z.B. Ausbildung oder Studium), aber dennoch in Poing gemeldet sind.

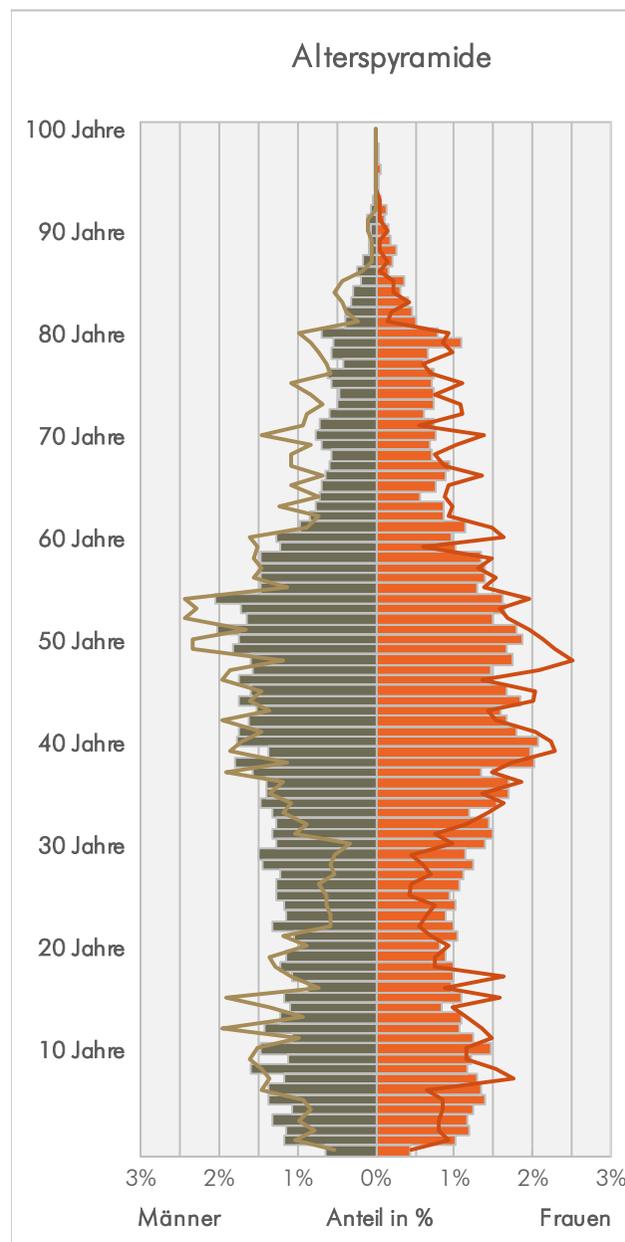


Abb. 4: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Poing insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

2.3 Soziodemographische Merkmale

Für die Ergebnisauswertung werden die Haushalte in fünf verschiedene Typen unterteilt (vgl. Abb. 5):

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mind. einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mind. eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragung bilden Familien. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Mehrgenerationenhaushalte.

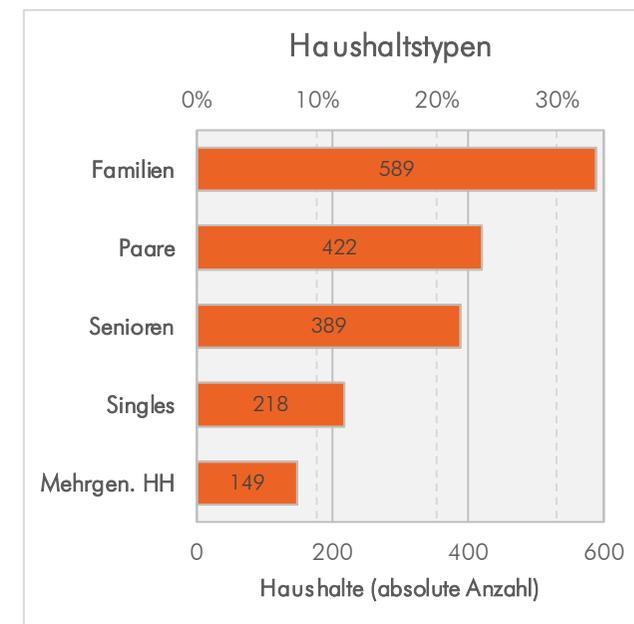


Abb. 5: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,46 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Single-Haushalten (vgl. Abb. 6). Am seltensten leben mehr als vier Personen in einem Haushalt.

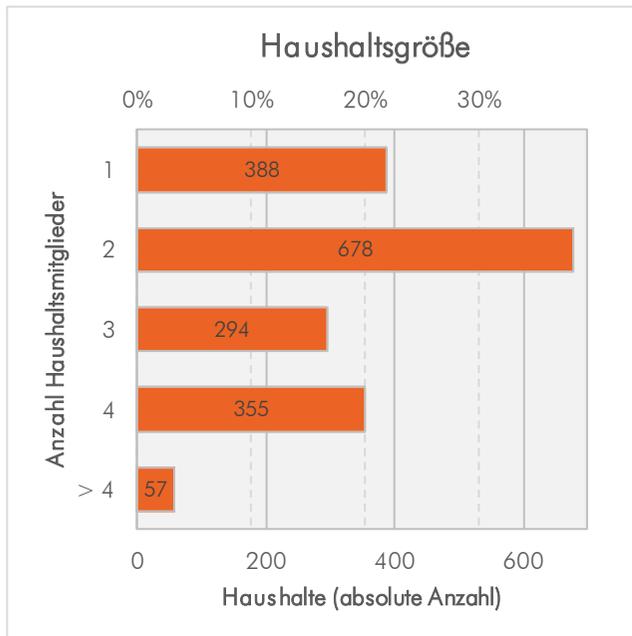


Abb. 6: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abb. 7). Nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

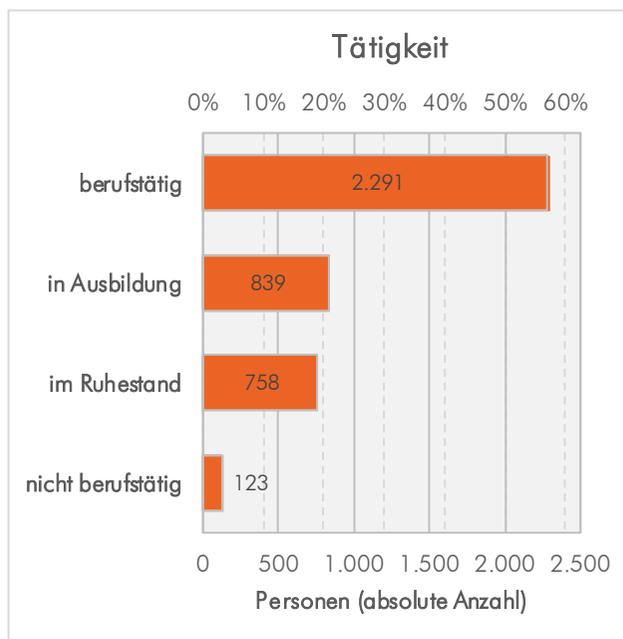


Abb. 7: Verteilung der Tätigkeit der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Abb. 8 zeigt nochmals die Altersverteilung der teilnehmenden Befragten, diesmal unterteilt in Altersgruppen. Die Altersgruppe zwischen 46 und 64 Jahren ist am stärksten vertreten. Die Altersgruppen ab 65 Jahren (65 - 75 Jahre, über 75 Jahre) sind prozentual am schwächsten repräsentiert.

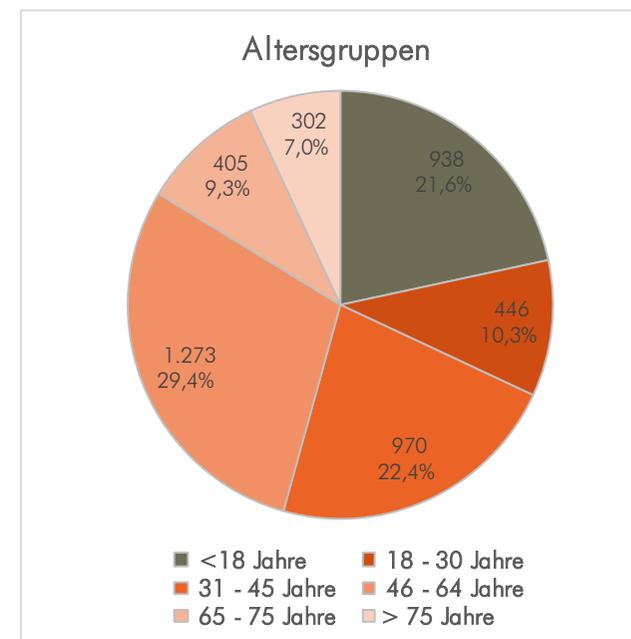


Abb. 8: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

2.4 PKW- und Führerschein-Besitz

Insgesamt verfügen ca. 1.660 Haushalte über einen Pkw. In den meisten Haushalten ist ein Pkw vorhanden (vgl. Abb. 9). Der Anteil, der keinen Pkw zur Verfügung hat ist insgesamt sehr gering, am geringsten ist jedoch der Anteil, der mehr als zwei Pkw pro Haushalt besitzt.

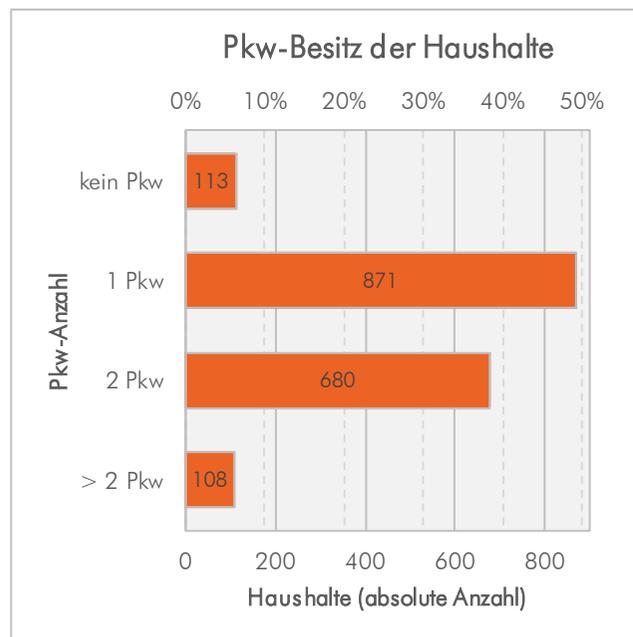


Abb. 9: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Die Haushaltstypen, die über keinen Pkw verfügen sind überwiegend Single- und Senioren-Haushalte (vgl. Abb. 10). Mit großer Mehrheit verfügen Mehrgenerationenhaushalte über mehr als zwei Pkw.

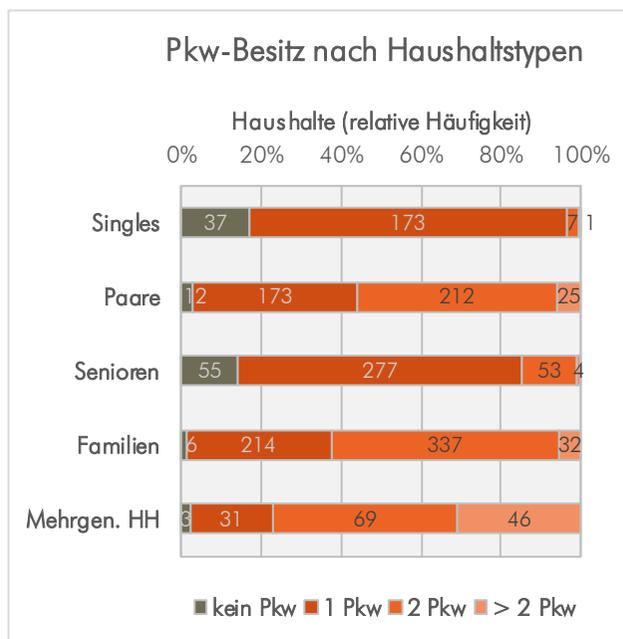


Abb. 10: Pkw-Besitz nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem Frauen zwischen 18 und 30 Jahren und dann stetig mit zunehmendem Alter (ab 31 Jahre) immer seltener in Besitz eines Pkw sind (vgl. Abb. 11). Bei den Männern ist ebenso ein relativ großer Anteil mit etwas über der Hälfte im Alter zwischen 18 und 30 Jahren ohne Pkw.

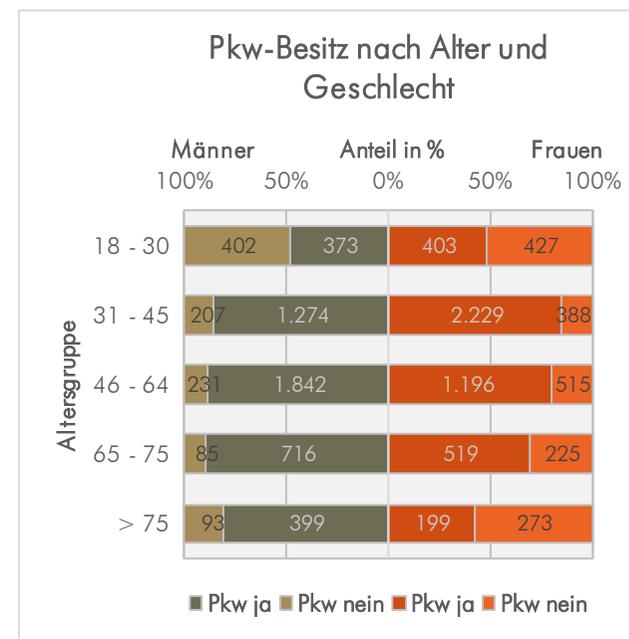


Abb. 11: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Abb. 12 zeigt, dass die Anzahl an Führerscheinlosen insgesamt sehr gering ist. Der weitaus größte Anteil der Befragten, die einen Führerschein besitzen, ist auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

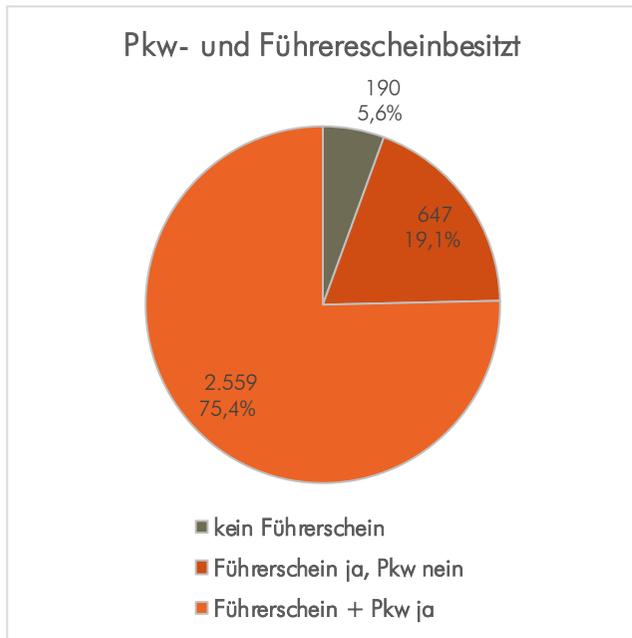


Abb. 12: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Der Führerscheinbesitz aufgliedert nach Alter und Geschlecht ist auf Abb.13 dargestellt. Verhältnismäßig hoch ist der Anteil der Führerscheinlosen bei den Frauen über 75 Jahre sowie bei den 18- bis 30-jährigen. Kaum Führerscheinlose sind in den Altersgruppen zwischen 31 und 45 Jahren und zwischen 46 und 64 Jahren, vor allem bei den Männern.

