



Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung

Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Mai 2009

Greifswald, Oktober 2009

Auftraggeber:
Universitäts- und Hansestadt
Greifswald
Stadtbauamt

Bearbeitet von:
Steinbeis Transferzentrum
Freizeit-, Tourismus und Regional-
forschung
an der Universität Greifswald
Prof. Dr. Wilhelm Steingrube
Dr. Ruth Bördlein



Inhalt

	Seite
Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen	3
Kurzfassung der wichtigsten Ergebnisse	5
1. Einführung	7
2. Rahmenbedingungen	7
3. Zur Methodik	9
4. Durchführung der Haushaltsbefragung	10
4.1. Rücklauf	12
4.2. Datenaufbereitung und –eingabe	12
4.3. Gewichtung der Stichprobe	13
5. Sozioökonomische Basisdaten	14
6. Allgemeine Angaben zur Mobilität	18
6.1. Mobilitätssituation der Haushalte	18
6.2. Angaben zur persönlichen Mobilität	22
7. Verkehrsverhalten der Greifswalder Bevölkerung	26
7.1. Charakterisierung der Stichtage	26
7.2. Allgemeine Mobilitätskennziffern	27
7.3. Verkehrsmittelwahl	28
7.4. Wegezwecke	34
7.5. Wegehäufigkeit	41
7.6. Ausgangs- und Zielorte	42
7.7. Zeitdauer der Wege und Zeiten im Verkehr	48
7.8. Wege in Begleitung	51
7.9. Wege im Vergleich	54
8. Fazit und Ausblick	57
Zitierte Literatur	
Anhang:	
Versandte Unterlagen:	
- Anschreiben des Oberbürgermeisters	
- Erläuterungsbogen	
- Haushaltsfragebogen	
- Personenfragebogen	
- Wegeprotokolle	

Verzeichnis der Tabellen

	Seite	
Tab. 1	Grundzahlen zur Befragung	13
Tab. 2	Altersverteilung des Rücklaufs – Grundlage der Stichprobengewichtung	14
Tab. 3	Männer- und Frauenanteil der Antworten	14
Tab. 4	Haushaltsgrößen und Personen in Haushalten	15
Tab. 5	Haushaltsgrößen nach Haushaltseinkommen	16
Tab. 6	Befragte nach Geschlecht und Tätigkeit	17
Tab. 7	Befragte nach Schulabschluss und Geschlecht	17
Tab. 8	Befragte nach Berufsausbildung und Geschlecht	18
Tab. 9	Fahrzeugverfügbarkeit in den Haushalten	19
Tab. 10	Nicht-motorisierte Haushalte nach Haushaltsgrößen	20
Tab. 11	Betriebsbereite Fahrzeuge nach Haushaltsgrößen	20
Tab. 12	Parkmöglichkeiten für die im Haushalt vorhandenen Pkw	21
Tab. 13	Charakterisierung der Fahrradabstellplätze	21
Tab. 14	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten	22
Tab. 15	Mobilitätseinschränkungen	22
Tab. 16	Führerscheinbesitz	23
Tab. 17	Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	23
Tab. 18	Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in den letzten 12 Monaten	24
Tab. 19	Häufigkeit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs	24
Tab. 20	Bei Fahrten mit dem Bus genutzte Fahrkarte	24
Tab. 21	Gründe für Nichtnutzung nach der Häufigkeit der Nennung	25
Tab. 22	Sonstige Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs nach der Häufigkeit der Nennung	25
Tab. 23	Verteilung der Antworten auf die Stichtage	26
Tab. 24	Wetter an den Stichtagen – Daten des Deutschen Wetterdienstes	27
Tab. 25	Allgemeine Mobilitätskennziffern – Die Greifswalder Untersuchung im Vergleich zu den SrV-Ergebnissen 2003	28
Tab. 26	Verkehrsmittelanteile in Greifswald im Vergleich zum SrV-Ergebnis 2003	30
Tab. 27	Anteile der Verkehrsmittel nach Altersgruppen	32
Tab. 28	Anteile der Verkehrsmittel nach dem Geschlecht der Befragten	33
Tab. 29	Anteile der Verkehrsmittel nach der Tätigkeit der Befragten	33
Tab. 30	Wege Zwecke nach dem genutzten Verkehrsmittel	38
Tab. 31	Wege Zwecke nach dem Alter (Altersgruppen) – ohne Wege zur eigenen Wohnung	39
Tab. 32	Wege Zwecke nach dem Alter (Altersgruppen) – einschließlich der Wege zur eigenen Wohnung	40
Tab. 33	Wegehäufigkeit je Altersgruppe	42
Tab. 34	Wege im Binnen-, Quell- und Zielverkehr nach dem genutzten Verkehrsmittel	45
Tab. 35	Liste der am häufigsten frequentierten Orte in Greifswald	46
Tab. 36	Verkehrsmittelwahl beim Besuch der am häufigsten frequentierten Ziele	46
Tab- 37	Dauer der Wege nach genutztem Verkehrsmittel	50

Tab. 38	Zeiten im Verkehr in Greifswald im Vergleich mit anderen Städten	51
Tab. 39	In Begleitung zurückgelegte Wege nach Altersgruppen	52
Tab. 40	In Begleitung zurückgelegte Wege nach Geschlecht der Befragten	53
Tab. 41	Übersicht über durchschnittliche Länge, Dauer und Geschwindigkeit verschiedener Wege	55
Tab. 42	Wegelängen der motorisierten Wege im Binnenverkehr	56

Verzeichnis der Abbildungen

		Seite
Abb. 1	Motorisierte Fahrzeuge in den Haushalten	19
Abb. 2	Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Befragten 2009	29
Abb. 3	Verkehrsmittel nach Altersgruppen	31
Abb. 4	Wegezwecke – mit Wegen zur eigenen Wohnung	34
Abb. 5	Wegezwecke der Greifswalder Befragten ohne Wege zur eigenen Wohnung	35
Abb. 6	Wegezwecke nach Verkehrsmittel	36
Abb. 7	Wegezwecke nach Altersgruppen	37
Abb. 8	Tägliche Zahl der Wege je Person und Tag	41
Abb. 9	Wege nach Verkehrsarten	43
Abb. 10	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsarten	44
Abb. 11	Wegedauern in Minuten	48
Abb. 12	Wegedauern in Minuten nach Verkehrsmitteln	49
Abb. 13	Zurückgelegte Wege nach Begleitung	52
Abb. 14	Begleitung nach Wegezwecken	54
Abb. 15	Wegelängen im Binnenverkehr	56

Verzeichnis der Karten

		Seite
Karte 1	Modal Splits der am häufigsten frequentierten Orte	47

Kurzfassung der wichtigsten Ergebnisse

Im Mai 2009 wurde in Greifswald eine Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl durchgeführt. Dabei wurden rund 2500 Haushalte (Haupt- und Nebenwohnsitz) angeschrieben. Diese Haushalte wurden nach allgemeinen Informationen zum Haushalt und zur persönlichen Mobilität gefragt. Zudem wurden die einzelnen Haushaltsmitglieder um die Anfertigung eines so genannten Wegeprotokolls an einem von sechs vorgegeben Stichtagen gebeten.

Ein Wegeprotokoll erfasst die an einem Tag zurückgelegten Wege nach Beginn- und Endzeit, Ausgangs- und Zielort, genutztem Verkehrsmittel und einigen anderen Merkmalen. (Kap. 3)

Rund 22% der Haushalte füllten den Fragebogen aus, damit wurden rund 1100 Personen erfasst. Diese Stichprobe wurde nach dem Alter gewichtet, d.h. in die Auswertung gingen 1036 Antworten entsprechend der aktuellen Verteilung der Greifswalder Bevölkerung auf verschiedene Altersgruppen ein. (Kap. 4.3.)

Rund 70% der Befragten sind den drei größten Gruppen – Vollzeiterwerbstätige, Rentner/Pensionäre, Studierende – zuzuordnen. Die Befragten sind überdurchschnittlich gut ausgebildet, sowohl in Bezug auf ihren Schulabschluss als auch hinsichtlich der Berufsausbildung. (Kap. 5)

Die Auswertung der allgemeinen Angaben zur Mobilität zeigt für die Greifswalder Befragten eine niedrigere Motorisierung als im bundesdeutschen Durchschnitt und eine leicht unterdurchschnittliche Führerscheinverfügbarkeit. Rund zwei Drittel der Befragten konnten am Stichtag uneingeschränkt oder teilweise über einen Pkw verfügen.

An den Stichtagen wurden insgesamt rund 3500 Wege zurückgelegt, damit kommen die Greifswalder auf durchschnittlich 3,4 Wege pro Tag. Als Wege werden hier Ortsveränderungen verstanden, die einem Zweck dienen und mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Diese Wege wurden zu rund 44% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf den Pkw-Verkehr (Selbst- und Mitfahrer) entfallen etwa 33% der Wege. 21% wurden zu Fuß erledigt. Der öffentliche Verkehr hatte an den Stichtagen mit rund 2% eine sehr geringe Bedeutung.

Die Wege dienen – wenn die Heimwege als häufigster Wegezweck ausgenommen werden – zu 28% der Versorgung (Einkauf, Besuch von Arzt oder öffentlicher Einrichtung). Der Freizeitbereich nimmt mit 22% insgesamt den zweitgrößten Teil der angegebenen Wege ein, wobei 9% auf sportliche Aktivitäten (Besuch von Sportstätten und Erholung/Sport im Freien) entfallen. In den 13% „Anderen Freizeitaktivitäten“ sind private Besuche, Kneipenbesuche sowie kulturelle Veranstaltungen enthalten. 21% der Wege werden im Zusammenhang mit dem eigenen Arbeitsplatz zurückgelegt. 12% der Nennungen betreffen das Aufsuchen der Universität, der Rest entfällt auf den Besuch von Kindereinrichtungen und Schulen (11%) sowie rund 6% sonstige Wegezwecke.

Zu 90% wurden die angegebenen Wege innerhalb Greifswalds zurückgelegt, 5% sind für im Rahmen dieser Untersuchung als Quellverkehr (Ausgangspunkt Greifswald, Endpunkt außerhalb) und 4% als Zielverkehr (Endpunkt Greifswald, Ausgangspunkt außerhalb) zu bezeichnen.

Die innerhalb der Stadt unternommenen Wege sind durchschnittlich 2 km lang und dauern – Fußwege und alle Verkehrsmittel einbezogen – rund 14 Minuten. Die errechnete durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt dann 11 km/h. Werden Quell- und Zielverkehr mit einbezogen, so ergibt sich eine durchschnittliche Wegelänge von rund 5 km, eine Dauer von 16 Minuten und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 14 km/h.

Zum Vergleich stehen vor allem die im Rahmen des von der TU Dresden entwickelten Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ermittelten Werte zur Verfügung. Danach legten die Greifswalder Befragten durchschnittlich etwas mehr Wege pro Person und Tag zurück. Die Entfernungen waren weniger weit und durchschnittlich kürzer als im Mittel der betrachteten Vergleichsstädte. Der im Rahmen der Greifswalder Untersuchung ermittelte Modal Split, d.h. die Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel, weist große Unterschiede zu anderen Städten auf. Der hohe Fahrradanteil und der geringe Anteil des öffentlichen Verkehrs lassen die Greifswalder Situation deutlich von den meisten anderen untersuchten Städten abweichen.

1. Einführung

Eine erste CO₂-Bilanz für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hatte 2005 ergeben, dass der Verkehrsbereich mit rund einem Drittel der CO₂-Emissionen zu den großen Emittenden gehört. Auf den Pkw-Verkehr entfällt rund ein Viertel des bilanzierten CO₂-Ausstoßes (Bartelt 2005, 77). Daher soll diesem Bereich und den hier vorhandenen Potenzialen zur Einsparung von klimaschädlichen Emissionen im Rahmen des ab Sommer 2009 erstellten Integrierten Klimaschutzkonzepts gezielt Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Zu den erforderlichen Bestandsaufnahmen, die den Zustand vor Einführung von Maßnahmen zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität nachvollziehbar mit Daten dokumentieren sollen, gehört eine Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, mit der die Universitäts- und Hansestadt Greifswald das am Institut für Geographie und Geologie der Universität Greifswald angesiedelte Steinbeis Transferzentrum Freizeit-, Tourismus- und Regionalforschung beauftragte.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die in den Monaten April bis Juni 2009 durchgeführte Untersuchung in ihrer Methodik, dem Ablauf und den Ergebnissen.

2. Rahmenbedingungen

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist mit rund 54.000 Einwohnern mit Hauptwohnsitz 2008 die fünftgrößte Stadt Mecklenburg-Vorpommerns. Mit den gemeldeten Nebenwohnsitzen wird eine Einwohnerzahl von rund 60.000 Personen erreicht. Damit hat sich die Einwohnerzahl, nach großen Bevölkerungsverlusten in den 90er Jahren, in den letzten Jahren stabilisiert.

Die Bevölkerungsdichte beträgt, ohne die Einwohner mit Nebenwohnsitz, 1066 Ew/qkm (mit Bevölkerung mit Nebenwohnsitz 1182 Ew/qkm). Im Vergleich mit den anderen kreisfreien Städten des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern liegt dieser Wert zwischen dem Höchstwert (Hansestadt Stralsund – 1485 Ew/qkm) und dem Wert der geringsten Bevölkerungsdichte (Landeshauptstadt Schwerin - 735 Ew/qkm).

Bedingt durch die auf rund 12.000 gestiegene Zahl der Studierenden an der Universität hat der Anteil der Studierenden an der wohnberechtigten Bevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) seit den 90er Jahren deutlich zugenommen und beträgt 18% (Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2007a, 3).

Neben dem damit verbundenen hohen Anteil der 20- bis 25-jährigen Einwohner ist ein zunehmender Anteil der Bevölkerung über 65 Jahren festzustellen, bedingt durch die Abwanderung von Familien mit Kindern.

Für das Jahr 2007 verzeichnet die amtliche Statistik in Greifswald rund 17.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort. Davon sind zwei Drittel in Greifswald tätig, ein Drittel pendelt in das Umland oder über weitere Entfernungen.

In der Stadt wurden 2007 rund 30.000 Erwerbstätige¹ gezählt, davon sind rund 22.000 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind etwa die Hälfte (10.700) Einpendler.

Das Stadtgebiet ist folgendermaßen zu charakterisieren (vgl. auch Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2007a, 6ff.):

- Das Siedlungsgebiet wird im Wesentlichen durch den Fluss Ryck im Norden begrenzt.
- Die Altstadt mit wichtigen Versorgungs-, Verwaltungs- und Universitätseinrichtungen sowie den wesentlichen kulturellen Angeboten befindet sich dezentral am nordwestlichen Rand des Siedlungsgebiets.
- Die Neubaugebiete haben sich in Richtung Süden und Osten entwickelt.
- Die im Westen des Stadtgebiets verlaufende Bahntrasse hat derzeit eine trennende Funktion, die durch die Schließung der Bahnübergänge im Rahmen der Baumaßnahmen zur sog. „Bahnparallele“ temporär verstärkt worden ist.
- Mit dem Ortsteil Friedrichshagen und der Exklave Insel Riems hat die Stadt zwei Teile, die deutlich vom Kern des Siedlungsgebiets getrennt sind.

Die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung wurde bislang nicht umfassend untersucht, allerdings lassen sich einige begründete Vermutungen anstellen:

- Der Radverkehr hat eine große Bedeutung für das städtische Verkehrsgeschehen. So haben im letzten Jahr durchgeführte Verkehrszählungen in Teilen der Greifswalder Innenstadt sehr hohe Radverkehrsbelegungen ergeben, die im bundesweiten Vergleich Spitzenwerte einnehmen.

2007 hat das Centrum für Hochschulentwicklung, Gütersloh, eine Sonderauswertung des CHE-Hochschulranking zu Wohnen und Verkehr in den untersuchten Studienorten vorgelegt (Hachmeister 2007). Greifswald nimmt bei den Befragungen 2004 und 2005 den Spitzenplatz hinsichtlich des Fahrradanteils bei der Verkehrsmittelwahl der Studierenden ein. Mit einem dort ausgewiesenen Wert von 87% Fahrradnutzung auf dem Weg zur Hochschule lag Greifswald vor Münster (84%) und Oldenburg (81%). Betrachtet man den Anteil der Studierenden an der Bevölkerung (Greifswald 18%, Münster 14%, Oldenburg 6%), so ist die Beeinflussung der Durchschnittswerte durch die studentische Bevölkerung im Vergleich dieser drei Städte in Greifswald am größten.

- Der öffentliche Verkehr hat dagegen eine geringe Bedeutung.

Als Hinweis darauf kann die Zahl der Busfahrten pro Jahr und Einwohner herangezogen werden. Während für Greifswald ein Wert von 31 Fahrten errechnet wird, liegt der Wert für die annähernd ähnlich große Nachbarstadt Stralsund fast dreimal so hoch (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2007a, 25ff.).

Die oben beschriebene, für den Stadtbusverkehr ungünstige siedlungsstrukturelle Ausgangslage führt dazu, dass die Erschließungsqualität in dünner besiedelten Gebieten teilweise defizitär ist.

Diese Informationen und Einschätzungen sollen durch die vorliegende Untersuchung durch Daten unterlegt werden und einen Vergleich mit anderen Orten ermöglichen.

¹ „Erwerbstätige sind alle Personen, die als Arbeitnehmer in einem Arbeitsverhältnis stehen (Arbeiter, Angestellte, Beamte, Soldaten und Auszubildende), auch geringfügig Beschäftigte und Heimarbeiter, bzw. die als Selbstständige (...) ein Gewerbe bzw. eine Landwirtschaft betreiben oder einen freien Beruf ausüben. Erwerbstätige Personen, die gleichzeitig mehrere Tätigkeiten ausüben, werden nur einmal gezählt (...).“
<http://www.mvnet.de/inmv/land-mv/stala/sis/definitionen.php?&sachverhalt=A6638001K&id=3879>

3. Zur Methodik

„Standardisierte Befragungen (...) haben als Erhebungsinstrument in der Verkehrsforschung eine überragende Bedeutung“ (Gather u.a. 2008, 169f). Dabei werden häufig bei Untersuchungen zum Personenverkehr Haushalts- und Personenbefragungen mit dem Instrument der Wegeprotokolle kombiniert.

Die gängige Erhebungseinheit sind Haushalte, wobei alle im Haushalt lebenden Personen in die Befragung einbezogen werden und somit Charakteristika des Haushalts (z.B. Haushaltsgröße, Haushaltseinkommen, im Haushalt verfügbare Fahrzeuge) mit den Informationen zu den Personen des Haushalts (z.B. Alter, Tätigkeit, Ausbildung) und deren Verkehrsverhalten (z.B. Wegezwecke, benutzte Verkehrsmittel, Wegedauern) verknüpft werden können.

In den Wegeprotokollen werden die von den Befragten an einem oder mehreren Stichtagen zurückgelegten Wege mit einer Reihe von Merkmalen erfasst. Als Wege werden dabei Ortsveränderungen außer Haus verstanden, die einem Zweck dienen und mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Üblich sind Fragen nach

- Start- und Zielzeiten,
- Start- und Zielorten,
- Verwendeten Verkehrsmitteln,
- Zurückgelegten Distanzen und
- Wegezwecken.

Darüber hinaus wird manchmal nach der Begleitung durch weitere Personen, besonderen Ereignissen oder der „Normalität“ der Wege gefragt.

Diese standardisierten Befragungen können persönlich, telefonisch oder schriftlich durchgeführt werden.

In Deutschland wurden seit den 70er Jahren sowohl in Ost- als auch in Westdeutschland Befragungen zum Verkehrshandeln entwickelt und – in kontinuierlicher Weiterentwicklung – in mehrjährigem Abstand durchgeführt (vgl. BMVBW o.J., 6).

An der TU Dresden wurde ab 1972 das „System repräsentativer Verkehrserhebungen“, ein Befragungsinstrument zur Erhebung von Kennziffern zum Personenverkehr in Städten und Regionen entwickelt. Bis 2009 fanden insgesamt neun Befragungsrunden statt², die jeweils in mindestens 15 Städten zeitgleich durchgeführt wurden und aufgrund der Beibehaltung des Kern-Fragenkatalogs eine Fortschreibung der Verkehrskennziffern und eine Dokumentation der längerfristigen Veränderungen des städtischen Personenverkehrshandelns ermöglichen (vgl. http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/).

Die „Kontinuierliche Untersuchung zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) wurde 1976 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums von Socialdata, einem auf Verkehrserhebungen spezialisierten privatwirtschaftlichen Forschungsinstitut, erstmals durchgeführt und in den Jahren 1982 und 1989 wiederholt.

Seit 2002 wird – mit leichten Modifikationen – die flächendeckende, sowohl Städte als auch ländliche Regionen umfassende KONTIV-Untersuchung unter dem Namen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) fortgesetzt. Im Jahr 2008 wurden im Auftrag des

² Die Erhebungen fanden in den Jahren 1972, 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003 sowie 2008/2009 statt.

Bundesverkehrsministeriums vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zusammen mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) rund 50.000 Haushalte in Deutschland zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten befragt. Ergänzend zu der flächendeckenden Erhebung fand 2008 dazu als Querschnitterhebung zum städtischen Personenverkehr in 60 Städten die Befragung des SrV statt (vgl. www.mobilität-in-deutschland.de).

Die aktuellen Ergebnisse der MiD- und SrV-Erhebungen des Jahres 2008 werden derzeit sukzessive der Öffentlichkeit präsentiert. Umfassende Angaben, die zum Vergleich herangezogen werden können, liegen aus der Auswertung der SrV-Erhebung des Jahres 2003 vor.

Zur methodischen Angleichung und Vernetzung der verschiedenen Erhebungen wurde im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums und unter Federführung der TU Dresden von einer Arbeitsgruppe 2002 eine „Empfehlung zur abgestimmten Durchführung von Verkehrserhebungen“ erarbeitet (vgl. <http://www.tu-dresden.de/srv/dok/Kernelemente.pdf>), deren Kernanforderungen auch für die Durchführung der Greifswalder Untersuchung handlungsleitend waren.

