

Was bewegt die Oldenburger?

Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2009 zum Verkehrsverhalten





Stadt Oldenburg (Oldb), Der Oberbürgermeister

Amt für Verkehr und Straßenbau, Fachdienst Verkehrsplanung

26105 Oldenburg

E-mail: verkehrsplanung@stadt-oldenburg.de

Internet: www.oldenburg.de

Stand: Februar 2010

Allgemeine Anfragen an die Stadt Oldenburg bitte an das ServiceCenter unter Telefon 0441 235 4444.

Durchführung:

Carl von Ossietzky Universität Oldenburg



Prof. Dr. Ingo Mose

Dipl. Landschaftsökol. Vasco Brummer

B. Sc. Inga Schröder



Inhalt

| | |
|--|----|
| Abbildungsverzeichnis..... | 1 |
| Tabellenverzeichnis | 1 |
| Einleitung | 2 |
| Datengrundlage – wer wurde befragt?..... | 3 |
| Grundlegende Mobilitätskennzahlen..... | 4 |
| Verfügbare Verkehrsmittel..... | 4 |
| Verkehrsmittelwahl..... | 5 |
| Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Alter und Geschlecht | 6 |
| Der Einfluss von Wetter und Wochentag | 8 |
| Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Wegelänge..... | 11 |
| Räumliche Unterschiede im Untersuchungsgebiet..... | 12 |
| Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Beschäftigung | 14 |
| Die Nutzung des ÖPNV in Oldenburg..... | 15 |
| Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck | 17 |
| Oldenburg im bundesdeutschen Vergleich..... | 19 |
| Zusammenfassung | 21 |
| Anhang..... | 23 |



Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Anzahl der Personen und Verkehrsmittel pro befragtem Haushalt..... | 4 |
| Abbildung 2: Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen in % | 5 |
| Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Alter der Befragten in % | 7 |
| Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Geschlechts der Befragten in % | 8 |
| Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Wetter in % | 9 |
| Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Wochentag in % | 10 |
| Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Wegelänge in % | 12 |
| Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Befragten in Abhängigkeit von den Stadtgebieten in % | 13 |
| Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Beschäftigung in % | 14 |
| Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Verfügbarkeit von PKW oder ÖPNV-Zeitkarte in %... | 16 |
| Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Wegezweck in %..... | 17 |
| Abbildung 12: Vergleich der Oldenburger Zahlen mit verschiedenen anderen Erhebungen in %..... | 20 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|---|
| Tabelle 1: Anzahl der befragten Personen | 3 |
|--|---|



Einleitung

Was bewegt die Oldenburger? Wie kommen sie in ihrer Stadt von A nach B? Diese nicht nur für die Verkehrsplanung interessante Fragestellung wurde erstmalig im Rahmen einer repräsentativen Studie untersucht und soll mit dem vorliegenden Ergebnisbericht umfassend beantwortet werden. Die Herausforderungen, vor denen eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung steht, sind vielfältig. So gilt es zum einen, den alltäglichen Ansprüchen des Verkehrs Rechnung zu tragen, zum anderen aktuelle Problemstellungen mit einzubeziehen: den fortschreitenden Klimawandel, den zunehmenden Flächenverbrauch, die Anforderungen an eine bezahlbare Mobilität der Zukunft. Im Mittelpunkt steht dabei der Bürger als Verkehrsteilnehmer in seiner Stadt.

Die Voraussetzung für eine dergestaltige Planung ist das Wissen um den Status Quo. Auch wenn die Besonderheiten des Verkehrs in der Stadt Oldenburg augenscheinlich sind, werden belastbare Daten als Planungsgrundlage benötigt. Einige interessante Details treten erst bei genauerem Hinsehen auf, während Herausragendes sich oft durch eine genaue Untersuchung eindrucksvoll bestätigen lässt. So ist es nicht verwunderlich, dass es in der Stadt Oldenburg tatsächlich mehr Fahrräder als Einwohner gibt und der außerordentlich hohe Radverkehrsanteil das Image als „Fahrradstadt“ bestätigt.

Doch wie sieht es genau aus? Welche Strecken werden eher mit dem Fahrrad, welche eher mit dem Auto zurückgelegt? Spielt das Alter der Verkehrsteilnehmer eine Rolle, das Wetter oder der Wochentag? Um Antworten auf diese und andere Fragen zu bekommen, wurden im Zeitraum September bis Oktober 2009 über 1.000 Oldenburger befragt. Die Ergebnisse finden Sie auf den folgenden Seiten.

Die in diesem Bericht verwendete männliche Form dient einer besseren Lesbarkeit und meint grundsätzlich beide Geschlechter.



Datengrundlage – wer wurde befragt?

Die Datenerhebung für diese Studie fand im Rahmen einer Telefonbefragung während der Monate September und Oktober 2009 statt. Insgesamt wurden die Daten zu den Wegen eines Tages im Binnenverkehr, also denjenigen Wegen, deren Start- und Zielpunkt innerhalb des Stadtgebiets lagen, von 1.099 Oldenburgern erhoben, die 2.600 solcher Wege zurücklegten. Der Erhebung liegt das Verfahren einer geschichteten Zufallsstichprobe zugrunde, auf deren Grundlage repräsentative Aussagen zur Verkehrsmittelwahl möglich sind. Das Stadtgebiet wurde in vier Erhebungsbezirke unterteilt: Stadtmitte (PLZ-Bereiche: 26121, 26122, 26123, 26135 Innenstadtbereich), Norden (PLZ-Bereiche: 26127 und 26125), Südosten (PLZ-Bereiche 26133 und 26135 Außenbereich) sowie Südwesten (PLZ-Bereiche 26129 und 26131). Darüber hinaus wurde eine Schichtung entsprechend der Alterszusammensetzung der Bevölkerung vorgenommen. So wurde sichergestellt, dass sowohl ältere als auch jüngere Menschen befragt wurden und in den Ergebnissen abgebildet werden. Die Altersspanne der Befragten reichte über beeindruckende 90 Jahre, der jüngste Proband war 4 Jahre alt, die älteste Teilnehmerin konnte bereits auf 94 Jahre zurückblicken. Die Fragen, die den Probanden gestellt wurden, bezogen sich auf alle Wege im Binnenverkehr, die sie im Stadtgebiet Oldenburg an einem Tag zurückgelegt hatten. Alle über die Stadtgrenzen hinausgehenden Wege wurden im Rahmen dieser Befragung nicht erfasst. Der Fragebogen umfasst einen Haushaltsfragebogen, einen Personenfragebogen sowie einen Wegefragebogen (s. Anhang).

| Erhebungsgebiet | Einwohner | Befragte Personen |
|-----------------|----------------|-------------------|
| 1 | 42.881 | 312 |
| 2 | 41.753 | 265 |
| 3 | 35.755 | 274 |
| 4 | 35.953 | 248 |
| | 156.342 | 1.099 |

Tabelle 1: Anzahl der befragten Personen auf Basis der Einwohnerzahl der Stadt Oldenburg vom 31.12.2008
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Oldenburg 2009, Tab. 0242)



Grundlegende Mobilitätskennzahlen

Betrachtet man die grundlegenden Mobilitätskennzahlen des durchschnittlichen Oldenburgers, legt er pro Tag 2,36 Wege im Binnenverkehr zurück. Dabei ist in Bezug auf eine Vergleichbarkeit mit anderen Daten zu beachten, dass hier nur die Wege innerhalb des Stadtgebiets erhoben wurden.

Verfügbare Verkehrsmittel

Um ein repräsentatives Bild davon zu erhalten, welche Verkehrsmittel bevorzugt genutzt werden, ist natürlich entscheidend, welche Verkehrsmittel überhaupt zur Verfügung stehen. Daher wurde im Rahmen der Befragung ebenfalls ermittelt, wie viele PKW, Fahrräder, Motorroller und Motorräder jedem Haushalt zur Verfügung stehen. Das Ergebnis zeigt deutlich, dass Oldenburg seinen oft zitierten Ruf als „Fahrradstadt“ zu Recht trägt. Viele Haushalte besitzen ein „Gästefahrrad“ für Besucher von außerhalb.