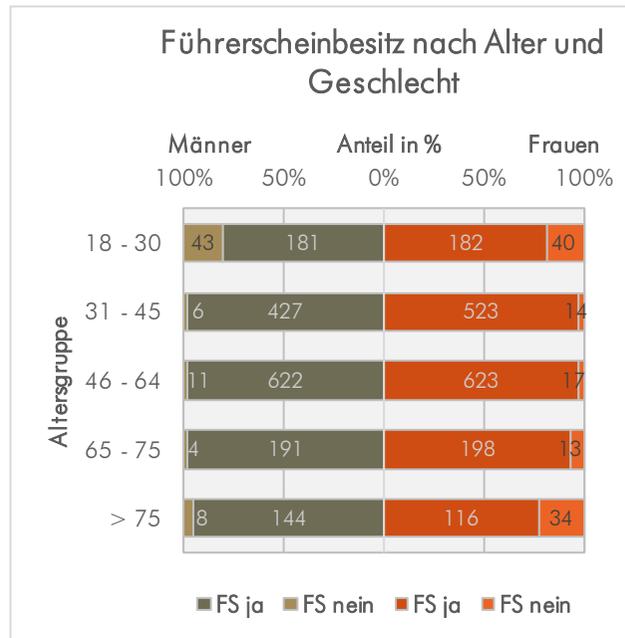


Abb. 13: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

2.5 Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abb. 14 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrräder und e-Bikes in den Haushalten. In der Mehrheit der Haushalte sind zwei Räder vorhanden, gefolgt von vier Rädern. Ein beachtlicher Anteil, der fast dem entspricht, der über ein Rad verfügt, ist ohne Fahrrad. Am seltensten verfügen Haushalte über mehr als fünf Räder. E-Bikes besitzen insgesamt nur wenige Haushalte in Poing. Bei den Haushalten, die in besitzt eines e-Bikes sind, ist mit kleiner Mehrheit jeweils nur eins pro Haushalt vorhandenen. Mehr als zwei e-Bikes sind nur in zwei Haushalten vorzufinden.

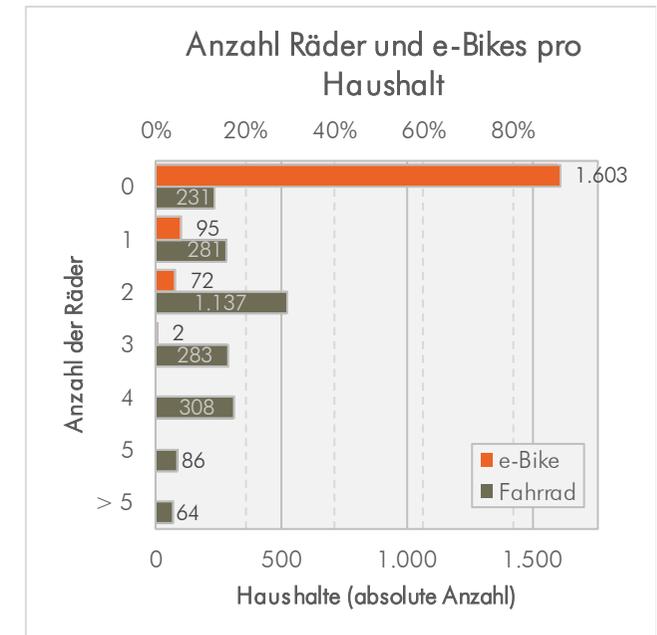


Abb. 14: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Im Durchschnitt sind 1,06 Räder pro Kopf und 2,4 Räder je Haushalt vorhanden, was unter anderem auf Abb. 15 verdeutlicht wird. Der kleinste Anteil besitzt mehr als ein Rad pro Kopf je Haushalt.

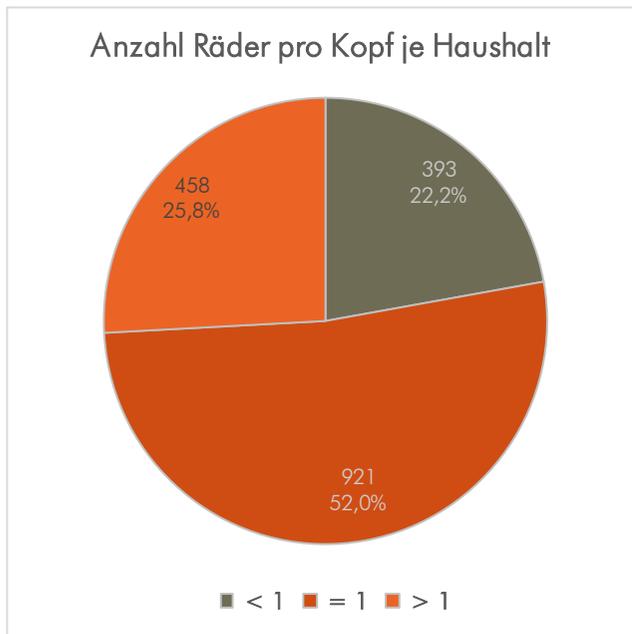


Abb. 15: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Differenziert nach den Haushaltstypen wird deutlich, dass Senioren- und Single-Haushalte am häufigsten ohne Fahrrad sind (vgl. Abb. 14). Der größte Anteil mit einem Rad ist bei Singles und mit zwei Rädern bei Paaren vorzufinden. Der Hauptteil, der über drei Räder verfügt, ist bei Mehrgenerationen Haushalten anzutreffen und bei Familien sind am häufigsten vier Räder vorhanden. Fünf und mehr Räder gibt es vermehrt bei Familien und Mehrgenerationen Haushalten

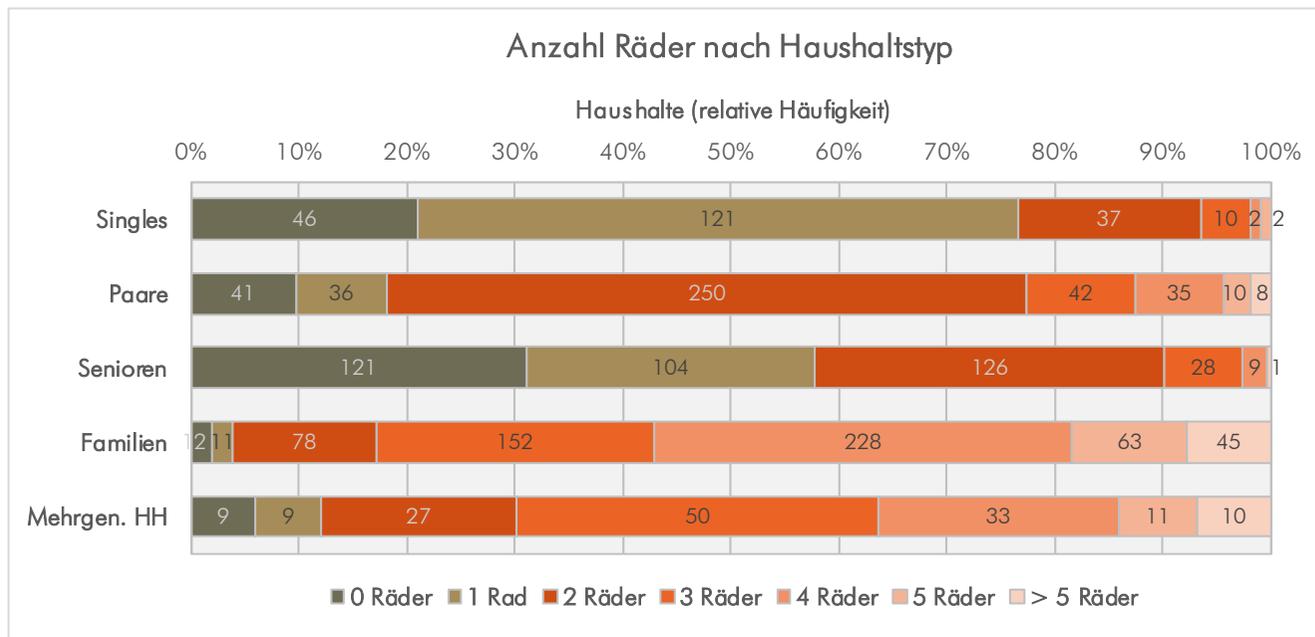


Abb. 16: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Von den ca. 4.000 erfassten Haushaltsmitgliedern sind ca. 1.020 in Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Der weitaus größte Anteil derer ist entweder in Ausbildung oder geht zur Schule (vgl. Abb. 15). Am wenigsten verfügen nicht berufstätige über eine ÖPNV-Zeitkarte.

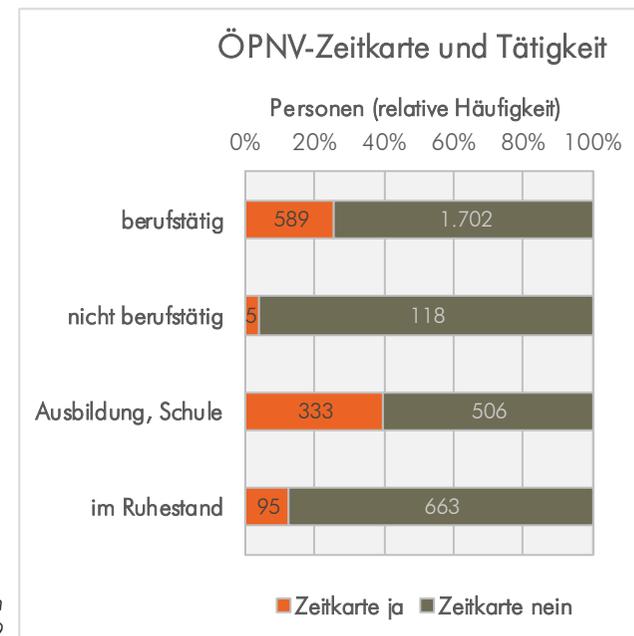


Abb. 17: Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

2.6 Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen

In den nachfolgenden Abb.en sind verschiedene sozioökonomische Merkmale nach den Verkehrszellen ausgewertet. Verkehrszellen ohne Einwohner und Rücklauf sind auch hier ausgeblendet. Zusätzlich sind Zellen ausgeschlossen, bei denen zwar eine hohe prozentuale Rücklaufquote besteht, aber die absolute Anzahl zu gering ist um gesicherte Aussagen treffen zu können (Zelle 18 „Funkturn, 32 Landesanstalt Nord“ und 33 „Landesanstalt Süd“).

Ein hoher Anteil sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-Jährige kann hauptsächlich in den Verkehrszellen 4 „Eckartstraße“, 5 „Römerstraße Nord“, 9 „Kampenwandstraße West“ und 16 „Marktstraße“ ermittelt werden (vgl. Abb. 18 und 19). Im Gegensatz dazu befindet sich in den Verkehrszellen 24 „Zauberwinkel“, 26 „Seewinkel“, 27 „Götterwinkel“ und 34 „Angelbrechting“ ein großer Anteil von unter 18-Jährigen und analog der höchste Anteil an sich in Ausbildung befindlicher Personen. Überproportional viele berufstätige sind in der Zelle 3 „Hauptstraße“ anzutreffen.

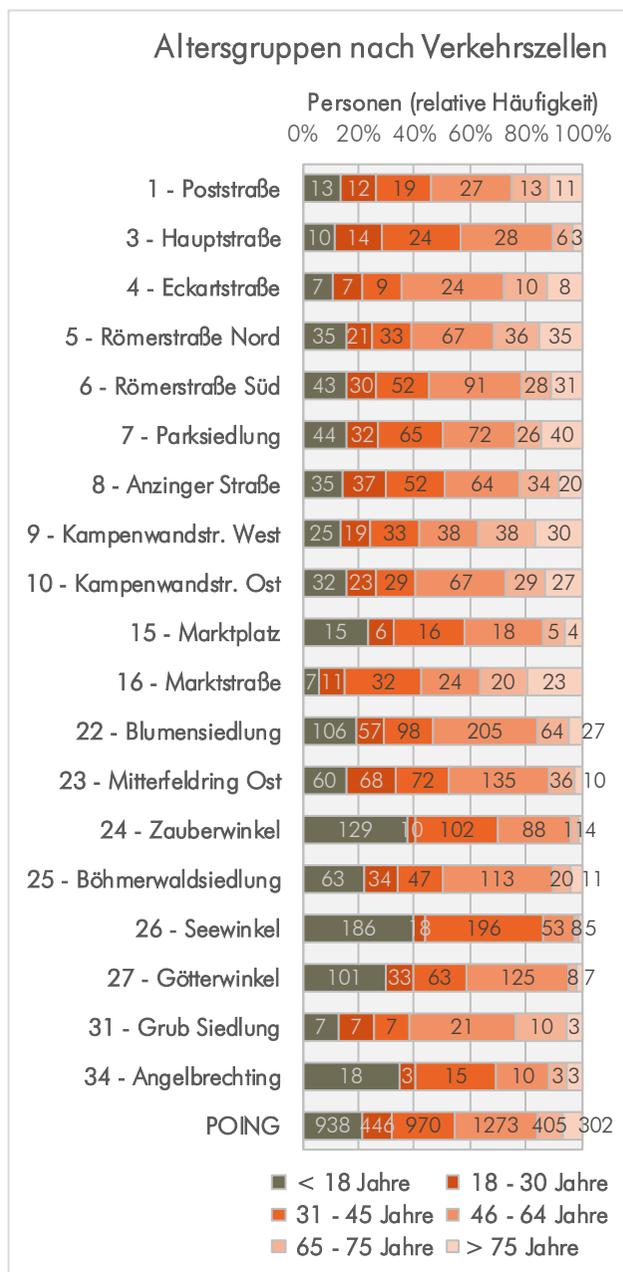


Abb. 18: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

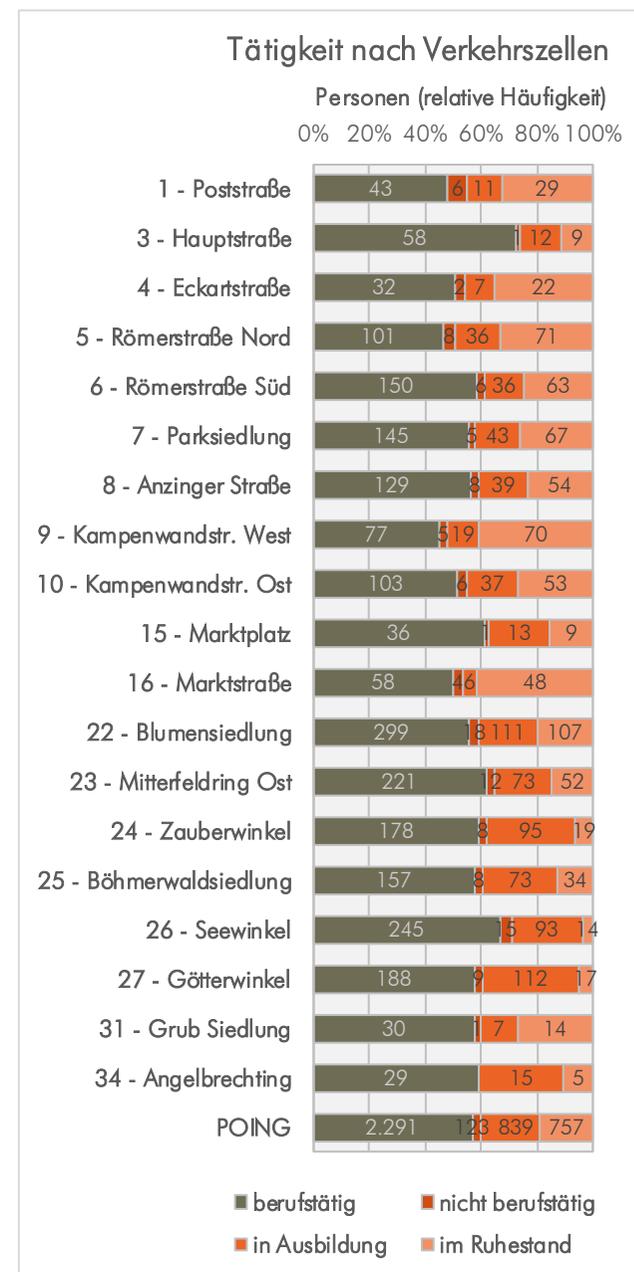


Abb. 19: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

Die Verkehrszellen, in denen im Verhältnis am häufigsten kein Pkw vorhanden ist, sind die Zellen 4 „Eckartstraße“ und 16 „Marktstraße“ (vgl. Abb. 20). In den Zellen 24 „Zauberwinkel“ und 34 „Angelbrechting“ gibt es nur Haushalte, die mindestens einen Pkw besitzen. Ein Pkw ist etwas vermehrt in Zelle 16 „Marktstraße“ vorzufinden, zwei Pkw in den Zellen 24 „Zauberwinkel“, 26 „Seewinkel“ und 27 „Götterwinkel“. Der Anteil von Haushalten, die mehr als zwei Pkw besitzen, ist jeweils nur sehr klein, in Zelle 4 „Eckartstraße“ gibt es keine Haushalte, die mehr als zwei Pkw besitzen.

