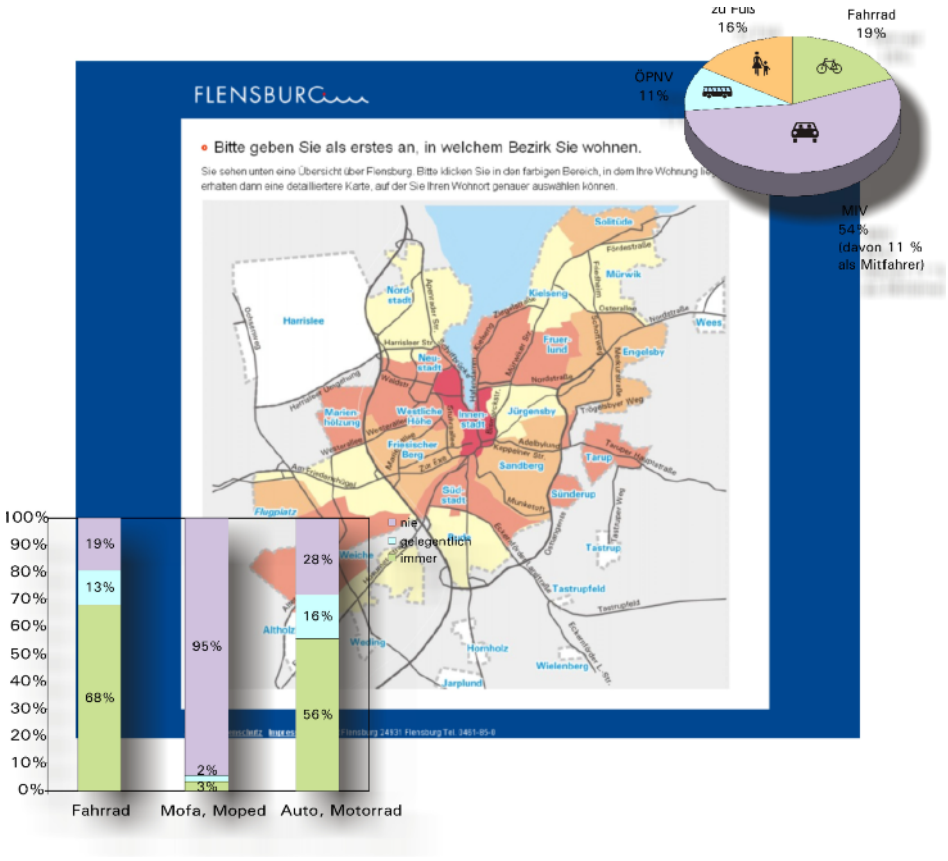
SHP Ingenieure



Stadt Flensburg

Mobilitätsbefragung

Flensburg - Mobilitätsbefragung

– Bericht zum Projekt Nr. 1022 –

Auftraggeber:
Stadt Flensburg

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Daniel Seebo

unter Mitarbeit von:
Imke Bartelsmeier
Christina Bytzek
Gabriela Fröhlich B.Eng.
Anna Meilwes B.Sc.
Engelbert Stenkhoff

Hannover, Juni 2011

Inhalt

		Seite
1	**Problemstellung und Zielsetzung**	**1**
2	**Methodische Grundlagen**	**2**
3	**Randbedingungen**	**3**
4	**Ergebnisse der Mobilitätsbefragung**	**5**
4.1	Allgemeine Auswertungen	5
4.1.1	Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	5
4.1.2	Verkehrszwecke	5
4.1.3	Führerscheinverfügbarkeit	6
4.1.4	Verkehrsmittelwahl	6
4.1.5	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck	7
4.1.6	Verkehrsmittelwahl nach Alter	7
4.1.7	Verkehrsmittelwahlverhalten nach Bezirk	8
4.1.8	Mittlere Wegelänge	8
4.2	Radverkehr	9
4.2.1	Zeitliche Verteilung der Wege im Radverkehr	9
4.2.2	Wegelängen im Radverkehr	9
4.2.3	Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads	10
4.2.4	Nextbike Verleihsystem	10
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	11
4.3.1	Gründe für die Nicht-Nutzung des Linienbusangebots	11
4.3.2	Mobilitätszentrale am ZOB	11
4.4	Verkehrsbeziehungen	12
4.4.1	Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen	12
4.4.2	Ziele der Auspendler	18
5	**Fazit**	**20**

1 Problemstellung und Zielsetzung

Detaillierte Kenntnisse über die Mobilität der eigenen Bürger sind immer dann hilfreich, wenn Planungsaufgaben mit der Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte einhergehen. Antworten auf die Fragen

- wie oft sind die Bürger unterwegs, woher und wohin,
- welche Verkehrsmittel nutzen sie dabei,
- zu welchem Zweck sind sie unterwegs und
- welche Entfernungen haben ihre Wege

ermöglichen ortsspezifische Ansätze, denn Verkehr und Mobilität funktioniert nicht überall gleich. Es gibt zwar allgemeingültige Trends, dokumentiert durch z. B. MiD 2008/SrV 2008. Lokal existierende Rahmenbedingungen der Mobilität lassen sich aber nur durch kleinteiligere Befragungen ermitteln. Für die Verkehrsplanung ist eine Mobilitätsbefragung mit der Beantwortung der oben gestellten Fragen dabei eine große Hilfe.

Die Stadt Flensburg hat daher eine Mobilitätsbefragung durchführen lassen, aus der unter anderem das Verkehrsmittelwahlverhalten („Modal Split"), Wegezwecke, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Hinderungsgründe für die Nutzung von Fahrrad und Bus sowie die Kenntnis verschiedener Mobilitätsangebote hervorgehen. Darüber hinaus können die Daten für die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans der Stadt Flensburg dienen und Grundlage für eine Eichung bzw. Überarbeitung des Verkehrsmodells sein.

Als Methode für die Mobilitätsbefragung kommen grundsätzlich eine schriftlich-postalische Befragung, eine telefonische Befragung sowie eine Online-Befragung in Betracht. Aufgrund der sehr hohen Kosten schied eine telefonische Befragung aus. Für die Mobilitätsbefragung in Flensburg wurde die Online-Befragung ausgewählt. Vorteile gegenüber einer schriftlich-postalischen Befragung liegen in der übersichtlicheren und ansprechenderen Aufbereitung für die Befragten, im geringeren Aufwand für Porto und Druck von Papierbögen sowie in der unmittelbaren Dateneingabe in eine Datenbank durch den Befragten, was eine aufwändige Übertragung von Papierbögen in eine Datenbank überflüssig macht.