4. Durchführung der Haushaltsbefragung

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die vorliegende Untersuchung in enger Orientierung am Vorgehen des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) konzipiert und durchgeführt.

Der von der TU Dresden entwickelte und öffentlich zugängliche Fragebogen wurde in einigen Punkten an die Greifswalder Gegebenheiten angepasst, einige Fragen zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs wurden durch die mitfinanzierenden Stadtwerke eingebracht (vgl. Fragebogen im Anhang).

Entsprechend der o.g. Empfehlungen und allgemeiner statistischer Überlegungen wurde angestrebt, Informationen von 1000 Personen zu ihrem Verkehrsverhalten in die Auswertung einzubeziehen.

Aus dem Wissen um die durchschnittliche Haushaltsgröße in Greifswald (rund 2 Personen) und der Annahme einer Rücklaufquote von 20% wurden insgesamt 2500 Haushalte angeschrieben.

Die Adressen wurden als Zufallsstichprobe aus dem Melderegister der Stadt Greifswald gezogen. Dabei wurden sowohl Haushalte mit Haupt- als auch mit Nebenwohnsitz in Greifswald einbezogen. Es handelt sich also um eine Untersuchung, die Auskunft über das werktägliche Verkehrsverhalten der Greifswalder Bevölkerung liefert.

Nicht berücksichtigt werden Umlandbewohner, die beispielsweise nach Greifswald zur Arbeit einpendeln³, Schulen besuchen oder Geschäfte und andere Einrichtungen aufsuchen. Ebenso bleiben der Durchgangsverkehr und Teile des Wirtschaftsverkehrs unberücksichtigt. Das ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.

³ Das Statistische Landesamt verzeichnet für das Jahr 2007 eine Zahl von 10.700 Einpendlern, bei rund 22.000 in Greifswald sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen, vgl. <http://www.mvnet.de/inmv/land-mv/stala/sis/tabelle.php?id=3407>

Um die Öffentlichkeit auf die Erhebung vorzubereiten, wurden in einem Pressegespräch am 30. April 2009 die örtlichen Medien informiert. Zudem erschienen in den Ausgaben des Greifswalder Stadtblattes am 6. Mai und am 20. Mai jeweils Berichte, die über die beabsichtigte Befragung informierten und um die Teilnahme warben.

Da die Studie darauf zielt, Informationen über die alltägliche Mobilität zu erhalten, wurden in zwei Wochen in Mai jeweils Dienstag, Mittwoch und Donnerstag als Stichtag für die Wegeprotokolle vorgegeben. Stichtage waren der 12. bis 14. Mai sowie der 26. bis 28. Mai 2009. In einigen Haushalten (18 Personen) wurde der Bogen trotz entsprechender Angabe im Fragebogen für einen anderen Tag ausgefüllt.

Um einen Anreiz zur Beantwortung zu schaffen, wurde eine Verlosung von Sach- und Geldpreisen angekündigt, die von den Stadtwerken Greifswald, dem Theater Vorpommern, dem Pommerschen Landesmuseum und dem Cinestar Greifswald gestiftet wurden.

Die Haushalte der Stichprobe erhielten rechtzeitig vor der Befragung folgende Unterlagen (vgl. Anhang):

- **Anschreiben des Oberbürgermeisters:** Hier wurden der Zweck der Untersuchung dargestellt, um Teilnahme an der Befragung gebeten und die Verlosung unter den Teilnehmenden angekündigt.
- **Erläuterungsseite:** Auf der ersten Seite der Fragebögen wurden die verschiedenen Teile der Befragung erläutert und Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Außerdem wurden Telefonnummern in der Stadtverwaltung/Abteilung Umwelt (8 bis 16 Uhr) und dem Geographischen Institut der Universität (16 bis 21 Uhr) angegeben, unter denen während der Stichtage Ansprechpartner für Rückfragen zur Verfügung standen.
- **Haushaltsfragebogen:** Auf einer Seite wurden allgemeine Angaben zum Haushalt und dessen Motorisierung erfragt.
- **Personenfragen:** Der doppelseitige Fragebogen enthielt sowohl Fragen zu Ausbildung und Tätigkeit sowie zur persönlichen Mobilität (z.B. Mobilitätseinschränkungen, Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit, Nutzung des öffentlichen Verkehrs). Der Bogen bot Platz für bis zu fünf Haushaltsmitglieder.
- **Wegefragebogen:** Der doppelseitige Bogen für das Wegeprotokoll enthielt standardisierte Antwortvorgaben für maximal 8 Wege. Der Wegebogen war in fünf Exemplaren enthalten.
- **Frankierter Rückumschlag:** Durch die Übernahme des Rückportos durch die Stadt entfiel ein möglichen Grund für die Nicht-Rücksendung.
- **Zettel mit Zugangscode für Online-Befragung:** Neben der Möglichkeit, die Papierversion der Fragebögen auszufüllen, stand auch eine Online-Version des Fragebogens zur Verfügung. Jeder Haushalt erhielt einen spezifischen Zugangscode, wodurch sichergestellt wurde, dass nur die Haushalte der Stichprobe und diese jeweils nur einmal an der Befragung teilnehmen konnten. Von dieser Möglichkeit wurde von 80 Haushalten Gebrauch gemacht.

Die Verteilung der Fragebögen wurde vom Auftraggeber organisiert. Von den 2507 gezogenen Adressen konnten 173 weder persönlich noch postalisch zugestellt werden. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass insbesondere Zweitwohnsitze vielfach nicht abgemeldet werden.

Während der Befragung gab es keine besonderen Vorkommnisse, die angebotene Möglichkeit für telefonische Rückfragen und Unterstützung durch entsprechend geschulte Studierende des Geographischen Instituts wurde kaum genutzt.

4.1. Rücklauf

Die beim Stadtbauamt/Abteilung Umwelt eingegangenen Fragebögen wurden nummeriert und Namen und Adressen für die Verlosung registriert. Anschließend wurden die Fragebögen von den Angaben zu den Absendern getrennt, so dass eine anonyme Bearbeitung der Bögen gewährleistet war.

Bis zum 11.06.09 wurden insgesamt 514 Bögen zurückgesandt bzw. online beantwortet. Davon konnten insgesamt 505 vollständig oder teilweise ausgefüllte Erhebungsbögen in die Auswertung einbezogen werden. In den anderen Fällen enthielten die zurückgesandten Bögen keinerlei Angaben und wurden bei der weiteren Bearbeitung nicht berücksichtigt.

In wenigen Fällen (3 Haushalte) waren mehrere Personen eines Haushaltes durch die Stichprobe erfasst und dementsprechend mehrfach angeschrieben worden. In den zwei Fällen, in denen beide Bögen ausgefüllt und zurückgeschickt worden waren, wurde nur ein Bogen in die Befragung einbezogen.

Berechnet man die Rücklaufquote auf der Grundlage von 505 antwortenden Haushalten, ergibt sich bei 2334 erreichbaren Haushalten ein Wert von 21,7%. Dies kann unter den gegebenen Bedingungen – einmaliges Anschreiben, keine Nachfassaktion, Anreiz durch ausgelobte Preise – als zufrieden stellender Wert betrachtet werden.

In diesen 507 antwortenden Haushalten wurden insgesamt 1104 Personen erfasst, womit die berechnete durchschnittliche Haushaltsgröße mit 2,2 Personen pro Haushalt über dem für Greifswald berechneten Wert von 1,98 Personen liegt (gemäß F+B 2009: Entwurf Haushalts- und Wohnraumnachfrageprognose und Kap. 4).

4.2. Datenaufbereitung und -eingabe

Nach der Anonymisierung wurden die Fragebögen vom Institut für Geographie und Geologie/Steinbeis-Transfer-Zentrum Freizeit-, Tourismus- und Regionalforschung übernommen.

Am Geographischen Institut der Universität fand im Sommersemester 2009 begleitend ein studentisches Seminar zum Thema „Mobilität in der Stadt“ statt, dessen Studierende als praktische Arbeit vor allem die Aufnahme der Daten und die kartographischen Auswertungen (siehe Karte 1) besorgten.

Die zur Vertraulichkeit verpflichteten Studierenden begannen kurz nach den ersten Rückläufen nach gemeinsamer Einarbeitung mit der Aufnahme der Daten.

Dabei ist folgendes festzuhalten:

- die überwiegende Zahl der Bögen kann als nachvollziehbar und widerspruchsfrei bezeichnet werden;
- in einigen Fällen waren sinnvolle Ergänzungen der gemachten Angaben erforderlich. Das galt v.a. für vergessene Angaben (Zeitangaben, Rückwege), die

– soweit vertretbar – im Analogieschluss ergänzt wurden. Allerdings war dies nicht in allen Fällen eindeutig möglich, so dass den Auswertungen je nach Zahl der fehlenden Angaben unterschiedliche Fallzahlen zugrunde liegen.

Tabelle 1 enthält die wesentlichen Informationen zur Befragung in zusammengefasster Form.

Tabelle 1: Grundzahlen zur Befragung

	Anzahl	Bemerkungen
Stichprobe des Einwohnermeldeamtes	2507 Personen	
Nicht zustellbar	173 Pers./Hh.	
Insgesamt erreicht	2334 Pers./Hh.	
Verwertbarer Rücklauf (teilweise)	507 Haushalte	21,7% Rücklaufquote
Erfasste Personen	1104 Personen	2,2 Personen pro Haushalt
Personen mit Altersangabe	1036 Personen	gehen in gewichtete Stichprobe ein

4.3. Gewichtung der Stichprobe

Um zu prüfen, inwieweit die durch die Antworten erfasste Gruppe der Greifswalder Bevölkerung entspricht, steht aus der amtlichen Statistik die Altersangabe zur Verfügung. Daher wurde eine Gewichtung der Stichprobe entsprechend der Altersverteilung der Greifswalder Bevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) vorgenommen.

Tabelle 2 zeigt die Anteile der verschiedenen Altersgruppen in Gesamtbevölkerung und Rücklauf und die daraus berechneten Gewichtungsfaktoren.

Es zeigt sich, dass im Rücklauf vor allem die Kinder (Personen unter 15 Jahren) übermäßig stark vertreten sind, während der Anteil der Personen über 65 Jahren, der 17,2% an der Gesamtbevölkerung beträgt, im Rücklauf mit 12,7% deutlich kleiner ausfällt.

Daher werden durch den Einsatz eines Gewichtungsfaktors (Quotient realer Anteil/Rücklaufanteil) die Angaben entsprechend ihrem realen Anteil in die Berechnung einbezogen (vgl. Tab. 2).

Da nicht alle Personen im Fragebogen ihr Alter angegeben haben, konnten insgesamt 1036 Personen in die Berechnung einbezogen werden.

Im Folgenden wird die Auswertung der Daten für die gewichtete Stichprobe vorgenommen, sofern nichts anderes vermerkt ist.

Die Auswertung der Daten erfolgte mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS (seit 2009 PASW) und der Tabellenkalkulation Excel. Zudem wurden einige Daten auch graphisch ausgewertet.

Im Folgenden werden zunächst allgemeine sozio-ökonomische Merkmale der Befragten vorgestellt, wobei den allgemeinen Angaben die ausgewerteten Daten zur tatsächlichen und aktuellen Motorisierung den Schwerpunkt bilden.

Tabelle 2: Altersverteilung des Rücklaufs – Grundlage der Stichprobengewichtung

Alter in Jahren	Einwohner	Anteil in %	Rücklauf – Anteil in %	Gewichtungsfaktor
0 bis unter 3	1431	2,4	3,2	0,745
3 bis unter 6	1175	2,0	3,4	0,576
6 bis unter 10	1490	2,5	3,6	0,690
10 bis unter 15	1514	2,5	3,1	0,814
15 bis unter 18	1059	1,8	1,9	0,929
18 bis unter 20	2041	3,4	3,6	0,945
20 bis unter 25	9108	15,2	14,0	1,084
25 bis unter 30	7060	11,8	10,2	1,154
30 bis unter 35	4016	6,7	8,6	0,778
35 bis unter 40	3085	5,1	5,6	0,918
40 bis unter 45	3690	6,1	6,7	0,918
45 bis unter 50	4145	6,9	7,7	0,897
50 bis unter 55	3859	6,4	6,4	1,05
55 bis unter 60	3718	6,2	6,4	0,968
60 bis unter 65	2308	3,8	2,9	1,326
65 und älter	10299	17,2	12,7	1,352
Gesamt	59998	100,0	100,0	

Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, eigene Erhebung

5. Sozio-ökonomische Basisdaten

Betrachtet man den Geschlechterproporz der Greifswalder Bevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz), so lag der Anteil der männlichen Bevölkerung bei 47,1%, der Frauenanteil bei 52,9% (Stand 31.12.2008, Einwohnermelderegister).

Die in Tabelle 3 ausgewiesenen Werte der Antworten zeigen, dass bei den Antworten Frauen mit 54,3% leicht stärker, Männer mit 45,7% dementsprechend geringer vertreten sind.

Tabelle 3: Männer- und Frauenanteil bei den Befragten

Alter in Jahren	Geschlecht				Gesamt	
	Männlich		Weiblich		Personen	Anteil in %
	Personen	Anteil in %	Personen	Anteil in %		
0 bis unter 6	22	4,7	24	4,3	46	4,5
6 bis 18	32	6,9	38	6,9	70	6,9
18 bis unter 25	77	16,5	109	19,7	186	18,2
25 bis unter 45	140	30,0	163	29,4	303	29,7
45 bis unter 65	118	25,3	121	21,8	239	23,4
65 und älter	78	16,7	99	17,9	177	17,3
Summe	467	100,0	554	100,0	1021	100,0

Die meisten (40,6%) der in die Auswertung einbezogenen Haushalte bestehen aus zwei Personen, gefolgt von 26,9% Ein-Personen-Haushalten. Insgesamt leben rund 50% der Befragten in 1- und 2-Personen-Haushalten, die andere Hälfte in größeren Haushalten. Dieser Auswertung liegt die Selbsteinschätzung der Personen zugrunde, d.h. auch Wohngemeinschaften, die möglicherweise der Haushaltsdefinition der amtlichen Statistik nicht entsprechen, sich aber selbst als Haushalt verstehen, sind einbezogen. Das ist bei einem Vergleich mit den vorliegenden Daten, die jeweils auf Berechnungen beruhen, zu berücksichtigen.

Sowohl gegenüber den Daten des städtischen Berichts zum ISEK-Monitoring (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2007b) als auch im Vergleich mit der aktuellen Haushalts- und Wohnraumnachfrageprognose bis 2020 (F+B, Entwurf 2009) ergibt sich eine deutlich andere Struktur. Vor allem weist die Befragung einen deutlich geringeren Anteil von 1-Personen-Haushalten auf, dementsprechend sind beim Rücklauf die anderen Haushaltsgrößen stärker vertreten.

Die Verteilung der Geschlechter auf die Haushaltsgrößen ist nahezu ausgeglichen, nur bei den 1-Personen-Haushalten sind Frauen deutlich stärker vertreten als Männer, bei den Zwei-Personen-Haushalten dagegen etwas schwächer.

Tabelle 4: Haushaltsgrößen und Personen in Haushalten

Haushaltsgröße nach Personen	Zahl der Haushalte	Anteil der Haushalte in %	Anteil der Personen in den jeweiligen Haushalten in %	Frauenanteil in %	Männeranteil in %
1 Personen-Haushalte	136	26,9	12,2	35,0	65,0
2-Personen-Haushalte	205	40,6	36,8	48,0	52,0
3-Personen-Haushalte	101	20,0	27,2	47,1	52,9
4-Personen-Haushalte	52	10,3	18,7	47,2	52,8
5 und mehr-Personen-Haushalte	11	2,2	5,1	47,8	52,2
Gesamt	505	100,0	100,0	45,9	54,1

Die Frage nach dem Haushaltseinkommen wurde erwartungsgemäß nicht von allen Haushalten beantwortet, rund 13% der Haushalte machte hier keine Angaben. Von den Haushalten, die diese Frage beantwortet haben, verfügt die größte Gruppe (36%) über ein Haushaltseinkommen zwischen 500 und unter 1500€ monatlich, gefolgt von einem weiteren Drittel der Haushalte, die über ein Monatseinkommen von 1500 bis unter 2600€ verfügen können. Dabei zeigen sich bei den Haushaltstypen erwartungsgemäß deutliche Unterschiede, mit eher niedrigen Einkommen bei den kleinen, eher höheren Einkommen bei den größeren Haushalten.

Zum Vergleich können die Ergebnisse eines 2005 bearbeiteten Sozialberichts für die Stadt Greifswald herangezogen werden (Sowi 2005, 49). Dort sind zusammengefasste Angaben zum monatlichen Haushaltsnettoeinkommen für Greifswald, Stralsund und Neubrandenburg aus dem Mikrozensus enthalten. Die für die Befragung ermittelten Werte weichen sowohl bei der Gruppe der Einkommen zwischen 500 und 1500€ deutlich ab (Sozialbericht: 52%, Befragung: 37%), als auch

bei den Einkommen über 2600€ (Sozialbericht: 11%, Befragung: 19%). Diese Unterschiede können als Hinweis auf die Gruppe der Nicht-Antwortenden gewertet werden.

Tabelle 5: Haushaltsgrößen nach Haushaltseinkommen

	Haushaltseinkommen – Anteile in %				Gesamt
	unter 500 € monatlich	500 bis unter 1500 € monatlich	1500 bis unter 2600 € monatlich	2600 und mehr € monatlich	
1-Personen-Haushalte	25,6	55,4	17,4	1,7	100,0
2-Personen-Haushalte	6,9	38,9	35,4	18,9	100,0
3-Personen-Haushalte	6,0	22,6	44,0	27,4	100,0
4-Personen-Haushalte	0,0	9,1	52,3	38,6	100,0
5 und mehr Personen-Haushalte	0,0	0,0	12,5	87,5	100,0
Alle Haushalte	11,1	36,6	33,3	19,0	100,0

Lesebeispiel: Von allen 1-Personen-Haushalten verfügt ein Viertel über ein monatliches Einkommen von unter 500€.

Die größte Gruppe der Befragten (38%) sind in unterschiedlichem Umfang erwerbstätig, gefolgt von Rentnern/Pensionären (22%) und Studierenden (18%). Auf diese drei Gruppen entfallen rund 78% aller Nennungen, die anderen Tätigkeitsgruppen sind jeweils deutlich seltener vertreten (vgl. Tab. 6).

Von den Erwerbstätigen sind 29% in Vollzeit, 6% in Teilzeit erwerbstätig, hinzu kommt eine Gruppe von weniger als 2% mit weniger als 18 Stunden Erwerbstätigkeit. Bei den antwortenden Personen sind 4,2% erwerbslose Personen verzeichnet, was beim Blick auf die von der Bundesagentur für Arbeit für Mai 2009 veröffentlichte Arbeitslosenquote von 14,2% trotz deren anderer Bezugsgröße (berechnet als Anteil an den zivilen Erwerbspersonen) nahe legt, dass diese Gruppe nicht entsprechend ihres Anteils an der Gesamtbevölkerung berücksichtigt ist (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2009).

Mit knapp 18% der Antwortenden sind die Studierenden entsprechend ihres Anteils an der Bevölkerung vertreten, auch der Geschlechterproporz (40% Studenten, 60% Studentinnen) entspricht den aktuellen Werten (vgl. Ernst-Moritz-Arndt-Universität).

Tabelle 6: Befragte nach Geschlecht und Tätigkeit

Tätigkeit	Geschlecht				Gesamt	
	männlich		weiblich		Personen	Anteil in %
	Personen	Anteil in %	Personen	Anteil in %		
Kind (noch nicht eingeschult)	25	5,4	27	4,9	52	5,1
Hausfrau/Hausmann	2	0,4	10	1,8	12	1,2
Rentner/in, Pensionär/in	103	22,2	115	21,0	218	21,6
Wehr-/Zivildienstleistender, freiwilliges Jahr	4	0,9	1	0,2	5	0,5
arbeitslos, Kurzarbeit Null	20	4,3	22	4,0	42	4,2
Schüler/in	34	7,3	37	6,8	71	7,0
Student/in	73	15,7	108	19,7	181	17,9
Auszubildende/r, Lehrling, Umschüler/in	16	3,4	22	4,0	38	3,8
Vollzeiterwerbstätig	168	36,2	126	23,0	294	29,1
Teilzeiterwerbstätig	12	2,6	53	9,7	65	6,4
weniger als 18 Stunden pro Woche erwerbstätig	3	0,6	11	2,0	14	1,4
vorübergehend freigestellt/ beurlaubt	4	0,9	15	2,7	19	1,9
Gesamt	464	100,0	567	100,0	1011	100,0

Die Hälfte aller Befragten gab an, als höchsten Schulabschluss die allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife erworben zu haben, gefolgt von Abschlüssen der Mittleren Reife (vgl. Tab. 7). Beide Gruppen erfassen rund 80% der Befragten. Damit liegt das Niveau der Schulabschlüsse der Greifswalder Befragten, in einer Universitätsstadt nicht überraschend, deutlich höher als die Angaben aus dem Mikrozensus 2007 für die Gesamtbevölkerung in Deutschland zeigen. Danach entfallen auf diese Formen des Schulabschlusses etwa 54% der Bevölkerung (POS 6,5%, Realschule 23,8, Fachhochschul-/Hochschulreife 23,5%; vgl. BpB).

Tabelle 7: Befragte nach Schulabschluss und Geschlecht

Schulabschluss	Geschlecht				Gesamt	
	Männlich		weiblich		Personen	Anteil in %
	Personen	Anteil in %	Personen	Anteil in %		
Haupt-/Volksschulabschluss, POS	60	13,6	71	13,6	131	13,6
Realschulabschluss, mittlere Reife, POS 10.	141	31,9	154	29,4	295	30,6
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	209	47,3	268	51,2	447	49,4
ohne Schulabschluss	32	7,2	30	5,7	62	6,4
Gesamt	442	100,0	523	100,0	965	100,0

Dem entsprechend ergibt die Frage nach der Berufsausbildung, die in Tabelle 8 differenziert nach dem Geschlecht der Befragten dargestellt ist, für Greifswald ebenfalls einen verglichen mit den bundesweiten Daten des Mikrozensus einen deutlich höheren Anteil der hochwertigen Bildungsabschlüsse.