Abb. 21 zeigt den ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Verkehrszellen. Mit einer leichten Mehrheit sind in den Zellen 16 „Marktstraße“, 23 „Mitterfeldring Ost“ und 27 „Götterwinkel“ etwas mehr Zeitkarten für den ÖPNV vorhanden, als in den anderen Verkehrszellen. Am wenigsten Zeitkarten sind in Zelle 31 „Grub Siedlung“ vorzufinden.

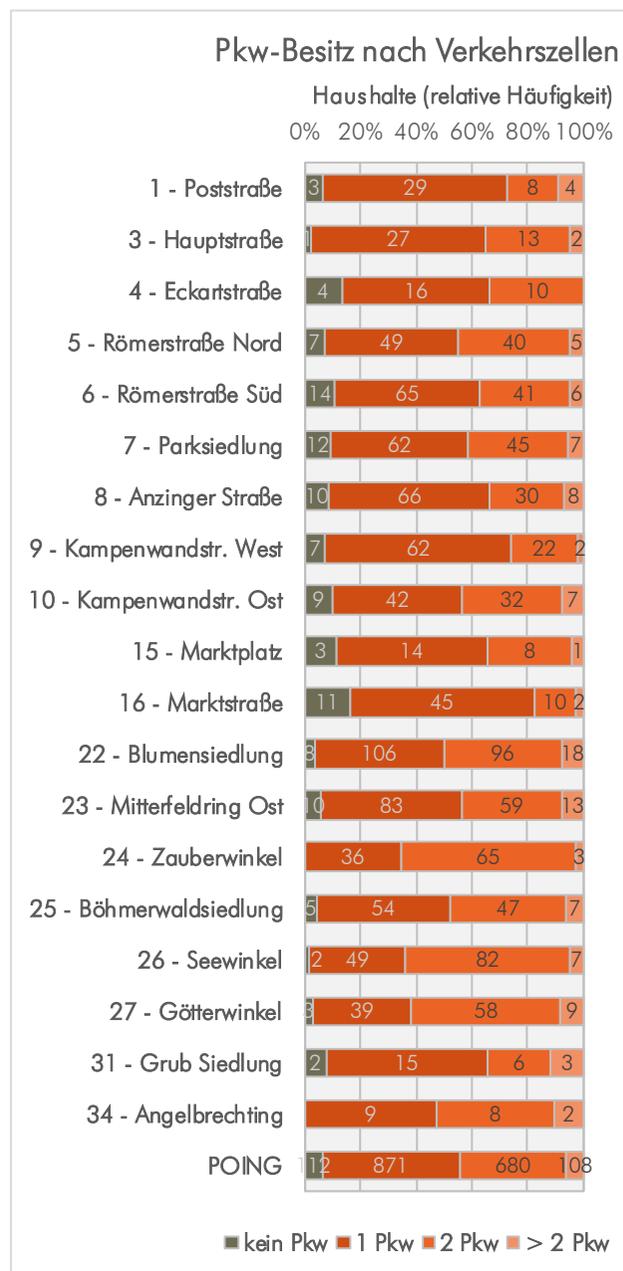


Abb. 20: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

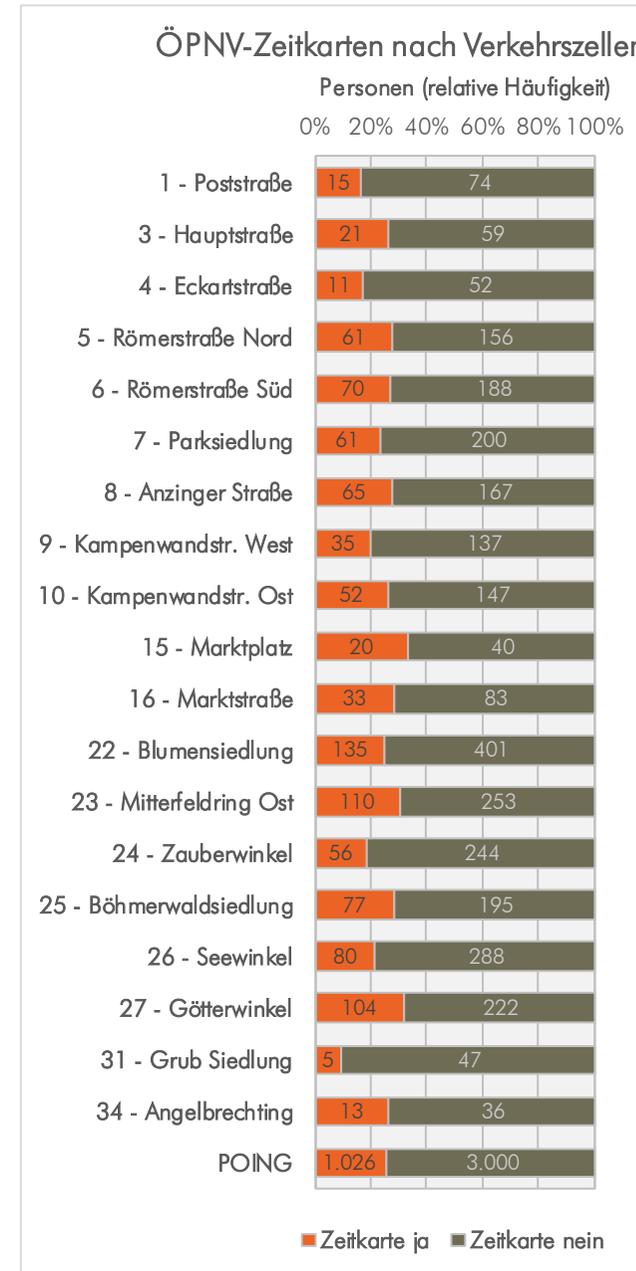


Abb. 21: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 18.07.2019

2.7 Verkehrsmittelwahl

Abb. 22 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Poinger Bevölkerung insgesamt, d.h. die Darstellung basiert auf einer Hochrechnung der Wegeanzahl, welche mit Hilfe der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Es resultiert eine absolute Anzahl von ca. 91.500 Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Poinger. Den größten Anteil macht der Binnenverkehr innerhalb von Poing aus, sprich Fahrten, die nur innerhalb von Poing durchgeführt werden. Den zweitgrößten Teil stellt der Ziel- und Quellverkehr von Poing dar, also Fahrten, die über die Gemeindegrenze hinausgehen. Die weitaus wenigsten Fahrten finden im Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen, z.B. von Grub nach Angelbrechting, und im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile statt. Enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Poing, zum Beispiel innerhalb von Aschheim oder Markt Schwaben oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurücklegen.

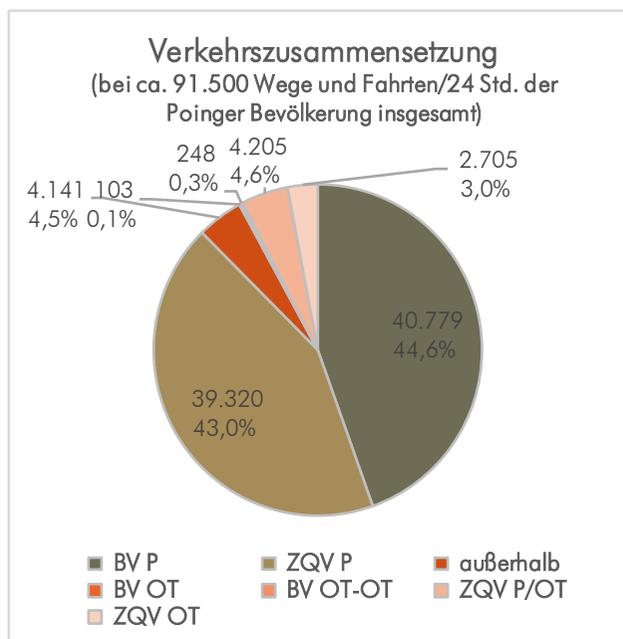


Abb. 22: Verkehrszusammensetzung bei ca. 91.500 hochgerechneten Wege und Fahrten der Poinger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 18.07.2019

Die Verkehrsmittelwahl der Poinger Bevölkerung ist in Abb. 23 dargestellt. Den größten Anteil bilden die Pkw-Selbstfahrer, gefolgt von den Fahrradfahrern. Am seltensten nutzen die Poinger den ÖPNV.

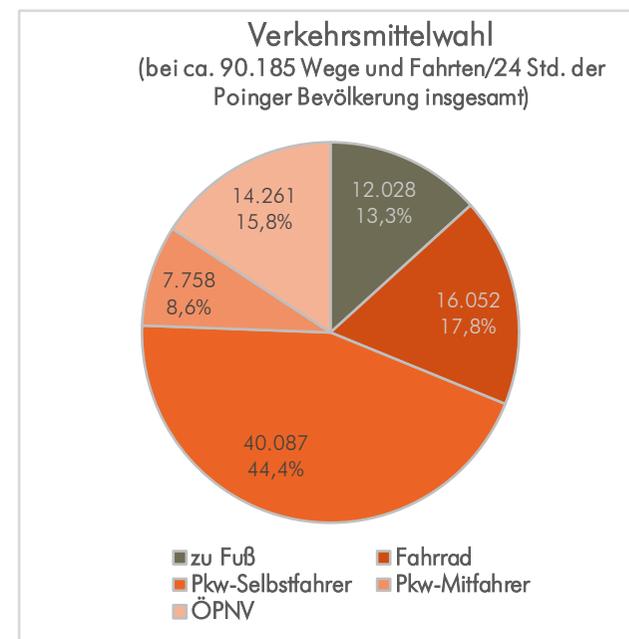


Abb. 23: Verkehrsmittelwahl bei ca. 90.185 hochgerechneten Wege und Fahrten der Poinger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 18.07.2019

Abb. 24 zeigt die Verkehrsmittelwahl, aufgegliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten. Im Ziel-/Quellverkehr von Poing und den Ortsteilen ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer jeweils am größten. Das Fußgänger-Segment ist jeweils im Binnenverkehr (von Poing, zwischen den Ortsteilen und innerhalb der jeweiligen Ortsteile) am stärksten vertreten. Im Binnenverkehr von Poing und zwischen den Ortsteilen ist der Radfahreranteil am höchsten. Der Anteil der Pkw-Mitfahrer ist im Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile etwas stärker vertreten, der ÖPNV spielt vor allem bei Fahrten außerhalb Poings und im Ziel-/Quellverkehr von Poing eine große Rolle.

Erläuterung Abkürzungen:

- BV: Binnenverkehr
- ZQV: Ziel-/Quellverkehr
- BV OT-OT: Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen
- BV OT: Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile

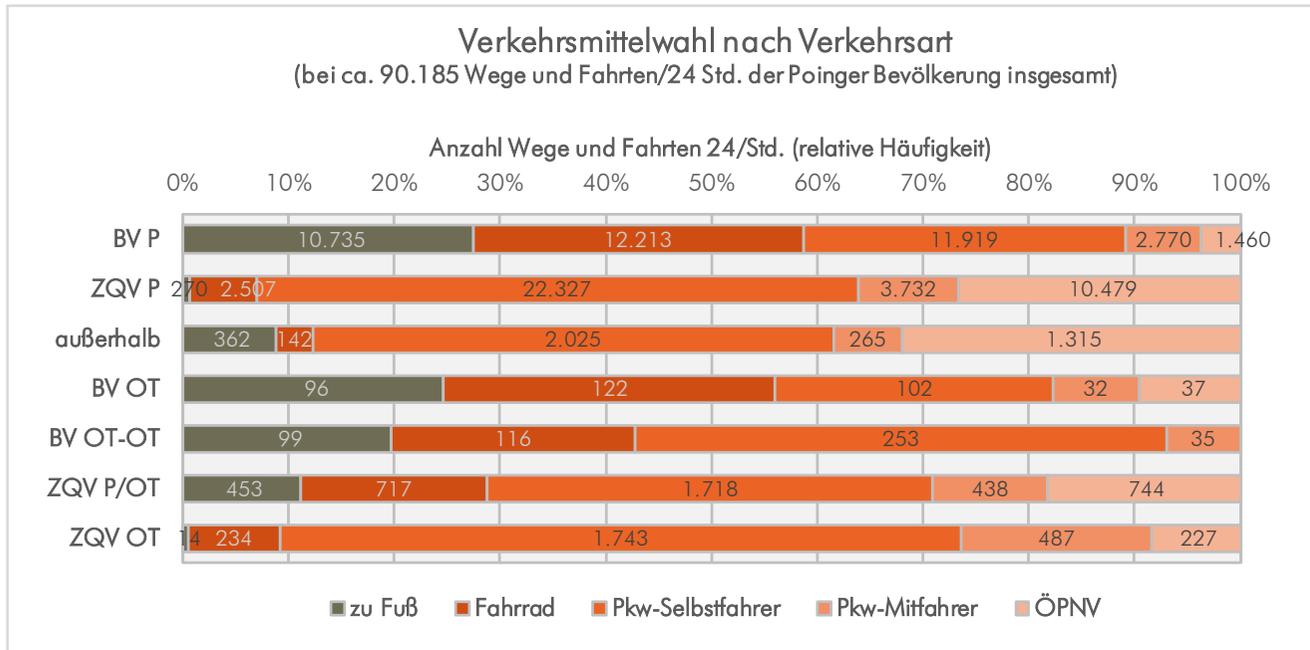


Abb. 26 stellt die Verkehrsmittelwahl aufgegliedert nach den verschiedenen Haushaltstypen im Binnenverkehr dar. Innerhalb von Poing sind vor allem Paare und Senioren mit dem Pkw unterwegs. Der größte Anteil, der zu Fuß geht und mit dem Rad fährt, ist bei den Singles und den Familien vorzufinden. Auch der Prozentsatz der Pkw-Mitfahrer und der ÖPNV-Nutzer ist bei Familien etwas höher als beim Rest.

Abb. 24: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 90.185 Wege und Fahrten der Poinger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht zeigt Abb. 25. Dabei wird ersichtlich, dass bei den Frauen ein leicht größerer Anteil zu Fuß geht und als Pkw-Mitfahrer unterwegs ist. Bei den Männern hingegen ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer und der ÖPNV-Nutzer gering höher.