2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsbefragung stellt zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens ein wichtiges Instrument dar, insbesondere dann, wenn Planungsaufgaben mit der Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte einher gehen. Die Ergebnisse einer Mobilitätsbefragung können für verschiedenste Aufgaben der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung verwendet werden und auch bei späteren Untersuchungen und Projekten als Datengrundlage dienen. Mobilitätsbefragungen werden u.a. für folgende Zwecke eingesetzt:

- **Mobilitätssteckbriefe:** Bereitstellung von Grundlagendaten für verkehrsplanerische, stadtplanerische und statistische Zwecke: Verfügbarkeit von Pkw und Rad, Wegezahl, Verkehrsmittelwahlverhalten („Modal-Split"), Wegezwecke, etc.. Die Grundlagen lassen sich auch nach Altersgruppen und Geschlecht differenzieren.

- **Verkehrsentwicklungsplanung/Verkehrsmodelle**: Auswertung von Wegeketten und Erstellen von Binnen-, Quell- und Zielverkehrsmatrizen – differenziert nach Verkehrsmitteln – , die eine wesentliche Grundlage für den Aufbau und die Aktualisierung von Verkehrsmodellen (z. B. VISUM) sind.

- **Fachpläne für den Individualverkehr oder den Öffentlichen Personennahverkehr**: Ermittlung von Quell- und Zielbeziehungen, Pendlerverflechtungen, etc. als eine Grundlage für die Entwicklung oder Fortschreibung von Regionalplänen, beispielsweise für die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans Flensburg und des Rahmenkonzepts Radverkehr

- **Maßnahmenevaluation**: Durch eine Wiederholung einer Befragung kann ermittelt werden, welche Wirkungen zwischenzeitlich realisierte verkehrsplanerische Maßnahmen haben. Beispielsweise kann mit einer Vorher-/Nachher-Befragung überprüft werden, welche Wirkungen verstärkte Initiativen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils haben. Aussagen zu Verlagerungen im Modal Split, auf welche Verkehrsmittel zugunsten des Radverkehrs verzichtet wird und wie sich Wegzwecke und –ziele ändern, sind so möglich.

3 Randbedingungen

Die hier beschriebene Mobilitätsbefragung ist die erste, die in Flensburg durchgeführt wurde. Gemeinsam mit der Stadt Flensburg wurden insgesamt 15.000 Aufforderungen zur Teilnahme an der Online-Mobilitätsbefragung an Einwohner Flensburgs versendet. Um bereits durch die Auswahl der Teilnehmer eine möglichst repräsentative Teilnahme zu fördern, wurden aus allen Einwohnern Flensburgs Kohorten gebildet. Kriterien waren der Stadtteil (insgesamt 13 Stadtteile wurden unterschieden) und das Alter (insgesamt 6 Altersklassen wurden unterschieden). Auf die Einbeziehung des Geschlechts wurde verzichtet, da die Geschlechter-Verteilung innerhalb der mit den Kriterien Stadtteil und Alter definierten Kohorten homogen war und eine weitere Differenzierung keine Verbesserung der Stichprobe ergeben hätte. Aus diesen insgesamt 78 Kohorten wurde jeweils die für eine repräsentative Umfrage notwendige Anzahl an Personen zufällig ausgewählt.

Stichtag der Mobilitätsbefragung war Dienstag, der 5. Oktober 2010, d. h. die Fragen zu den zurückgelegten Wegen einschließlich des Verkehrsmittelwahlverhaltens und der Wegezwecke bezogen sich auf ausschließlich diesen Tag.

Die Mobilitätsbefragung wurde über eine Internetseite durchgeführt. Gegenüber einer Befragung mit Papierfragebögen bietet dies den Vorteil, dass in erheblichem Maße Porto und Vervielfältigungskosten eingespart werden können und eine Übertragung der Ergebnisse in eine Datenbank entfällt. Dem gegenüber entsteht jedoch ein Aufwand für die Bereitstellung des Servers und die Erstellung der Internetseite.

Die Internetseite war vom Stichtag um 18.00 Uhr bis zum darauffolgenden Sonntag (10.10.2010) freigeschaltet. Zur Unterstützung der Befragungsteilnehmer war eine Telefon-Hotline vom 29.09.2010 bis zum 10.10.2010 geschaltet. Außerdem konnten Fragen per E-Mail gestellt werden. Zusätzlich standen in öffentlichen Gebäuden Internetzugänge zur Verfügung für Personen, die zu Hause nicht über einen Internetzugang verfügen. Die Befragung war mit einem Gewinnspiel verbunden, um den Rücklauf zu erhöhen. Außerdem wurde die Befragung anonymisiert durchgeführt, so dass weder direkt noch indirekt Rückschlüsse auf die jeweilige Person möglich sind.

Abgesehen von einigen Beschwerden, dass die Befragung nur online durchgeführt wurde, war die Akzeptanz recht hoch. Insgesamt nahmen 3.104 Personen an der Befragung teil, das entspricht knapp 21 % der angeschriebenen Personen. Im Vergleich mit fragebogenbasierten Befragungen, bei denen der Rücklauf in der Regel zwischen 15 und 19 % liegt, ist der Rücklauf der Online-Befragung vergleichsweise groß. Die Befürchtungen, dass der Rücklauf nicht repräsentativ ist, da ältere Personen möglicherweise nicht über einen Internetzugang verfügen, hat sich nicht bestätigt. Zudem wurden auf Nachfrage auch Papierfragebögen zugesandt, insgesamt wurden 31 Bögen angefordert. Die Altersverteilung des Rücklaufs zeigt Abb. 1.

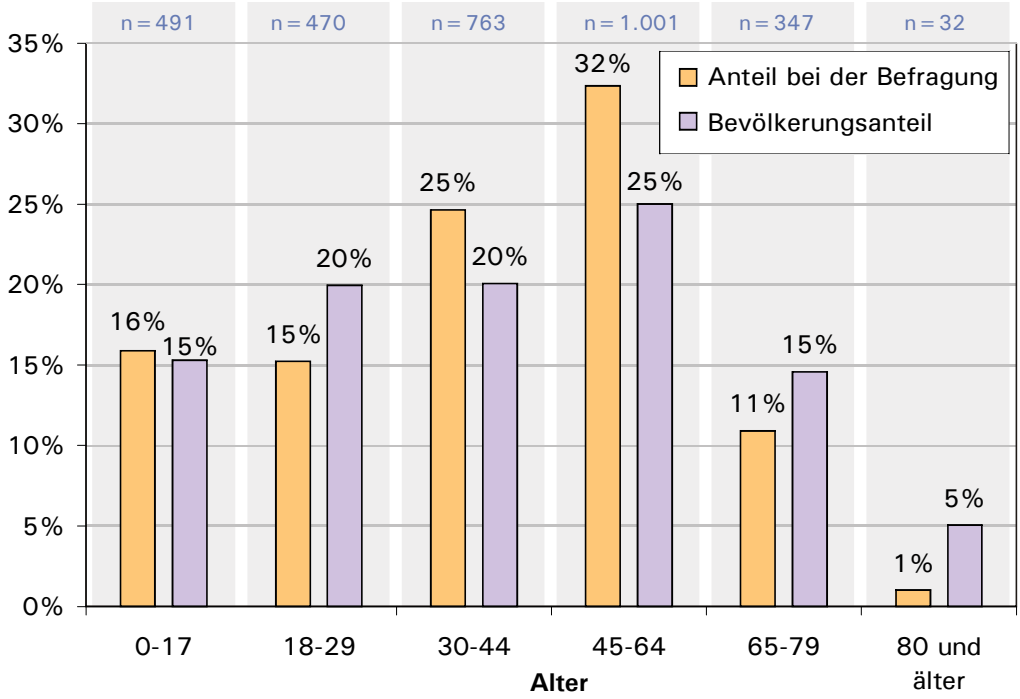


Abb. 1 Altersverteilung der Teilnehmer an der Befragung und entsprechender Anteil an der Bevölkerung Flensburgs