In einer Universitätsstadt wenig überraschend liegt der Anteil der Antwortenden mit Hochschulabschluss mit 30% deutlich über dem Durchschnitt (rund 12%), ebenso aber auch die Fachschul-, Meister- und Technikerabschlüsse. Dem entsprechend ist der Anteil der Antwortenden mit Lehrausbildungen deutlich geringer.

Diese Ergebnisse sind sicherlich durch die spezielle Bevölkerungsstruktur der Universitätsstadt bedingt. Nicht vergessen werden sollte jedoch, dass auch die Anlage der Erhebung, v.a. der relativ lange Fragebogen, eher Antworten von Personen begünstigt, die mit schriftlichen Ausdrucksformen selbstverständlich umgehen.

Tabelle 8: Befragte nach Berufsausbildung und Geschlecht

Berufsausbildung	Geschlecht				Gesamt	
	männlich		Weiblich		Personen	Anteil in %
	Personen	Anteil in %	Personen	Anteil in %		
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	135	31,8	170	34,1	305	33,1
Meister, Technikerschule, Fachschule	65	15,3	67	13,5	132	14,3
Hoch- oder Fachhochschule	135	31,8	146	29,3	281	30,5
ohne Berufsausbildung	89	21,0	115	23,1	204	22,1
Gesamt	424	100,0	498	100,0	922	100,0

6. Allgemeine Angaben zur Mobilität

Der folgende Abschnitt ist den allgemeinen Angaben zur Mobilität gewidmet, sowohl was die Gesamtsituation der Haushalte betrifft (Fahrzeugverfügbarkeit, Parksituation, Nähe zur Busverbindung) als auch die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen (Einschränkungen, Führerschein- und Pkw-Verfügbarkeit, Nutzung des öffentlichen Verkehrs).

6.1. Mobilitätssituation der Haushalte

Insgesamt gaben 151 Haushalte an, über kein motorisiertes Fahrzeug zu verfügen, 154 verfügen über keinen Pkw. Der Motorisierungsgrad liegt damit bei 70,5%. Die flächendeckende Erhebung Mobilität in Deutschland 2002 weist einen Anteil von 80% motorisierter Haushalte in Deutschland aus.

In den Tabellen 9 und 10 und Abb. 1 werden die motorisierten und nicht-motorisierten Haushalte nach ihrer Haushaltsgröße unterschieden.

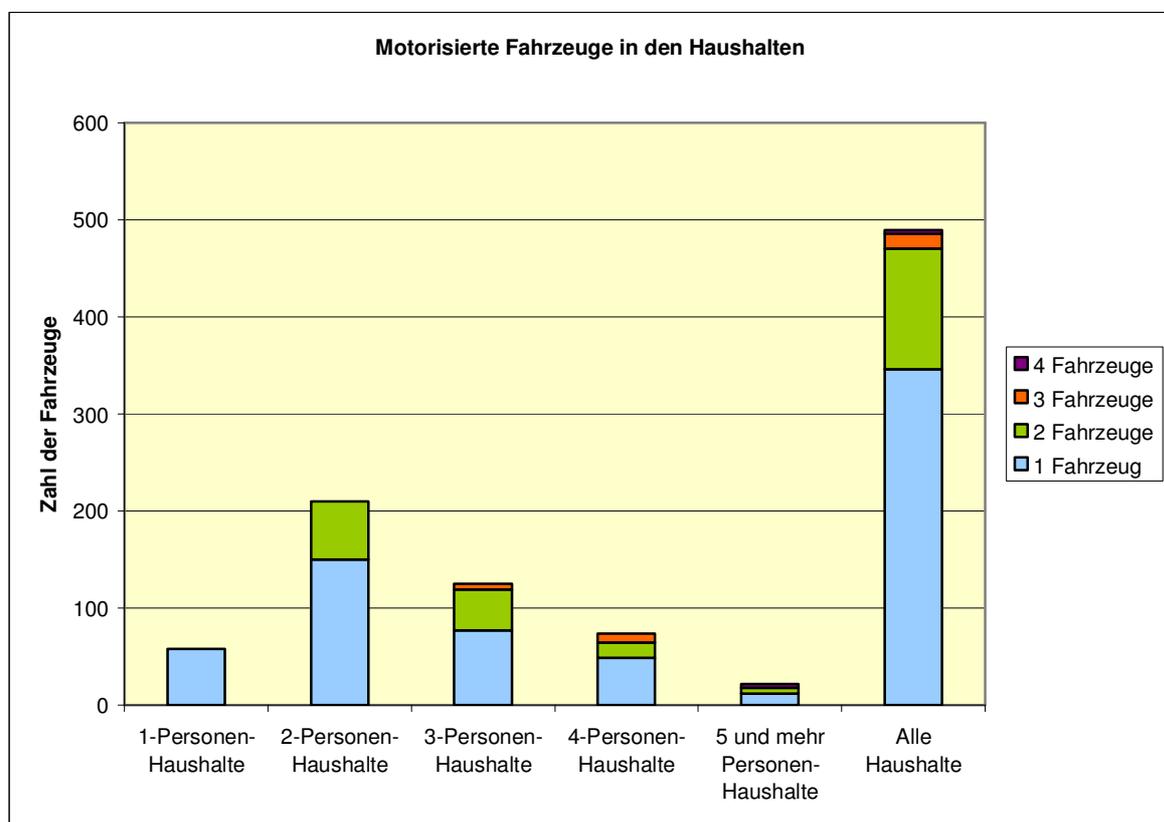
Tabelle 9: Fahrzeugverfügbarkeit in den Haushalten

	Haushalte mit motorisierten Fahrzeugen* Anteil in %	Haushalte mit Pkw** Anteil in %	davon:		
			Haushalte nur mit privatem Pkw**	Haushalte mit privatem und dienstlichem Pkw**	Haushalte nur mit dienstlichem Pkw**
1-Personen-Haushalte	41,9	40,4	54	-	1
2-Personen-Haushalte	78,0	77,5	149	8	2
3-Personen-Haushalte	83,2	83,2	75	7	2
4-Personen-Haushalte	88,5	88,5	41	4	1
5 und mehr Personen-Haushalte	81,8	81,1	7	2	-
Alle Haushalte	70,5	70,0	326	21	6

* Pkw, Moped und Motorrad

** ein oder mehrere Pkw

Abb. 1:



Die Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Haushaltsgrößen ist in Abb. 1 dargestellt. Es zeigt sich, dass die Mehrzahl der motorisierten Haushalte lediglich über einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad verfügt, in einem Viertel der 2-Personen-Haushalte sind zwei Pkw vorhanden. Die Haushalte mit 3 und mehr Personen gaben in wenigen Fällen noch weitere Fahrzeuge an.

Tabelle 10: Nicht-motorisierte Haushalte nach Haushaltsgröße

	Anteil der nicht-motorisierten Haushalte in %
1-Personen-Haushalte	58,1
2-Personen-Haushalte	21,9
3-Personen-Haushalte	16,8
4-Personen-Haushalte	11,5
5 und mehr Personen-Haushalte	19,2
Alle Haushalte	29,5

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2007 verfügen 77,1% der Haushalte in Deutschland über einen Pkw. In der vorliegenden Untersuchung gaben 353 Haushalte an, entweder Zugriff auf mindestens einen privaten oder einen Dienst-Pkw zu haben. Damit beträgt der Anteil der Haushalte mit Pkw 70%, ein Wert der deutlich unter dem bundesdeutschen Wert liegt. Mit 7,9% der Haushalte mit Motorrad- oder Mopedbesitz ist der Greifswalder Anteil der Zweirad-Motorisierung ebenfalls deutlich geringer als im bundesdeutschen Durchschnitt (11,6%; vgl. BpB). Betriebsbereite Fahrräder standen in 82,6% der befragten Haushalte zur Verfügung.

Insgesamt wurden in der Befragung 445 Pkw, 44 motorisierte Zweiräder und über 1000 Fahrräder angegeben. Der errechnete Motorisierungsgrad (445 Pkw pro 1000 Einwohner) entspricht annähernd dem Wert (453 Pkw/1000), der vom Stadtbauamt als Wert für Greifswald im Jahr 2005 errechnet wurde (vgl. Universitäts- und Hansestadt 2008).

Bei den betriebsbereiten Fahrrädern zeigt sich, dass in vielen Haushalten mehr Fahrräder als Haushaltsmitglieder vorhanden sind.

Tabelle 11: Betriebsbereite Fahrräder nach Haushaltsgrößen

Zahl der Fahrräder	Haushaltsgröße in Personen					Gesamt
	1	2	3	4	5	
1 Fahrrad im Haushalt	74	17	6	1	0	98
2 Fahrräder im Haushalt	50	210	42	12	0	314
3 Fahrräder im Haushalt	3	72	123	33	0	231
4 Fahrräder im Haushalt	4	56	56	56	4	176
5 Fahrräder im Haushalt	0	25	3	25	15	68
6 Fahrräder im Haushalt	0	0	6	18	18	42
7 und mehr Fahrräder im Haushalt	0	14	38	14	22	88
Summe betriebsbereiter Fahrräder	131	394	274	159	59	1017

Befragt nach den Abstellmöglichkeiten für die im Haushalt vorhandenen Pkw gaben 63% der befragten Haushalte an, den/die Pkw in einer Garage, einem Carport oder einem gemieteten Stellplatz abstellen zu können (vgl. Tab. 12). Die Gruppe der Nutzer des öffentlichen Straßenraums als Pkw-Parkplatz ist daher mit rund 35% der Antworten deutlich geringer. Der Anteil derjenigen, die zwischen privatem und

öffentlichem Parkraum wechseln, ist marginal. Die 1-Personen-Haushalte sind am stärksten auf die Nutzung des öffentlichen Straßenraums angewiesen.

Tabelle 12: Parkmöglichkeiten für die im Haushalt vorhandenen Pkw

Anteil in %	Überwiegender Pkw-Parkplatz			Zahl der Haushalte
	Garage Carport	öffentlicher Straßenraum	sowohl als auch	
1-Personen-Haushalte	47,4	50,9	1,8	57
2-Personen-Haushalte	69,2	28,9	2,0	201
3-Personen-Haushalte	58,9	36,6	4,5	112
4-Personen-Haushalte	61,7	38,3	0,0	60
5 und mehr Personen-Haushalte	83,3	16,7	0,0	12
Summe	63,1	34,6	2,3	442

Bei der Charakterisierung der Fahrradabstellplätze wurden verschiedene Eigenschaften des verfügbaren Abstellplatzes abgefragt. Zutreffendes sollte markiert werden. Die Antworten wurden auf die Gesamtzahl der Haushalte mit betriebsbereiten Fahrrädern bezogen.

Tabelle 13: Charakterisierung der Fahrradabstellplätze (Mehrfachnennungen möglich)

Der Fahrradabstellplatz ist ...	Zahl der Nennungen	Anteil an den Haushalten mit betriebsbereitem Fahrrad
... abschließbar	347	83,4
... regensicher	286	68,8
... im Keller	277	66,6
... ebenerdig	244	58,7
Es ist kein Abstellplatz vorhanden	3	0,7

In den weitaus meisten Haushalten war die ihrer Wohnung nächstgelegene Bushaltestelle bekannt, nur 18 Haushalte gaben an, die Haltestelle nicht zu kennen. Befragt nach der Entfernung zur Haltestelle, gaben 23,8% der Haushalte an, weniger als 3 Minuten zur Bushaltestelle zu benötigen, weitere 52% benötigen maximal 5 Minuten bis zum Zugang zum öffentlichen Verkehr. Nur 4,6% sind länger als 10 Minuten zur nächsten Bushaltestelle unterwegs (vgl. Tab. 14).

Tabelle 14: Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten – Anteile nach Haushaltsgrößen

Anteile in %	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten					Summe
	unter 3	3 bis 5	6 bis 10	11 bis 20	über 20	
1 Personen-Haushalte	25,0	51,6	20,2	3,2	0,0	100,0
2-Personen-Haushalte	25,6	47,2	21,5	5,1	0,5	100,0
3-Personen-Haushalte	21,6	57,7	16,5	3,1	1,0	100,0
4-Personen-Haushalte	18,4	59,2	16,3	2,0	4,1	100,0
5 und mehr Personen-Haushalte	22,2	66,7	22,2	0,0	0,0	100,0
Alle Haushalte	23,8	52,0	19,6	3,8	0,8	100,0

6.2. Angaben zur persönlichen Mobilität

Mobilitätseinschränkungen wurden von wenigen Befragten genannt. Tabelle 15 zeigt die absoluten Nennungen der 1036 Befragten der gewichteten Stichprobe.

Insgesamt gaben 96 Personen an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein, davon wurden von 15 Befragten mehrere Einschränkungen genannt. Insgesamt wurden am häufigsten Einschränkungen beim Gehen genannt.

Das Vorhandensein eines Behindertenausweises wurde von 78 Personen bejaht. Aufgrund der geringen Fallzahlen wird auf eine differenzierte Auswertung verzichtet.

Tabelle 15: Mobilitätseinschränkungen

	Männer	Frauen	Insgesamt
Geh-, Seh- und andere Einschränkung	1	3	4
Geh- und Sehbehinderung	3	1	4
Geh- und andere Einschränkung	4	1	5
Seh- und andere Einschränkung	2	-	2
Gehbehinderung	26	25	51
Sehbehinderung	3	1	4
Andere Einschränkung	11	15	26
Summe genannter Einschränkungen	50	46	96
Personen mit Behindertenausweis	43	35	78

Ein wichtiger Aspekt für das individuelle Mobilitätsverhalten ist neben der Pkw-Verfügbarkeit das Vorhandensein eines Führerscheins.

Tabelle 16 zeigt den Führerscheinbesitz der Greifswalder Befragten. Der Anteil liegt mit 83% Pkw-Führerscheinbesitzern über 18 Jahren niedriger als der in der MID-Studie ermittelte Durchschnittswert für die Bevölkerung in Deutschland von 87%. Dies liegt insbesondere an den relativ niedrigen Anteilen der Pkw-Führerschein-Verfügbarkeit in den höheren Altersgruppen.

Die detaillierte Betrachtung bestätigt das bekannte Bild, dass beim Führerscheinbesitz für den Pkw in den höheren Altersgruppen der Anteil zwischen Frauen und Männern deutlich differiert, während in den niedrigeren Altersgruppen ein ausgeglichener Geschlechterproporz zu verzeichnen ist. Bei den Motorrad-Führerscheinen ist ein eindeutiges Übergewicht der Männer zu verzeichnen, weniger ausgeprägt im Fall des Mopeds.

Tabelle16: Führerscheinbesitz

	Führerscheinbesitz bei den Personen ab 16 bzw. 18 Jahren** in %	Verteilung auf die Geschlechter	
		Anteil Männer in %	Anteil Frauen in %
Führerschein Moped*	27,7	61,1	38,9
Führerschein Motorrad	18,7	83,5	16,5
Führerschein Pkw	82,7	49,1	50,9

*die Fahrerlaubnis für den Pkw (Klasse B) schließt diejenige für Mopeds (bis 50 ccm, Klasse M) mit ein. Die Werte für die Führerschein Moped basieren auf den Angaben der Befragten und beziehen Befragte über 16 Jahren ein.

** bei Führerschein Moped Personen über 16 Jahre, bei Motorrad und Pkw jeweils über 18 Jahre

Von den Befragten gab ein Drittel an, am Stichtag über keinen Pkw verfügt zu haben (Tab. 17). Mehr als die Hälfte der Befragten konnte uneingeschränkt über einen Pkw verfügen, rund 12% konnten dies in Absprache mit einem anderen Nutzer tun. Es fällt auf, dass es hier deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen gibt. Bei Männern ist die uneingeschränkte Möglichkeit, automobil zu sein, deutlich größer als bei den Frauen.

Im Hinblick auf die alltägliche Mobilität wird die Frage von Interesse sein, inwieweit die Möglichkeit der Pkw-Nutzung auch wahrgenommen wurde.

Tabelle 17: Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag

Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	Geschlecht				Gesamt	
	männlich		Weiblich		Personen	Anteil in %
	Personen	Anteil in %	Personen	Anteil in %		
Ja, uneingeschränkt	252	61,6	231	49,4	483	55,1
Ja, teilweise	41	10,0	61	13,0	102	11,6
Nein, kein Zugang zu Pkw	116	28,4	176	37,6	292	33,3
Gesamt	409	100,0	468	100,0	877	100,0

Bei der Frage nach der Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel gab die Hälfte der Befragten an, den öffentlichen Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt zu haben (vgl. Tab. 18). Bei der Nutzung ist – auch als komplementär zur Pkw-Verfügbarkeit zu sehen – ein deutlicher Unterschied zwischen Männern und Frauen zu erkennen. Ein deutlich höherer Anteil der befragten Frauen gab an, während der letzten 12 Monate Bus gefahren zu sein.

Tabelle 18: Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in den letzten 12 Monaten

ÖV-Nutzung in den letzten 12 Monaten	Geschlecht				Gesamt	
	Männlich		weiblich		Personen	In %
	Personen	In %	Personen	In %		
Ja	190	41,9	305	57,0	495	50,1
Nein	263	58,1	229	43,0	493	49,9
Gesamt	453	100,0	535	100,0	988	100,0

Die Frage nach der Häufigkeit der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zeigt, dass der öffentliche Nahverkehr in Greifswald ein Verkehrsmittel ist, das nur in seltenen Fällen regelmäßig mehrfach wöchentlich benutzt wird. Fast zwei Drittel der Nutzer gaben an, weniger als einmal im Monat mit dem Bus gefahren zu sein, nur 4% der Befragten nannten eine mehr als 10-malige Nutzung im Monat.

Tabelle 19: Häufigkeit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs

	In %
weniger als einmal im Monat	65,1
1 bis 5mal im Monat	23,8
6 bis 10mal im Monat	7,1
mehr als 10mal im Monat	4,0
Gesamt	100,0

Diesem sporadischen Nutzerverhalten entspricht das Ergebnis der Frage nach der genutzten Fahrkarte. Mehr als 60 Prozent erwerben für ihre Fahrten Einzelkarten, die am zweithäufigsten genutzte Form ist die 8-Fahrtenkarte, die von rund 28% der Befragten genannt wurde. Monats-, Halbjahres- und Jahreskarten wurden von 4% der Befragten genannt. Diese Zahl weist darauf hin, dass es im Jahresverlauf durchaus Zeiten stärkerer Nutzung des öffentlichen Verkehrs gibt.

Tabelle 20: Bei Fahrten mit dem Bus genutzte Fahrkarte

	Häufigkeit	in Prozent
Einzelfahrkarte	283	61,1
Doppelfahrkarte	26	5,6
8-Fahrtenkarte	129	27,8
Tageskarte	7	1,4
Wochenkarte	1	0,2
Monatskarte	16	3,4
6-Monatskarte, Jahreskarte	2	0,4
Gesamt	463	100,0

Gefragt nach den Gründen für die Nichtnutzung des öffentlichen Nahverkehrs, standen weniger mögliche negative Aspekte des Nahverkehrs im Vordergrund,

vielmehr wurden die möglichen Alternativen häufig genannt. Von den vorgegebenen möglichen Gründen ist der Preis (zu teuer) weit weniger bedeutend als die Erledigung der Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto. Das Fahrradfahren wurde von 73% aller Befragten als häufigste Alternative zum öffentlichen Verkehr genannt.

Tabelle 21: Gründe für Nichtnutzung nach der Häufigkeit der Nennung (Mehrfachnennungen möglich)

	Zahl der Nennungen	In Prozent der Fälle
Fahre mit dem Fahrrad	761	73,4
Gehe zu Fuß	552	53,3
Fahre mit dem Auto	532	51,3
Zu teuer	353	34,1
Sonstige Gründe (s.u.)	110	10,6

Bei den sonstigen Gründen für die Nicht-Nutzung des Busverkehrs haben 110 Personen insgesamt 152 Aussagen gemacht (vgl. Tab. 22). Dabei steht die aus Sicht der Betrachter ungünstige Streckenführung deutlich an der ersten Stelle der Nennungen. Die nicht mehr bestehende Direktverbindung zwischen Innenstadt/ZOB zum Einkaufszentrum Elisenpark wird mehrfach genannt, aber auch vereinzelt Querverbindungen wie Grimmer Str. – Ostseeviertel oder Eldena – Stadtrandsiedlung.

Aus der Streckenführung resultiert die Notwendigkeit des häufigen Umsteigens, wodurch die Fahrten zu lang werden, ein Umstand, der 22mal genannt wurde. Fast ebenso häufig wurde angegeben, dass entweder der Ausgangs- oder der Endpunkt schlecht oder gar nicht durch den Öffentlichen Verkehr erreicht werden kann.

Für eine Reihe der Befragten entsprechen die Fahrzeiten des Busverkehrs nicht dem individuellen Bedarf. Von 10 Personen wurde bemängelt, dass die Busse nicht häufig genug fahren.

Tabelle 22: Sonstige Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs nach der Häufigkeit der Nennungen

	Zahl der Nennungen
Schlechte Verbindungen, ungünstige Streckenführung (z.T. mit konkreten Beispielen, vgl. Erläuterung)	34
Zu umständlich, häufiges Umsteigen, Fahrten zu lang	22
Schlechte oder keine Anbindung, Haltestelle liegt ungünstig oder zu weit weg	20
Zeitlich ungünstig, Fahrzeiten nicht dem individuellen Bedarf entsprechend	16
Neben Fuß und Fahrrad sind weitere Alternativen vorhanden (z.B. Mitfahrgelegenheiten, Taxi, Roller, Moped)	16
Bus fährt nicht häufig genug, zu geringe/ungünstige Taktfrequenz	10
kein Bedarf, Zielorte sind nah und gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar	10
Zu unflexibel	6
Unübersichtlicher, unverständlicher Fahrplan	3
Tätigkeit außerhalb, keine Busnutzung möglich	3
Nur Bahn wird genutzt	3
Für Gepäck und Warentransporte nicht geeignet	3
Sonstiges (z.B. Günstige Linien (Nr. 2, 3) wurden eingestellt, unpünktlich)	6
Summe der Nennungen	152

Neben den vorgeschlagenen Alternativen zum Bus (Fuß, Fahrrad, Auto) wurde noch eine Reihe weiterer Möglichkeiten genannt, neben Moped und Roller auch Fahrten mit dem Taxi oder regelmäßige Mitfahrgelegenheiten.