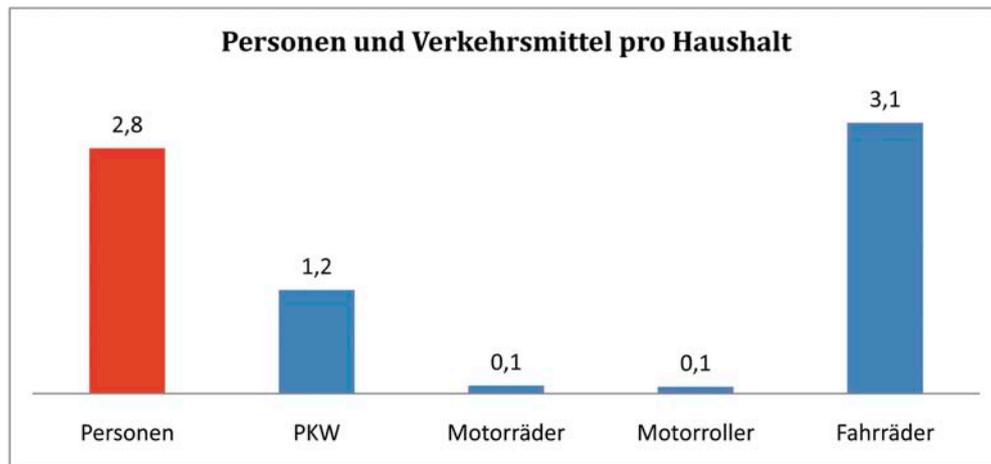


Abbildung 1: Anzahl der Personen und Verkehrsmittel pro befragtem Haushalt



Verkehrsmittelwahl

Im Zentrum der Betrachtung der erhobenen Zahlen liegt die Verkehrsmittelwahl. Der außerordentlich hohe Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bestätigt einen jahrelangen Trend zum Fahrrad bei den Wegen innerhalb des Stadtgebiets. Gleichzeitig ist der geringe Anteil des Fußverkehrs und des ÖPNV am Gesamtverkehr typisch für Oldenburg. Das Auto (Fahrer und Mitfahrer) belegt nach wie vor den Spitzenplatz bei der Verkehrsmittelwahl.

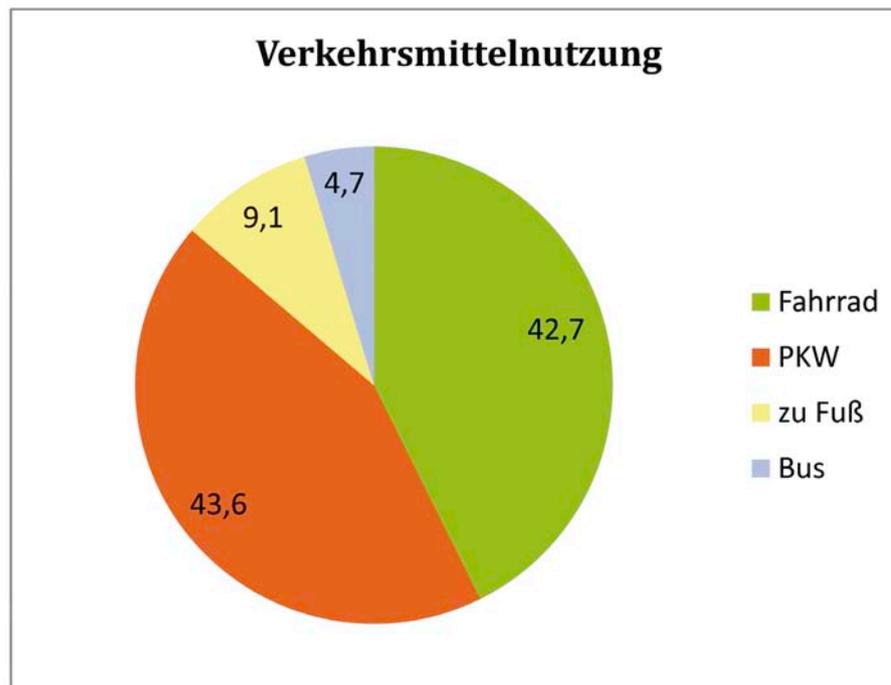


Abbildung 2: Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen in %



Insgesamt werden mit den Verkehrsmitteln des so genannten „Umweltverbunds“ mehr als die Hälfte der zurückgelegten Wege erledigt. Damit wird eine stadtverträgliche Verkehrsgestaltung und eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität ebenso unterstützt wie die klima- und emissionspolitischen Zielsetzungen.

Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Alter und Geschlecht



Unterschiede zeigen sich bei der altersbezogenen Betrachtung der Verkehrsmittelwahl. Gerade bei den jüngeren Oldenburgern ist das Fahrrad unangefochten das Verkehrsmittel Nummer 1. Bis zum Alter von 20 Jahren werden mehr als 50% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der ÖPNV wird von den Jüngeren ebenfalls stärker genutzt als von den übrigen Altersgruppen.

Im mittleren Altersbereich von 21 bis 64 Jahren zeigen sich kaum Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl: Das Auto wird zum dominierenden Verkehrsmittel mit nahezu 50% Anteil an den zurückgelegten Wegen, während die Fahrradnutzung auf ungefähr 40% zurückgeht. Der ÖPNV spielt nur eine marginale Rolle.

Bei den Senioren ab 65 Jahren geht die Fahrradnutzung weiter zurück, verbleibt aber mit ungefähr 34% auf einem hohen Niveau. Der hohe Anteil des PKW-Verkehrs bleibt bestehen, während der ÖPNV wieder leicht aufholen kann. Die zu Fuß zurückgelegten Wege erreichen in dieser Altersgruppe mit ca. 12 % einen vergleichsweise hohen Anteil.

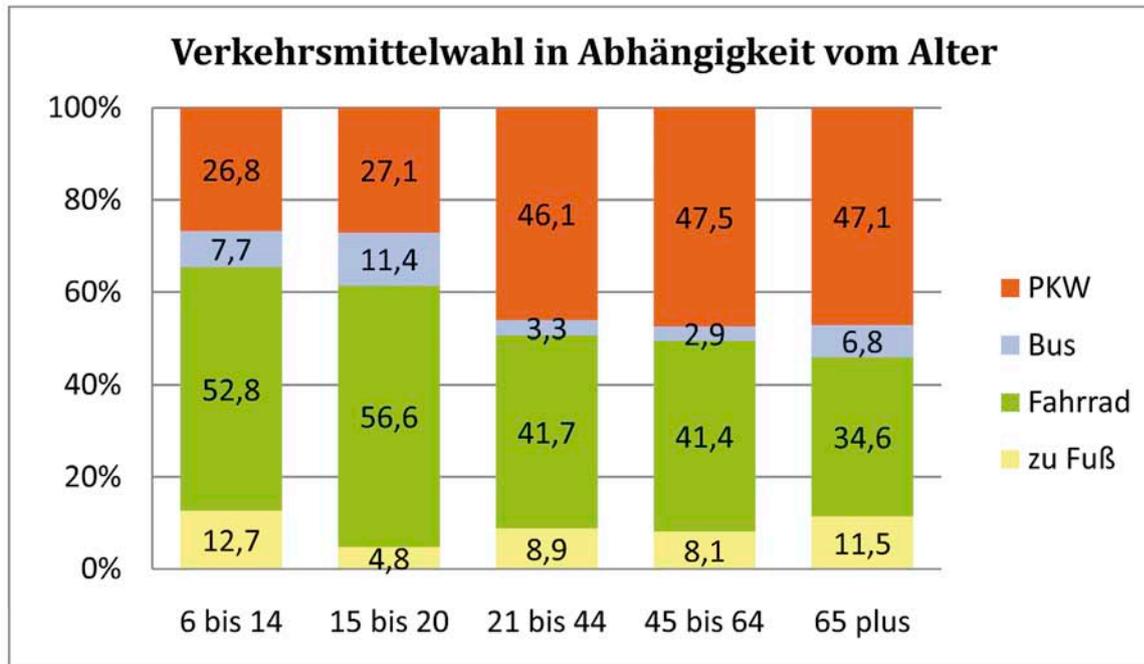


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Alter der Befragten in %

Unterschiede zeigt auch die geschlechterbezogene Betrachtung der Verkehrsmittelwahl. Im Gegensatz zu den nahezu gleichgroßen Anteilen der mit dem ÖPNV und zu Fuß zurückgelegten Wege bei den Frauen und Männern liegt der Anteil der Fahrten mit dem PKW bei den Männern deutlich über demjenigen der Frauen. Während die Männer fast die Hälfte ihrer Wege mit dem Auto zurücklegen und nur knapp 40% mit dem Fahrrad, kehrt sich dieses Verhältnis bei den Frauen nahezu um, so dass das Fahrrad für die Frauen das meistgenutzte Verkehrsmittel ist.