Die Verteilung des Rücklaufs zeigt, dass keine besonders großen Abweichungen zwischen dem Anteil des Rücklaufs und dem Anteil an der Gesamtbevölkerung Flensburgs bestehen. Nicht überraschend ist die leicht überproportionale Teilnahme der Altergruppe von 30 bis 44 Jahren. Erstaunlich hingegen ist die unterproportionale Teilnahme der Altersgruppe von 18 bis 29 Jahren und die überproportionale Teilnahme der Altersgruppe von 45 bis 64 Jahren. Die Altersgruppe zwischen 65 und 79 Jahren ist im gleichen, geringen Maße unterrepräsentiert wie die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29. Dies zeigt, dass auch die ältere Generation weitgehend über einen Internetanschluss verfügt und in der Lage ist, Internetinhalte zu nutzen. Die Altersgruppe der über 80-jährigen ist hingegen deutlich unterrepräsentiert. Allerdings ist deren Anteil an der Gesamtbevölkerung mit 1 % auch sehr gering, so dass keine wesentlichen Verzerrungen durch den geringen Rücklauf dieser Altersgruppe zu erwarten ist.

Die Einteilung in Altersgruppen entspricht der Einteilung von SrV[1]. MiD[2] verwendet eine leicht modifizierte Einteilung. Da bei der Befragung das Geburtsjahr abgefragt wurde, kann die Auswertung auch vergleichbar mit MiD durchgeführt werden.

---

[1] System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), Mobilität in Städten
Durchgeführt von der Technischen Universität Dresden
Befragung in 76 deutschen Städten und Gemeinden im Jahr 2008

[2] Mobilität in Deutschland (MiD)
Durchgeführt von infas, DLR und DIW Berlin im Auftrag des BMVBS
Befragung von 50.000 Haushalten in Deutschland im Jahr 2008

4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

Die wichtigsten Ergebnisse zur Haushaltsbefragung wurden in einem „Mobilitätssteckbrief zusammengefasst, der dem Anhang zu entnehmen ist. Der Mobilitätssteckbrief dient nicht nur zur Wiedergabe und Darstellung der wichtigsten Ergebnisse, sondern stellt auch ein Instrument bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit dar. Des Weiteren können derartige Informationen zum Mobilitätsverhalten durchaus zu einem bewussten und umweltfreundlicherem Verkehrsverhalten (Sensibilisierung) beitragen. Die Ergebnisse sind im Folgenden beschrieben.

Zu berücksichtigen ist, dass nur das Verkehrsverhalten von Flensburger Bürgerinnen und Bürgern erfasst ist, da nur diese befragt wurden. Nicht enthalten sind Daten zu Personen, die in Flensburg am Verkehrsgeschehen teilnehmen aber nicht in Flensburg wohnen, z. B. Einpendler.

4.1 Allgemeine Auswertungen

4.1.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

In Flensburg verfügen 81 % der Einwohner ständig oder gelegentlich über ein Fahrrad, lediglich 19 % haben nie Zugriff auf ein Fahrrad. Die Verfügbarkeit eines Autos oder Motorrads ist etwas geringer ausgeprägt: 72 % können dauerhaft oder gelegentlich über ein Auto/Motorrad verfügen, 28 % können dies nie. Ein Mofa oder Moped haben nur 5 % dauerhaft oder gelegentlich zur Verfügung.

Die Verfügbarkeit eines Fahrrads entspricht damit dem Bundesdurchschnitt: nach MiD haben 18 % der Bundesbürger kein Fahrrad zur Verfügung. Die Kfz-Verfügbarkeit ist in Flensburg geringer als im Bundesdurchschnitt, nur 18 % der Bundesbürger verfügen nicht über ein Kfz. Dies entspricht jedoch den Erwartungen, da in dicht besiedelten Räumen in der Regel die Kfz-Verfügbarkeit geringer ist als in ländlichen Räumen. So verfügen beispielsweise in Berlin weniger als die Hälfte der Einwohner über ein Auto.

4.1.2 Verkehrszwecke

Bei den Verkehrszwecken über alle Wege machen freizeitorientierte Aktivitäten (Einkauf, Erledigungen, Freizeit) 38 % aller Wege aus. Arbeit, dienstliche Wege und Ausbildung (Kindergarten/Schule/Studium) entsprechen zusammen 27 %. Dies entspricht den Erwartungen, wonach mittlerweile die freizeitorientierten Aktivitäten die berufs- und ausbildungsbezogenen Aktivitäten überholt haben. Folge dieser Entwicklung ist, dass in der Regel nicht der morgendliche Berufsverkehr maßgebend für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen ist, sondern die Überlagerung von Berufs- und Freizeitverkehren in den Nachmittagsstunden.

4.1.3 Führerscheinverfügbarkeit

Die Auswertung der Führerscheinverfügbarkeit für Pkw zeigt, dass bei den 18- bis 80-Jährigen etwa 90 % über einen Führerschein verfügen. Bei den Über-80-Jährigen verfügt hingegen nur jeder Zweite über einen Führerschein. Bei den Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahren verfügen nur sehr wenige über einen Führerschein. Hier zeigt das Konzept „Führerschein mit 17“ bislang nur sehr geringe Auswirkungen. Insgesamt verfügen 75 % der Einwohner Flensburgs über einen Führerschein für Pkw.

4.1.4 Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl in der „klassischen Aufteilung“ ist im Steckbrief dargestellt. In der folgenden Abbildung ist sie weiter differenziert. Beim MIV wird nach Fahrern und Mitfahrern unterschieden. Von den insgesamt 54 % der Wege mit dem MIV werden 42 % als Fahrer und 11 % als Mitfahrer zurückgelegt, ein weiteres Prozent mit Mofa, Moped oder Roller. Die Aufteilung des ÖPNV in Bus und Zug zeigt, dass lediglich 1 % mit dem Zug zurückgelegt wird, 10 % der insgesamt 11 % mit dem Bus.