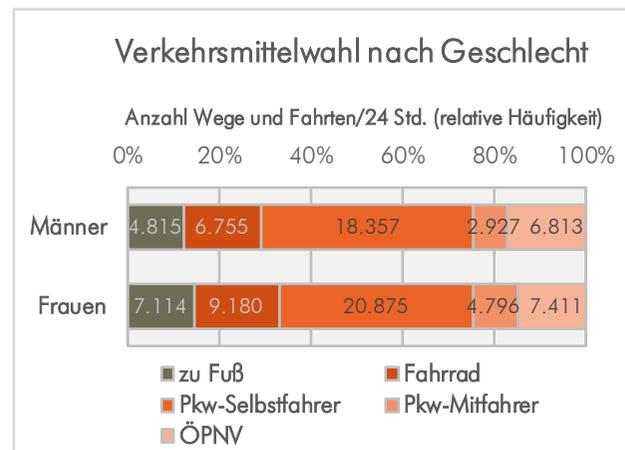


Abb. 25: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

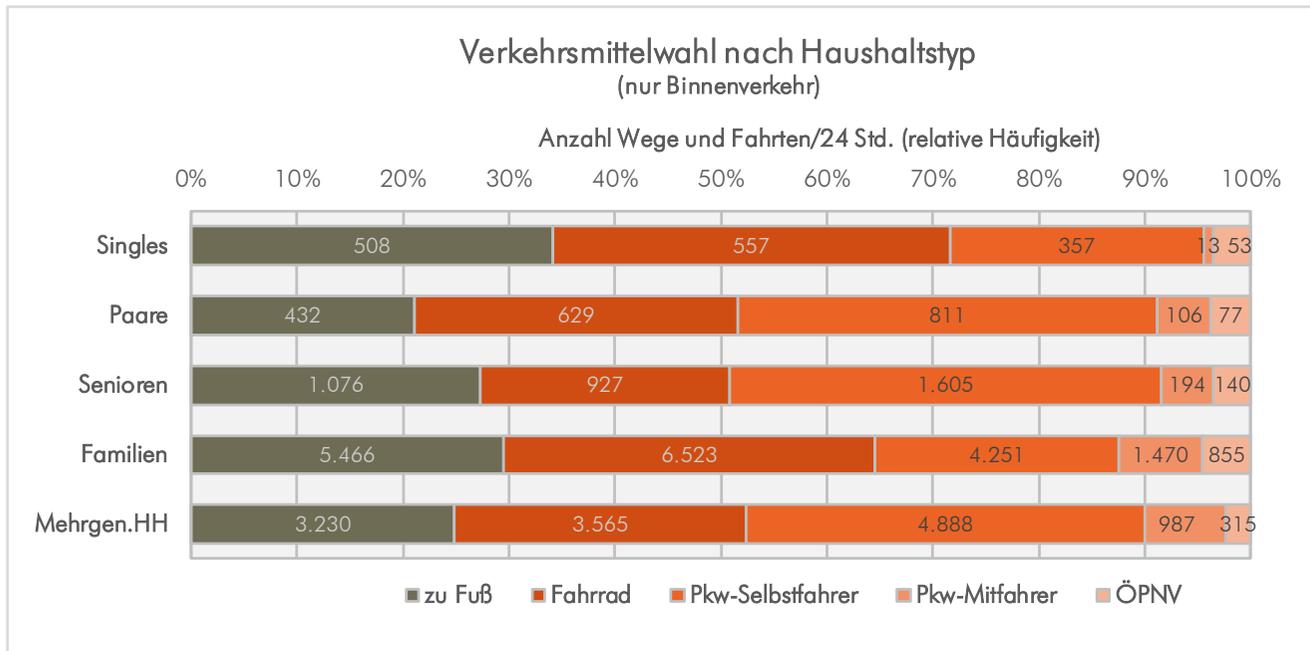


Abb. 26: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Die meisten Verkehrsmittel (ausgenommen der Pkw als Mitfahrer) erreichen einen Spitzenwert zwischen 7:00 und 8:00 Uhr morgens (vgl. Abb. 27). Um die Mittagszeit nimmt das Verkehrsaufkommen wieder ab und am späten Nachmittag bzw. gegen Abend nimmt die Nutzung jeweils wieder zu. Bei den Pkw-Selbstfahrer und Mitfahrer übersteigt der Nachmittagswert sogar den der Morgenspitze jeweils leicht.

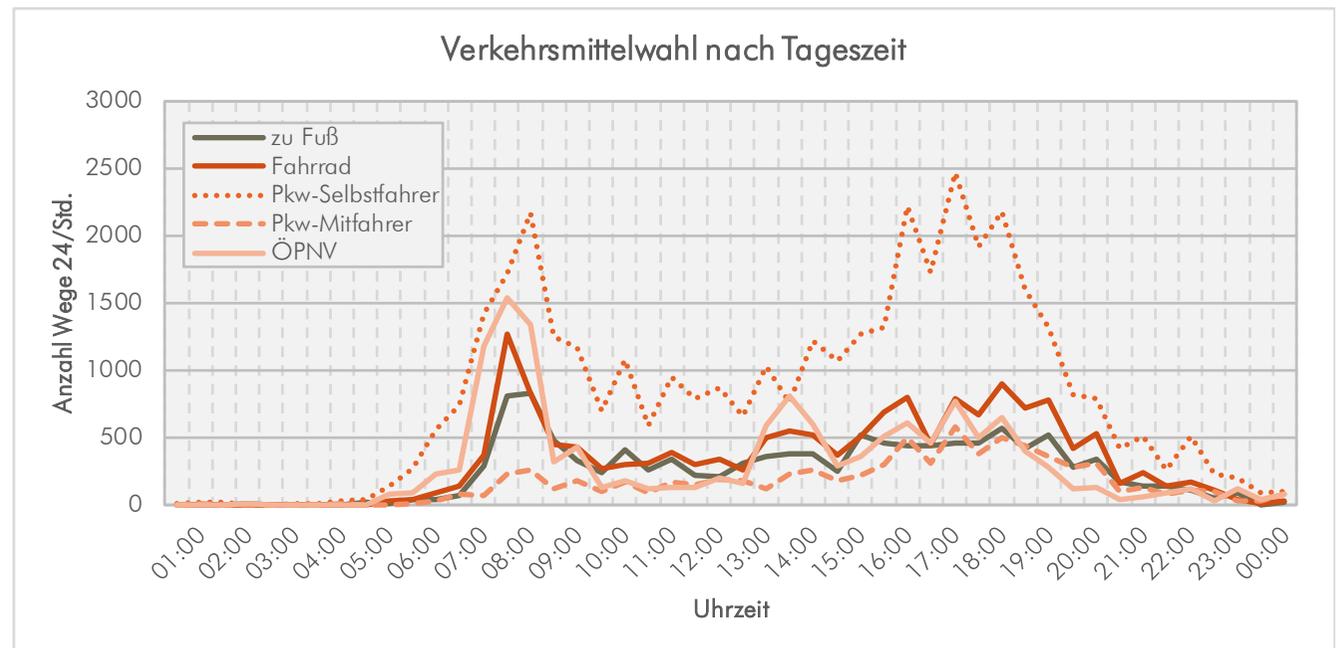


Abb. 27: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

2.8 Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abb.en enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legt jeder der ca. 4.360 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 5,5 Wege zurück. Dennoch hat ein beachtlicher Anteil am Stichtag das Haus nicht verlassen (vgl. Abb. 28). Die meisten Befragten legen entweder drei bis vier oder ein bis zwei Wege zurück. Am wenigsten Personen legen mehr als acht Wege zurück.

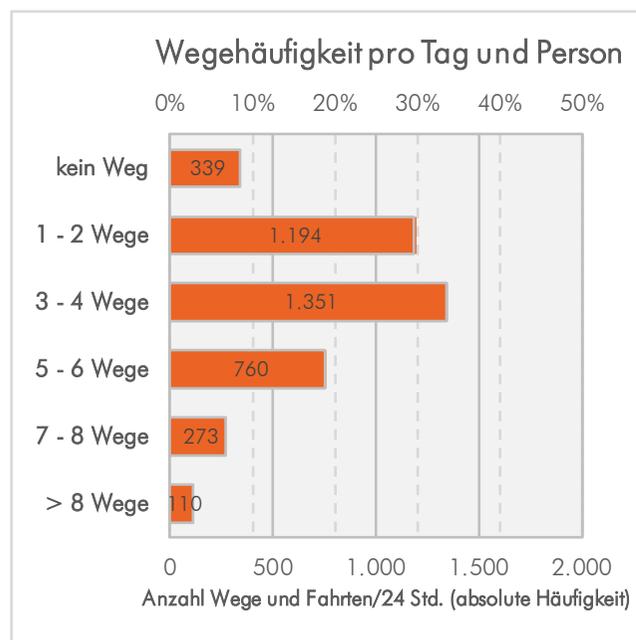


Abb. 28: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt nur kleine Unterschiede auf (vgl. Abb. 29). Männer legen mit leichter Mehrheit keinen, ein bis zwei oder drei bis vier Wege zurück. Bei den anderen Wegehäufigkeiten liegen die Frauen prozentual etwas über den Männern.

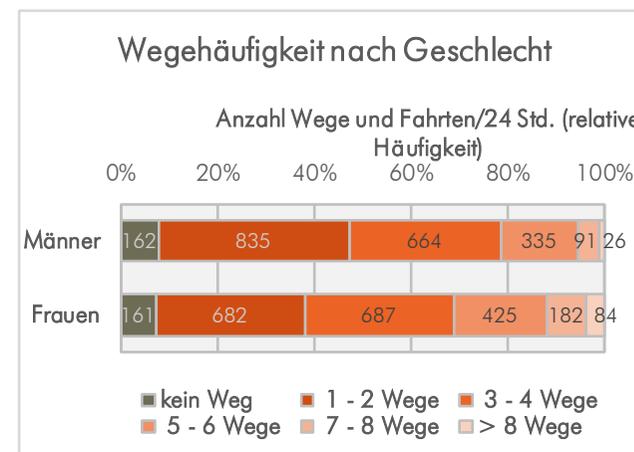


Abb. 29: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Abb. 30 zeigt die Wegehäufigkeit aufgliedert nach Altersgruppen. Am häufigsten sind es die 18-30-jährigen und die über 75-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen. Drei bis vier Wege werden vermehrt von den unter 18-jährigen zurückgelegt, mehr als acht Wege hauptsächlich von 31-45- und 46-64-jährigen.

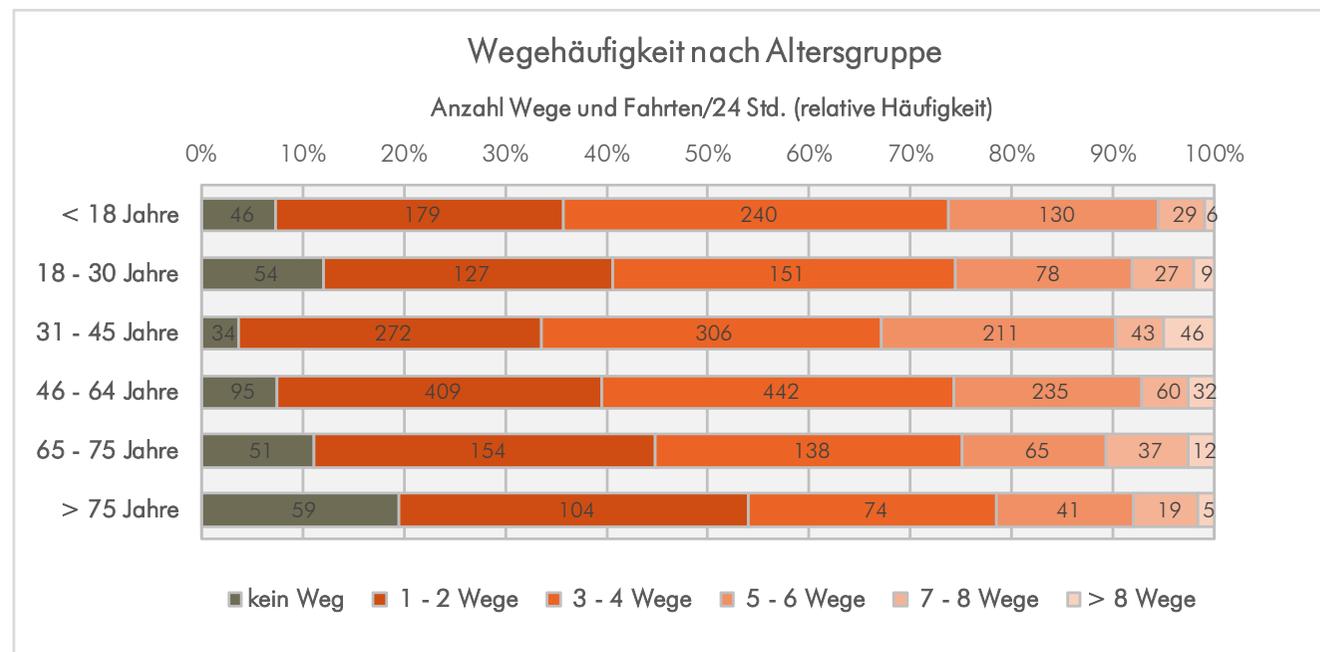


Abb. 30: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Die Differenzierung nach der Tätigkeit zeigt, dass sich die Wegehäufigkeit von berufstätigen, nicht berufstätigen und Ruheständlern relativ in Waage hält (vgl. Abb. 31). Bei den Ruheständlern ist der Anteil, der keinen Weg zurücklegt jedoch etwas ausgeprägter und bei nicht berufstätigen der Anteil an drei bis vier Wegen. Personen, die sich in Ausbildung befinden legen im Verhältnis am häufigsten sieben bis acht oder mehr als acht Wege zurück.

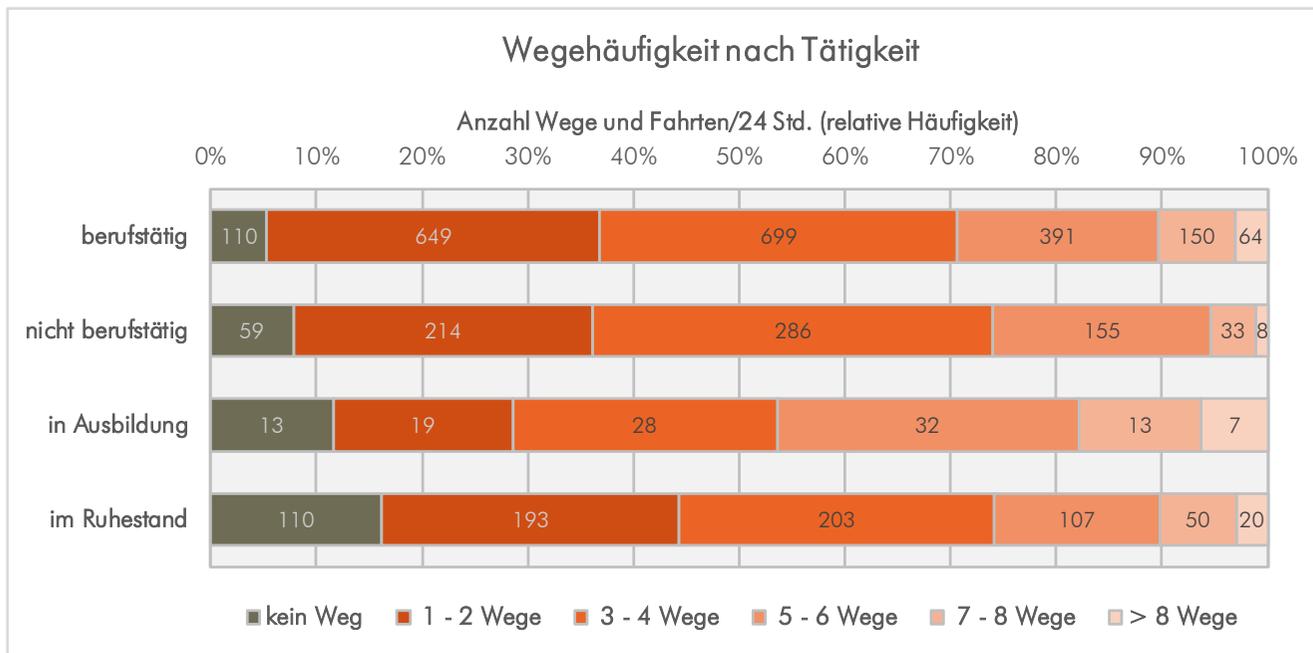


Abb. 31: Hochgerechnete Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Ein eindeutiger Zusammenhang ist zwischen dem Pkw-Besitz und der Wegehäufigkeit zu erkennen (vgl. Abb. 32). Desto eher eine Person keinen Pkw-Besitz, desto geringer ist die Wegeanzahl.