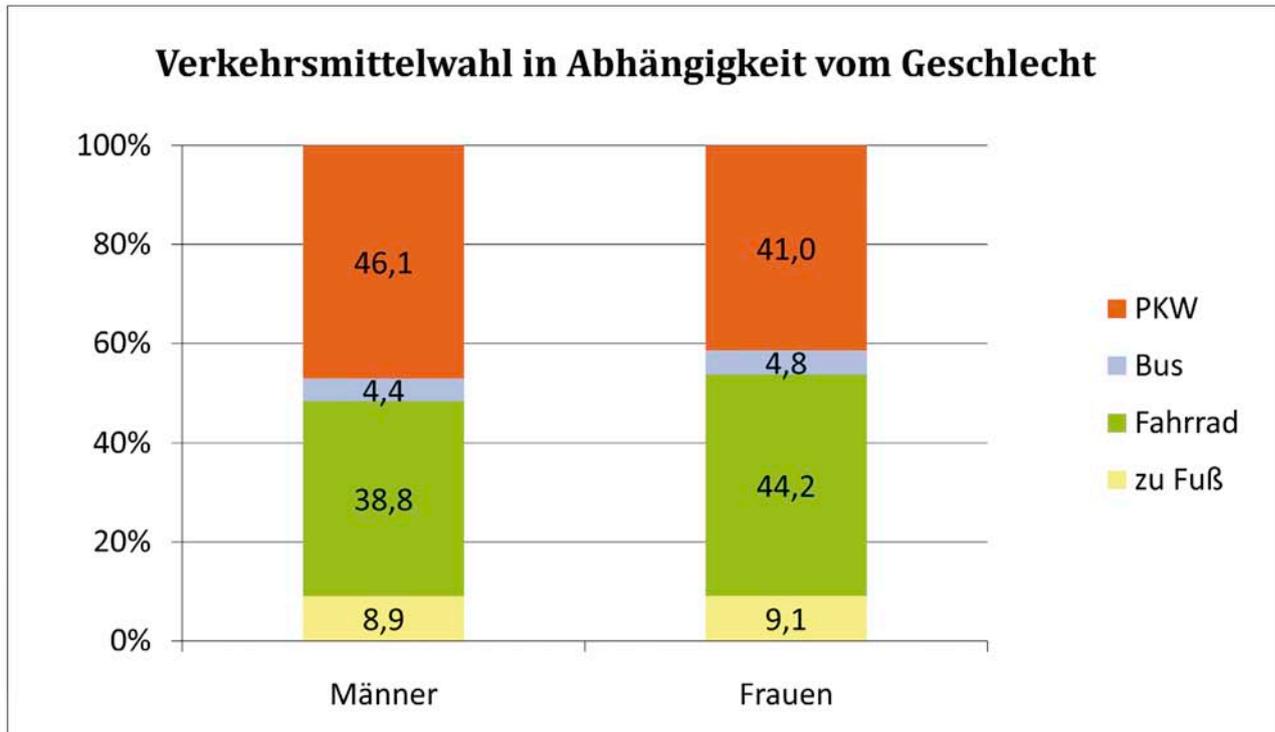


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Geschlechts der Befragten in %

Der Einfluss von Wetter und Wochentag

Auch das Wetter hat einen Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel. Erwartungsgemäß ist die Fahrradnutzung bei Sonnenschein am höchsten, während sie bei Regen oder Bewölkung geringer ausfällt. Auffallend ist, dass der ÖPNV nur in geringem Maße davon profitieren kann, dass bei „Schlechtwetter“ weniger Fahrrad gefahren wird, sondern sich diese Wege überwiegend auf den PKW-Verkehr verlagern. Der Anteil der Oldenburger, die trotz schlechten Wetters Fahrrad fahren, ist mit ungefähr einem Drittel

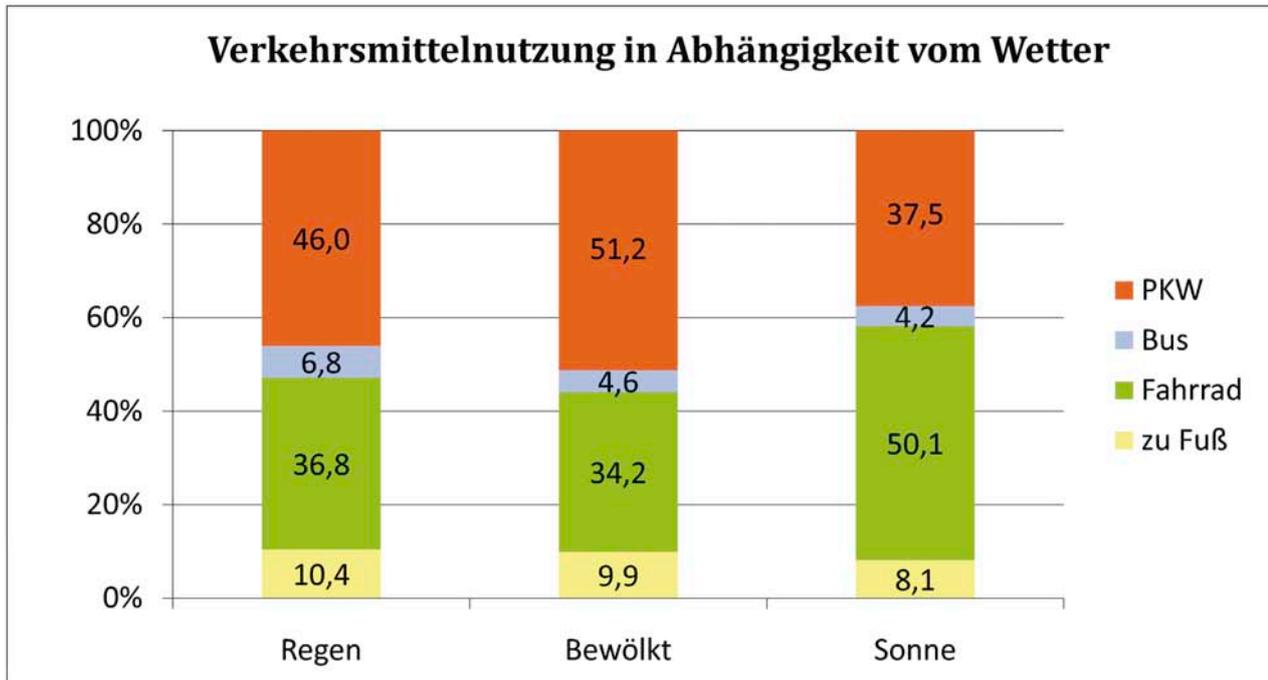


Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Wetter in %

Im Rahmen der vorliegenden Befragung wurde ebenfalls erhoben, wie sich die Verkehrsmittelwahl in Bezug auf die Wochentage unterscheidet, wobei nach Werktagen und Wochenende (Samstag/Sonntag) unterschieden wurde. Die Ergebnisse zeigen deutliche Unterschiede. Werktags werden Fahrrad und Auto nahezu gleich häufig genutzt, die anderen Verkehrsträger spielen nur untergeordnete Rollen. Diese Verteilung verschiebt sich am Wochenende, an dem das Fahrrad erheblich weniger häufig genutzt wird. Auch die Busnutzung geht zurück, die Anteile des PKW Verkehrs steigen leicht an. Den größten Zuwachs verzeichnen die Fußwege, deren Anteil sich am Wochenende verdoppelt.