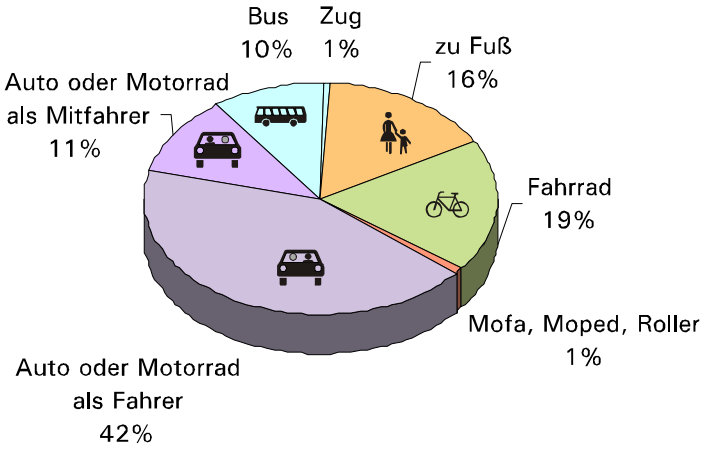


Abb. 2 Verkehrsmittelwahl differenziert in sieben Kategorien

Vergleicht man die Verkehrsmittelwahl in Flensburg mit bundesweiten Durchschnittswerten (MiD), so zeigt sich, dass der MIV-Anteil in Flensburg leicht unter dem Durchschnitt liegt (54 % in Flensburg gegenüber 58 % bundesweit). Der ÖPNV-Anteil liegt hingegen geringfügig über dem Durchschnitt (11 % in Flensburg gegenüber 9 % bundesweit). Deutliche Unterschiede gibt es beim Rad- und Fußgängerverkehr. Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, liegt in Flensburg nur bei 16 %, während er bundesweit bei 24 % liegt. Der Radverkehrsanteil ist in Flensburg mit 19 % vergleichsweise hoch, bundesweit liegt der Anteil nur bei 10 %. Addiert man jedoch die Fußgänger- und Radverkehrsanteile, so liegt

Flensburg mit 35 % nur unwesentlich über dem Bundesdurchschnitt von 34 %.

Bei diesen Angaben ist zu berücksichtigen, dass sie das Verkehrsmittelwahlverhalten der Flensburger Bürgerinnen und Bürger wiederspiegeln und nicht das Verkehrsmittelwahlverhalten aller Verkehrsteilnehmer auf Flensburgs Straßen.

4.1.5 Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck

Das Verkehrsmittelwahlverhalten hängt sehr stark vom jeweiligen Verkehrszweck ab. Ein vergleichsweise hoher MIV-Anteil ist bei den Wegen zur Arbeit (60 %) und bei dienstlichen Wegen (67 %) festzustellen. Gering ist der MIV-Anteil hingegen bei Wegen zur Ausbildung (Kindergarten, Schule, Hochschule) mit 37 %.

Der ÖPNV-Anteil ist bei Wegen zur Ausbildung (Kindergarten, Schule, Hochschule) mit 27 % sehr hoch, beim Einkaufen und dienstlichen Wegen hingegen vergleichsweise gering. Vergleichsweise wenige Wege zur Arbeit und dienstliche Wege werden zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt (zusammen 29 %), gleiches gilt für Erledigungen (ebenfalls 29 %). Vergleichsweise viele Wege werden beim Einkauf zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt (zusammen 38 %), gleiches gilt für Freizeitwege (ebenfalls 38 %).

4.1.6 Verkehrsmittelwahl nach Alter

Wie vom Wegezweck ist das Verkehrsmittelwahlverhalten auch vom Alter abhängig. Der geringste MIV-Anteil tritt bei den Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahre auf, im Wesentlichen da in der Regel kein Führerschein vorhanden ist. Bemerkenswert ist jedoch, dass dennoch 26 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt werden, dies sind entsprechend überwiegend Hol- und Bringfahrten, bei denen die Kinder und Jugendliche als Mitfahrer auftreten. Vergleichsweise große MIV-Anteile treten hingegen bei den Einwohnern zwischen 30 und 79 Jahren auf. Hier liegt der MIV-Anteil zwischen 62 und 68 %.

Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad werden überproportional viel von den Einwohnern bis 17 Jahren (zusammen 58 %) und den Einwohnern über 80 Jahren (42 %) zurückgelegt. Ähnliches gilt für den ÖPNV: überdurchschnittlich stark wird er von den Unter-17-Jährigen (16 %), 18-29-Jährigen (14 %) und den Über-80-Jährigen (22 %) genutzt. Überraschend ist, dass der ÖPNV-Anteil bei den Einwohnern zwischen 65 und 79 Jahren mit 9 % leicht unter dem Durchschnitt liegt.

4.1.7 Verkehrsmittelwahlverhalten nach Bezirk

Aus der Gesamtmatrix wurde der Anteil der mit dem Kraftfahrzeug (Pkw und Motorrad als Fahrer) zurückgelegten Wege differenziert nach den einzelnen Verkehrsbezirken ermittelt. Die statistische Aussagegenauigkeit ist jedoch gering, sie sind daher hier nicht dargestellt.

4.1.8 Mittlere Wegelänge

Die mittlere Länge aller Wege, die von Flensburger Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegt wurden und ihre Quelle und ihr Ziel in Flensburg haben, liegt bei 3,0 km. Die Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, haben eine etwas größere Länge von 3,6 km, im ÖPNV sind sie mit 3,9 km noch etwas weiter. Im Radverkehr hingegen liegt die mittlere Wegelänge bei nur 2,4 km. Eine gegenüber dem motorisierten Verkehre geringe Wegelänge ist grundsätzlich zu erwarten. Allerdings liegt die Wegelänge im Radverkehr in Flensburg mit einer um etwa 0,8 km geringeren Wegelänge deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Eine mittlere Wegelänge im Fußgängerverkehr lässt sich aus methodischen Gründen nicht ermitteln, da die meisten Fußwege innerhalb des gleichen Verkehrsbezirks zurückgelegt werden und die Befragung nur nach Bezirken, nicht aber adressenscharf auswertbar ist.