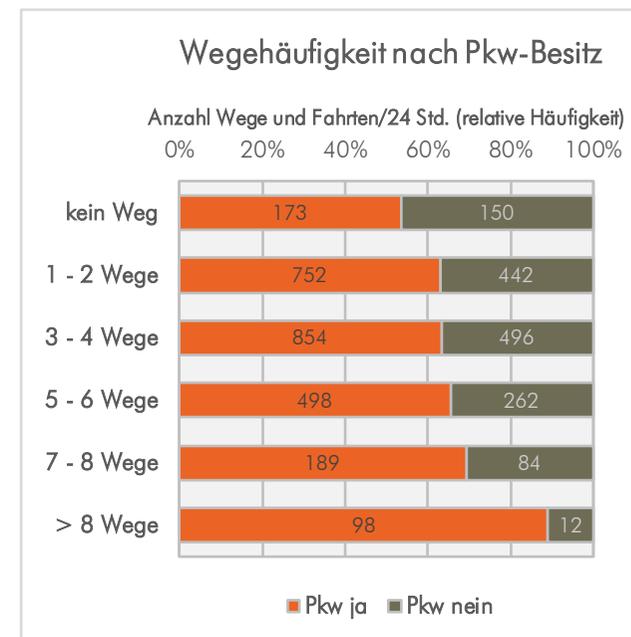


Abb. 32: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Fahrtenzwecke

In Abb. 33 sind die Fahrtenzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Poinger am Stichtag dargestellt. Der am häufigsten genannte Grund ist „nach Hause“ fahren, gefolgt von „Einkaufen, private Erledigungen“. In diesem Zweck sind beispielsweise auch Arztbesuche beinhaltet. Am seltensten wird „geschäftlich“ als Fahrtenzweck angegeben.

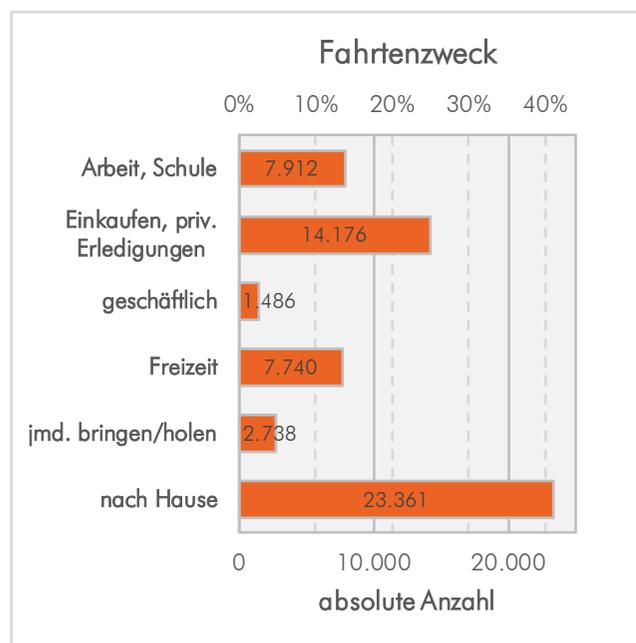


Abb. 33: Fahrtenzwecke der Poinger Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Aufgegliedert nach Verkehrsmittel wird deutlich, dass vor allem bei freizeitlichen Beschäftigungen alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abb. 34). Pkw-Selbstfahrer fahren etwas vermehrt zu geschäftlichen Zwecken oder um jemanden zu bringen bzw. zu holen. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Freizeit“ etwas in der Überzahl und die Nutzung des ÖPNV vor allem für den Weg zur Arbeit oder zur Schule.

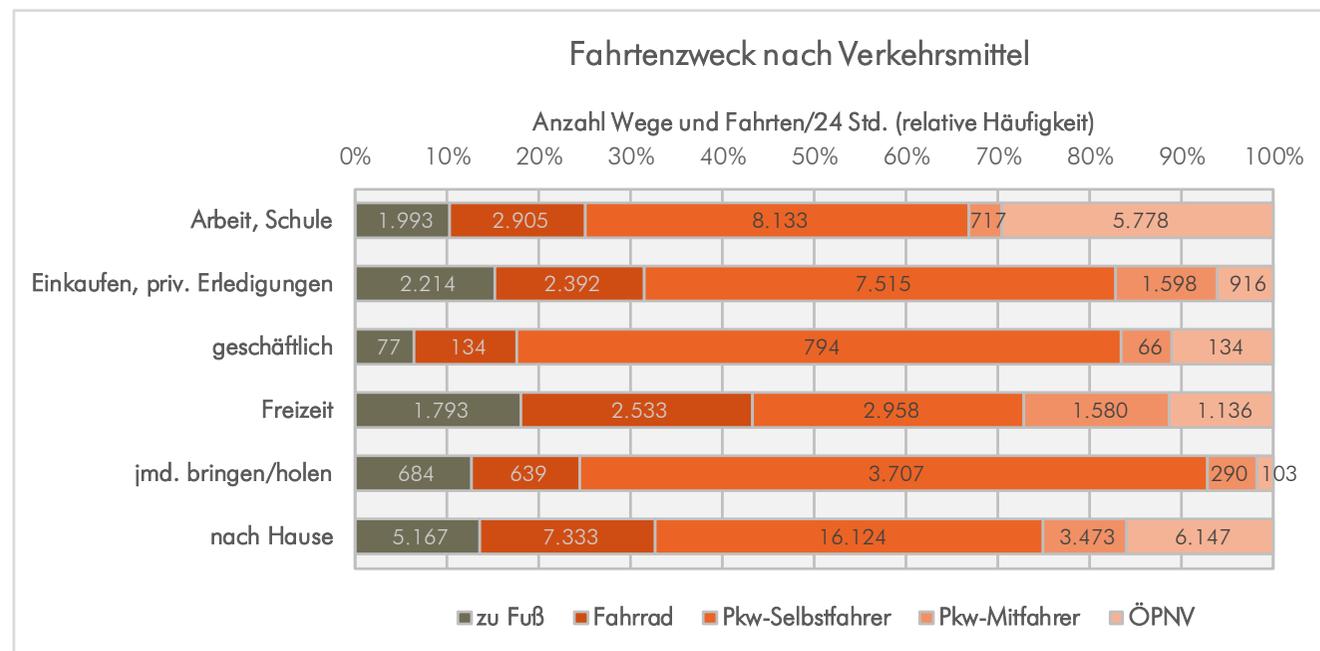


Abb. 34: Fahrtenzwecke der Poinger Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtenzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden ca. gegen 8:00 Uhr erreicht (vgl. Abb. 35). Auch die Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag ca. zwischen 9:00 und 11:00 Uhr erledigt. „Nach Hause“ fahren viele bereits um die späte Mittagszeit (ca. 14:00 Uhr) und erreicht dann am Nachmittag zwischen 17:00 und 18:00 Uhr seinen Höhepunkt. Zu freizeitliche Aktivitäten wird vermehrt am Nachmittag gefahren (Höhepunkt gegen 17:30 Uhr).

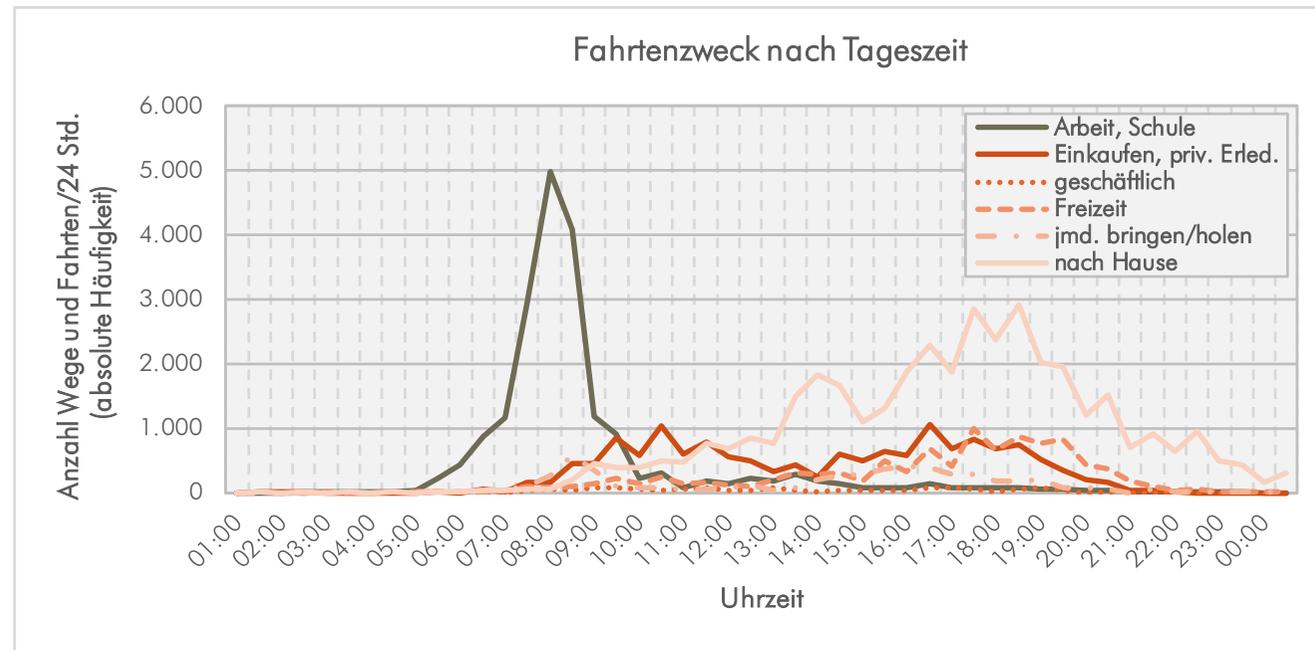
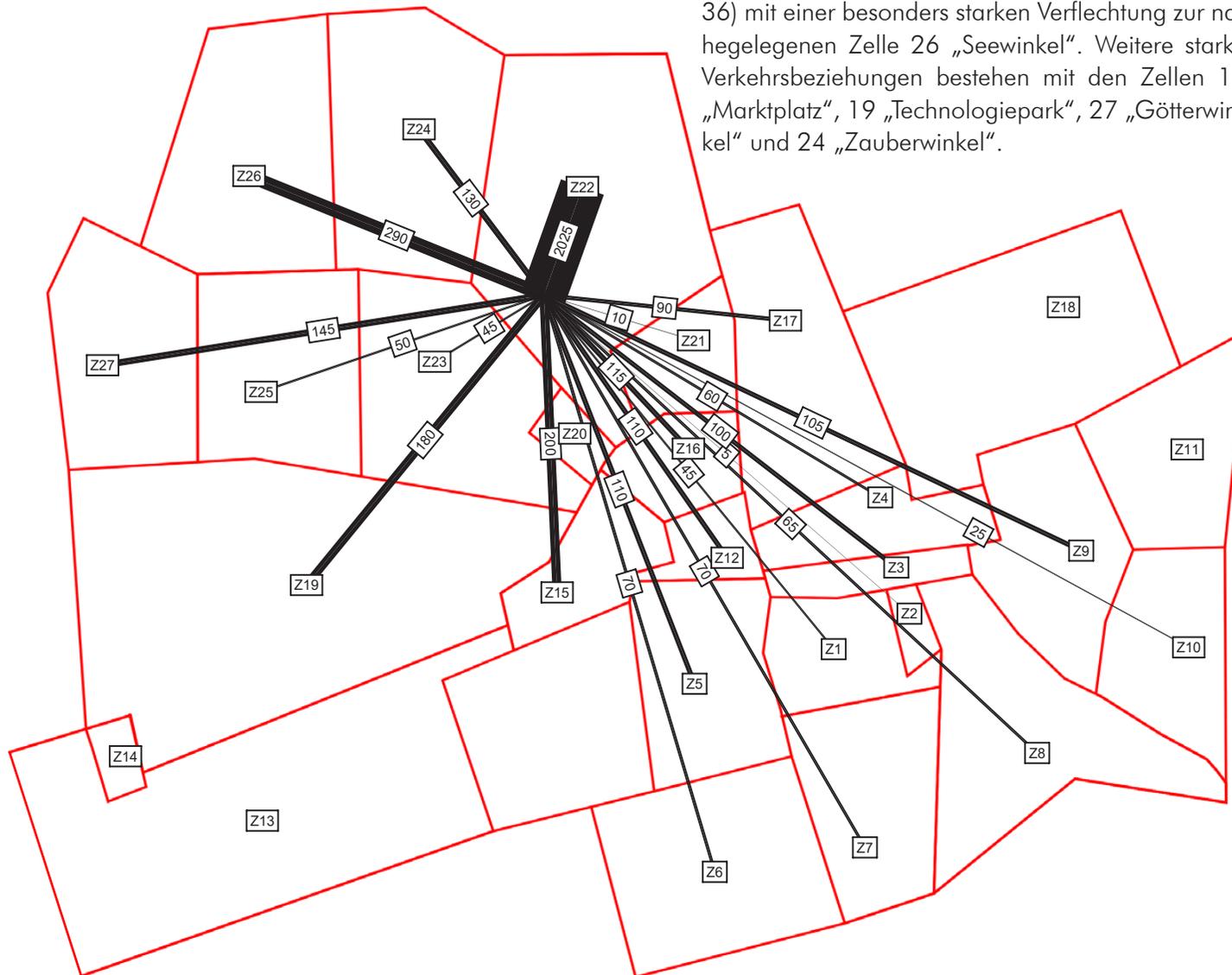


Abb. 35: Fahrtenzwecke der Poinger Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 18.07.2019

2.9 Fahrtweiten im Binnenverkehr

Die nachfolgenden Abb.en auf den nächsten Seiten enthalten Beispiele für jeweils zwei Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs und des Rad-Verkehrs mit dem übrigen Ort ausgewählter Verkehrszellen. In den Anlagen sind jeweils fünf weitere Beispiele der Binnenverkehrsbeziehungen ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Poinger Bevölkerung dargestellt, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Ortsgebiets z.B. ins Gewerbegebiet für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten.