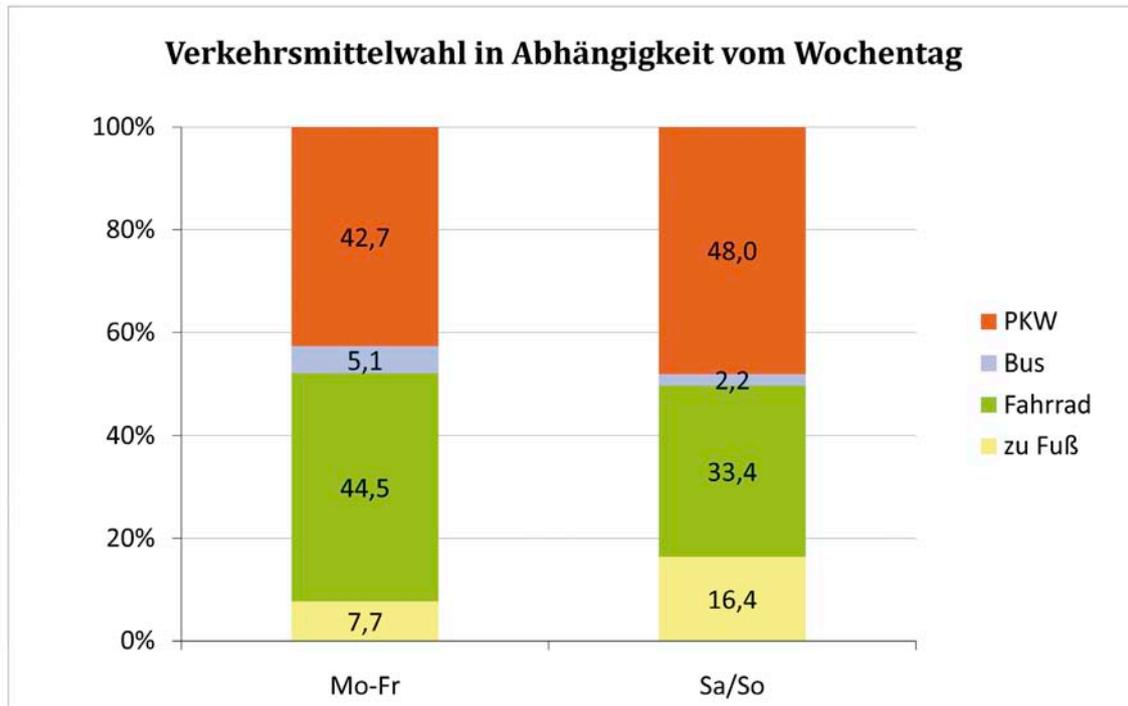


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Wochentag in %



Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Wegelänge

Die Länge des zurückgelegten Weges spielt eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels, wie die folgende Grafik verdeutlicht. Die Strecken bis zu einem Kilometer werden immerhin zu einem Drittel zu Fuß zurückgelegt und ungefähr zur Hälfte mit dem Fahrrad, allerdings spielt bereits hier das Auto eine nicht geringe Rolle. Auf den Strecken zwischen 1 und 2 Kilometern Länge erreicht der Radverkehr einen Anteil von über 60%, zu Fuß werden hier 10% der Wege zurückgelegt. Diese Verteilung ändert sich, wenn man die Strecken mit einer Länge zwischen 2 und 5 Kilometern betrachtet. Hier spielen die Fußwege so gut wie keine Rolle mehr, während erstmalig eine deutlich sichtbare Nutzung des ÖPNV in Erscheinung tritt. Das Fahrrad spielt mit



einem Anteil nahe 50% auf diesen Strecken weiterhin die Hauptrolle, jedoch tritt die PKW-Nutzung mit steigender Wegelänge immer stärker in den Vordergrund. Dieser Trend setzt sich bei den Strecken zwischen 5 und 10 Kilometern fort, hier erreicht die Fahrradnutzung nur noch einen Anteil von ca. 20%, während das Auto schon für zwei Drittel aller Wege in dieser Entfernungskategorie genutzt wird. Die Nutzung des ÖPNV erreicht mit 10% ihren Höhepunkt in dieser Kategorie. Bei allen Wegen, die über eine Distanz größer als 10 Kilometern führen, ist das Auto schließlich mit einem Anteil von über 80% der dominierende Verkehrsträger, während nur noch 7% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Insgesamt stellt das Fahrrad bei den Wegen bis 5km Länge das Hauptverkehrsmittel dar.

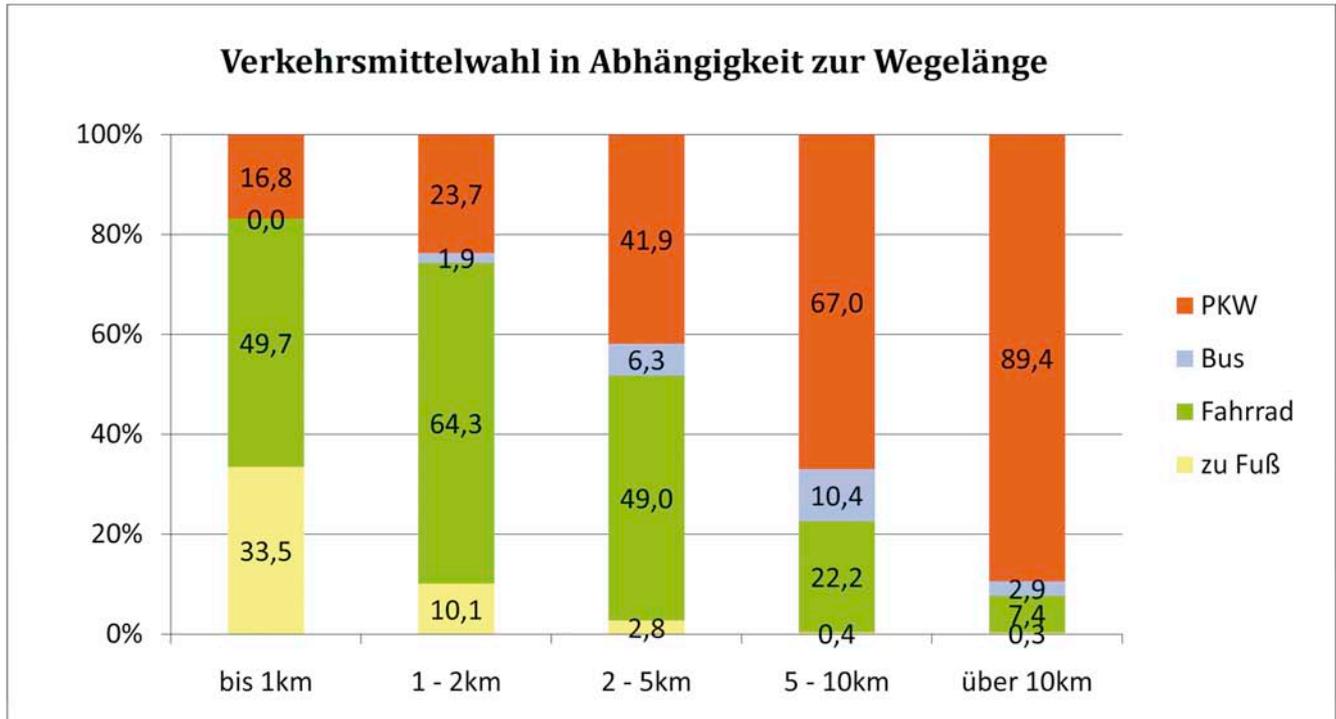


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Wegelänge in %

Räumliche Unterschiede im Untersuchungsgebiet

Die Betrachtung der Erhebungsbezirke belegt die hohe Präferenz der Innenstadtbewohner für das Fahrrad. Ein ebenfalls hoher Anteil der Wege wird zu Fuß zurückgelegt, während der ÖPNV eine nur geringe Rolle spielt. Ein ähnlich hoher Anteil des Fahrradverkehrs findet sich im Südwesten, während im Stadtnorden und -süden mit den weiteren Entfernungen das Auto der dominierende Verkehrsträger ist.