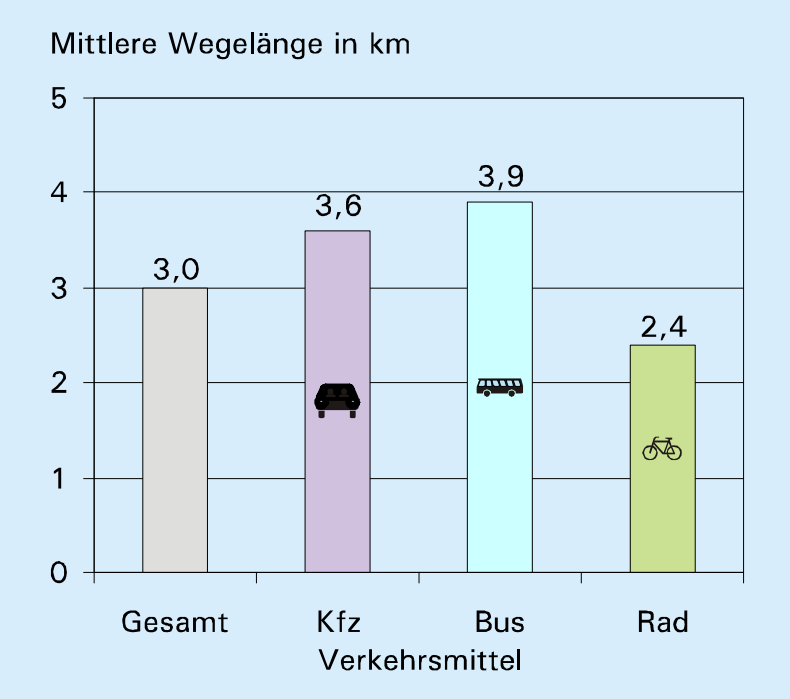


Abb. 3 Mittlere Wegelänge, differenziert nach Verkehrsmitteln

4.2 Radverkehr

4.2.1 Zeitliche Verteilung der Wege im Radverkehr

Die zeitliche Verteilung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zeigt Abb. 4. Eine extreme Spitze tritt in der Stunde zwischen 7 und 8 Uhr auf. Da der Radverkehrsanteil bei Schülern doppelt so hoch ist wie bei den übrigen Altersgruppen und die Spitze mit der Zeit vor Schulbeginn übereinstimmt, liegt die Vermutung nahe, dass es sich hierbei zu einem großen Teil um Schülerverkehre handelt. Einen großen Anteil an den Wegen im Radverkehr hat auch der Zeitbereich zwischen 13 und 18 Uhr. Nach 19 Uhr wird das Fahrrad kaum noch genutzt.

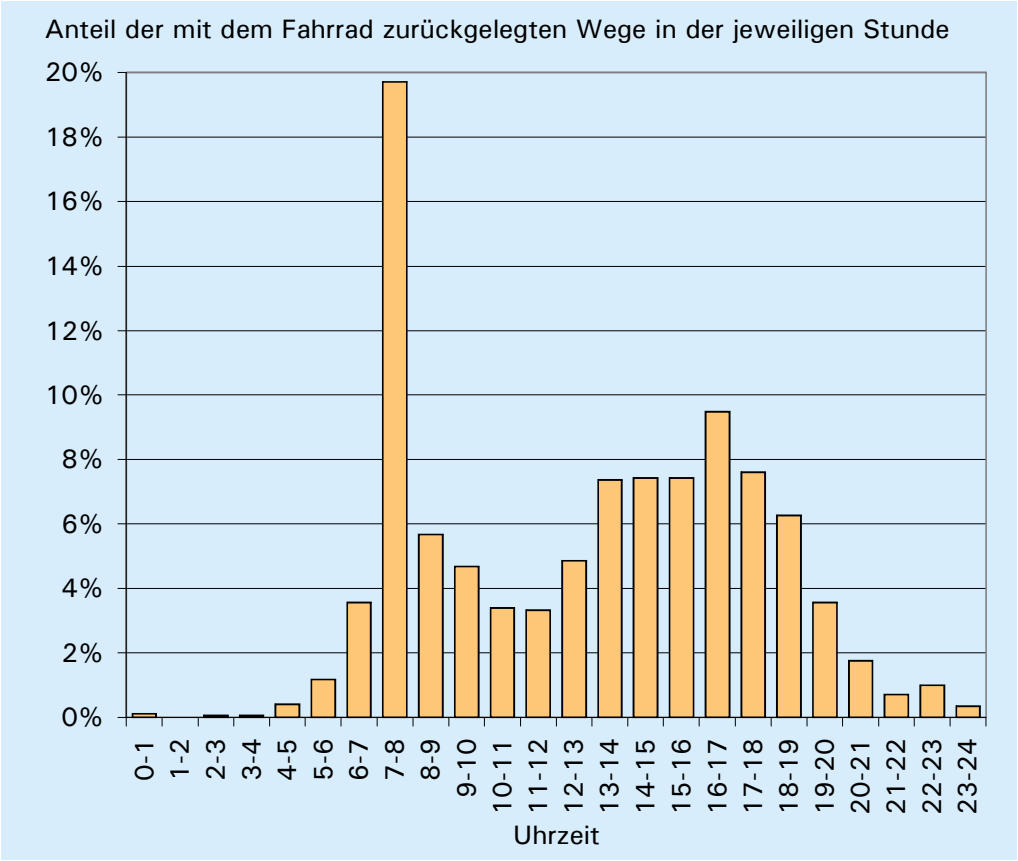


Abb. 4 Zeitliche Verteilung der Wege im Radverkehr

4.2.2 Wegelängen im Radverkehr

Die Verteilung der Längen der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist in Abb. 5 dargestellt. Auffällig ist, dass zwei Drittel aller Wege kürzer als 3 km sind. Das Fahrrad wird demnach fast ausschließlich innerhalb des gleichen Stadtteils oder zum Erreichen des benachbarten Stadtteils genutzt. Als Verkehrsmittel für längere Wege wird es jedoch kaum akzeptiert.

Besonders bemerkenswert ist, dass fast 40 % der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in typischer Fußgängerentfernung liegt (die durchschnittliche Fußwegeentfernung in Deutschland liegt bei 1,4 km). Das Fahrrad wird in Flensburg also zu großen Anteilen als Ersatz für das Zu-Fuß-gehen verwendet, eine Alternative zum Kraftfahrzeug ist es aber offenbar kaum.