Schließlich verweist eine Reihe von Antworten darauf, dass die jeweilige Wohnlage es erlaubt, alle wichtigen Ziele zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen und somit kein Bedarf für Busfahrten besteht. Die genannten Gründe decken 85% der Nennungen ab, alle weiteren Aspekte wurden jeweils weniger als 10mal genannt.

7. Verkehrsverhalten der Greifswalder Bevölkerung

7.1. Charakterisierung der Stichtage

Die Antworten verteilen sich relativ gleichmäßig auf die verschiedenen Stichtage, wobei einige Haushalte keinen der vorgegeben Stichtage gewählt haben, sondern den Fragebogen für einen anderen Werktag ausgefüllt haben.

Tab. 23: Verteilung der Antworten auf die Stichtage

In %	Anteil der Befragten
Dienstag (12.5. und 26. 5.)	37,4
Mittwoch (13.5. und 27.5)	32,3
Donnerstag 14.5. und 28.5.)	28,6
Anderer Tag	1,8
Gesamt	100,0

Tabelle 24 zeigt die Daten des Deutschen Wetterdienstes für die Stichtage. Danach handelt es sich bei den ersten drei Stichtagen um Tage mit hoher Sonnenscheindauer, eher unterdurchschnittlichen Temperaturen und ohne Niederschlag. Die zweite Befragungswoche ist demgegenüber durch starke Niederschläge und geringe Sonnenscheindauer gekennzeichnet. Die Temperatur liegt am Dienstag mit durchschnittlich 18,3°C und einem Maximum von 27°C für den Mai sehr hoch, fällt dann an den folgenden Tagen ab. Für die beiden letzten Tage sind in den Aufzeichnungen teilweise Gewitter verzeichnet.

Tab. 24: Wetter an den Stichtagen – Daten des deutschen Wetterdienstes

	Mittel der Temperatur in °C*	Maximum der Temperatur in °C**	Sonnenscheindauer in Stunden	Niederschlags-höhe in mm***
Dienstag, 12. Mai	8,7	12,6	13,8	0
Mittwoch, 13. Mai	9,3	15,0	14,8	0
Donnerstag, 14. Mai	10,0	15,3	14,8	0
Dienstag, 26. Mai	18,3	27,0	7,0	3,5
Mittwoch, 27. Mai	13,4	17,5	5,5	2,8
Donnerstag, 28. Mai	12,6	15,1	7,1	5,6

* die mittlere tägliche Temperatur im Mai in Greifswald beträgt durchschnittlich 12°C

** die mittlere tägliche Höchsttemperatur im Mai in Greifswald beträgt durchschnittlich 16°C

*** die durchschnittliche tägliche Niederschlagsmenge im Mai in Greifswald beträgt 1mm

Quelle: <http://www.dwd.de/bvbw/appmanager/bvbw/dwdwwwDesktop?>

7.2. Allgemeine Mobilitätskennziffern

An den Stichtagen wurden insgesamt 3507 Wege zurückgelegt, wobei nicht zu allen dieser Wege alle erfragten Angaben zu Dauer, Ziel oder Begleitung zur Auswertung vorlagen. Maximal wurden 13 Wege angegeben, zwei Drittel der Befragten (66,5%) legte höchstens vier Wege zurück.

Im Rahmen der Datenaufbereitung wurde versucht, fehlende Angaben durch Analogieschlüsse plausibel zu ergänzen, was in zahlreichen Fällen auch möglich war. Allerdings sind diesem Verfahren Grenzen gesetzt, so dass die Zahl der zur Auswertung verfügbaren Daten variiert.

Die Angaben zu den Wegelängen wurden für jeden Weg aufgrund der Angaben zu Start- und Zielort und dem genutzten Verkehrsmittel im Rahmen der Datenaufbereitung berechnet. Die Wegedauer erschloss sich aus den Zeitangaben zu Beginn und Ende des Weges. Für die Fälle, in denen beide Angaben vorhanden waren, konnte ein Wert für die Geschwindigkeit errechnet werden.

Der Auswertung sind die allgemeinen Mobilitätsziffern, wie sie im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) berechnet werden, vorangestellt (vgl. Tab. 25). Damit wird ein erster Überblick über die Greifswalder Situation im Vergleich zu den gewogenen Mittelwerten von 23 Städten, die an der SrV-Erhebung 2003 beteiligt waren, ermöglicht⁴. Detaillierte Auswertungen schließen sich an.

Die Befragten waren an den Stichtagen mit einem Anteil von 85% mobiler Personen genauso mobil wie die Vergleichsgruppe. In Greifswald wurden mit durchschnittlich 3,4 Wegen pro Person mehr Wege außer Haus zurückgelegt als in den SrV-Städten (3,1 W/d). Wenn nur die mobilen Personen berücksichtigt werden, liegt dieser Wert bei 3,9 Wegen in Greifswald gegenüber 3,6 im SrV-Mittel.

⁴ SrV 2003 erfasste insgesamt 23 Städte unterschiedlicher Größe, von Großstadt bis hin zu Kleinstädten. Es handelt sich dabei um Frankfurt am Main, Leipzig, Dresden, Augsburg, Chemnitz, Magdeburg, Halle (Saale), Erfurt, Rostock, Potsdam, Göttingen, Gera, Fürth/Bayern, Jena, Cottbus, Zwickau, Schwerin, Dessau, Neubrandenburg, Plauen, Görlitz, Zittau und Reichenbach. Da der gewogene Mittelwert stark von den Ergebnissen der großen Städte beeinflusst wird, werden einige Städte, die entweder von der Größe, der Einwohnerstruktur (Universitätsstadt) oder der Bevölkerungsdichte mit Greifswald vergleichbar sind, in Tab. 26 ebenfalls ausgewiesen.

Die Wege der Greifswalder waren kürzer als im SrV-Durchschnitt (5 km) und erforderten 16 Minuten. Die erreichte Geschwindigkeit lag mit berechneten 14 km/h auch deutlich niedriger.

Insgesamt benötigen die Greifswalder trotz der höheren Zahl an Wegen weniger Zeit für ihre Ortsveränderung. Das weist darauf hin, dass die kompakte Stadtstruktur es ermöglicht, mit vergleichsweise geringem Aufwand eine hohe Mobilität zu erreichen.

Tabelle 25: Allgemeine Mobilitätskennziffern – Die Greifswalder Untersuchung im Vergleich zu SrV 2003

	Greifswalder Befragung	SrV 2003
Anteil mobiler Personen	85%	85%
Ziele außer Haus – alle Personen	2,1	1,8
Ziele außer Haus – mobile Personen	2,4	2,1
Wegeziel eigene Wohnung – alle Personen	1,3	1,3
Wegeziel eigene Wohnung – mobile Personen	1,5	1,5
Wege pro Tag – alle Personen	3,4	3,1
Wege pro Tag – mobile Personen	3,9	3,6
Mittlere Dauer pro Weg in Minuten	16	21
Mittlere Entfernung pro Weg in Kilometer	5	7
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg in Kilometern pro Stunde	14	20
Zeit im Verkehr in Minuten– alle Personen	53	63
Zeit im Verkehr in Minuten – mobile Personen	64	75

Quelle: eigene Erhebung, http://www.tudresden.de/srv/SrV_Web/Dok/Staedtevergleich2003.pdf

7.3. Verkehrsmittelwahl

Von den Befragten wurde nur für 7,4% der Wege die Benutzung mehrerer Verkehrsmittel angegeben. Den folgenden Auswertungen zur Verkehrsmittelwahl liegt die Angabe zum Verkehrsmittel des längsten Teilwegs, das für alle Wege bekannt ist, zugrunde.

Abbildung 2 zeigt die Verteilung der für die ausgewerteten Wege angegebenen Verkehrsmittel des längsten Teilwegs. Danach ist das Fahrrad mit 44% Anteil das deutlich am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Greifswald, gefolgt von dem motorisierten Individualverkehr mit insgesamt 33%, davon 9% als Mitfahrer (vgl. Tab. 28). Fußwege wurden zu 21% genannt, der öffentliche Personenverkehr nimmt mit einem Wert von 2% der Wege an den Stichtagen einen geringen Wert ein.

Abbildung 2:

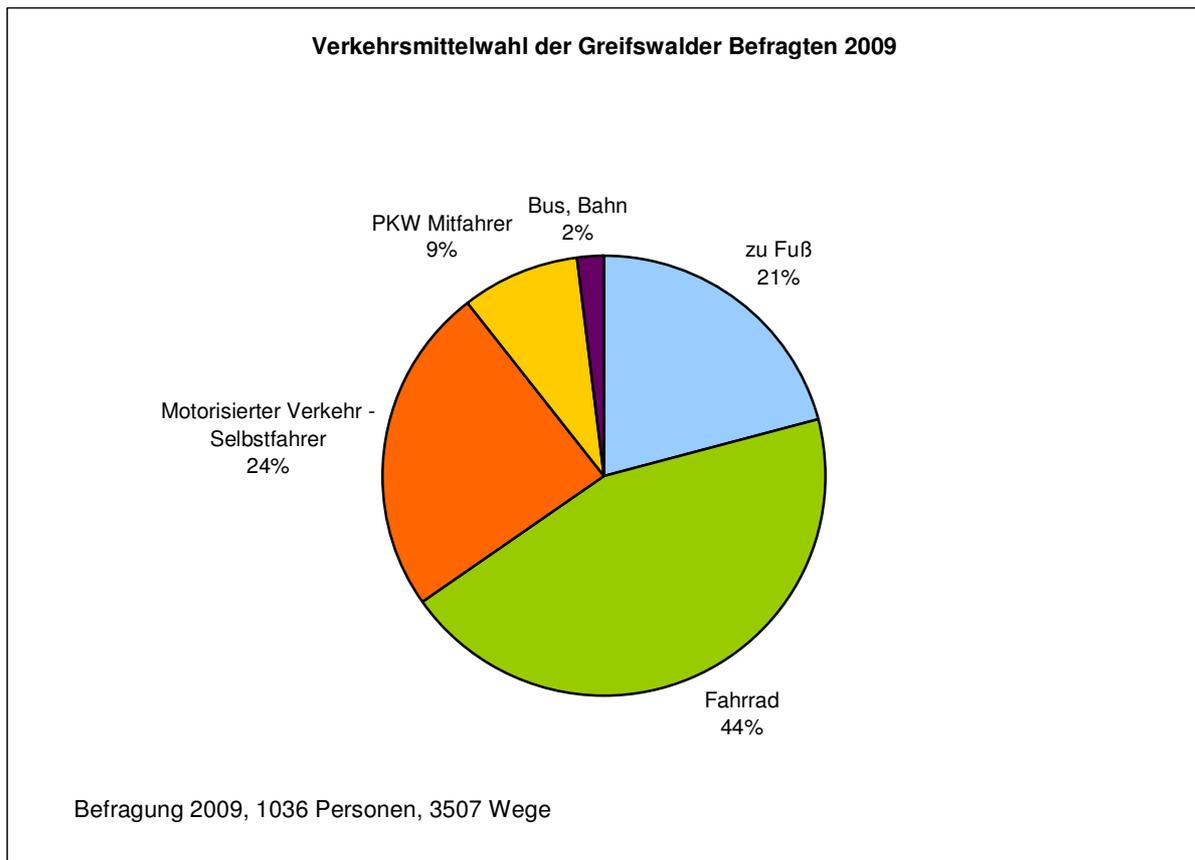


Tabelle 26 zeigt die Ergebnisse der Verkehrsmittelwahl aller Wege im Vergleich mit ausgewählten anderen Städten des SrV und dem Durchschnitt aller dort erfassten Städte. Es zeigt sich für Greifswald eine deutlich andere Struktur.

Auffallend ist vor allem im Vergleich der hohe Anteil des Fahrradverkehrs. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt deutlich unter dem Werten der anderen Städte, ebenso der Anteil der Fußwege. Besonders auffällig unterscheidet sich der Anteil der Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs, der von den Befragten nur für knapp 2% aller zurückgelegten Wege angegeben wurde, während öffentliche Verkehrsmittel in den Vergleichsstädten zwischen 8% und 13% gewählt wurden⁵.

Die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Stadt Münster, die allgemein als „Fahrradhauptstadt“ Deutschlands gilt, zeigen für das Jahr 2007 ebenfalls das Fahrrad als meistgenutztes Verkehrsmittel mit 37,6%, gefolgt von motorisiertem Individualverkehr mit 36,3% sowie 15,7% Fußwegen und 10,4% Bus- und Bahn-Nutzung.

⁵ Der im Vergleich zu den angegebenen Städtewerten höhere Durchschnittswert resultiert aus den Ergebnissen der großen Städte, wo der Anteil des öffentlichen Verkehrs teilweise Werte über 20% erreicht.

Tabelle 26: Verkehrsmittelanteile in Greifswald im Vergleich zum SrV-Ergebnis 2003

	Verkehrsmittel des längsten Teilwegs – Anteil in %			
	Fuß	Rad	Motorisierter Individualverkehr*	Öffentlicher Personenverkehr
Greifswald	21,1	44,0	32,6	1,7
Göttingen	23,1	24,5	39,8	12,6
Cottbus	25,4	22,4	40,5	11,7
Zwickau	26,5	6,6	56,3	10,6
Neubrandenburg	33,4	13,5	44,8	8,2
Görlitz	36,1	10,4	44,8	8,7
Gewogenes Mittel der SrV-Städte	27	12	44	17
Münster**	15,7	37,6	36,3	10,4

* Selbst- und Mitfahrer

** Die Stadt Münster ist nicht im Rahmen des SrV untersucht worden, vielmehr liegt eine im Jahr 2007 durchgeführte Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten vor (Stadt Münster 2008).

Quelle: eigene Untersuchung, http://www.tudresden.de/srv/SrV_Web/Dok/Staedtevergleich_2003.pdf, Stadt Münster 2008

Bei der Nennung mehrerer Verkehrsmittel wurde die Kombination von Fuß und Fahrrad in fast der Hälfte der Fälle am häufigsten genannt. Es folgt mit über 30% die Verbindung von Fußwegen und Pkw-Nutzung als Selbst- oder Mitfahrer. Die Fußwege zu Bus-Haltestellen und Bahnhof nehmen etwa 15% der Fälle ein. Andere Kombinationen stellen Einzelfälle dar.

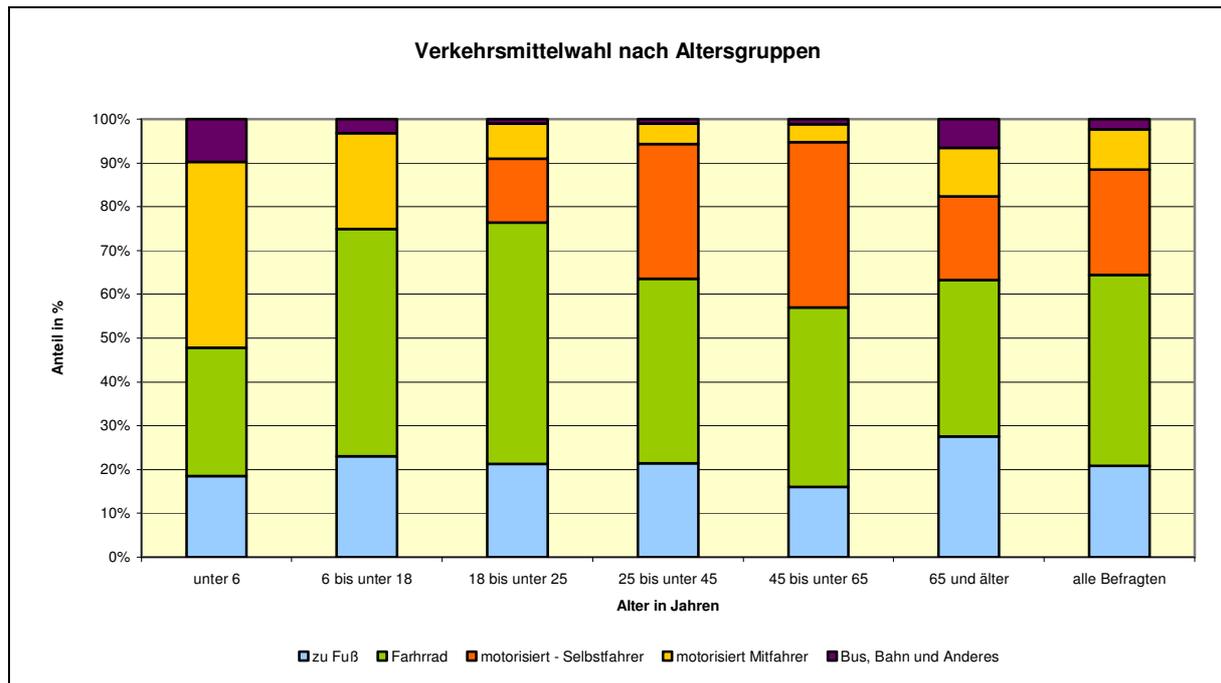
Im Folgenden wird die Verkehrsmittelwahl für den längsten Teilweg nach verschiedenen Kriterien detailliert dargestellt.

Abb. 3 und Tabelle 27 zeigen die Auswertung nach Altersgruppen.

Dabei sind in der Abbildung sowohl Altersgruppen als auch Verkehrsmittel zu größeren Gruppen zusammengefasst, die Tabelle enthält die detaillierten Angaben. Bei der Abbildung ist zu berücksichtigen, dass die Altersgruppen unterschiedlich groß sind, sowohl was die einbezogenen Altersjahre, als auch die Anteile der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung betrifft.

Es zeigt sich, dass der Radfahreranteil bei den Kindern ab 6 Jahren und Jugendlichen die höchsten Werte erreicht, rund die Hälfte der Wege wird mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ähnlich hohe Werte erreicht die Gruppe von 18 bis 24 Jahren. Die höchsten Werte für die Pkw-Nutzung sind bei den Kindern unter 6 Jahren und bei den Befragten zwischen 45 und 64 Jahren zu verzeichnen.

Abb. 3:



Die stärker differenzierte Tabelle 27 zeigt, dass der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in der Altersgruppe der 15 bis unter 18-Jährigen sogar über 70% liegt. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass diese Gruppe den insgesamt geringsten Anteil an der Gesamtbevölkerung hat. Die Gruppen der 18- bis 30-Jährigen erreichen Fahrradanteile bis zu 50% an allen Wegen.

In den anderen Altersgruppen liegen die Werte darunter, allerdings - bis auf die Kinder unter 3 Jahren - jeweils über 35%. Fußgänger sind bei den Kindern unter 10 Jahren und den Personen über 65 Jahren am stärksten vertreten.

Die Nutzung des Pkw als Selbstfahrer (Haushalts-Pkw und anderer Pkw) ist bei den Personen zwischen 35 und 55 Jahren am stärksten. Mitfahrer sind - wenig überraschend - unter den Kindern unter 10 Jahren am häufigsten zu finden.

Die Auswertung nach dem Geschlecht der Befragten (Tab. 28) zeigt keinen Unterschied zwischen den Geschlechtern bei der Fahrradnutzung. Allerdings ergeben sich deutliche Unterschiede bei den Fußwegen und in der Pkw-Nutzung zwischen Männern und Frauen. Während Frauen einen deutlich höheren Fußweganteil aufweisen, ist demgegenüber die Pkw-Nutzung bei den Männern stärker verbreitet.

Bei der Auswertung nach der Tätigkeit (Tab. 29) enthalten die letzten beiden Spalten die Anteile der jeweiligen Tätigkeitsgruppe an allen Befragten sowie an allen Wegen. Der Vergleich dieser beiden Zahlen ermöglicht eine Einschätzung der Mobilität unterschiedlicher Teilgruppen. Es zeigt sich, dass bei den Studierenden ein im Vergleich zum Bevölkerungsanteil deutlich höherer Anteil an den zurückgelegten Wegen zu verzeichnen ist. Einen leicht über ihrem Anteil an den Befragten liegenden Wert erreichen auch die Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten. Alle anderen Personengruppen sind weniger mobil als ihrem Bevölkerungsanteil entspricht.