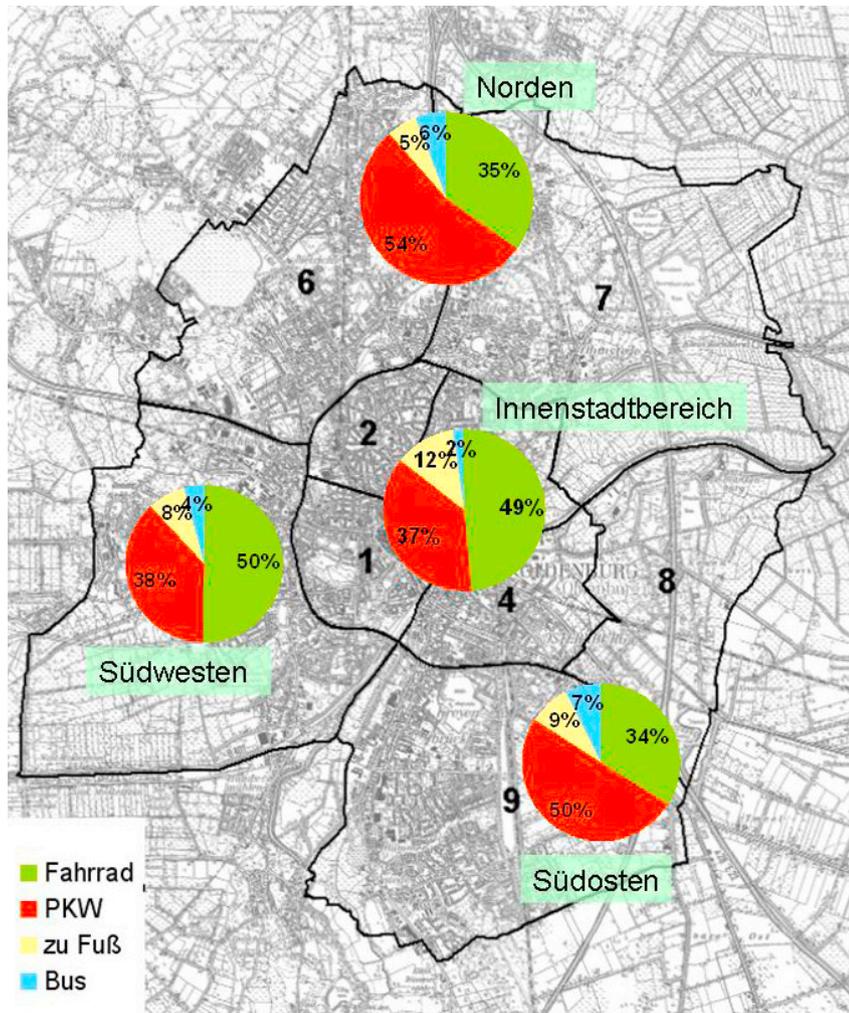


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Befragten in Abhängigkeit von den Stadtgebieten in %



Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Beschäftigung

Die Gruppen der Vollzeitbeschäftigten, Teilzeitbeschäftigten sowie der Rentner/Pensionäre weisen eine sehr ähnliche Präferenz bei der Verkehrsmittelwahl auf. Das dominierende Verkehrsmittel ist das Auto, die Fahrradnutzung ist gleichzeitig vergleichsweise hoch. Der ÖPNV wird vornehmlich von den Gruppen der Schüler/Studierenden/Auszubildenden und Rentner/ Pensionäre genutzt.

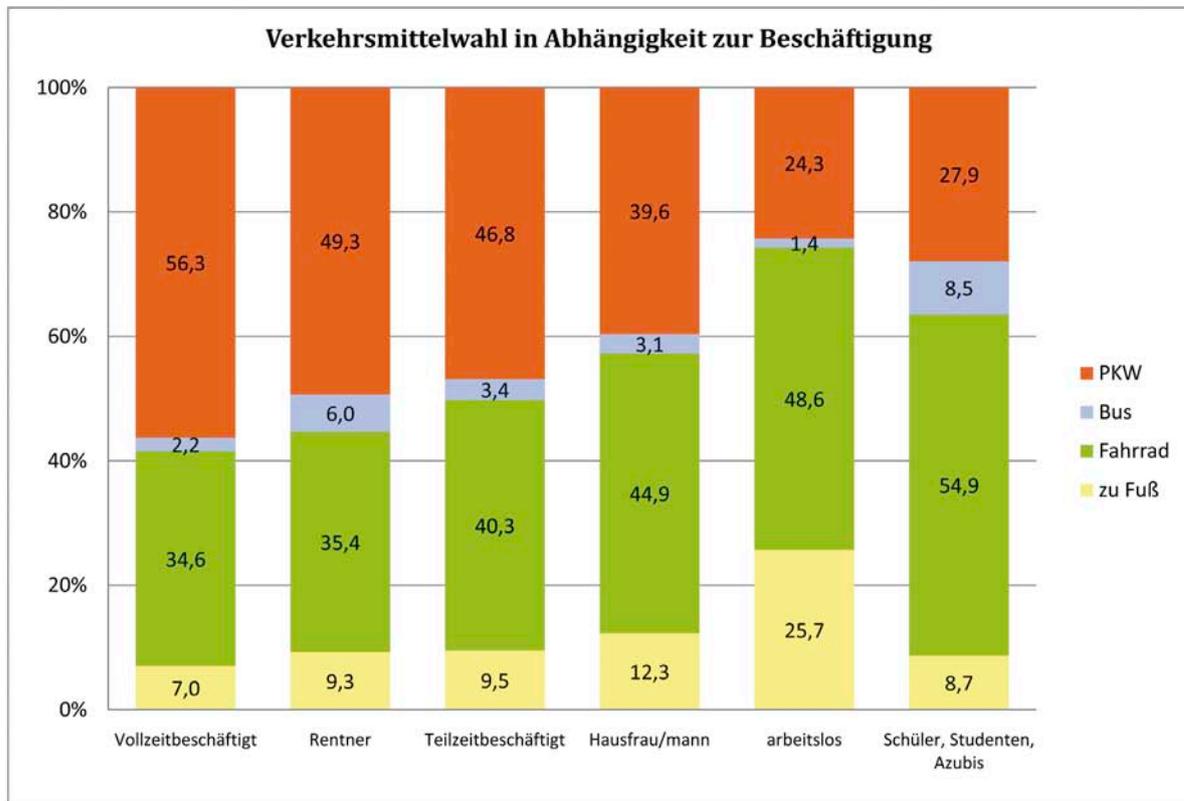


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Beschäftigung in %



Die Gruppen der Vollzeitbeschäftigten, Teilzeitbeschäftigten sowie der Rentner/Pensionäre weisen eine sehr ähnliche Präferenz bei der Verkehrsmittelwahl auf. Das dominierende Verkehrsmittel ist das Auto, die Fahrradnutzung ist gleichzeitig vergleichsweise hoch. Der ÖPNV wird vornehmlich von den Gruppen der Schüler/Studierenden/Auszubildenden und Rentner/ Pensionäre genutzt.

Die häuslich beschäftigten Oldenburger geben insgesamt dem Fahrrad den Vorzug gegenüber dem Auto. Sie sind außerdem relativ häufig zu Fuß unterwegs, während die Busnutzung ähnlich niedrig ausfällt wie bei den Vollzeit-/ Teilzeitbeschäftigten.

Deutliche Abweichungen bei der Verkehrsmittelwahl zu den vorhergehenden Gruppen zeigen die Oldenburger, die momentan in keinem Beschäftigungsverhältnis stehen sowie die Schüler, Studenten und Auszubildenden. Die Arbeitslosen sind die einzige Gruppe, in welcher der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege den Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege übertrifft. Hauptverkehrsmittel mit nahezu 50% ist aber auch hier das Fahrrad, während eine ÖPNV-Nutzung so gut wie gar nicht stattfindet. In der Gruppe der Schüler, Studenten und Auszubildenden nimmt das Fahrrad mit über 50% Anteil an allen zurückgelegten Wegen klar den Spitzenplatz ein.