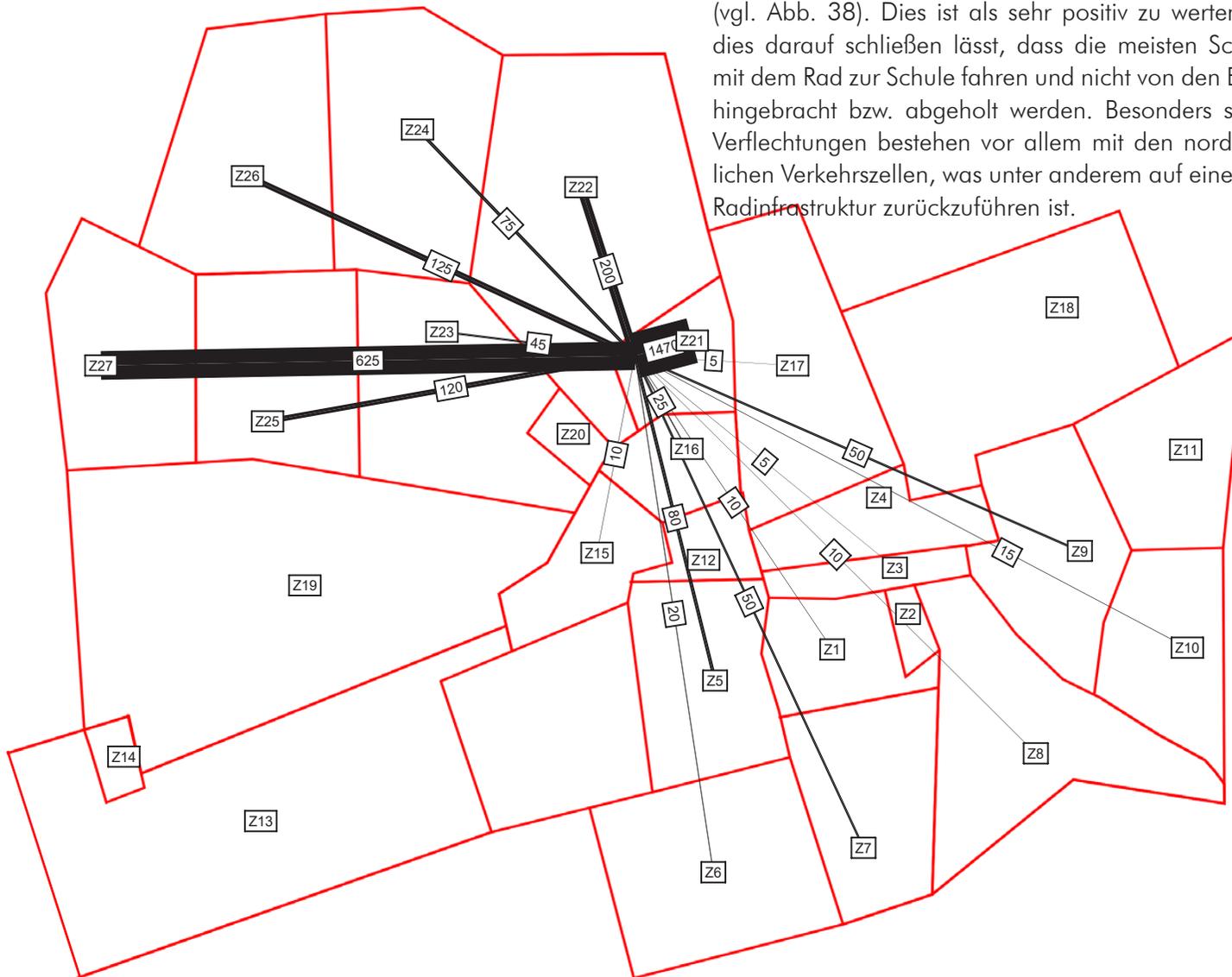
In der einwohnerstärksten Zelle 22 „Blumensiedlung“ entsteht mit ca. 2.025 Kfz-Fahrten/24 Std. das größte Binnenverkehrsaufkommen (vgl. Abb. 36) mit einer besonders starken Verflechtung zur nahegelegenen Zelle 26 „Seewinkel“. Weitere starke Verkehrsbeziehungen bestehen mit den Zellen 15 „Marktplatz“, 19 „Technologiepark“, 27 „Götterwinkel“ und 24 „Zauberwinkel“.



Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Abb. 36: Binnenverkehr Kfz/24 Std. - Zelle 22: Blumensiedlung

Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr erzeugt Verkehrszelle 21 „Schulen“ mit ca. 1.470 Rad-Fahrten/24 Std. ein erhebliches Verkehrsaufkommen im Rad-Binnenverkehr (vgl. Abb. 38). Dies ist als sehr positiv zu werten, da dies darauf schließen lässt, dass die meisten Schüler mit dem Rad zur Schule fahren und nicht von den Eltern hingebacht bzw. abgeholt werden. Besonders starke Verflechtungen bestehen vor allem mit den nordwestlichen Verkehrszellen, was unter anderem auf eine gute Radinfrastruktur zurückzuführen ist.



Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

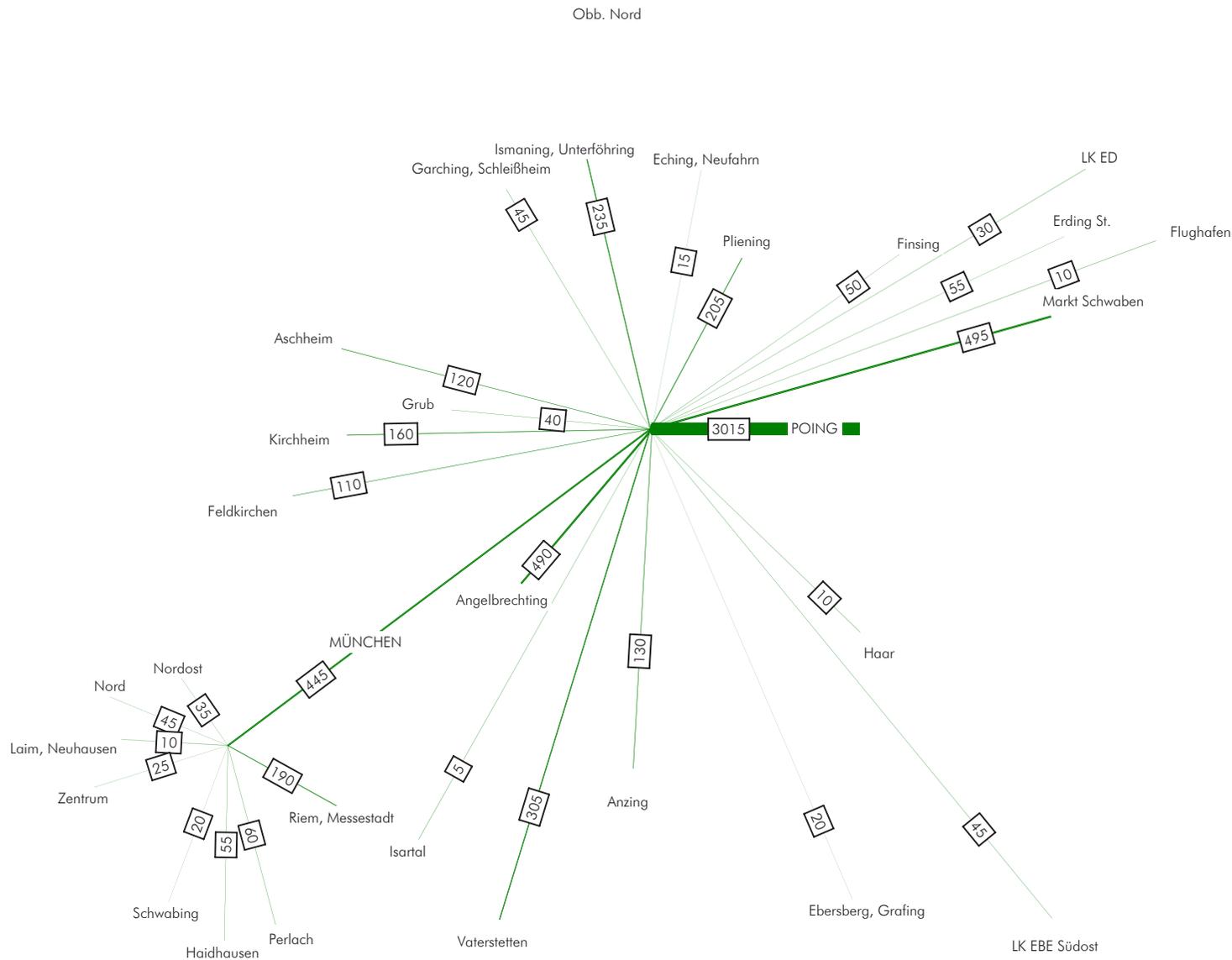
Abb. 38: Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 21: Schulen

Durch Verkehrszelle 12 „S-Bahnhof Poing“ werden ca. 1.700 Rad-Fahrten/24 Std. generiert (vgl. Abb. 39). Auch dies ist sehr erfreulich, da aufgrund der dort nur wenig lebenden Einwohner davon ausgegangen werden kann, dass die meisten Fahrten dorthin in Verbindung mit der S-Bahn getätigt werden und die Poinger für diese Strecke das Rad anstelle des Pkw bevorzugen. Ebenso überwiegen hier die Verbindungen mit den nordwestlichen Verkehrszellen.



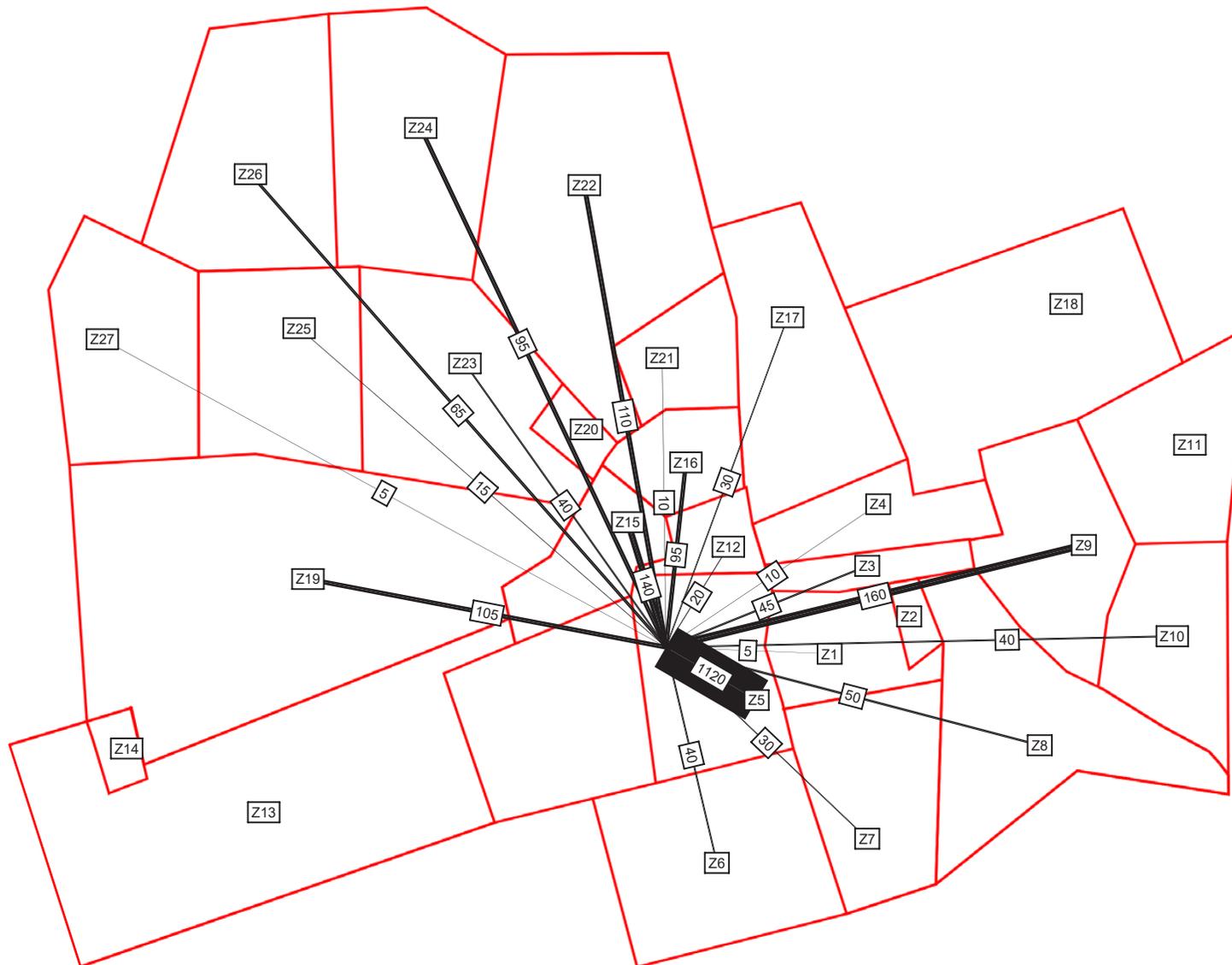
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Abb. 39: Binnenverkehr Rad/24 Std. - Zelle 12: S-Bahnhof Poing



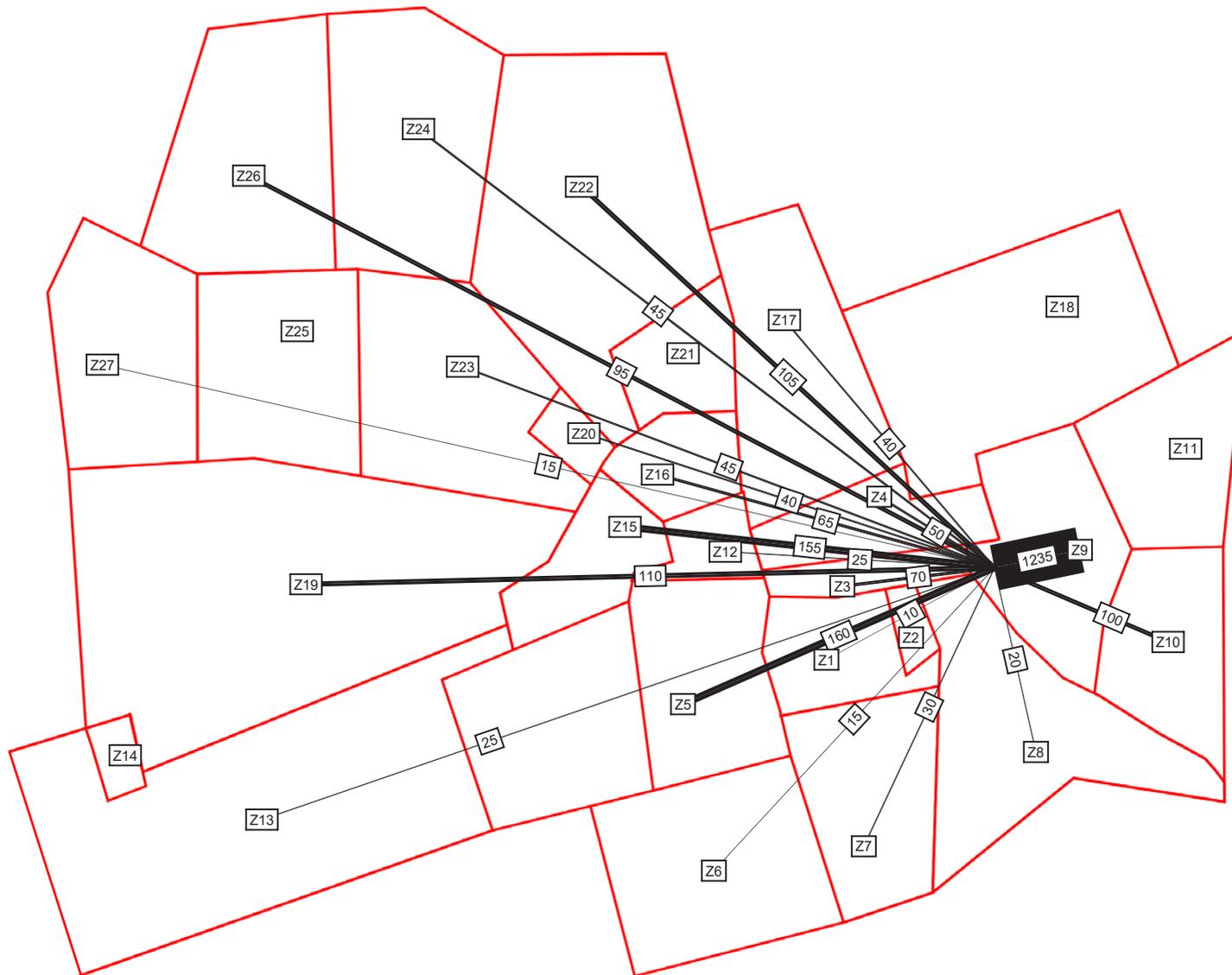
Im Rad-Ziel-/Quellverkehr entstehen ca. 3.015 Rad-Fahrten/24 Std. Dies ist ein beachtliches Fahraufkommen, vor allem angesichts dessen, dass nur Fahrten beinhaltet sind, die eine Ortsveränderung zu anderen Gemeinden und Städten außerhalb von Poing aufweisen. Auch beim Radverkehr sind es vor allem Angelbrechting, Markt Schwaben und München, die verstärkt aufgesucht werden.