Tabelle 27: Anteil des Verkehrsmittels des längsten Teilwegs nach Altersgruppen

	Anteil der Verkehrsmittel des längsten Teilwegs an allen Wegen nach Altersgruppen										Gesamtzahl der Wege der Altersgruppe	Anteil der Altersgruppe an allen Wegen
	zu Fuß	Fahrrad	Moped, Motorrad	Haushalts-Pkw	anderer Pkw	Mitfahrer im Haushalts-Pkw	Mitfahrer im anderen Pkw	Bus	Bahn	Anderes		
unter 3 Jahre	18,9%	17,0%				48,1%		1,9%		14,2%	79	2,2
3 bis unter 6 Jahre	18,2%	42,4%				36,4%		1,0%		2,0%	57	1,6
6 bis unter 10 Jahre	27,1%	36,4%				31,4%	3,4%	0,8%		0,8%	81	2,3
10 bis unter 15 Jahre	26,1%	59,1%				8,7%	3,5%	2,6%			94	2,7
15 bis unter 18 Jahre	7,4%	70,4%				7,4%	7,4%	7,4%			50	1,4
18 bis unter 20 Jahre	23,4%	55,0%		13,5%		4,5%	3,6%				105	3,0
20 bis unter 25 Jahre	20,8%	55,2%		14,4%	0,4%	3,6%	4,5%	0,8%	0,4%		573	16,3
25 bis unter 30 Jahre	25,8%	48,6%	0,5%	18,7%	1,2%	3,9%	0,9%	0,5%			501	14,3
30 bis unter 35 Jahre	21,8%	38,4%	0,8%	29,3%	1,3%	3,5%	3,0%	1,1%	0,8%		289	8,2
35 bis unter 40 Jahre	17,7%	41,5%	1,5%	36,6%	0,8%	0,8%	0,8%	0,4%			243	6,9
40 bis unter 45 Jahre	17,2%	37,4%	0,8%	34,4%	4,2%	1,9%	2,7%		0,8%	0,8%	241	6,9
45 bis unter 50 Jahre	19,8%	41,2%		30,9%		4,5%	2,1%	0,8%	0,8%		218	6,2
50 bis unter 55 Jahre	14,6%	38,9%	1,0%	37,4%	4,5%	2,0%	0,5%	1,0%			199	5,7
55 bis unter 60 Jahre	8,7%	44,9%	1,0%	28,1%	13,3%	2,0%	1,0%			1,0%	190	5,4
60 bis unter 65 Jahre	23,8%	37,6%	1,0%	28,7%	5,9%	3,0%					134	3,8
65 Jahre und mehr	27,5%	35,8%		17,3%	1,8%	7,5%	3,6%	6,6%			453	12,9
Gesamtzahl Wege	741	1543	15	763	74	208	85	53	8	17	3507	100,0
Anteil Verkehrsmittel	21,1	44,00	0,4	21,8	2,1	5,9	2,4	1,5	0,2	0,5	100,0	

Tabelle 28: Anteil der Verkehrsmittel des längsten Teilwegs nach dem Geschlecht der Befragten

	Anteil der Verkehrsmittel des längsten Teilwegs an allen Wegen nach Geschlecht										Gesamt	Anteil an allen Wegen
	zu Fuß	Fahrrad	Moped, Motorrad	Haushalts-Pkw	anderer Pkw	Mitfahrer im Haushalts-Pkw	Mitfahrer im anderen Pkw	Bus	Bahn	Anderes		
Männlich	17,8	43,5	1,0	26,4	3,9	7,0	1,6	0,4	0,2	0,7	1482	42,7
Weiblich	23,8	44,0		18,5	0,8	4,4	3,0	2,3	0,2	0,4	1988	57,3
Gesamtzahl der Wege	736	1519	15	760	74	205	84	52	8	17	3470	100,0
Anteil der Verkehrsmittel	21,3	43,8	0,4	21,9	2,1	5,9	2,4	1,5	0,2	0,5	100,0	

Tabelle 29: Anteil des Verkehrsmittels längsten Teilwegs nach der Tätigkeit der Befragten

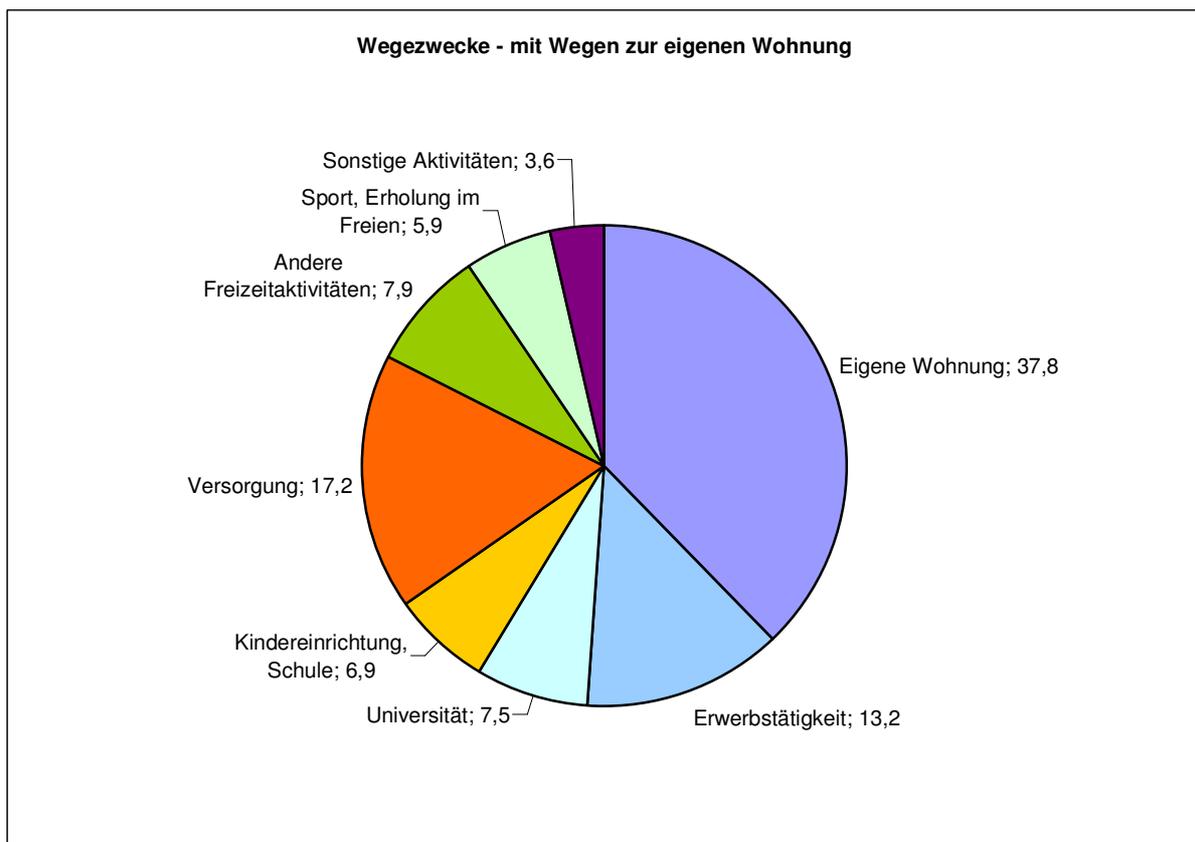
	zu Fuß	Fahrrad	Moped, Motorrad	Haushalts-Pkw	anderer Pkw	Mitfahrer im Haushalts-Pkw	Mitfahrer im anderen Pkw	Bus	Bahn	Anderes	Anteil an allen Wegen	Anteil an den mobilen Befragten
Kind	20,8	30,2				38,4	0,6	1,9		7,5	4,6	5,5
Hausfrau/Hausmann	33,3	56,3		8,3		4,2					1,4	1,3
Rentner/in, Pensionär/in	27,8	35,9	0,2	19,2	2,1	6,9	2,8	5,2			16,6	18,4
Wehr-/Zivildienstleistender	41,7	41,7		16,7							0,3	0,4
arbeitslos, Kurzarbeit Null	21,3	37,0	2,8	36,1		2,8					3,1	3,6
Schüler/in	22,4	52,2		2,2		16,7	5,3	0,9		0,4	6,6	7,6
Student/in	24,3	62,6		7,8	0,2	2,7	1,9	0,2	0,2		23,6	19,3
Auszubildende/r, Lehrling, Umschüler/in	17,9	37,5		32,1			7,1	4,5			3,2	3,6
Vollzeiterwerbstätig	14,7	34,3	1,0	38,1	5,8	2,4	2,5	0,7	0,5	0,2	29,6	30,7
Teilzeiterwerbstätig	15,2	53,2	0,8	24,3		5,3	0,4	0,8			7,5	6,5
weniger als 18 Stunden pro Woche erwerbstätig	25,0	54,2		18,8							1,4	1,1
vorübergehend freigestellt/beurlaubt	25,3	16,0		40,0		12,0	1,3	4,0		2,7	2,2	2
Gesamt	21,0	44,1	0,4	21,7	2,1	6,1	2,3	1,6	0,2	0,5	100	100

7.4. Wegezwecke

Im Fragebogen wurden 17 mögliche Wegezwecke zur Auswahl vorgegeben sowie die Möglichkeit, unter „Sonstiges“ noch andere Angaben zu machen.

Der am häufigsten genannte Wegezweck ist mit etwa 38% die Rückkehr in die eigene Wohnung, die in den meisten Fällen den Abschluss der täglichen Wegekette bildet. Eine Verteilung auf die zu acht Gruppen unter Einbezug der Rückwege zusammengefassten Wegezwecke liefert das folgende Bild.

Abbildung 4:



Werden die Rückwege nicht in die Auswertung einbezogen, sieht die Verteilung auf die gruppierten Wegezwecke folgendermaßen aus (vgl. Abb. 5):

Die Wege zur persönlichen Versorgung (Einkauf, Besuch bei Arzt oder öffentlichen Einrichtungen) nehmen mit 28% der Wegezwecke den ersten Platz ein, gefolgt von den Wegen in Verbindung mit der Erwerbstätigkeit (21%).

Dann folgen mit 13% die Wege während der Freizeit, die verschiedene Aktivitäten (u.a. private Besuche, Gaststättenbesuche, Kino/Theater) umfassen. Auch Gartenarbeit wurde vielfach als „andere Freizeitaktivität“ vermerkt und ist in dieser Gruppe enthalten. Erholung/Sport im Freien wurde als eigene Kategorie abgefragt und wird aufgrund der Bedeutung dieser Gruppe gesondert ausgewiesen (9%). Hier sind auch Spaziergänge und Gänge mit Hunden verzeichnet.

Wege zur Universität und zu Kindereinrichtungen, Schulen und anderen Bildungseinrichtungen wurden in 12% bzw. 11% der Fälle genannt.

Bei den sonstigen Aktivitäten wurden z.B. Krankenhaus- und Friedhofsbesuche und der Konfirmandenunterricht genannt.

Abbildung 5:

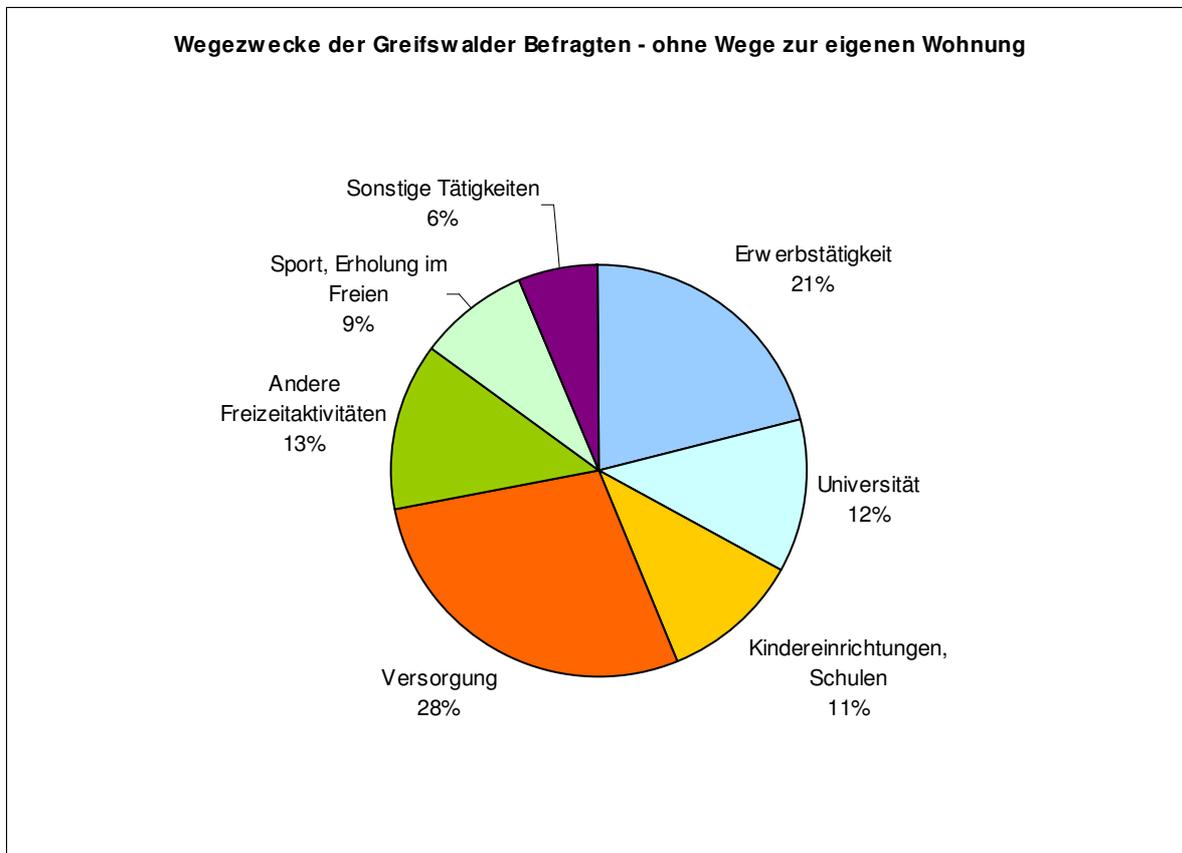


Abb. 6 und die detaillierte Tabelle 30 zeigen die Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Wegeziecke. Die höchsten Anteile für die Fahrradnutzung mit 60% und mehr sind bei den Wegen zu weiterführenden Schulen und Universität zu finden. Aber auch Sportstätten und andere Freizeitaktivitäten werden überdurchschnittlich häufig mit dem Fahrrad aufgesucht.

Wege in der Freizeit werden besonders häufig zu Fuß zurückgelegt, erreichen aber auch bei den Einkäufen für den täglichen Bedarf hohe Anteile. Hohe Anteile der Pkw-Nutzung sind vor allem im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit und den der Versorgung dienenden Wegen zu verzeichnen. Der Blick auf die stärker differenzierte Tabelle zeigt, dass bei den Wegen zu Kindereinrichtungen und Grundschule der Pkw (für Fahrer und Mitfahrer) eine leicht überdurchschnittliche Bedeutung hat. Besuche weiterführender Schulen erreichen dagegen beim Fahrradanteil einen Wert von über 60% und den höchsten Wert für die Nutzung des Busverkehrs.

Abb. 6:

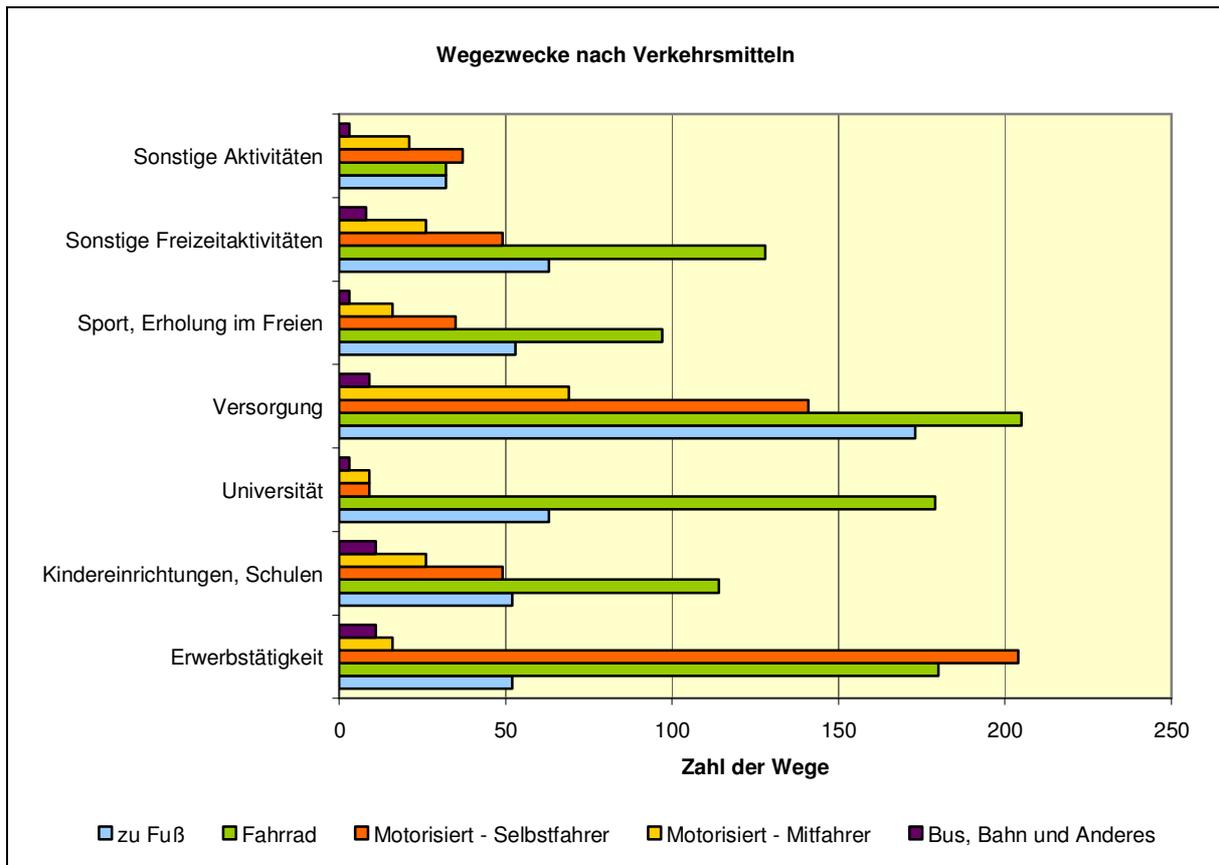


Abb. 7 und Tabelle 31 zeigen die Differenzierung der Wegezwecke nach dem Alter der Befragten.

Es wird deutlich, dass der Aspekt der Versorgung (Einkäufe, Besuche bei öffentlichen Einrichtungen) mit steigendem Alter der Befragten an Bedeutung zunimmt. In den jüngeren Altersgruppen sind die mit der Betreuung (Kinder) und Ausbildung (von 6 bis 30 Jahren) verbundenen Aktivitäten erwartungsgemäß dominant

Abb. 7:

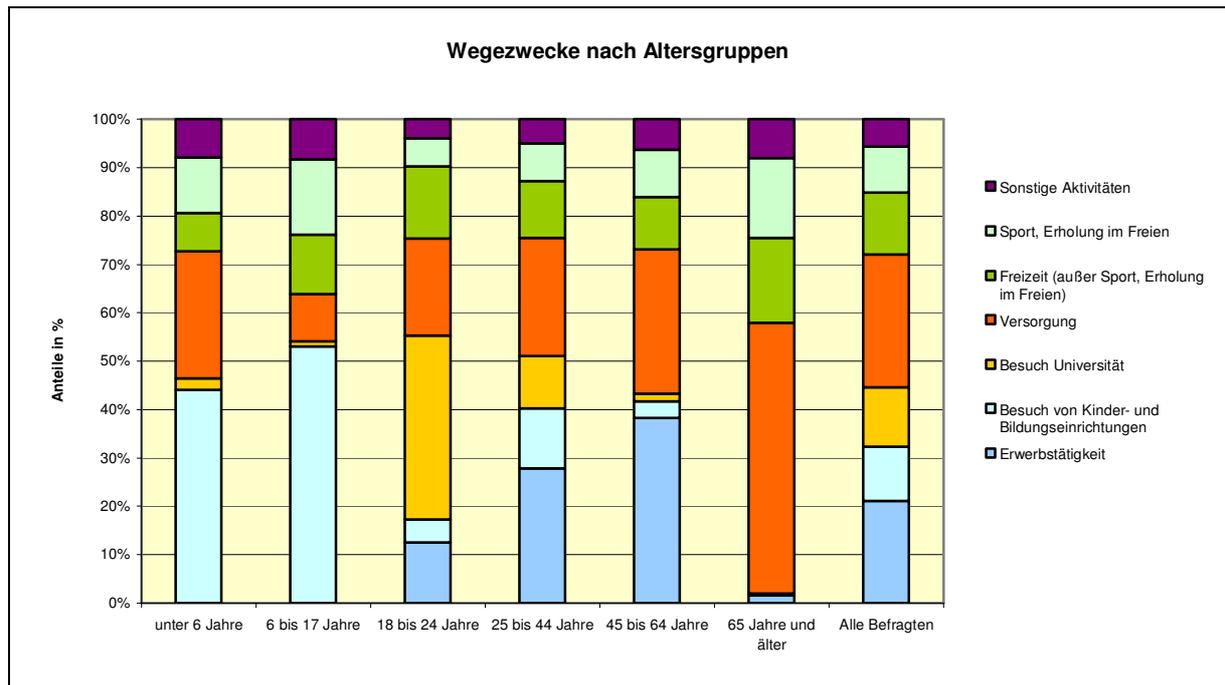


Tabelle 30: Wegezwecke nach dem genutzten Verkehrsmittel

	Verkehrsmittel längster Teilweg nach Wegezweck – Anteile der Verkehrsmittel in %										Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	Moped, Motorrad	Haushalts- Pkw	anderer Pkw	Mitfahrer im Haushalts- Pkw	Mitfahrer im anderen Pkw	Bus	Bahn	Anderes	
eigener Arbeitsplatz	11,7	42,9	1,0	33,4	5,9	1,0	1,3	1,3	1,3	0,3	100,0
anderer Dienstweg/-ort	8,6	15,7	1,4	41,4	22,9	-	10,0	-	-	-	100,0
Kinderkrippe/-garten	25,7	37,2	-	20,3	-	10,6	-	2,6	-	3,5	100,0
Grundschule	21,0	40,3	-	27,4	-	8,1	1,6	-	-	1,6	100,0
weiterführende Schule	15,0	62,5	-	2,5	-	5,0	7,5	7,5	-	-	100,0
Universität	23,9	68,6	-	3,0	-	2,3	1,1	0,8	-	0,4	100,0
andere Bildungseinrichtung	10,8	59,5	-	24,3	-	2,7	2,7	-	-	-	100,0
Einkauf täglicher Bedarf	32,4	33,4	0,4	22,7	0,7	7,2	1,4	1,1	-	0,7	100,0
Sonstiger Einkauf	24,1	31,2	-	25,5	2,1	14,2	2,8	-	-	-	100,0
Öffentliche Einrichtung	27,0	39,7	0,6	19,5	0,6	6,9	3,5	2,3	-	-	100,0
Kultur/Theater/Kino	34,6	42,3	-	7,7	-	7,7	7,7	-	-	-	100,0
Gaststätte/Kneipe	49,1	37,7	-	5,7	-	3,8	3,8	-	-	-	100,0
privater Besuch	16,0	43,4	-	19,8	4,7	10,4	2,8	2,8	-	-	100,0
Erholung, Sport im Freien	42,6	39,6	-	10,9	1,0	2,0	2,0	1,0	-	1,0	100,0
Sportstätte allgemein	9,9	55,4	-	21,8	-	7,9	4,0	1,0	-	-	100,0
andere Freizeitaktivität (u.a. Garten)	11,1	58,9	1,1	18,9	-	1,1	3,3	5,6	-	-	100,0
nach Hause, eigene Wohnung	18,7	45,7	0,6	22,7	1,3	6,4	2,3	1,7	0,2	0,5	100,0
Sonstiges (u.a. Friedhof, Tankstelle)	26,0	24,4	-	27,6	3,2	12,2	4,1	0,8	0,8	0,8	100,0
Gesamt	21,0	44,0	0,5	21,8	2,1	5,9	2,4	1,5	0,3	0,5	100,0