Die Nutzung des ÖPNV in Oldenburg

Die Nutzung des ÖPNV in Oldenburg ist vergleichsweise gering und u. a. auf die hohen Verkehrsanteile des Kfz- und Radverkehrs zurückzuführen. Die Studie bestätigt damit frühere Erhebungen. Wurde die hier gestellte Frage nach der Pkw-Verfügbarkeit mit „Ja, uneingeschränkt“ oder „Ja, nach Absprache“ beantwortet, zeigt sich mit dem äußerst geringen ÖPNV-Anteil die starke Abhängigkeit der ÖPNV-Nutzung von der Pkw-Verfügbarkeit. Stand dagegen kein PKW zur Verfügung, wurde der Bus rege genutzt, auch der Anteil der Fußwege stieg deutlich an. Trotzdem war der Anteil der mit dem PKW (als Mitfahrer) zurückgelegten Wege immer noch höher als derjenige der Bus- und Fußwege.



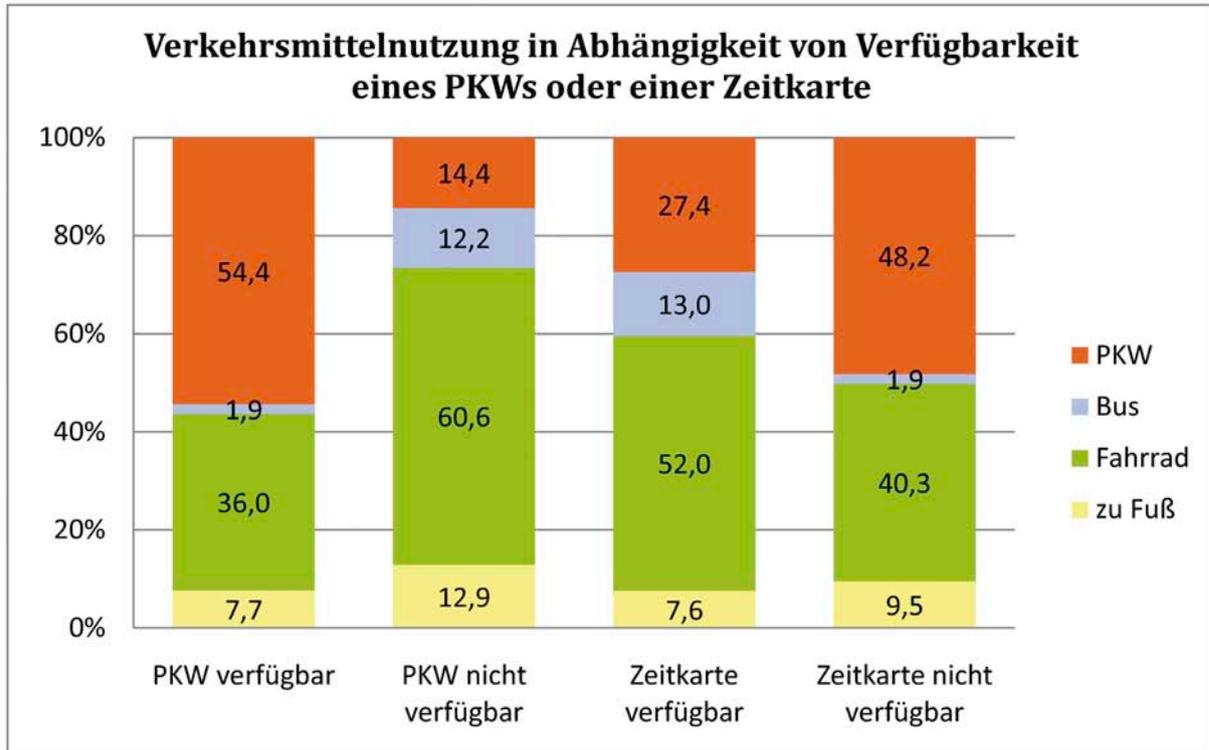


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Verfügbarkeit von PKW oder ÖPNV-Zeitkarte in %



Verkehrsmittel nach Wegezweck

Im Rahmen der Befragung wurde ebenfalls erhoben, zu welchem Zweck die Oldenburger unterwegs sind. Hierbei wurden sie gebeten, ihren jeweils zurückgelegten Weg einer vordefinierten Kategorie zuzuordnen. Das Ergebnis stellt sich für die einzelnen Wegezwecke wie folgt dar:

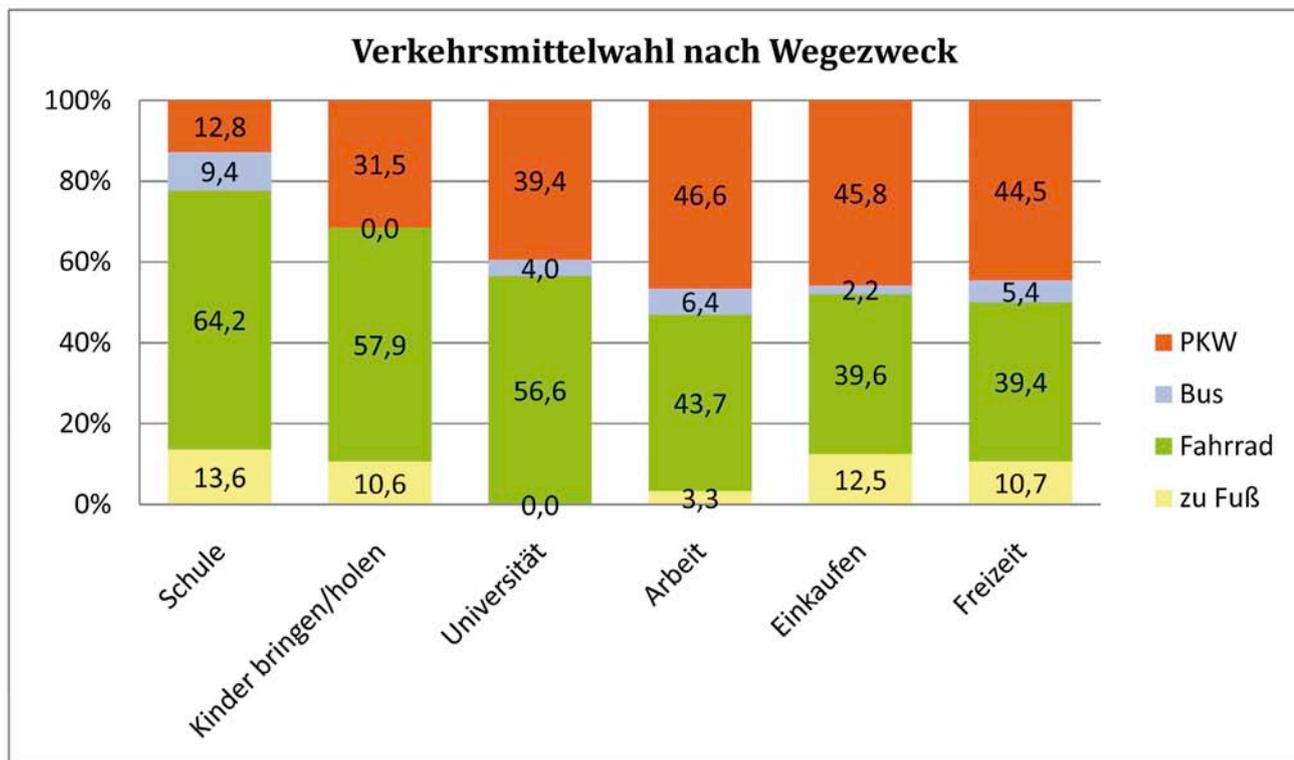


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Wegezweck in %



Hierbei zeigt sich deutlich, dass das Fahrrad für Schüler, Studenten und Eltern, die ihre Kinder zur Schule bzw. Kindergarten bringen, das Hauptverkehrsmittel ist. Im Unterschied zu den Schülern sind die in Oldenburg wohnenden Studenten auf ihrem Weg zur Universität nicht zu Fuß unterwegs und auch sehr viel seltener mit dem Bus. Die Befragung enthält aufgrund ihrer Struktur keine Daten zu den auswärtigen Studenten.