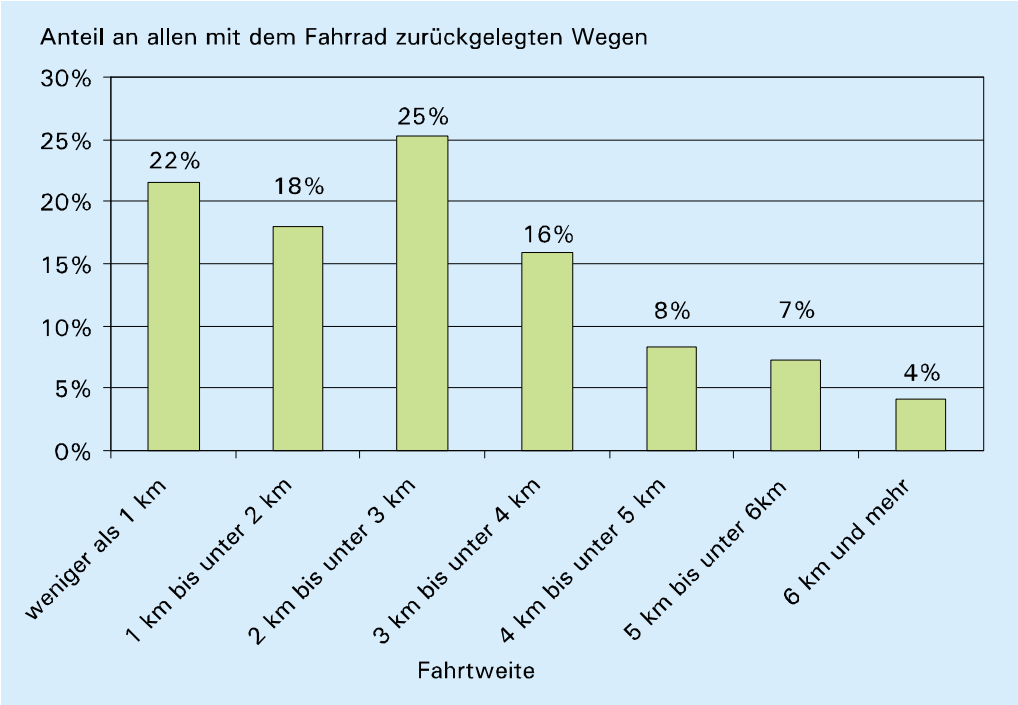


Abb. 5 Wegelängen im Radverkehr

4.2.3 Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads

In der Befragung wurde nach den Gründen gefragt, warum Wege nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Acht wesentliche Antwortmöglichkeiten wurden vorgegeben. Mehrfachnennungen waren möglich. Die beiden am häufigsten genannten Gründe mit 40 % bzw. 43 % waren „Der Weg ist zu weit/zu anstrengend“ und „Das Wetter ist unpassend“. Weitere Gründe mit vielen Nennungen sind: „Es sind keine akzeptablen Wege vorhanden“ (22 %) und „Es sind keine akzeptablen Abstellanlagen vorhanden“ (11 %).

4.2.4 Nextbike Verleihsystem

Gefragt wurde, ob das in Flensburg vorhandene Fahrradverleihsystem Nextbike bekannt ist. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten kennt das System nicht. Von denen, die es kennen, haben es es nur sehr wenige bislang genutzt (8 von 3.018 Nennungen, 0,3 %). Von denen, die es noch nicht genutzt haben, würden es ein Fünftel künftig nutzen, dies entspricht 9 % aller Befragten. 23 % der Befragten würden es künftig nicht nutzen,

16 % sind noch unentschlossen. Da bei der Befragung nur Einwohner Flensburgs befragt wurden und keine externen Besucher, ist jedoch nur ein kleiner Teil der Zielgruppe eines Fahrradverleihsystems erfasst.

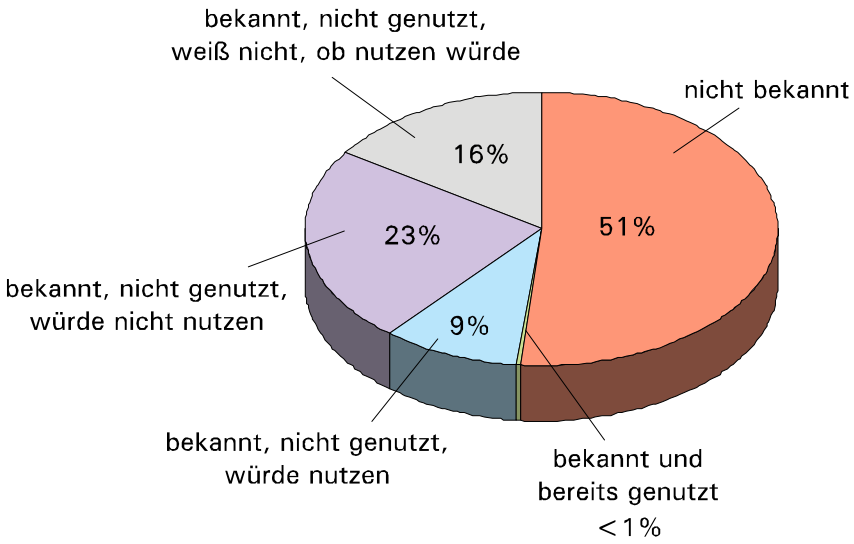


Abb. 6 Bekanntheit, bisherige und künftige Nutzung des Fahrradverleihsystems Nextbike

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

4.3.1 Gründe für die Nicht-Nutzung des Linienbusangebots

Die Gründe, warum das Linienbusangebot nicht genutzt wird, wurden in gleicher Weise erfragt wie die Gründe gegen das Radfahren. Insgesamt gab es 12 Antwortmöglichkeiten, wobei wiederum Mehrfachnennungen möglich waren. Jeweils etwa ein Viertel der Nutzer gab folgende Gründe an: „Mein Ziel ist mit dem Bus nicht erreichbar“, „ Die Fahrt dauert zu lange“, „Der Bus fährt zu selten bzw. zu ungünstigen Zeiten“ und „ Busfahren ist zu teuer“. Deutlich seltener als Grund genannt wurde häufiges Umsteigen bzw. Warten beim Umsteigen und zu volle Busse. Sehr selten mit jeweils nur 3 % Nennungen wurden unkomfortable bzw. dreckige Busse und Angst vor Kriminalität genannt.

4.3.2 Mobilitätszentrale am ZOB

Gefragt wurde, ob die Mobilitätszentrale im Europahaus am ZOB bekannt ist. Hierauf antworteten 53 % mit ja, 47 % mit nein. Von den Befragten, die die Mobilitätszentrale kennen, hat etwas weniger als die Hälfte diese bereits genutzt (24 % aller Befragten). 29 % der Befragten ist die Mobilitätszentrale zwar bekannt, sie haben sie aber noch nicht genutzt.

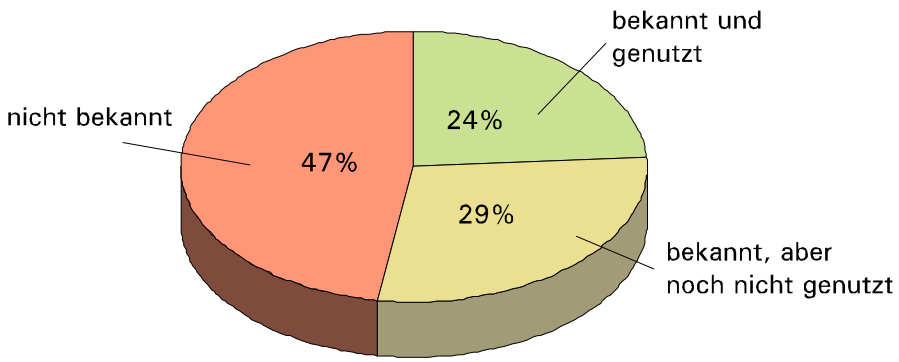


Abb. 7 Bekanntheit und Nutzung der Mobilitätszentrale am ZOB

4.4 Verkehrsbeziehungen

4.4.1 Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen sind in Abb. 8 dargestellt (die in der Befragung genannten Wege sind hochgerechnet auf alle Einwohner Flensburgs). Erkennbar ist eine diffuse Verteilung der Beziehungen über das Stadtgebiet. Auffällig sind die stärkeren Verkehrsbeziehungen im Nordosten, ausgehend vom Stadtteil Mürwik. Da es sich jedoch um einen großen und bevölkerungsreichen Stadtteil handelt, ist dieser Stadtteil auch entsprechend stark bei den Verkehrsbeziehungen vertreten. Wesentliche relevante Aspekte ergeben sich nicht unmittelbar.