- gewichtete Stichprobe nach Altersgruppen von 1036 Fällen, 836 Personen mit Angabe von 3489 Wegen

Tabelle 31: Wegezwecke nach dem Alter (Altersgruppen) – ohne Wege zur eigenen Wohnung

	Anteil der Wegezwecke an allen Wegezwecken in den Altersgruppen % - ohne Wege zur eigenen Wohnung																Gesamt
	unter 3	3 bis unter 6	6 bis unter 10	10 bis unter 15	15 bis unter 18	18 bis unter 20	20 bis unter 25	25 bis unter 30	30 bis unter 35	35 bis unter 40	40 bis unter 45	45 bis unter 50	50 bis unter 55	55 bis unter 60	60 bis unter 65	65 und älter	
eigener Arbeitsplatz	-	-	-	-	-	10,3	10,6	14,7	26,8	27,4	36,4	36,1	40,7	33,6	15,9	0,5	18,1
anderer Dienstweg/-ort	-	-	-	-	-	-	2,4	1,1	3,7	4,6	9,1	4,1	4,4	11,5	-	1,1	3,1
Kinderkrippe/-garten	36,0	47,5	7,4	-	-	-	-	5,4	14,0	8,6	4,2	1,4	-	0,8	6,3	-	5,0
Grundschule	-	8,5	47,1	7,5	-	-	-	-	1,7	11,4	4,2	-	0,9	0,8	1,6	-	2,8
weiterführende Schule	-	-	-	35,8	48,4	2,9	-	0,4	-	1,1	-	-	-	-	-	-	1,8
Universität	4,0	-	2,9	-	-	25,0	39,7	23,9	6,4	-	-	4,8	0,9	-	-	-	12,2
andere Bildungseinrichtung	-	-	-	6,0	9,7	2,9	4,7	0,7	1,2	1,1	0,6	1,4	1,8	-	-	-	1,7
Einkauf täglicher Bedarf	18,0	5,1	4,4	1,5	-	7,4	8,5	9,3	12,4	10,3	10,3	13,6	19,5	18,3	17,5	26,9	12,9
Sonstiger Einkauf	9,0	6,8	4,4	1,5	6,5	10,3	6,2	5,7	9,5	6,9	3,6	2,7	3,5	4,6	7,9	11,8	6,6
Öffentliche Einrichtung	4,5	6,8	1,5	4,5	6,5	7,4	4,7	8,3	5,8	6,9	9,1	8,2	12,4	5,3	7,9	17,7	8,1
Kultur/Theater/Kino	-	-	-	1,5	-	2,9	1,2	2,2	0,8	1,7	-	0,7	-	0,8	3,2	1,6	1,2
Gaststätte/Kneipe	-	-	-	-	-	8,8	3,5	3,6	2,5	1,1	1,8	2,7	1,8	1,5	-	2,7	2,5
privater Besuch	7,5	6,8	5,9	7,5	12,9	7,4	5,9	7,5	5,0	2,9	2,4	4,1	1,8	3,8	3,2	3,8	5,0
Erholung, Sport im Freien	10,5	3,4	4,4	4,5	3,2	7,4	2,9	4,7	3,7	0,6	3,0	4,1	5,3	4,6	11,1	8,1	4,7
Sportstätte allgemein	3,0	5,1	8,8	17,9	3,2	1,5	2,4	6,5	0,8	2,3	6,7	5,4	4,4	1,5	4,8	8,6	4,7
andere Freizeitaktivität (u.a. Garten)	-	1,7	2,9	6,0	-	1,5	3,5	3,2	2,5	2,3	3,0	2,0	0,9	5,3	14,3	9,7	4,1
Sonstiges (u.a. Friedhof, Tankstelle)	7,5	8,5	10,3	6,0	9,7	4,4	3,8	2,9	3,3	10,9	5,5	8,8	1,8	7,6	6,3	8,1	5,7
Gesamt ohne Rückwege	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle: 32: Wegezwecke nach Altersgruppen – einschließlich Wege zur eigenen Wohnung

	Anteile der Wegezwecke in % nach Altersgruppen- mit Wegen zur eigenen Wohnung																Gesamt
	unter 3	3 bis unter 6	6 bis unter 10	10 bis unter 15	15 bis unter 18	18 bis unter 20	20 bis unter 25	25 bis unter 30	30 bis unter 35	35 bis unter 40	40 bis unter 45	45 bis unter 50	50 bis unter 55	55 bis unter 60	60 bis unter 65	65 und älter	
eigener Arbeitsplatz						6,2	6,8	9,6	17,4	18,2	22,9	21,3	23,4	22,4	10,0	0,3	11,2
anderer Dienstweg/-ort							1,5	0,7	2,4	3,0	5,7	2,4	2,5	7,7		0,6	1,9
Kinderkrippe/-garten	22,5	27,7	4,3					3,5	9,1	5,7	2,7	0,8		0,5	4,0		3,1
Grundschule		5,0	27,4	4,3					1,1	7,6	2,7		0,5	0,5	1,0		1,7
weiterführende Schule				20,9	27,8	1,8		0,2		0,8							1,1
Universität	2,5		1,7			15,0	25,5	15,7	4,1			2,8	0,5				7,6
andere Bildungseinrichtung				3,5	5,6	1,8	3,0	0,5	0,8	0,8	0,4	0,8	1,0				1,0
Einkauf täglicher Bedarf	11,2	3,0	2,6	0,9		4,4	5,5	6,1	8,0	6,8	6,5	8,0	11,2	12,2	11,0	14,9	8,0
Sonstiger Einkauf	5,6	4,0	2,6	0,9	3,7	6,2	4,0	3,8	6,2	4,5	2,3	1,6	2,0	3,1	5,0	6,6	4,1
Öffentliche Einrichtung	2,8	4,0	0,9	2,6	3,7	4,4	3,0	5,4	3,7	4,5	5,7	4,8	7,1	3,6	5,0	9,8	5,0
Kultur/Theater/Kino				0,9		1,8	0,8	1,4	0,5	1,1		0,4		0,5	2,0	0,9	0,8
Gaststätte/Kneipe						5,3	2,3	2,3	1,6	0,8	1,1	1,6	1,0	1,0		1,5	1,5
privater Besuch	4,7	4,0	3,4	4,3	7,4	4,4	3,8	4,9	3,2	1,9	1,5	2,4	1,0	2,6	2,0	2,1	3,1
Erholung, Sport im Freien	6,6	2,0	2,6	2,6	1,9	4,4	1,9	3,1	2,4	0,4	1,9	2,4	3,0	3,1	7,0	4,5	2,9
Sportstätte allgemein	1,9	3,0	5,1	10,4	1,9	0,9	1,5	4,2	0,5	1,5	4,2	3,2	2,5	1,0	3,0	4,8	3,0
andere Freizeitaktivität (u.a. Garten)		1,0	1,7	3,5		0,9	2,3	2,1	1,6	1,5	1,9	1,2	0,5	3,6	9,0	5,4	2,5
nach Hause, eigene Wohnung	37,5	41,6	41,9	41,7	42,6	39,8	35,6	34,5	35,1	33,7	37,0	41,0	42,6	33,2	37,0	44,5	37,8
Sonstiges (u.a. Friedhof, Tankstelle)	4,7	5,0	6,0	3,5	5,6	2,7	2,5	1,9	2,1	7,2	3,4	5,2	1,0	5,1	4,0	4,5	3,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

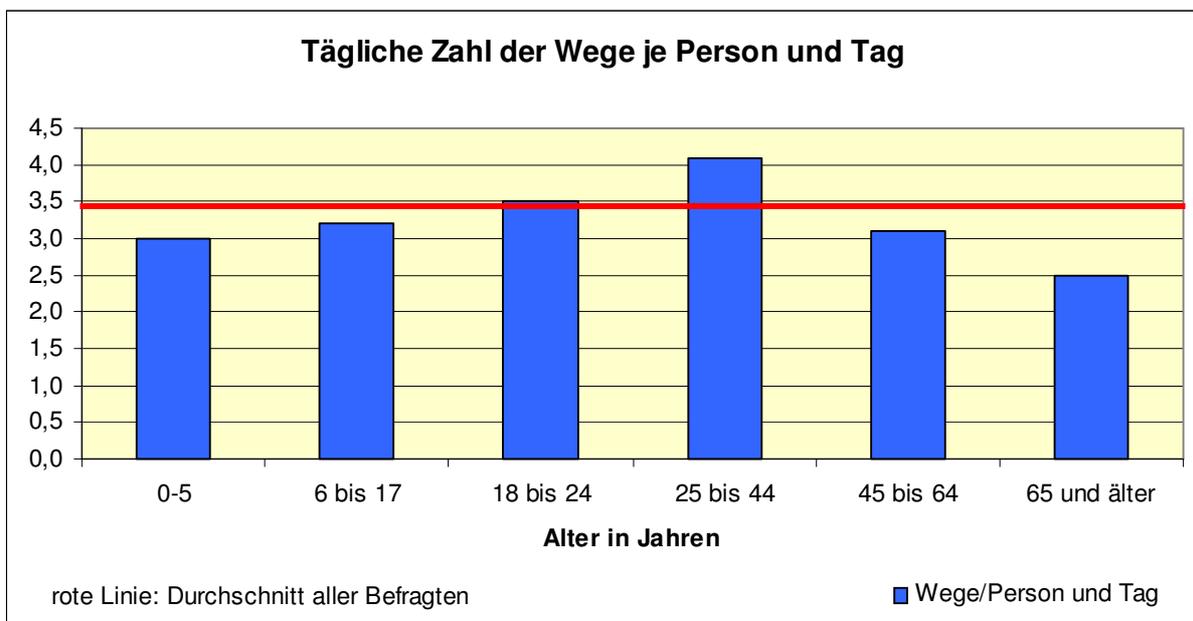
7.5. Wegehäufigkeit

Die eingangs vorgestellte Übersicht der allgemeinen Mobilitätskennziffern (Tab. 26) hat für alle Greifswalder Befragten eine mittlere Zahl von 3,4 Wegen pro Tag ausgewiesen. Im Folgenden werden diese Durchschnittswerte ein wenig differenziert.

Wenn man die Werte für Männer und Frauen vergleicht, so ist festzustellen, dass die Frauen mit 3,6 Wegen am Tag etwas häufiger unterwegs sind als die männlichen Befragten (3,2).

Abbildung 8 zeigt die durchschnittliche tägliche Wegehäufigkeit nach Altersgruppen. Bei dieser Betrachtung zeigt sich die Gruppe der 25- bis 44-jährigen als Spitzenreiter mit durchschnittlich mehr als vier Wegen pro Tag. Auch die 18- bis 24-Jährigen liegen über dem Durchschnitt. Die am wenigsten aktive Gruppe sind die Befragten im Alter von 65 Jahren und mehr.

Abbildung 8:



Die detaillierte Auswertung nach Altersgruppen in Tabelle 33 kann Hinweise auf eher mobile bzw. eher weniger mobile Altersgruppen liefern. Die jeweiligen Maximalwerte sind farbig hervorgehoben. So bestätigen sich hier die Tendenzen der stärker zusammengefassten Gruppen.

Tabelle 33: Wegehäufigkeit je Altersgruppe

Alter in Jahren	Wege je Altersgruppe	Fußwege je Altersgruppe	Fahrradwege je Altersgruppe	MIV-Wege je Altersgruppe
unter 3*	3,2	0,6	0,5	1,5
3 bis unter 6*	2,7	0,5	1,2	1,0
6 bis unter 10	3,1	0,8	1,1	1,1
10 bis unter 15	3,6	0,9	2,1	0,4
15 bis unter 18	2,6	0,2	1,9	0,4
18 bis unter 20	2,9	0,7	1,6	0,6
20 bis unter 25	3,7	0,8	2,0	0,8
25 bis unter 30	4,1	1,1	2,0	1,0
30 bis unter 35	4,2	0,9	1,6	1,6
35 bis unter 40	4,6	0,8	1,9	1,9
40 bis unter 45	3,8	0,7	1,4	1,7
45 bis unter 50	3,0	0,6	1,2	1,1
50 bis unter 55	3,0	0,4	1,2	1,4
55 bis unter 60	3,0	0,3	1,3	1,3
60 bis unter 65	3,3	0,8	1,3	1,3
65 und älter	2,5	0,7	0,9	0,8
Alle Befragten	3,4	0,7	1,5	1,1

* jeweils Mitfahrer auf dem Fahrrad oder im Pkw bzw. im Kinderwagen mitgenommene Personen

7.6. Ausgangs- und Zielorte

Die meisten Befragten (96%) brachen von der eigenen Wohnung zu ihrem ersten täglichen Weg auf. Bei den anderen Fällen sind sowohl Personen enthalten, die von anderen innerstädtischen Orten nach Hause zurückkehrten (z.B. Personen im Nachtdienst) als auch Greifswalder Personen, die von weiter entfernt gelegenen Orten in ihren Wohnort zurückkamen.

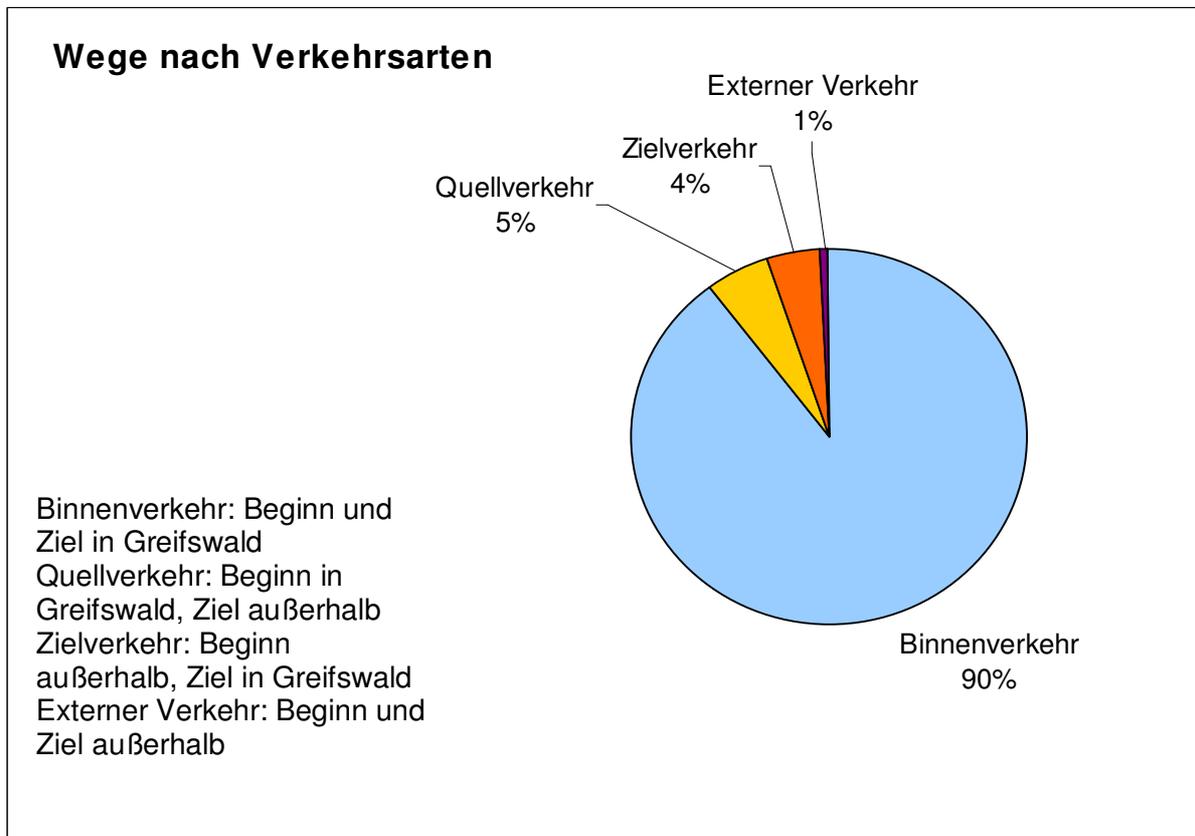
Die von den Befragten angegebenen Wege wurden zunächst danach unterschieden, ob sie Quell-, Zielort oder beides innerhalb oder außerhalb der Stadt hatten. Diese Zuordnung konnte aufgrund der angegebenen Zieladressen vorgenommen werden.

Mit 90% kann der weitaus größte Anteil der Wege als Binnenverkehr charakterisiert werden, d.h. Ausgangs- und Zielort lagen beide in Greifswald. Die restlichen 10% entfallen nahezu gleich auf Quell- bzw. Zielverkehr, d.h. Ausgangs- oder Zielort lagen außerhalb Greifswalds.

Bei der Bezeichnung als „Zielverkehr“ ist zu berücksichtigen, dass es sich nicht um den kompletten Zielverkehr nach Greifswald handelt, da nur Greifswalder Verkehrsteilnehmer erfasst wurden, deren Weg meist in der Stadt begann. Es handelt sich beim hier erfassten „Zielverkehr“ also um Rückwege von Greifswaldern.

Während der Wegeketten kam es in wenigen Fällen (21 Wege) vor, dass sowohl Ausgangs- als auch Zielort außerhalb der Stadt lag. Aufgrund der geringen Fallzahl wird dieser „externe Verkehr“ nicht weiter betrachtet.

Abbildung 9:



Die Auswertung der unterschiedlichen Wege nach dem gewählten Verkehrsmittel zeigt, dass die Wege innerhalb der Stadt zu 70% zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (Abb. 10, detailliert Tab. 34).

Demgegenüber gewinnt der motorisierte Verkehr bei den Wegen nach und von außerhalb überragende Bedeutung. Selbst- und Mitfahrer zusammengerechnet, liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs hier jeweils deutlich über 80%.

Abbildung 10:

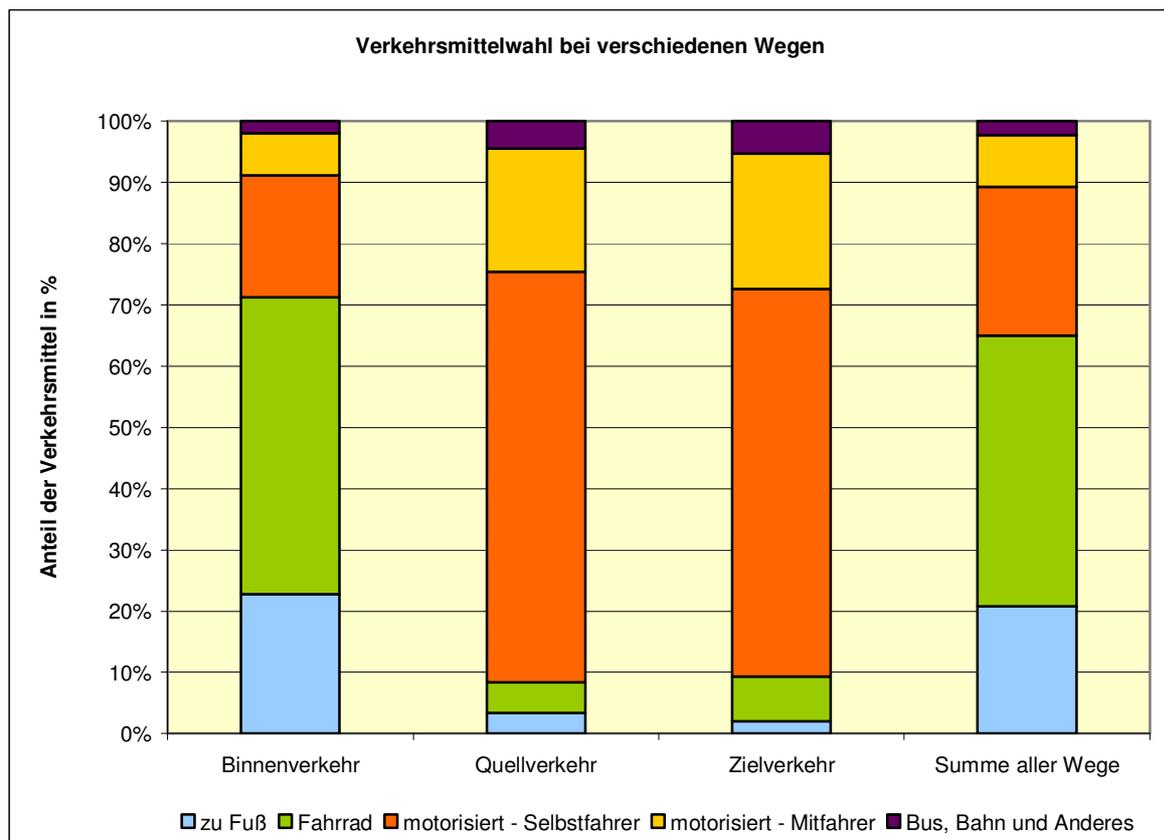


Tabelle 34 enthält die detaillierten Daten für die unterschiedenen Verkehrsarten. Eine Auswertung nach durchschnittlichen Wegelängen enthält Kap. 7.9.

Eine Übersicht über die mehr als 20mal als Ziel angegebenen Orte enthält Tabelle 35. Auf diese Ziele entfallen rund 31% aller erfassten Wege. Als Ziel „Innenstadt“ sind die Wege mit Zieladresse innerhalb des Innenstadtringes außer den Wegen zu innerstädtischen Universitätsstandorten, zur Mensa am Schießwall und zu den Kliniken in der Friedrich-Loeffler-Straße zusammengefasst.

Diese großräumige Zusammenfassung führt wenig überraschend dazu, dass die Innenstadt mit deutlichem Abstand am häufigsten als Zielort auftaucht. Wenn die separat ausgewiesenen universitären Ziele einbezogen werden, haben rund 16% aller erfassten Wege ihren Zielort in der Innenstadt.