Kinder werden ganz offensichtlich nicht mit dem Bus gebracht oder geholt.

Auf dem Weg zur Arbeit nutzen die Oldenburger nahezu gleich oft das Auto und das Fahrrad, den Bus eher selten.

Eine sehr ähnliche Verteilung der Verkehrsmittelwahl zeigt sich beim Einkaufen und den Freizeitaktivitäten. Hier wird das Auto etwas häufiger genutzt als das Fahrrad, allerdings werden über 10% der Wege auch zu Fuß zurückgelegt.



Oldenburg im bundesdeutschen Vergleich

Ein Vergleich ist nur unter Vorbehalt möglich, da die vorhandenen Daten anderer Städte teilweise schon einige Jahre alt sind und andere methodische Grundlagen aufweisen. Die hier angeführten Vergleichsdaten entstammen der bundesweiten Studie MiD 2008 (Mobilität in Deutschland), der Studie SrV 2003 (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) sowie der Studie „Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner“ der Stadt Münster (2008), an deren Struktur sich auch der Aufbau der vorliegenden Untersuchung orientierte.

Deutlich wird Oldenburgs vergleichsweise starke Stellung im Bereich des Radverkehrs, während die ÖPNV-Nutzung eher schwach ausgeprägt ist. Im Vergleich mit den so genannten Kernstädten der Studie MiD und dem Durchschnitt der in der SrV-Studie untersuchten Städte fällt auf, dass der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Oldenburg deutlich geringer ausfällt, während der PKW-Anteil nahezu gleich ist. Eine Stadt mit ähnlicher Bevölkerungsstruktur und einem vergleichbaren Anteil an Studierenden wie Oldenburg ist Münster, auch wenn die Gesamtbevölkerung Münsters mit ca. 270.000 Einwohnern größer ist. Die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Verkehrsaufkommen der beiden Städte ähneln sich.



Summiert man die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, so fällt dieser Anteil mit 55,7 % in Oldenburg geringer aus als in Münster mit 63,7 % und Göttingen mit 60,2 %.

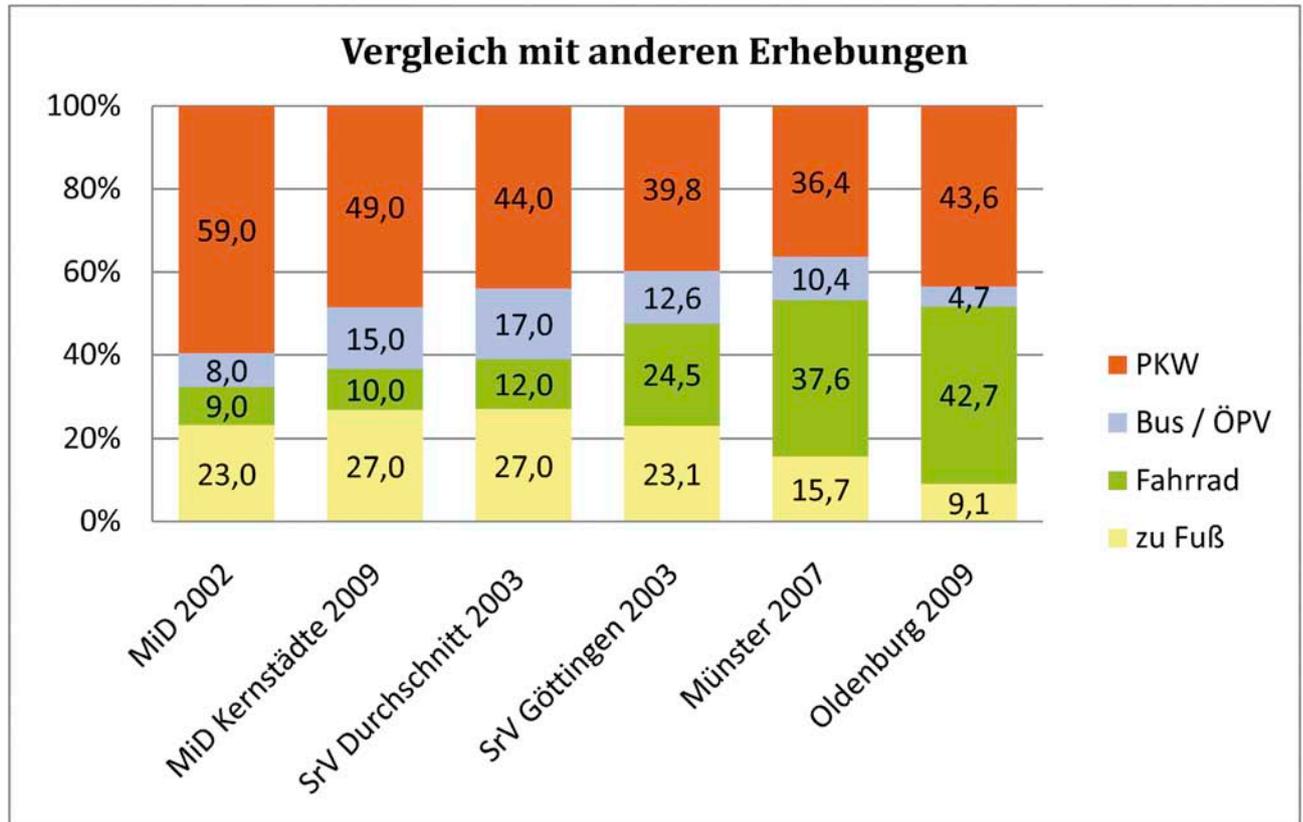


Abbildung 12: Vergleich der Oldenburger Zahlen mit verschiedenen anderen Erhebungen in %

Quelle: MiD 2009, SrV 2003, Stadt Münster 2008 sowie eigene Daten



Zusammenfassung

Durch die Auswertung von über 1.000 telefonischen Interviews konnte ein repräsentatives und detailliertes Abbild des Oldenburger Verkehrs erstellt werden. So besitzt der durchschnittliche Oldenburger Haushalt 3,1 Fahrräder und 1,2 PKW. Der überdurchschnittlich hohen Verfügbarkeit von Fahrrädern entspricht auch die Verkehrsmittelnutzung der Oldenburger. Über 42 % aller Wege mit Start und Ziel innerhalb des Stadtgebiets werden mit dem Rad zurückgelegt. Nahezu gleich groß ist die Anzahl der mit dem PKW zurückgelegten Wege (43,6%), lediglich ca. 9 % der Wege werden dagegen zu Fuß zurückgelegt. Der ÖPNV wird in Oldenburg vergleichsweise geringer genutzt (4,7 %). Insgesamt werden damit 56,5 % der Wege stadtverträglich und umweltfreundlich durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes bewältigt. Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass in Oldenburg dem Fahrrad eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung zukommt. Allerdings fällt auf, dass der Anteil des ÖPNV in Oldenburg im Vergleich gering ist und auch der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich geringer als in anderen Städten ausfällt.



Die Verkehrsmittelwahl der Oldenburger lässt sich weiter differenzieren. So ist die Wahl des bevorzugten Fortbewegungsmittels insbesondere vom Wetter, dem Alter des Verkehrsteilnehmers, der Wegelänge, dem Wegezweck, der Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel und dem Wohnort des Verkehrsteilnehmers in der Innenstadt oder im Randbereich abhängig. Beispielsweise wurde festgestellt, dass bei gutem Wetter über die Hälfte der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, bei schlechtem Wetter nur 35%. Des Weiteren fahren besonders die unter 20 jährigen Oldenburger sehr viel Fahrrad (über 50 %), während die 21-64 jährigen bevorzugt das Auto zur Fortbewegung nutzen. Der Bus wird hauptsächlich von den jungen Oldenburgern unter 14 Jahren und der älteren Bevölkerung über 65 Jahren genutzt. Der deutlichste Unterschied bzgl. der Verkehrsmittelwahl ist hinsichtlich der zurückgelegten Wegelänge zu erkennen. So werden Wege bis zu 1 km zu fast einem Drittel zu Fuß bewältigt und Wege bis 5 km bevorzugt mit dem Rad zurückgelegt. Ab 5 km Wegelänge ist hingegen der PKW das bevorzugte Verkehrsmittel.