Abb. 42: Ziel-/Quellverkehr Rad nach Verflechtungsorten der Poinger Bevölkerung



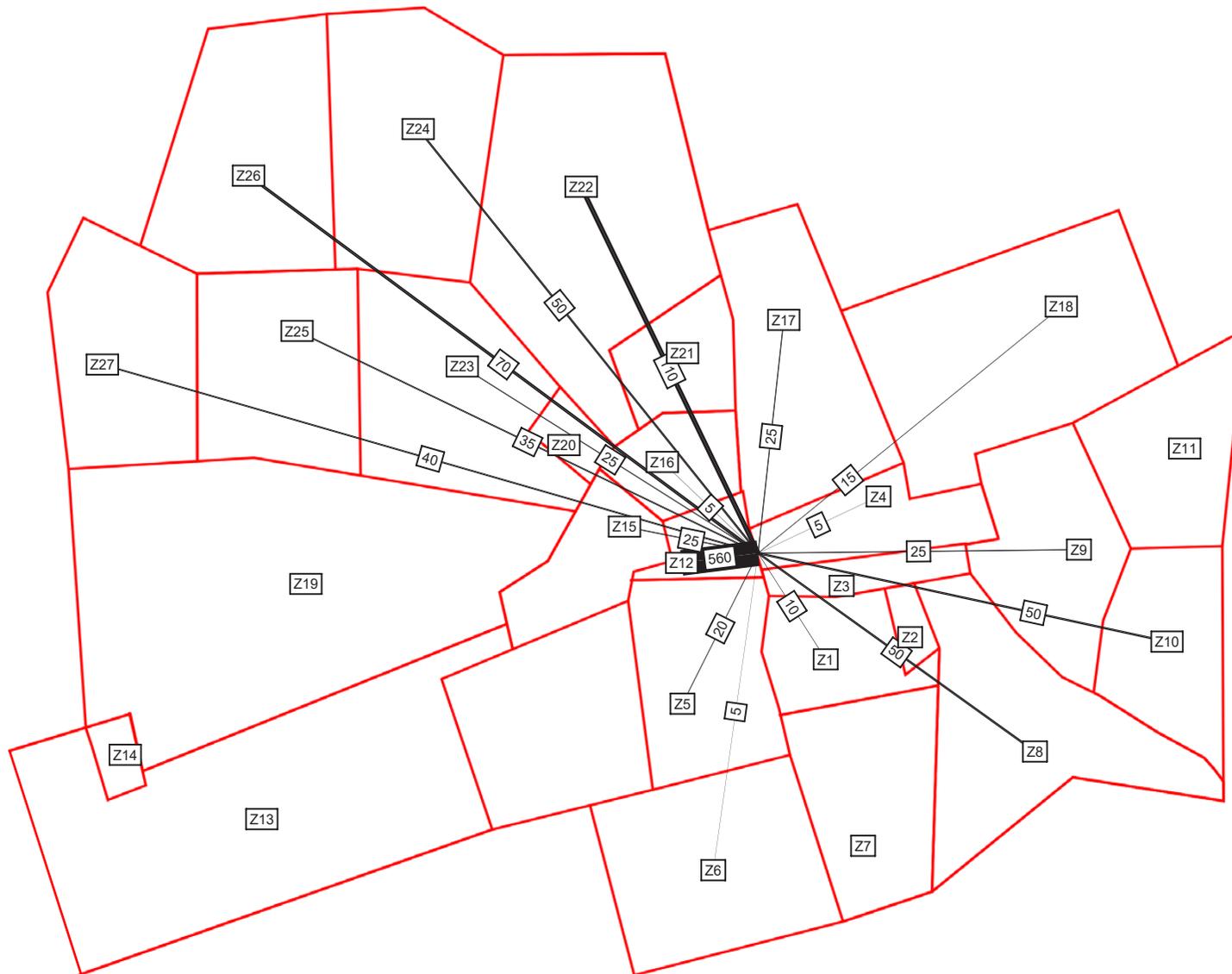
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage A:
Binnenverkehr Kfz/24 Std.
Zelle 5: Römerstraße Nord



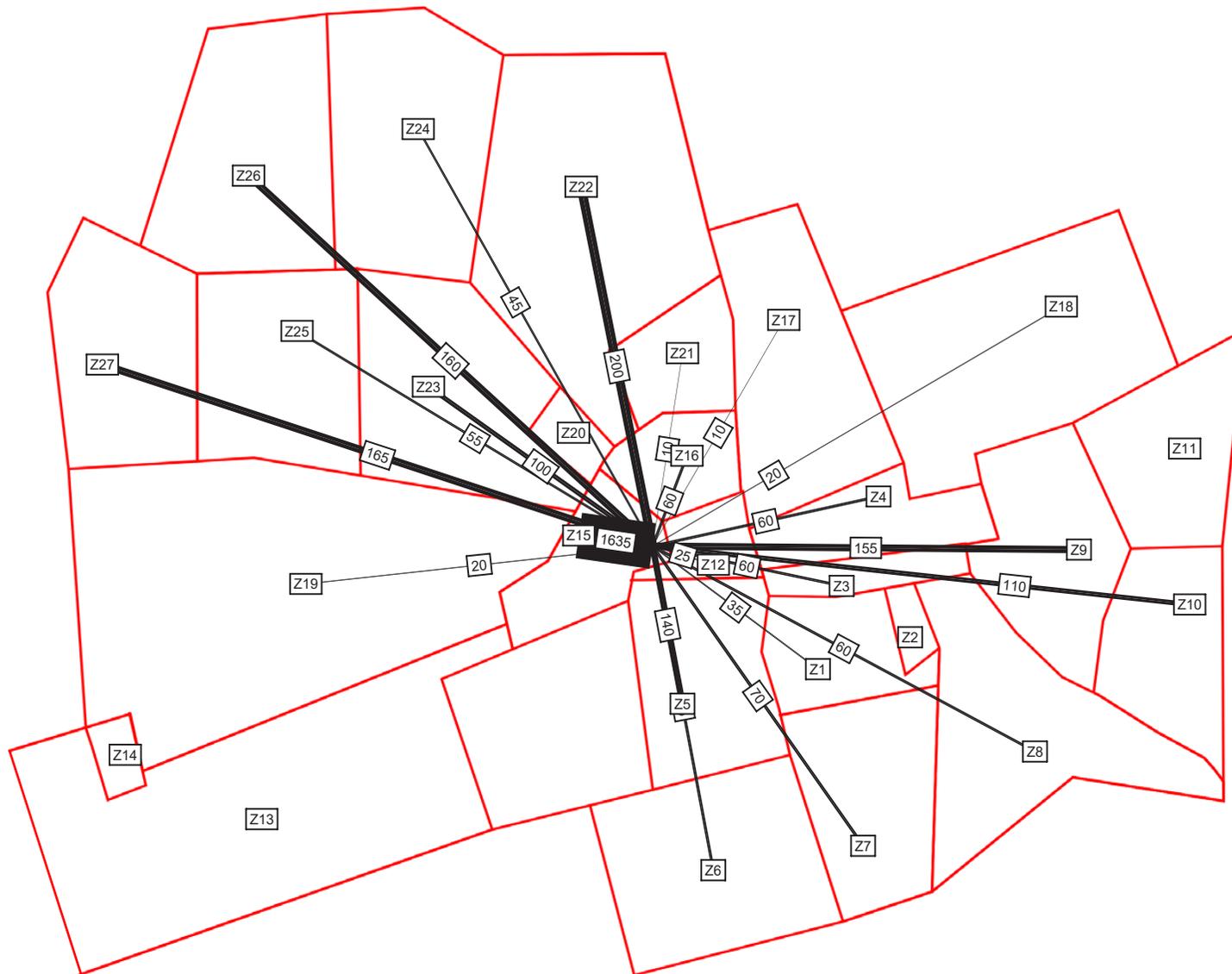
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage B:
Binnenverkehr Kfz/24 Std.
Zelle 9:
Kampenwandstraße West



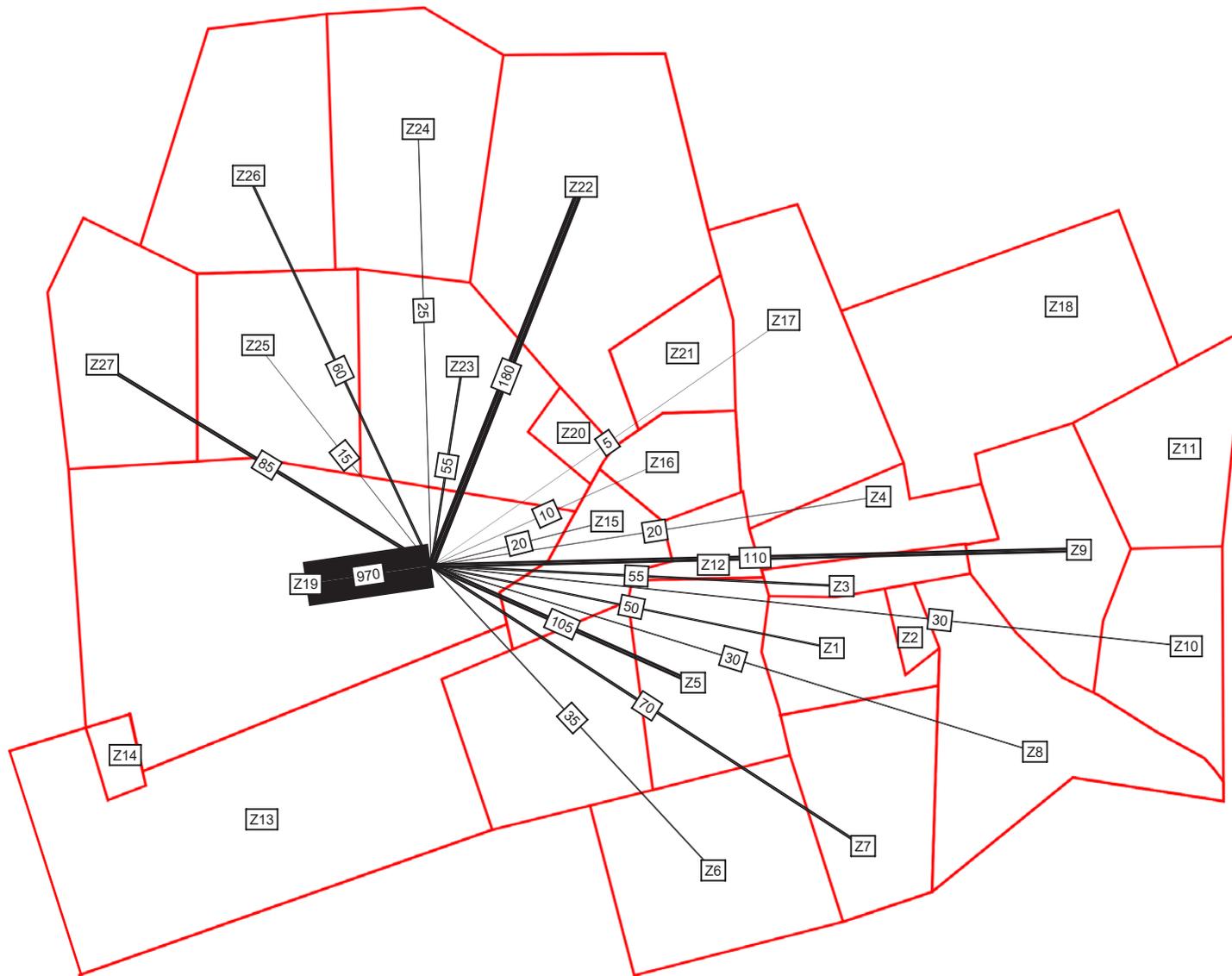
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage C:
Binnenverkehr Kfz/24 Std.
Zelle 12: S-Bahn Poing



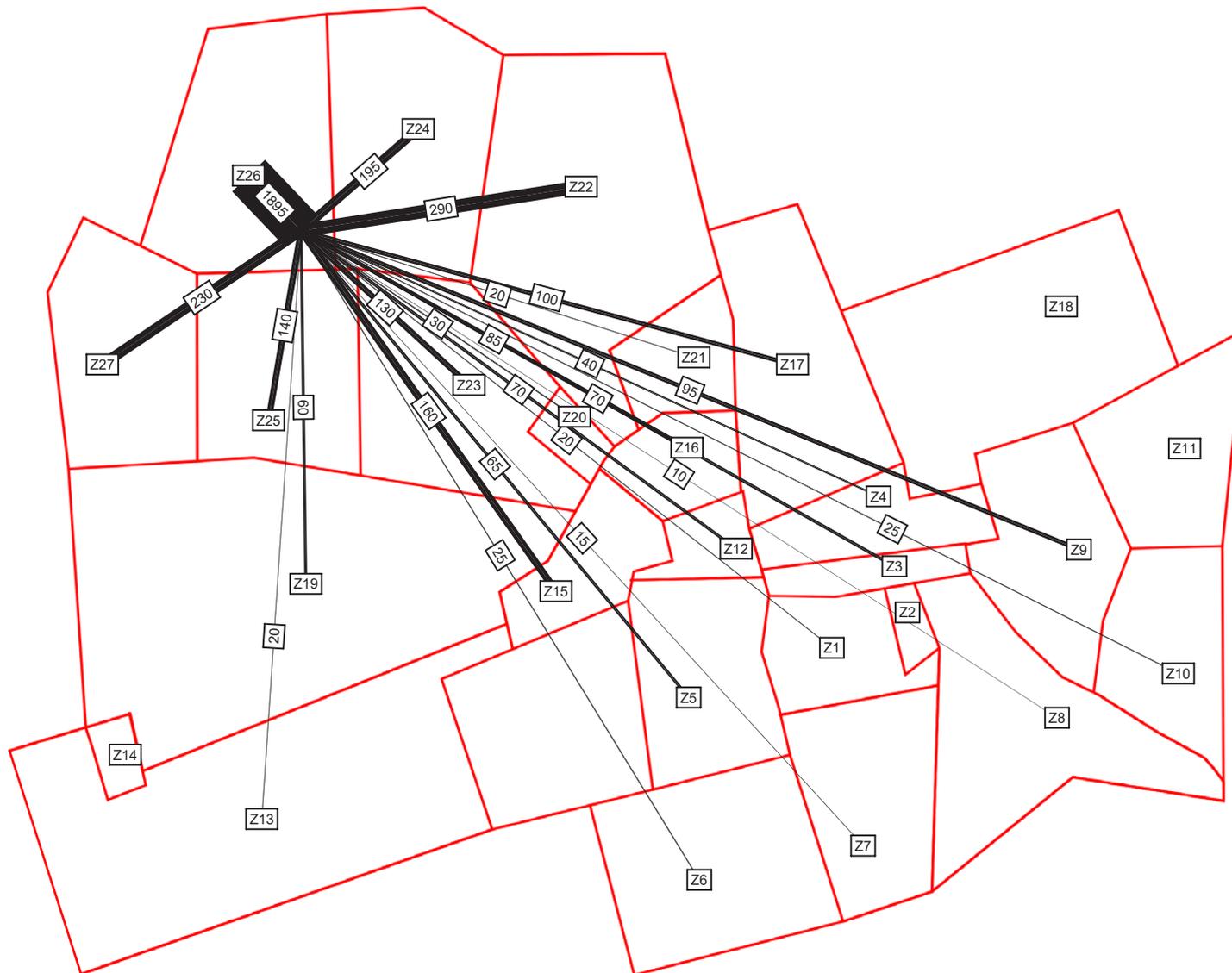
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwandsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage D:
Binnenverkehr Kfz/24 Std.
Zelle 15: Marktplatz