Schulen und Kindereinrichtungen außerhalb der Innenstadt sowie die universitären Standorte in der Innenstadt und rund um den Campus Berthold-Beitz-Platz stellen mit deutlichem Abstand die in der Häufigkeit folgenden Ziele dar.

Von den Einkaufsmöglichkeiten wird das EKZ Elisenpark mit deutlichem Abstand am häufigsten aufgesucht. Nach den Supermärkten in der Anklamer Straße folgt als nächste Einkaufsmöglichkeit das einzige außerhalb Greifswalds gelegene Ziel, das Einkaufszentrum in Neuenkirchen mit dem Verbrauchermarkt/SB-Warenhaus Marktkauf.

Das Freizeitbad ist das einzige Ziel mit 20 und mehr Nennungen, das nicht der Ausbildung oder der (ärztlichen) Versorgung dient.

Tabelle 34: Wege im Binnen-, Quell-, Ziel- und externem Verkehr nach dem genutzten Verkehrsmittel

	Binnenverkehr/Ziel- und Quellverkehr nach Verkehrsmitteln										Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	Moped, Motorrad	Haushalts- Pkw	anderer Pkw	Mitfahrer im Haushalts- Pkw	Mitfahrer im anderen Pkw	Bus	Bahn	Anderes	
Binnenverkehr (Beginn und Ziel des Weges in HGW)	700	1488	9	555	47	166	47	44	-	16	3072
Anteil Verkehrsmittel Binnenverkehr	22,8	48,4	0,3	18,1	1,5	5,4	1,5	1,4	-	0,5	100,0
<i>Anteil Binnenverkehr an allen Wegen</i>	<i>98,2</i>	<i>98,5</i>	<i>60,0</i>	<i>74,6</i>	<i>64,4</i>	<i>81,4</i>	<i>54,6</i>	<i>86,3</i>	<i>0,0</i>	<i>100,0</i>	<i>89,8</i>
Quellverkehr (Beginn HGW und Ziel außerhalb)	6	9	3	103	14	18	18	4	4	0	179
Anteil Verkehrsmittel Quellverkehr	3,4	5,0	1,7	57,5	7,8	10,1	10,1	2,2	2,2	0,0	100,0
<i>Anteil Quellverkehr an allen Wegen</i>	<i>0,84</i>	<i>0,6</i>	<i>20</i>	<i>13,84</i>	<i>19,18</i>	<i>8,82</i>	<i>20,93</i>	<i>7,84</i>	<i>44,44</i>	<i>0</i>	<i>5,2</i>
Zielverkehr (Beginn außerhalb und Ziel in HGW)	3	11	3	83	9	20	13	3	5	0	150
Anteil Verkehrsmittel Zielverkehr	2,0	7,3	2,0	55,3	6,0	13,3	8,7	2,0	3,3	0,0	100,0
<i>Anteil Zielverkehr an allen Wegen</i>	<i>0,4</i>	<i>0,7</i>	<i>20,0</i>	<i>11,2</i>	<i>12,3</i>	<i>9,8</i>	<i>15,1</i>	<i>5,9</i>	<i>55,6</i>	<i>0,0</i>	<i>4,4</i>
Externer Verkehr (Beginn außerhalb und Ziel außerhalb)	4	3		3	3		8				21
Anteil Verkehrsmittel externer Verkehr	19,0	14,3	0,0	14,3	14,3	0,0	38,1	0,0	0,0	0,0	100,0
<i>Anteil externer Verkehr an allen Wegen</i>	<i>0,6</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>	<i>4,1</i>	<i>0,0</i>	<i>9,3</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>
Summe aller Wege	713	1511	15	744	73	204	86	51	9	16	3422
Anteil Verkehrsmittel an allen Wegen	20,8	44,2	0,4	21,7	2,1	6,0	2,5	1,5	0,3	0,5	100,0

Definitionen:

Binnenverkehr: Beginn und Ende des Weges innerhalb Greifswalds Quellverkehr: Beginn des Weges in Greifswald, Ende des Weges außerhalb
 Zielverkehr: Beginn des Weges außerhalb, Endes des Weges in Greifswald externer Verkehr: Beginn und Ende des Weges außerhalb

Tabelle 35: Liste der am häufigsten frequentierten Orte in Greifswald (Ziele mit 20 und mehr Nennungen)

	Zahl der Nennungen
Innenstadt*	447
Schulen außerhalb der Innenstadt	112
Kindereinrichtungen außerhalb der Innenstadt	83
Universität – Innenstädtische Standorte	82
Universität - Campus Berthold-Beitz-Platz	81
Einkaufszentrum Elisenpark	72
Mensa am Schießwall	40
Supermärkte Anklamer Straße	35
Freizeitbad Pappelallee	28
Einkaufszentrum Neuenkirchen	27
Universitätsklinikum Sauerbruchstraße	26
Universitätsklinik Friedrich-Löffler-Straße	23
Einkaufszentrum Grimmer Straße	21
Einkaufszentrum Möwencenter	20
Parklinik/Pappelallee	20

* alle Ziele innerhalb des Innenstadtringes außer Universitätscampus Innenstadt, Mensa am Schießwall und Universitätsklinik Friedrich-Löfflerstraße

Tabelle 36 zeigt die Verkehrsmittelwahl beim Aufsuchen der am stärksten frequentierten Ziele. Es zeigt sich, dass mit Ausnahme der Einkaufszentren Elisenpark und Neuenkirchen und des Freizeitbades jeweils das Fahrrad das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist. Die drei genannten Ziele werden jeweils am häufigsten mit dem Pkw aufgesucht.

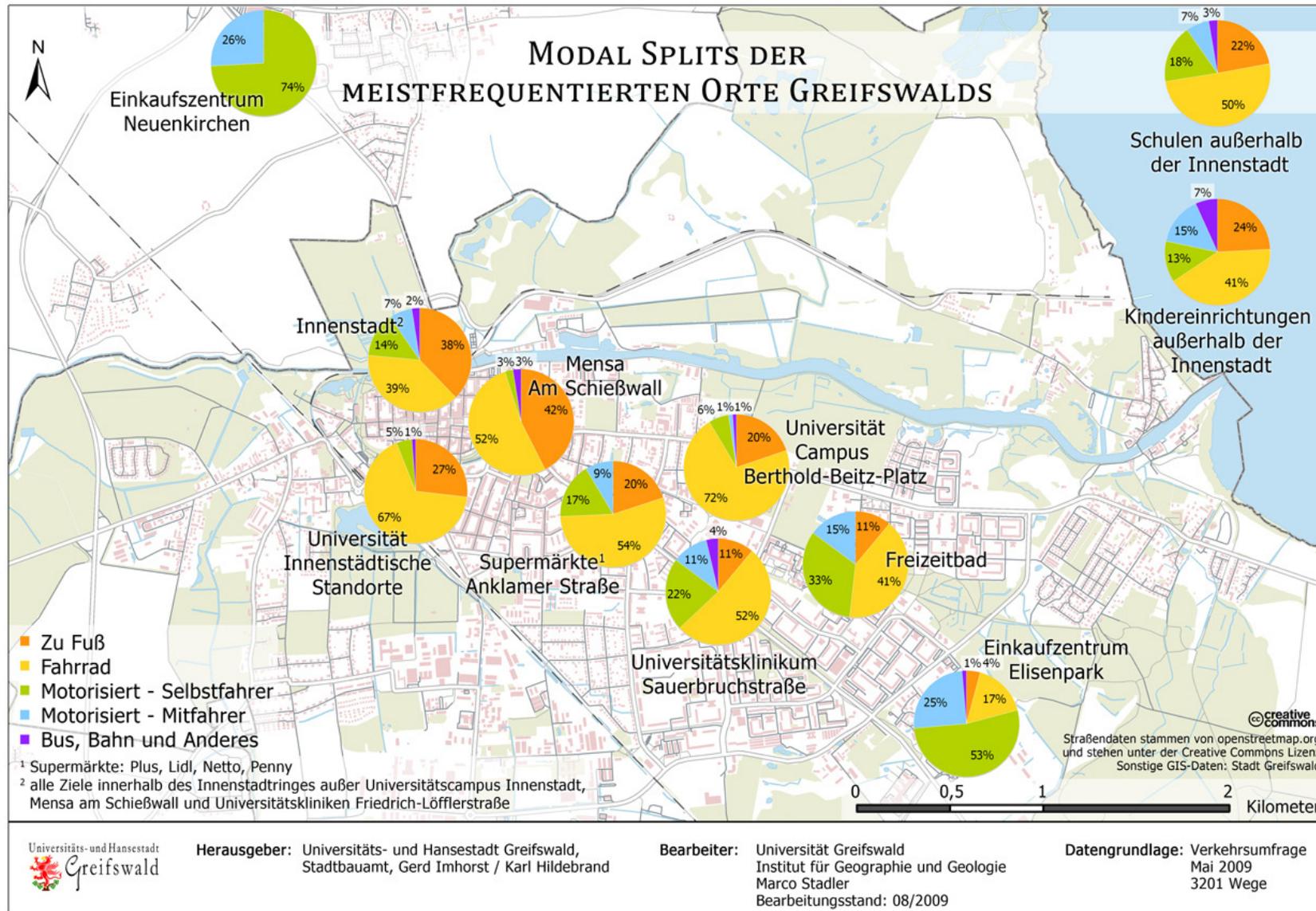
Wege zur Innenstadt oder innerhalb der Innenstadt werden auch sehr häufig zu Fuß zurückgelegt. Auch der Weg zur Mensa am Schießwall, der sehr häufig von innenstädtischen Universitätseinrichtungen zurückgelegt wird, ist ein überdurchschnittlich häufiger Fußweg.

Tabelle 36: Verkehrsmittelwahl beim Besuch der am häufigsten frequentierten Ziele

Anteile in %	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiert**	Bus, Bahn und Anderes
Innenstadt*	37,8	38,7	21,0	2,5
Schulen außerhalb der Innenstadt	22,1	50,4	24,8	2,7
Kindereinrichtungen außerhalb der Innenstadt	24,1	41,4	27,6	6,8
Universität – Innenstädtische Standorte	26,8	67,1	4,9	1,2
Universität - Campus Berthold-Beitz-Platz	19,8	71,6	7,4	1,2
Einkaufszentrum Elisenpark	4,2	16,7	77,8	1,4
Mensa am Schießwall	42,5	52,5	2,5	2,5
Supermärkte Anklamer Straße	20,0	54,3	25,7	-
Freizeitbad Pappelallee	11,1	40,7	48,2	-
Einkaufszentrum Neuenkirchen	-	-	100,0	-

* wie Tab. 35

** Pkw Selbst – und Mitfahrer sowie motorisierte Zweiräder

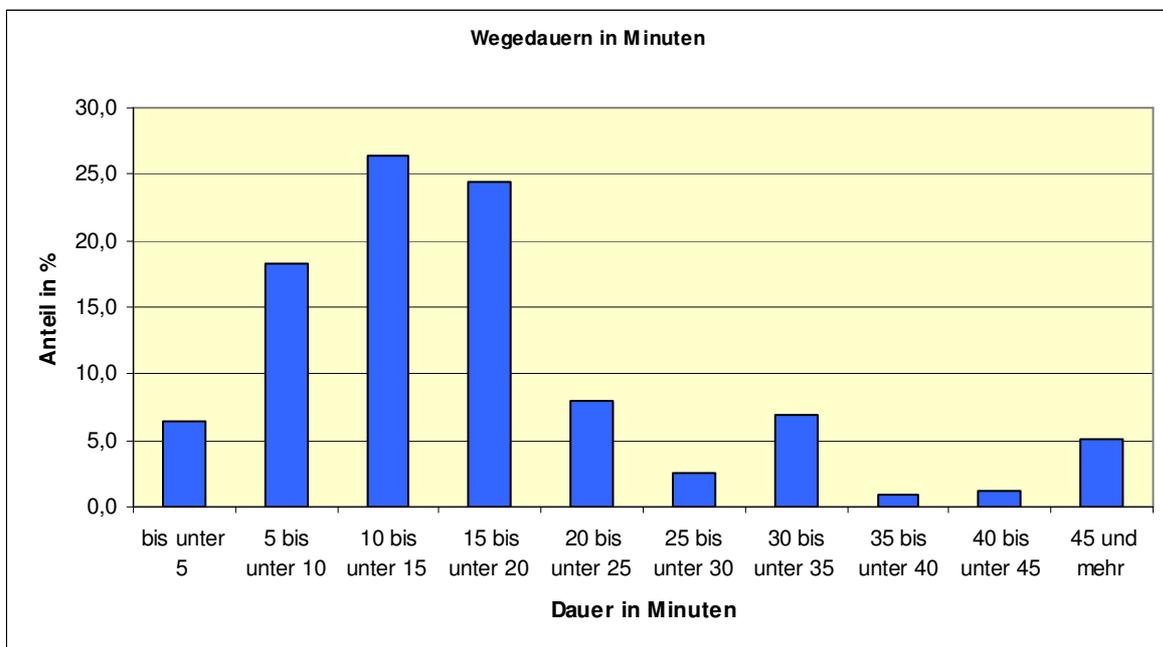


7.7. Zeitdauer der Wege und Zeiten im Verkehr

Aus den Angaben von Beginn- und Endzeiten der angegebenen Wege lässt sich die Dauer berechnen. Abbildung zeigt die Wegedauern aller Wege in Gruppen zusammengefasst. Bis zur Dauer von 45 Minuten wurden 5-Minuten-Schritte gewählt, die Wege über 45 Minuten wurden zusammengefasst. Dabei handelt es sich um etwa 5% aller angegebenen Wege.

Bereits diese Abbildung zeigt Greifswald als Stadt, in der der größte Teil, nämlich 75%, der täglichen Wege bis zu 20 Minuten dauert (vgl. auch Tab. 35 mit den kumulierten Prozentwerten). In der „Viertelstundenstadt“ benötigten die Befragten für die Hälfte der zurückgelegten Wege 15 Minuten und weniger.

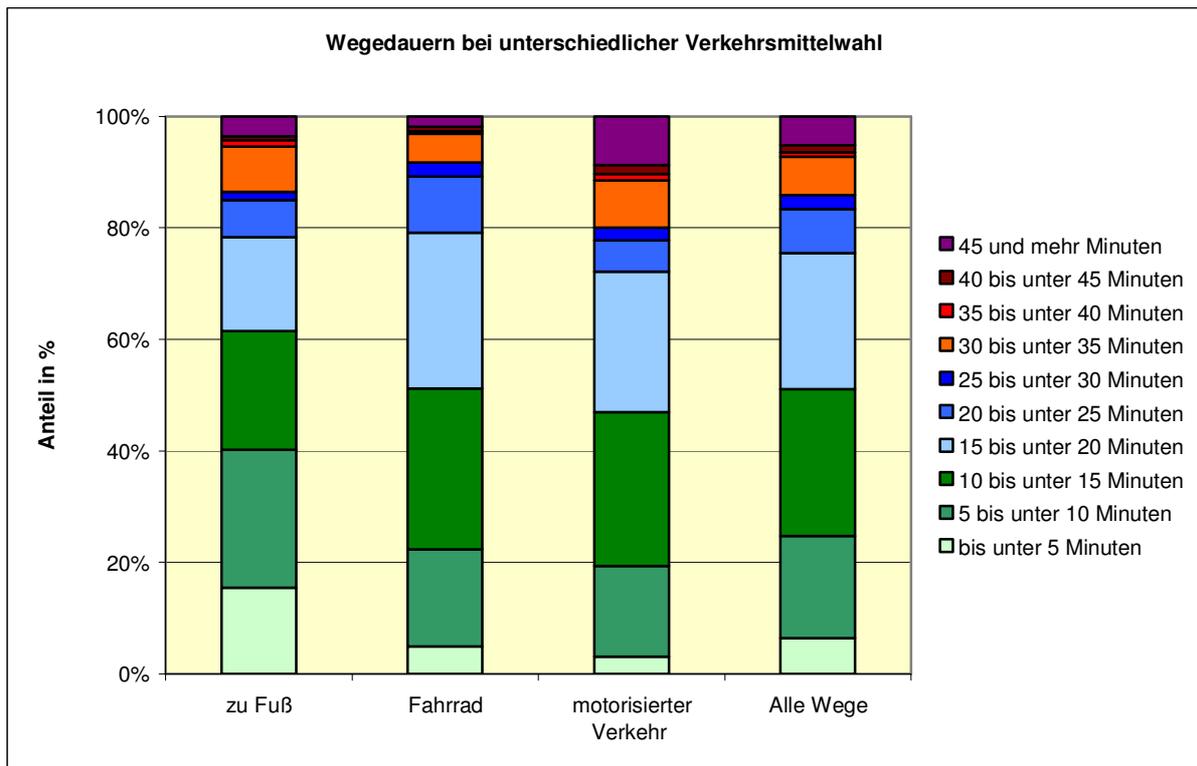
Abbildung 11:



Die folgende Abbildung 12 zeigt die Wegedauern bei der Benutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Die Angaben für Bus- und Bahn-Nutzung wurden aufgrund der geringen Fallzahlen nicht mit aufgenommen.

Die Darstellung zeigt, dass zu Fuß und mit dem Fahrrad jeweils rund 80% der Wege bis maximal 20 Minuten dauern, wobei bei den Fußwegen die Wege bis 10 Minuten einen deutlich höheren Anteil einnehmen. Tabelle 37 dokumentiert die vorgestellten Werte detailliert.

Abb. 12:



Die aus den angegebenen Zeiten und den berechneten Wegelängen zu errechnende durchschnittliche Geschwindigkeit ist in Kap. 7.9. für verschiedene Wege vergleichend dargestellt.

Die täglich für Ortsveränderung benötigte Zeit ergibt sich als Summe der persönlichen Wegedauern. Diese Zeitbudgets können als Hinweis darauf verstanden werden, wie „nutzerfreundlich“ innerhalb einer Stadt, einer Region die Anforderungen verschiedener Lebensbereiche (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Lernen...) miteinander verknüpft werden können.

Tabelle 37: Dauer der Wege nach genutztem Verkehrsmittel

Wegedauer – Anteile in %	zu Fuß	Fahrrad	Moped, Motorrad	Haushalts-Pkw	anderer Pkw	Mitfahrer im Haushalts-Pkw	Mitfahrer im anderen Pkw	Bus	Bahn	Anderes	Anteil an allen Wegen in %	kumulierte Prozentwerte
bis unter 5 Minuten	15,4	4,9	-	2,6	1,4	3,8	7,9	-	-	-	6,4	6,4
5 bis unter 10 Minuten	24,8	17,4	7,7	17,1	11,4	20,2	5,3	2,0	-	6,3	18,2	24,6
10 bis unter 15 Minuten	21,3	28,9	46,2	23,4	34,3	36,1	34,2	2,0	-	31,3	26,4	51,0
15 bis unter 20 Minuten	16,8	27,9	15,4	26,7	15,7	24,6	23,7	14,0	-	31,3	24,4	75,4
20 bis unter 25 Minuten	6,6	10,1	-	6,3	5,7	3,8	5,3	14,0	-	12,5	8,0	83,3
25 bis unter 30 Minuten	1,5	2,6	7,7	2,4	1,4	1,6	2,6	18,0	-	6,3	2,5	85,9
30 bis unter 35 Minuten	8,2	5,1	15,4	10,5	10,0	1,6	5,3	8,0	-	12,5	6,9	92,8
35 bis unter 40 Minuten	1,1	0,5	-	1,2	1,4	0,5	1,3	2,0	-	-	0,9	93,7
40 bis unter 45 Minuten	0,8	0,8	7,7	1,5	2,9	1,1	1,3	10,0	11,1	-	1,1	94,8
45 bis unter 60 Minuten	1,4	0,8	-	3,7	5,7	2,2	7,9	16,0	55,6	-	2,3	97,1
60 und mehr Minuten	2,2	1,0	-	4,6	10,0	4,4	5,3	14,0	33,3	-	2,8	100,0
Summe gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Anteil Verkehrsmittel	21,1	44,1	0,4	21,3	2,3	5,9	2,5	1,6	0,3	0,5		

Tabelle 38 vergleicht die Zeiten im Verkehr in Greifswald mit ausgewählten SrV-Städten und dem SrV-Mittel. Dabei wird neben allen Personen auch die Teilgruppe der mobilen Personen betrachtet.

Danach verbringen die Greifswalder Befragten täglich rund 53 Minuten im Verkehr, bei den mobilen Personen liegt der Wert bei 64 Minuten. Die als Vergleich herangezogenen Städte weisen ähnliche Größenordnungen auf. Der SrV-Mittelwert liegt dagegen deutlich höher, was auf den in den größeren Städten deutlich höheren zeitlichen Aufwand für die Ortsveränderung zurückzuführen ist.

Tabelle 38: Zeiten im Verkehr in Greifswald im Vergleich mit anderen Städten

	Zeiten im Verkehr in Minuten	
	Alle Personen	Mobile Personen
Greifswald	53	64
Göttingen	58	66
Cottbus	57	68
Zwickau	59	70
Neubrandenburg	54	66
Görlitz	54	64
Gewogenes Mittel der SrV-Städte	63	75

7.8. Wege in Begleitung

Mehr als 60% der Wege wurden von den Befragten alleine zurückgelegt. In etwa einem Viertel der Fälle waren Familienmitglieder mit unterwegs. In den anderen Fällen waren nicht zum Haushalt gehörende Personen Begleiter auf dem Weg. Die meisten Personen wurden von einer Person begleitet (64%), 24% waren mit zwei weiteren Personen unterwegs, 12% hatten 3 oder mehr Begleiter.

Betrachtet man die Verteilung der begleiteten Wege nach Altersgruppen (vgl. Tab 39), so ist zunächst wenig überraschend, dass Kinder unter 6 Jahren ihre Wege stets in Begleitung anderer Personen, meist von Haushaltsmitgliedern, zurücklegen. Auch Kinder im Grundschulalter legen die meisten Wege in Gesellschaft anderer Personen zurück.