Bei den ausbildungsbezogenen Wegezwecken ist das Fahrrad das mit Abstand führende Verkehrsmittel. In den Wegezwecken Arbeit, Einkaufen und Freizeit könnten dagegen weitere Potenziale für den Radverkehr liegen; trotz vergleichsweise hoher Anteile am Gesamtverkehr stellt hier das Kraftfahrzeug das meistgenutzte Verkehrsmittel dar.

Des Weiteren lassen sich räumliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl feststellen. So nutzen die Innenstadtbewohner besonders häufig das Rad und gehen öfter als andere Oldenburger zu Fuß. Der PKW wird hier relativ selten genutzt. Auch die Bewohner des Südwestens (inkl. Universität) fahren überdurchschnittlich viel Rad und wenig PKW. Im nördlichen und südlichen Stadtgebiet wird das Rad hingegen etwas seltener (ca. 35 %) und dafür häufiger der PKW genutzt.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Stadt Oldenburg vor allem aufgrund des hohen Radverkehrsanteils sehr gute Potentiale in Bezug auf die Stadtverträglichkeit des Verkehrs, Klima- und Emissionsschutz aufweist.

Der hohe Radverkehrsanteil lässt vermuten, dass bereits ergriffene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs Wirkung zeigen. Hier liegen noch unausgeschöpfte Potentiale im Norden und Süden Oldenburgs. Einer weiteren Förderung bedarf auch der ÖPNV, u. a. in Hinblick auf die demografiebedingte absehbare Zunahme des Fahrgastpotenzials.



Anhang

| Haushaltsfragebogen | |
|--|--|
| Zu Ihrem Haushalt zählen alle Personen, welche mit Ihnen zusammen leben oder bei Ihnen gemeldet sind. | |
| 1. Haushaltsadresse | |
| <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Straße | PLZ |
| 2. Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Alle Personen Ihres Haushaltes einschließlich Sie selber) | |
| <input type="text"/> Personen | |
| 3. Wie viele der folgenden Fahrzeuge stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung? | |
| PKW <input type="text"/> | Moped <input type="text"/> |
| Motorrad <input type="text"/> | Fahrrad <input type="text"/> |
| 4. Wie lange brauchen Sie zu Fuß zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs? | |
| Gehzeit zum Bus <input type="text"/> min | |
| Gehzeit zum Bahnhof <input type="text"/> min | |
| 5. Wie viele Zeitkarten für Bus und Bahn besitzt Ihr Haushalt? (z.B. VBN-Monatskarten) | |
| <input type="text"/> Stück | |
| Wie viele sind davon übertragbar? | |
| <input type="text"/> Stück | |
| 6. Wie hoch ist in etwa das monatliche Nettoeinkommen des gesamten Haushaltes? (Bitte nur eine Nennung) | |
| Unter 500 € <input type="checkbox"/> | 2000 bis 2500 € <input type="checkbox"/> |
| 500 bis 900 € <input type="checkbox"/> | 2500 bis 3600 € <input type="checkbox"/> |
| 900 bis 1500 € <input type="checkbox"/> | Über 3600 € <input type="checkbox"/> |
| 1500 bis 2000 € <input type="checkbox"/> | Keine Angaben <input type="checkbox"/> |

| Personenfragebogen | |
|---|--|
| 1. Angaben zu Ihrer Person | |
| Alter <input type="text"/> | |
| Geschlecht m <input type="checkbox"/> | w <input type="checkbox"/> |
| 2. Was sind sie zur Zeit? (Bitte nur eine Nennung) | |
| Schüler(in) <input type="checkbox"/> | Teilzeitbeschäftigt <input type="checkbox"/> |
| Student(in) <input type="checkbox"/> | Hausfrau(mann) <input type="checkbox"/> |
| Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> | z.Zt. arbeitslos <input type="checkbox"/> |
| Vollzeitbeschäftigt <input type="checkbox"/> | Rentner(in) / Pensionär(in) <input type="checkbox"/> |
| | Sonstiges <input type="checkbox"/> |
| Wenn Schüler(in), Student(in) oder Auszubildende(r), dann weiter bei Frage 4. | |
| 3. Welches ist Ihr höchster erworbener Berufsabschluss? (Bitte nur eine Nennung) | |
| Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/> | |
| Meister- / Technikerschule, Fachschule, Berufs- / Fachakademie <input type="checkbox"/> | |
| Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/> | |
| Kein Abschluss <input type="checkbox"/> | |
| 4. Stand Ihnen am gestrigen Tag ein Kraftfahrzeug zur Verfügung? | |
| Ja, uneingeschränkt <input type="checkbox"/> | |
| Ja, aber erst nach Absprache <input type="checkbox"/> | |
| Nein <input type="checkbox"/> | |
| 5. Stand Ihnen am gestrigen Tag eine Zeitkarte für Bus und Bahn zur Verfügung? | |
| Ja <input type="checkbox"/> | Nein <input type="checkbox"/> |



Wegefragebogen

- Seite 1 -

1. Welcher Wochentag war gestern?

- Montag – Freitag
 Samstag
 Sonntag

2. Wie war das Wetter am gestrigen Tag?

- Sonnenschein Regen
 Bewölkt Schnee / Eis

3. Sind sie gestern in Oldenburg außer Haus gewesen?

- Ja Nein

Wenn nein, dann brauchen Sie die nächsten Fragen nicht weiter zu beantworten.

Wenn ja, dann bitte mit dem Wegefragebogen weitermachen!

Wegefragebogen

- Seite 2 -

1. Ihr erster Weg am gestrigen Tag

1.1 Startadresse

Straße Ort

1.2 Zweck des ersten Weges?

- Arbeit Schule Universität
 Freizeit Einkaufen Anderer Zweck
 nach Hause

1.3 Welches Verkehrsmittel haben Sie hauptsächlich für Ihren ersten Weg genutzt? (Bitte nur eine Nennung!)

- zu Fuß Fahrrad Bus
 PKW Moped / Motorrad Bahn
 sonstiges

1.4 Zieladresse

Straße Ort

1.5 Wie lang war in etwa Ihr erster Weg?

km

2. Ihr zweiter Weg am gestrigen Tag

2.1 Zweck des zweiten Weges?

- Arbeit Schule Universität
 Freizeit Einkaufen Anderer Zweck
 nach Hause

2.2 Welches Verkehrsmittel haben Sie hauptsächlich für Ihren zweiten Weg genutzt? (Bitte nur eine Nennung!)

- zu Fuß Fahrrad Bus
 PKW Moped / Motorrad Bahn
 sonstiges

2.3 Zieladresse

Straße Ort

2.4 Wie lang war in etwa Ihr zweiter Weg?

km



Wegefragebogen

- Seite 3 -

3. Ihr dritter Weg am gestrigen Tag

3.1 Zweck des dritten Weges?

Arbeit Schule Universität
 Freizeit Einkaufen Anderer Zweck
 nach Hause

3.2 Welches Verkehrsmittel haben Sie hauptsächlich für Ihren dritten Weg genutzt? (Bitte nur eine Nennung!)

zu Fuß Fahrrad Bus
 PKW Moped / Motorrad Bahn
 sonstiges

3.3 Zieladresse
 Straße Ort

3.4 Wie lang war in etwa Ihr dritter Weg?

km

4. Ihr vierter Weg am gestrigen Tag

4.1 Zweck des vierten Weges?

Arbeit Schule Universität
 Freizeit Einkaufen Anderer Zweck
 nach Hause

4.2 Welches Verkehrsmittel haben Sie hauptsächlich für Ihren vierten Weg genutzt? (Bitte nur eine Nennung!)

zu Fuß Fahrrad Bus
 PKW Moped / Motorrad Bahn
 sonstiges

4.3 Zieladresse
 Straße Ort

4.4 Wie lang war Ihr vierter Weg?

km



Notizen