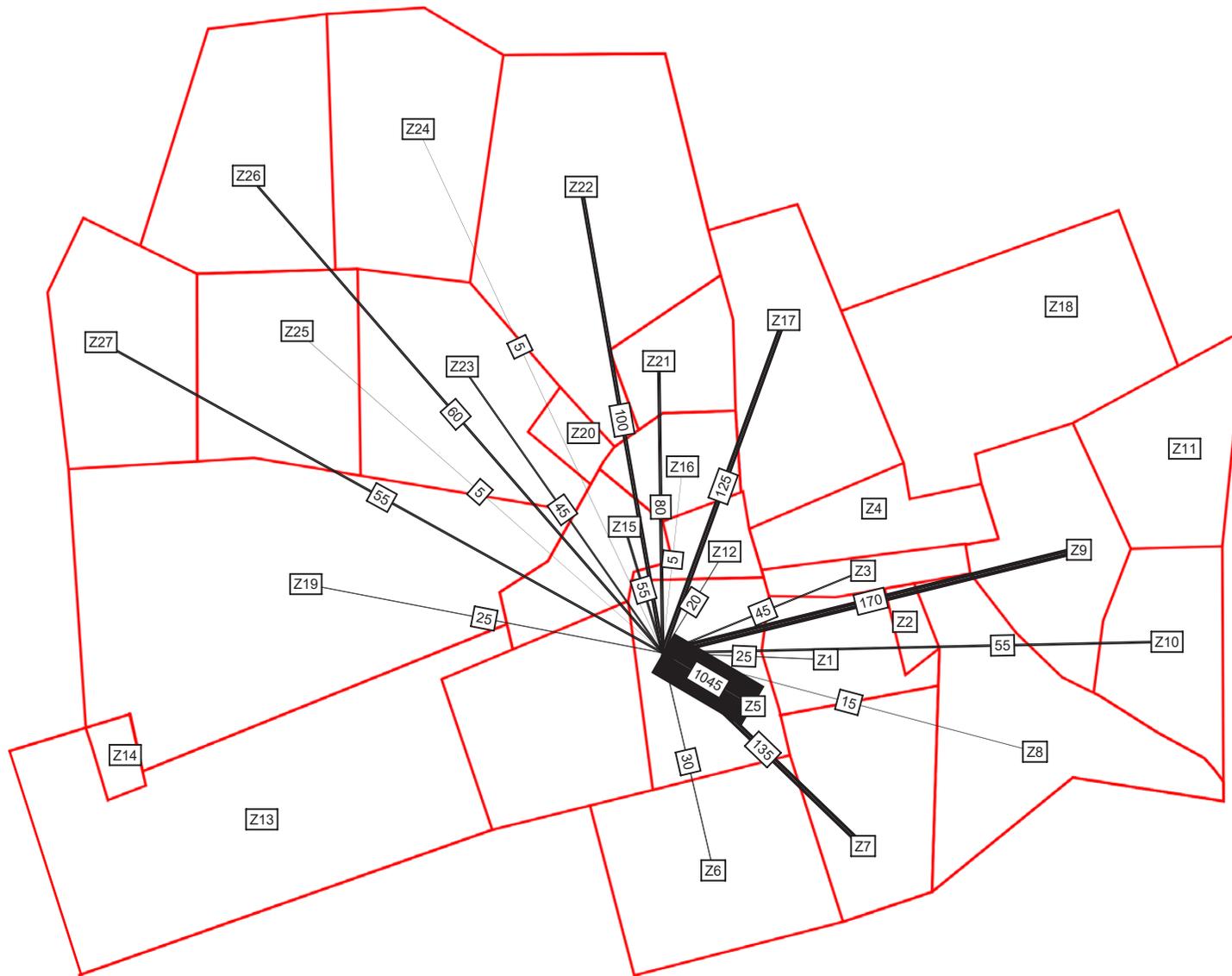
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage E:
Binnenverkehr Kfz/24 Std.
Zelle 19: Technologiepark



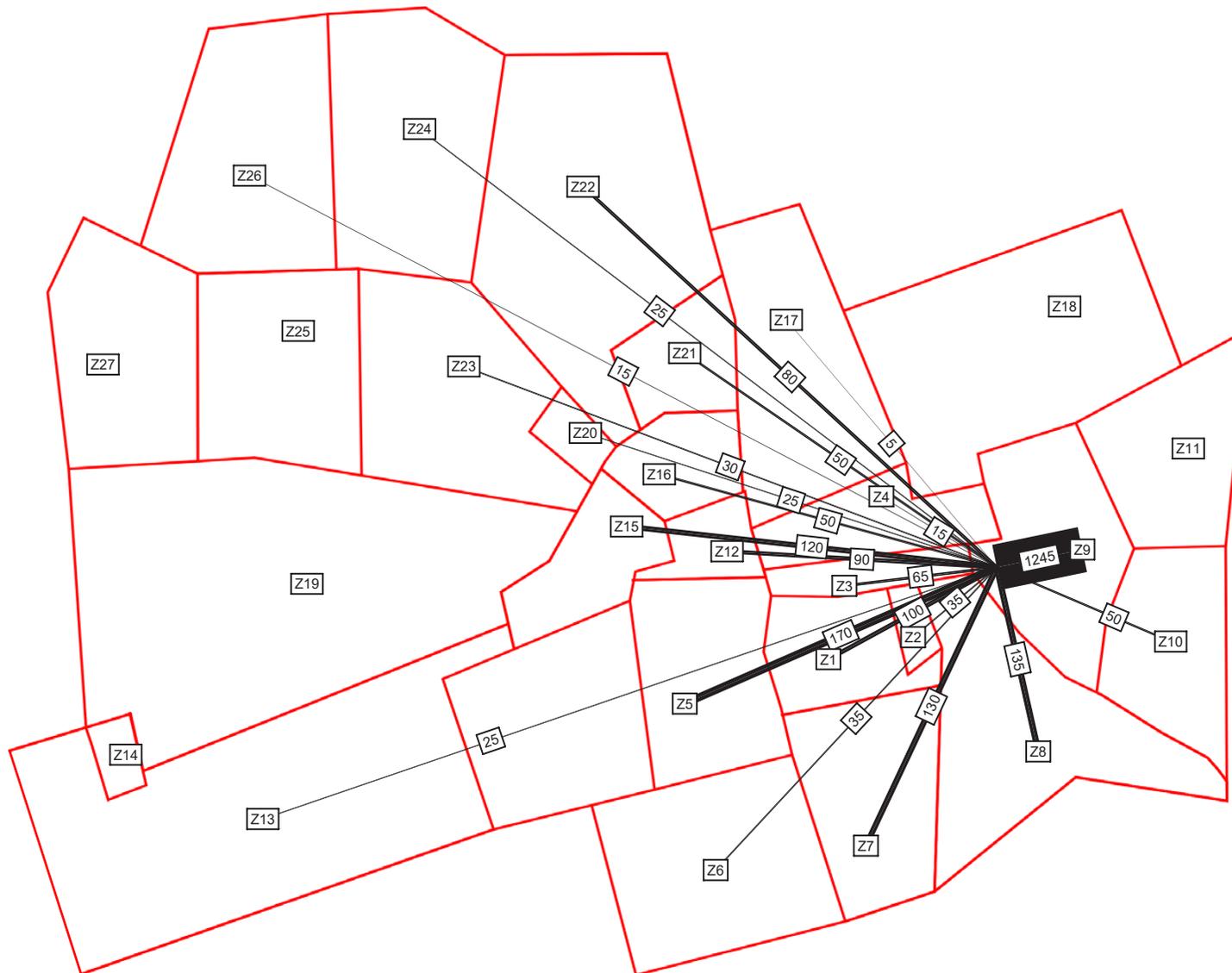
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage F:
Binnenverkehr Kfz/24 Std.
Zelle 26: Seewinkel



Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage G:
Binnenverkehr Rad/24 Std.
Zelle 5: Römerstraße Nord



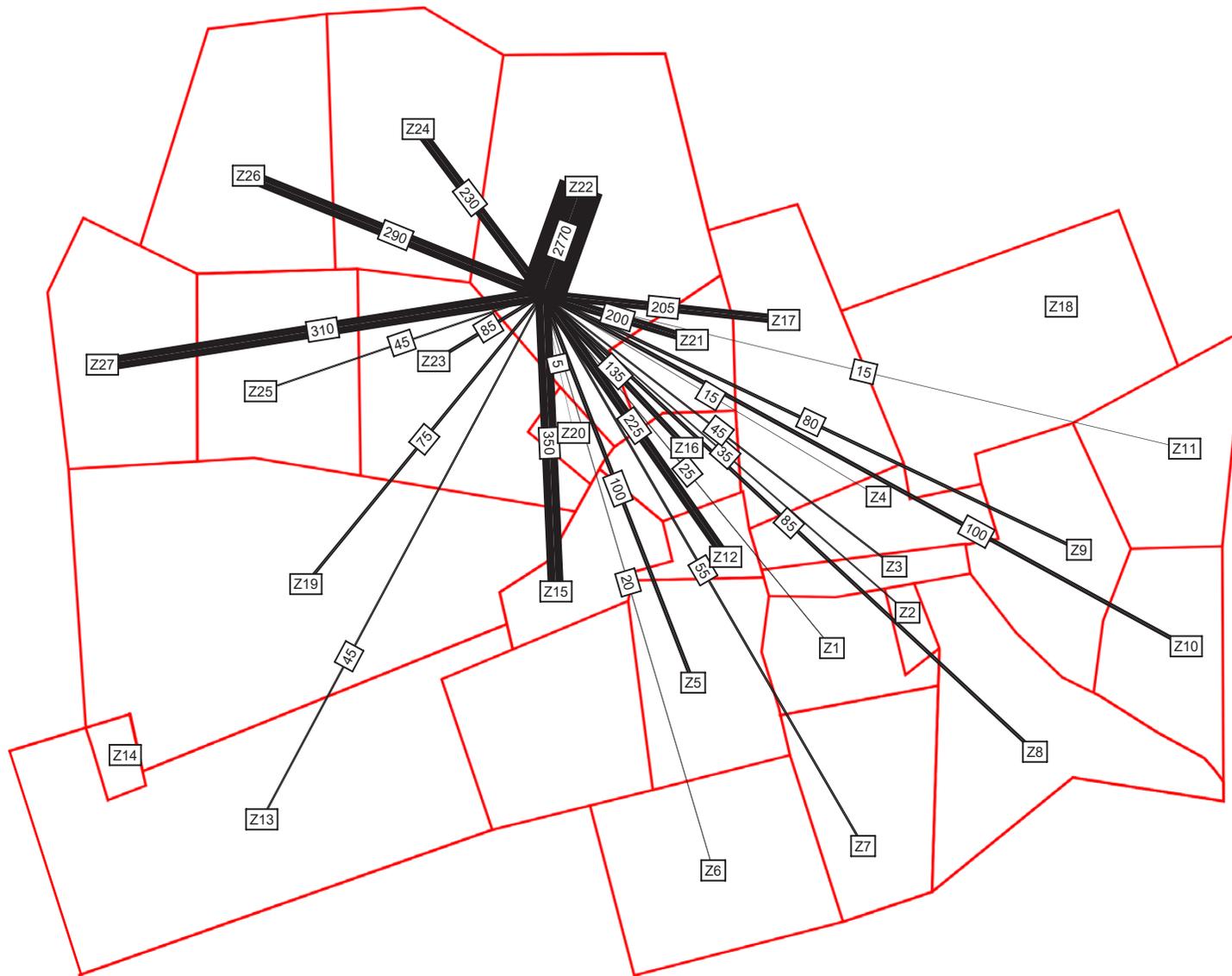
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage H:
Binnenverkehr Rad/24 Std.
Zelle 9:
Kampenwandstraße West



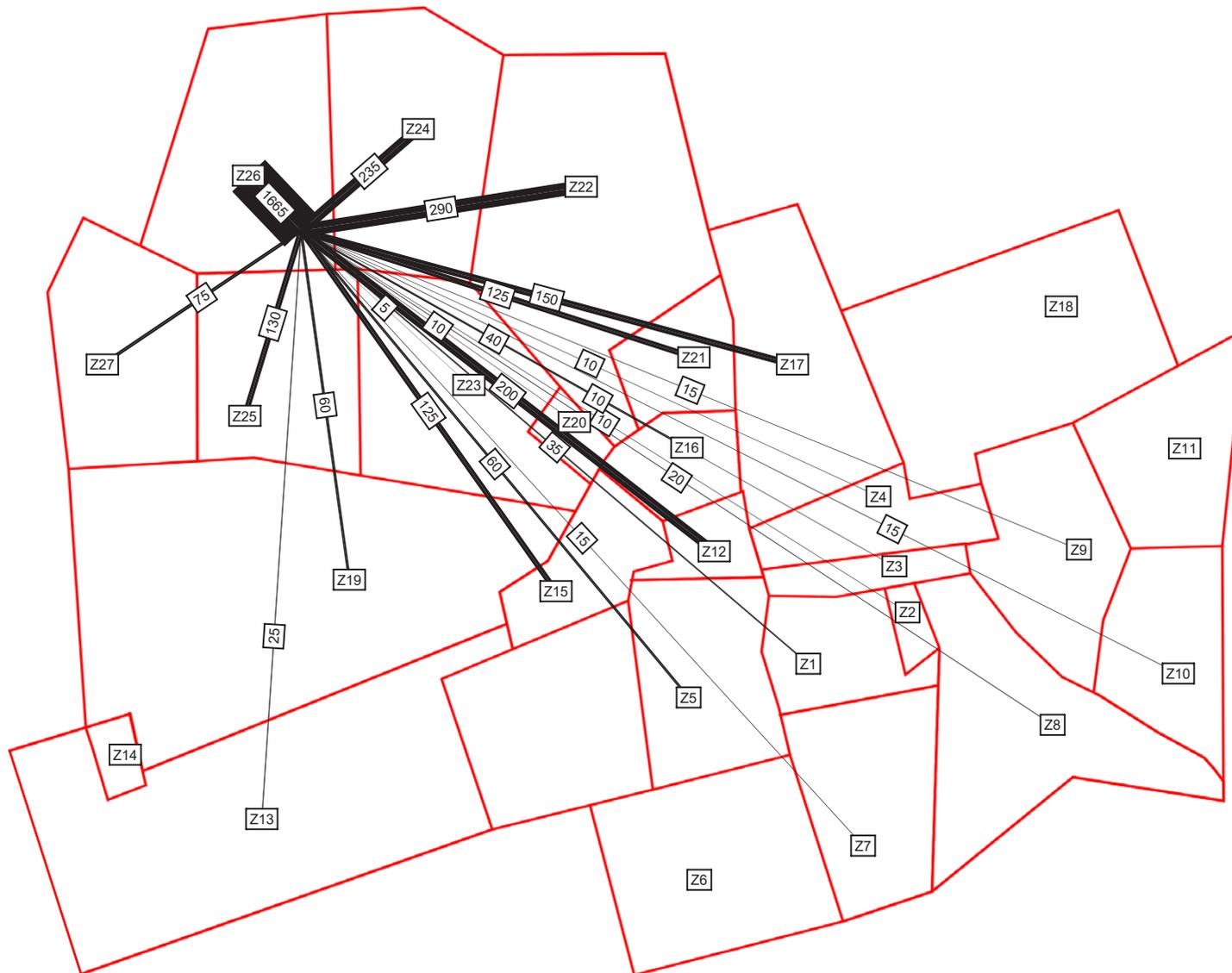
Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage I:
Binnenverkehr Rad/24 Std.
Zelle 15: Marktplatz



Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage J:
Binnenverkehr Rad/24 Std.
Zelle 22 : Blumensiedlung



Nr.:	Zellenname:
1	Poststraße
2	Rathaus
3	Hauptstraße
4	Eckartstraße
5	Römerstraße Nord
6	Römerstraße Süd
7	Parksiedlung
8	Anzinger Straße
9	Kampenwandstr. West
10	Kampenwandstr. Ost
11	Wildpark
12	S-Bhf. Poing
13	Océ
14	S-Bhf. Grub
15	Marktplatz
16	Marktstraße
17	Sportzentrum, Friedhof
18	Funkturm
19	Technologiepark
20	Kirchen
21	Schulen
22	Blumensiedlung
23	Mitterfeldring Ost
24	Zauberwinkel
25	Böhmerwaldsiedlung
26	Seewinkel
27	Götterwinkel

Anlage K:
Binnenverkehr Rad/24 Std.
Zelle 26: Seewinkel