Die Befragten zwischen 40 und 60 Jahren weisen die höchsten Anteile unbegleiteter Wege auf, während bei den Personen ab 60 Jahren der Anteil der Begleitung wieder zunimmt. Während die jüngeren Befragten ab 15 und bis 25 Jahren häufiger mit anderen Personen unterwegs sind, ist die Bedeutung von begleitenden Haushaltsmitgliedern in den anderen Altersgruppen z.T. wesentlich höher als die der haushaltsfremden Personen.

Abbildung 13:



Tabelle 39: In Begleitung zurückgelegte Wege nach Altersgruppen

	In Begleitung zurückgelegte Wege nach Altersgruppen				Gesamtzahl Wege	Anteil an den Wegen
	Begleitung durch Haushaltsmitglieder	In Begleitung anderer Person(en)	In Begleitung von gemischten Gruppen*	keine Begleitung		
unter 6 Jahre	97,4	1,7	0,9	-	131	3,9
6 bis unter 18 Jahre	37,1	20,1	1,0	41,9	218	6,6
18 bis unter 25 Jahre	10,7	27,5	0,3	61,5	649	19,6
25 bis unter 45 Jahre	23,3	7,5	1,2	68,0	1237	37,3
45 bis unter 65 Jahre	16,3	5,5	0,1	78,1	677	20,4
65 Jahre und mehr	32,0	8,4	-	59,6	402	12,1
Gesamtzahl Wege	804	388	21	2099	3313	100,0
Anteil insgesamt	24,3	11,7	0,6	63,4	100,0	

*in Begleitung von Haushaltsmitgliedern und anderen Personen

Die Auswertung der Begleitung der zurückgelegten Wege nach dem Geschlecht der Befragten zeigt, dass der Anteil der unbegleiteten Wege bei Männern höher ist als bei den Frauen, dementsprechend wurden die Begleitung durch Haushaltsmitglieder und andere Personen etwas seltener angegeben.

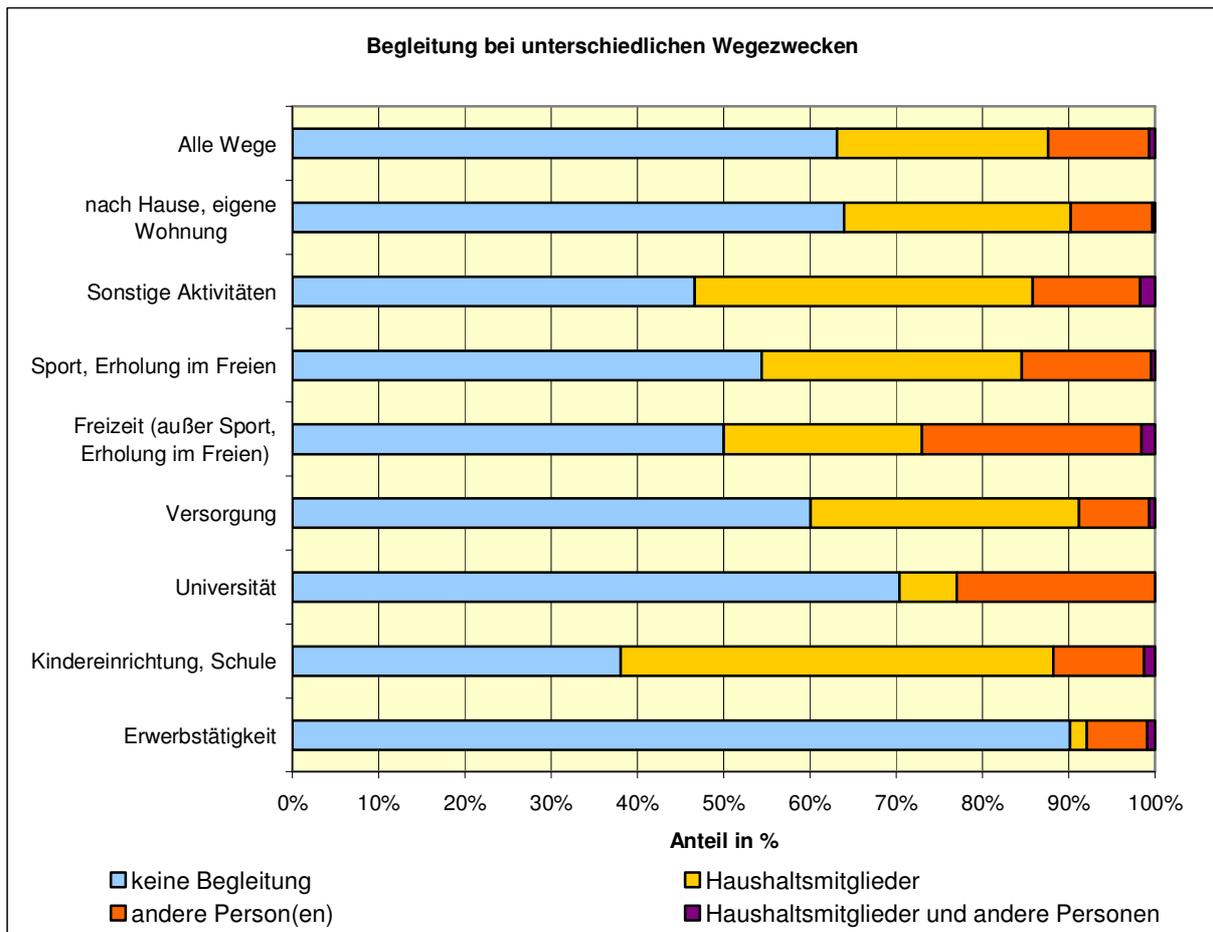
Tabelle 40: In Begleitung zurückgelegte Wege nach Geschlecht der Befragten

In Begleitung zurückgelegte Wege nach Geschlecht - gewichtete Stichprobe						
	Begleitung durch Haushaltsmitglieder	In Begleitung anderer Person(en)	In Begleitung von gemischten Gruppen*	Wege ohne Begleitung	Gesamtzahl Wege	Anteil an den Wegen
Männlich	22,9	10,5	0,6	65,9	100,0	42,4
Weiblich	25,6	12,6	0,6	61,2	100,0	57,6
Gesamt	803	386	21	2076	3286	100
Anteil	24,3	11,8	0,6	63,3	100	

*in Begleitung von Haushaltsmitgliedern und anderen Personen

Wege im Zusammenhang mit der eigenen Erwerbstätigkeit werden zu 90% ohne Begleitung zurückgelegt. Den höchsten Anteil der begleiteten Wege haben – wie es bereits die Auswertung nach Altersgruppen nahe legt – Wege im Zusammenhang mit dem Besuch von Kindereinrichtungen und Schulen. Wege in der Freizeit finden zur Hälfte in Begleitung statt.

Abb. 14:



7.9. Wege im Vergleich

Der im Folgenden vorgenommene Vergleich unterschiedlicher Wege soll dazu beitragen, das Verkehrsverhalten der Greifswalder Befragten mit Hilfe einiger Eckdaten zusammenfassend zu charakterisieren.

Tabelle 41 enthält für verschiedene Wege die durchschnittlichen Wegelängen, Wegedauern und die errechnete durchschnittliche Geschwindigkeit.

Die entsprechenden Mittelwerte für alle Wege wurden in den vorangegangenen Kapiteln bereits vorgestellt: Die von den Greifswaldern zurückgelegten Wege haben eine durchschnittliche Länge von 5 Kilometern, dauern durchschnittlich 16 Minuten und es wird eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 14 Kilometern pro Stunden erreicht.

Tabelle 41: Übersicht über durchschnittliche Länge, Dauer und Geschwindigkeit verschiedener Wege*

	Durchschnittliche Wegelänge	Durchschnittliche Wegedauer	Durchschnittliche Geschwindigkeit
Alle Wege	5 km	16 Min	14 km/h
Wege mit Beginn und Ende innerhalb Greifswald	2 km	14 Min	11 km/h
Alle zu Fuß zurückgelegten Wege	0,8 km	13 Min	4 km/h
Alle Wege mit dem Fahrrad	2 km	14 Min	10 km/h
Alle Wege mit Moped, Motorrad oder Pkw	11 km	19 Min	24 km/h
Motorisierte Wege innerhalb Greifswalds	3 km	12 Min	17 km/h
Wege ohne studentische Wege	6 km	17 Min	15 km/h

*aufgrund der geringen Fallzahlen sind die Werte für Bus, Bahn und Anderes nicht enthalten

Als erste Differenzierung wurden nur die Greifswalder Binnenwege in die Betrachtung einbezogen, also die Wege mit Start- und Zielort innerhalb der Stadt.

Dabei zeigt sich, dass die durchschnittliche Länge der ausschließlich innerhalb der Stadt zurückgelegten Wege mit 2 Kilometern deutlich geringer ist als der Mittelwert Durchschnitt aller erfassten Wege. Allerdings sinkt die durchschnittliche Wegedauer nur um 2 auf 14 Minuten. Die Geschwindigkeit beträgt dann 11 Kilometer in der Stunde.

Wenn man die Wege nach den genutzten Verkehrsmitteln unterscheidet, so zeigen sich für die Fußwege erwartungsgemäß kürzere durchschnittliche Entfernungen (0,8 km) und deutlich niedrigere Geschwindigkeiten (4 km/h), während die durchschnittlich dafür aufgewendete Zeit mit 13 Minuten nur knapp unter dem Wert für alle innerstädtischen Wege liegt (vgl. Tab. 34 – über 98% aller Fußwege erfolgen innerorts).

Die entsprechenden Werte für die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege entsprechen im Wesentlichen dem Durchschnitt der Wege innerhalb Greifswalds.

Bei den Wegen der mit Pkw, Moped oder Motorrad zurückgelegten Wege ist die Betrachtung der Wege innerhalb der Stadt aufschlussreich. Während bei der Betrachtung aller Wege des motorisierten Individualverkehrs eine durchschnittliche Wegelänge von 11 km zurückgelegt und in 19 Minuten eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 24 km/h erreicht wird, sieht die Betrachtung der innerorts mit Pkw unternommenen Wege deutlich ungünstiger aus.

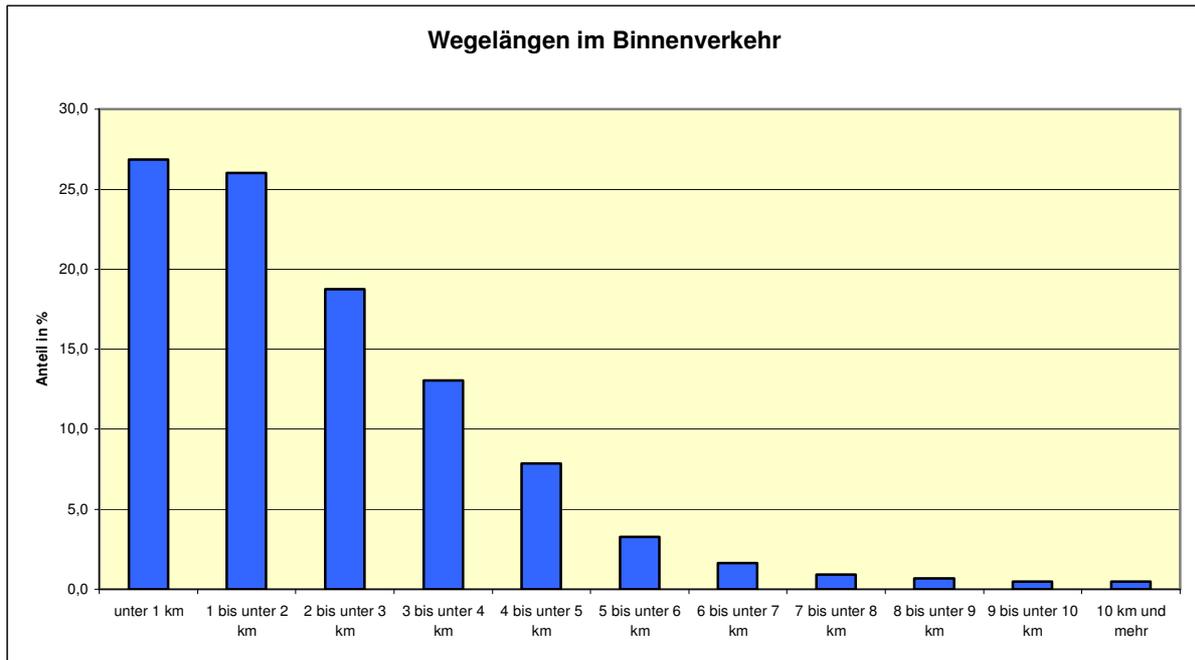
Die durchschnittliche Wegelänge liegt dann bei 3 Kilometern, für die allerdings im Mittel 12 Minuten benötigt werden. Als Durchschnittsgeschwindigkeit lässt sich ein Wert von 17 Stundenkilometern errechnen. Diese niedrige durchschnittliche Geschwindigkeit unter 20 km/h ist für den Autoverkehr in der Stadt nicht untypisch.

Um die Bedeutung der studentischen Einwohner Greifswald zu verdeutlichen, wurden schließlich in der letzten Spalte von Tabelle 41 die Werte für die „nicht-studentischen“ Wege ausgewiesen. Es zeigt sich, dass die Wege, die von der nicht-

studentischen Bevölkerung zurückgelegt werden, jeweils ein wenig länger, zeitaufwändiger und schneller sind. Im Umkehrschluss ist die Aussage möglich, dass die studentischen Wege unterdurchschnittlich lang sind und weniger lange dauern.

Abbildung 15 zeigt die Wegelänge der im Binnenverkehr zurückgelegten Wege. Über 70% der Wege sind kürzer als 3 km, weitere 20% liegen zwischen 3 und 5 km.

Abb. 15:



Betrachtet man nur die motorisierten Wege im Binnenverkehr (Tabelle 54), so ist festzustellen, dass fast 48% dieser Wege unter 3 km betragen, die andere Hälfte ist länger.

Tabelle 42: Wegelängen der motorisierten Wege im Binnenverkehr

	Anteil an den motorisierten Wegen im Binnenverkehr in %
Unter 1 km	8,1
1 bis unter 3 km	39,5
3 bis unter 5 km	35,6
5 und mehr km	16,8

8. Fazit und Ausblick

Die Erhebung zeigt die Universitäts- und Hansestadt Greifswald als eine Mittelstadt, deren Bevölkerung bei ihren täglichen Wegen am häufigsten das Fahrrad nutzt. Erst an zweiter Stelle folgt der Pkw. Zusammen mit einem im Städtevergleich eher geringen Anteil der Fußwege und einem sehr niedrigen Anteil der Nutzer des öffentlichen Verkehrs ergibt sich bei der befragten Greifswalder Bevölkerung ein Anteil von zwei Dritteln der Wege, die im Umweltverbund zurückgelegt werden (Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn).

Damit sieht der im Mai 2009 durch eine schriftliche Befragung erhobene Modal Split deutlich günstiger aus, als der Durchschnitt bundesdeutscher Befragungen für einzelne Städte und Regionen ergibt.

Diejenige Greifswalder Bevölkerung, die außer Haus unterwegs ist, ist bei geringerem Zeitbudget im Verkehr im Durchschnitt etwas mobiler als es der Durchschnitt anderer Städte zeigt. Das heißt, es werden etwas mehr Wege zurückgelegt, die kürzer sind als andernorts.

Dieses positive Ergebnis der vorliegenden Befragung korrespondiert mit vorhandenen Daten und Ergebnissen anderer Befragungen und Erhebungen. Über die in Kap. 2. bereits genannten Ergebnisse anderer Untersuchungen hinaus können noch weitere Indikatoren als Belege für die große Bedeutung des Fahrradverkehrs herangezogen werden. Allerdings nimmt Greifswald hierbei jeweils negative Spitzenwerte ein:

- Die Unfallauswertung für den Radverkehr ergibt für Greifswald die meisten Radverkehrsunfälle je 1000 Einwohner. Mehr als 50% aller Verletzten im Straßenverkehr waren im Jahr 2006 Radfahrer. Der Wert für Gesamtdeutschland betrug 18%, der „zweite Platz“ der Statistik wurde mit 40% von Münster belegt.
- Laut Polizeilicher Kriminalstatistik (PKS) war Greifswald Ende der 90er Jahre der Ort in Mecklenburg-Vorpommern mit den meisten Fahrraddiebstählen.

Diese negativen Spitzenwerte – die jedoch im Hinblick auf den hohen Anteil der Radfahrer zu relativieren sind - können Hinweise auf Schwerpunkte künftiger Aktivitäten liefern.

Dieses Ergebnis ist von einer Reihe von Faktoren bestimmt:

- Das Stadtgebiet ist, auch wenn der alte Stadtkern mit einer Reihe zentraler Einrichtungen nicht zentral gelegen ist, eher klein, die Stadtstruktur im Vergleich zu Orten, die ihre administrativen Grenzen durch Eingemeindungen ausgeweitet haben, eher kompakt.
- Der hohe Anteil studentischer Bevölkerung prägt mit seinem Verkehrsverhalten das gesamtstädtische Bild. Allerdings erreichen die Radverkehrsanteile in Greifswald auch bei den meisten anderen Altersgruppen Werte über 30%.
- Versorgungseinrichtungen sind sowohl an zwei peripheren Standorten, aber auch dezentral in den bewohnerstarken Vierteln zu finden.
- Das Relief des Stadtgebiets ist fahrradfreundlich.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs stellt für die meisten Befragten keine attraktive Alternative dar.

Auch wenn die bereits ohnehin hohen Anteile von Wegen mit Fahrrad und zu Fuß die Möglichkeiten, diese Anteile noch nennenswert zu steigern als eher beschränkt scheinen lassen, ergibt sich daraus dennoch eine Reihe von Fragen und Herausforderungen:

- Wie wird sich die Situation künftig entwickeln? Weist der hohe Anteil von Wegen zur Grundschule, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, in die richtige Richtung?
- Inwieweit kann der hohe Anteil der motorisierten Wege innerhalb Greifswalds, die kürzer als 3 km sind, durch nicht-motorisierten Verkehr ersetzt werden?
- Wie kann den Bedürfnissen der alternden Bevölkerung Rechnung getragen werden? Wie kann hier der bislang von den Greifswaldern eher gelegentlich frequentierte öffentliche Verkehr sinnvolle Angebote machen?
- Und schließlich ist zu fragen, inwieweit dem Fahrradverkehr bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes die Bedeutung eingeräumt werden kann, die er in der Nutzung heute schon hat.

Zitierte Literatur

Bartelt, Martin 2005: Energie- und Treibhausgasbilanz der Hansestadt Greifswald als Grundlage einer lokalen Klimaschutzkonzeption, Diplomarbeit an der Universität Greifswald, Geographisches Institut, http://www.yepat.uni-greifswald.de/geo/fileadmin/dateien/Abschlussarbeiten/diplomarbeit_bartelt.pdf, eingesehen am 08.09.09

Bundesagentur für Arbeit 2009: Der Arbeitsmarkt im Bezirk der Agentur für Arbeit Stralsund. Arbeitsmarktreport. Berichtsmonat Mai 2009. = <http://www.arbeitsagentur.de/Dienststellen/RD-N/Stralsund/AA/07-Zahlen-Daten-Fakten/Arbeitsmarktberichte/pdf/AM-2009-05.pdf>, eingesehen am 19.9.2009

BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) o.J.: Kernelemente von Haushaltsbefragungen zu Verkehrsverhalten. Empfehlungen zur abgestimmten Gestaltung von Verkehrserhebungen. Bonn. (Steht zum Download unter www.tu-dresden.de/srv zur Verfügung)

BpB (Bundeszentrale für politische Bildung): Die soziale Situation in Deutschland. = http://www1.bpb.de/wissen/37OUAU,0,0,Die_soziale_Situation_in_Deutschland.html, eingesehen am 30.08.09

F+B 2009: Entwurf Haushalts- und Wohnraumbedarfsprognose bis 2020.

Hachmeister, Cort-Dennis 2007: Indikator im Blickpunkt: Die Studienorte – Wohnen und Verkehr – Auswertung aus dem CHE Ranking. = http://www.che.de/downloads/IIB_Wohnen_und_Verkehr3.pdf, eingesehen am 05.10.09

Ernst-Moritz-Arnd-Universität: Zahlen, Daten, Fakten. <http://www.uni-greifswald.de/informieren/zahlen.html>, eingesehen an 07.09.09

Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas und Martin Lanzendorf 2008: Geographische Mobilitäts und Verkehrsforschung. Stuttgart. = Teubner Studienbücher der Geographie.

Mobilität in Deutschland, Internetpräsenz der flächendeckenden Erhebung: www.mobilität-in-deutschland.de, eingesehen am 01.10.2009

Sowi (Institut für angewandte sozialwissenschaftliche Forschung und Evaluation) 2005: Lagebericht 2004 über die soziale Situation in der Hansestadt Greifswald (Sozialbericht), bearbeitet von Gerdes, J. und A. Jackisch. = http://www.sowi-forschung.de/7_HGW_Einkommen_2003.pdf, eingesehen am 08.09.2009.

Stadt Münster (Hrsg.) 2008: Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner. Hrsg. vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung. = Beiträge zur Stadtforschung, 1/2008.

Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, Regionaldatenbank SIS, Sachgebiet Arbeitsmarkt/Beschäftigte; <http://www.mvnet.de/inmv/land-mv/stala/sis/tabelle.php?&id=3407>, eingesehen am 07.09.2009

System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden, Internetpräsenz unter http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/, eingesehen am 01.10.2009

Universitäts- und Hansestadt 2007a: Fortschreibung Nahverkehrsplan, NVP 2007. Schlussbericht 2006 mit Ergänzung 2007; <http://www.greifswald.de/uploads/media/nahverkehrsplan-2007.pdf>, eingesehen am 01.10.2009

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2007b: Sachstandsbericht 2007 zum Monitoring = http://www.greifswald.de/fileadmin/eigene-dateien/cf21997947/ISEK/isek-monitoringbericht_2007.pdf, eingesehen am 22.09.2009

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2008: Rahmenplan Fortschreibung 2008 – OV-Parkseite. Greifswald. = Stadtplanung aktuell 40.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2009, Stadtbauamt: Modal Split. Fakten rund um den Greifswalder modal split. Zusammengestellt von G. Imhorst.