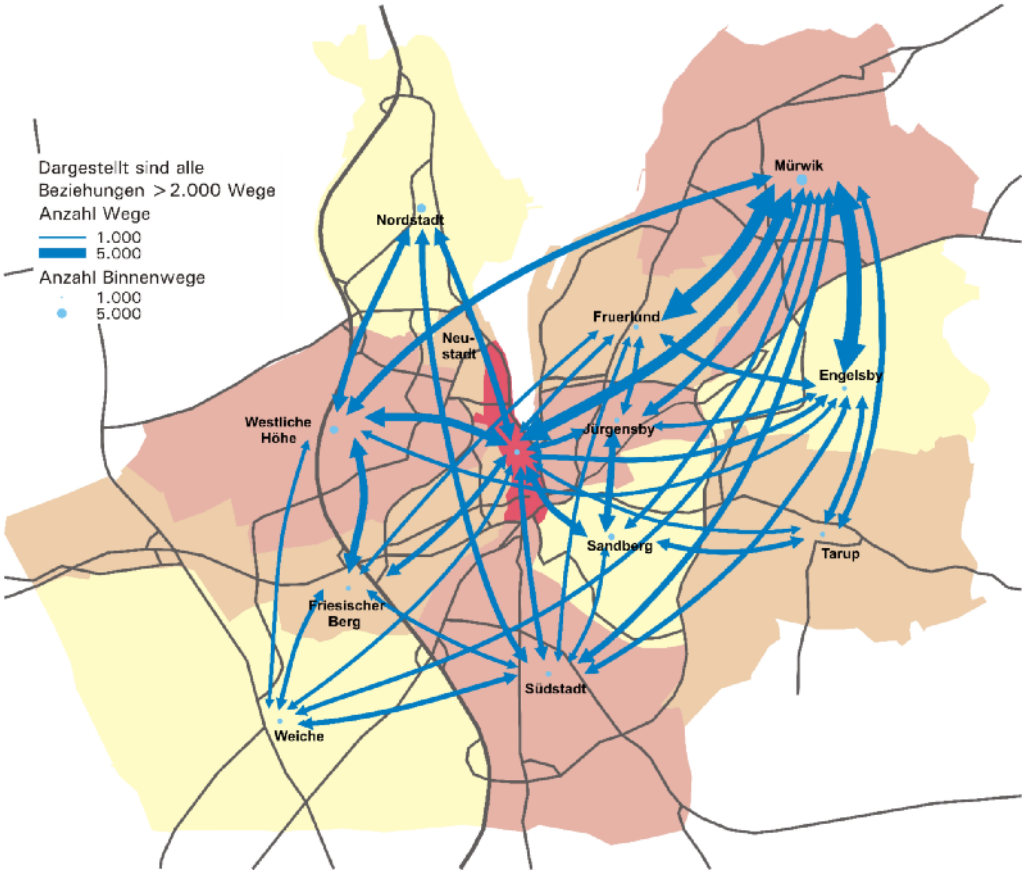


Abb. 8 Mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegte Beziehungen zwischen den Stadtteilen untereinander (Beziehungen unter 2.000 Wegen pro Tag sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt)

In Abb. 9 und Abb. 10 sind die radialen Beziehungen den tangentialen Beziehungen gegenübergestellt. Die Beziehungen entsprechen den Erwartungen und zeigen keine relevanten, wesentlichen Auffälligkeiten. Auch hier sind beim Vergleich der Stärke der Wegebeziehungen die unterschiedlichen Größen der Stadtteile zu berücksichtigen.

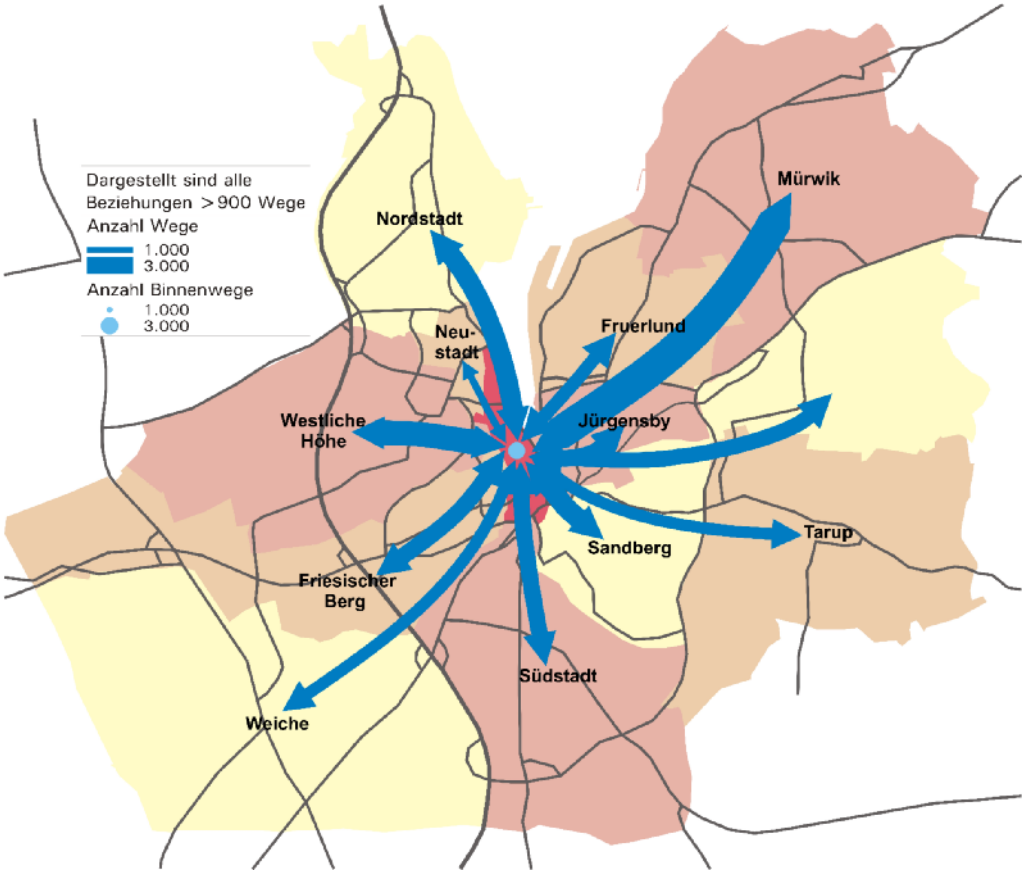


Abb. 9 Mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegte Beziehungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt

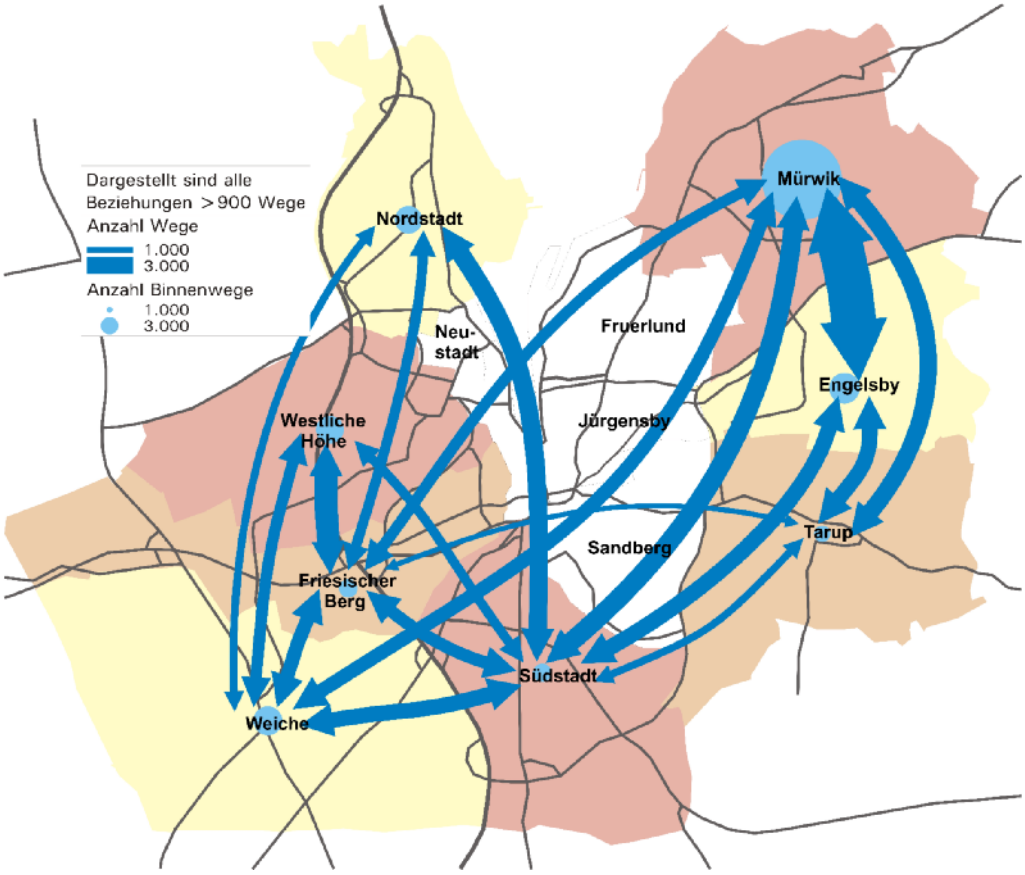


Abb. 10 Mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegte Beziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen untereinander

In Abb. 11 sind die Beziehungen zwischen allen Stadtteilen dargestellt, die mit dem Bus zurückgelegt werden. Erkennbar ist, dass der Großteil aus radialen Beziehungen ins Zentrum besteht, insbesondere entlang der Achse Mürwik-Fruerlund-Jürgensby-Innenstadt und Nordstadt-Neustadt-Innenstadt. Auffällig ist, dass vorwiegend lange Beziehungen nachgefragt werden. Kurze Beziehungen innerhalb des gleichen Stadtteils oder in den benachbarten Stadtteil werden mit dem Bus hingegen kaum nachgefragt.

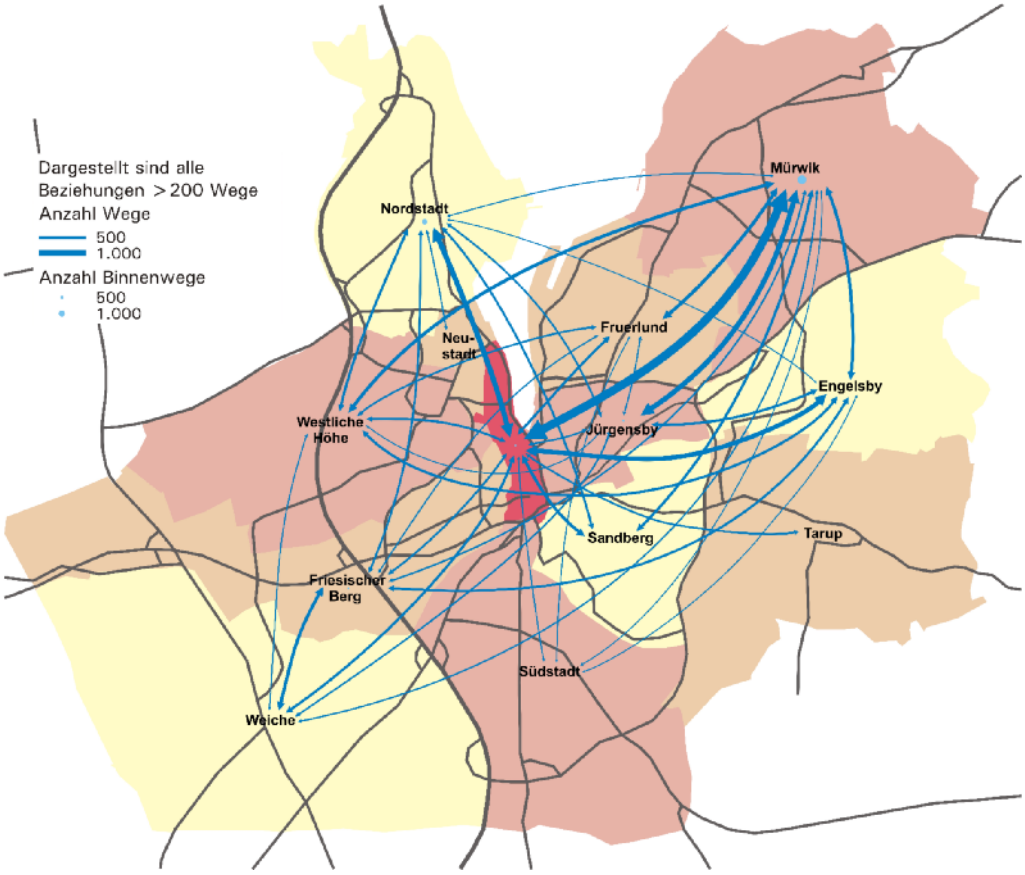


Abb. 11 Mit dem Bus zurückgelegte Beziehungen zwischen den Stadtteilen untereinander (Beziehungen unter 200 Wegen pro Tag sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt)

In Abb. 12 sind ausschließlich die mit dem Bus zurückgelegten Beziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen, also die tangentialen Verbindungen, dargestellt (der Maßstab ist in Abb. 11 und Abb. 12 identisch). Nachgefragt werden vorrangig diejenigen tangentialen Verbindungen, die über die Innenstadt verlaufen (z. B. Westliche Höhe-Mürwik, Westliche Höhe-Engelsby, Weiche-Mürwik).

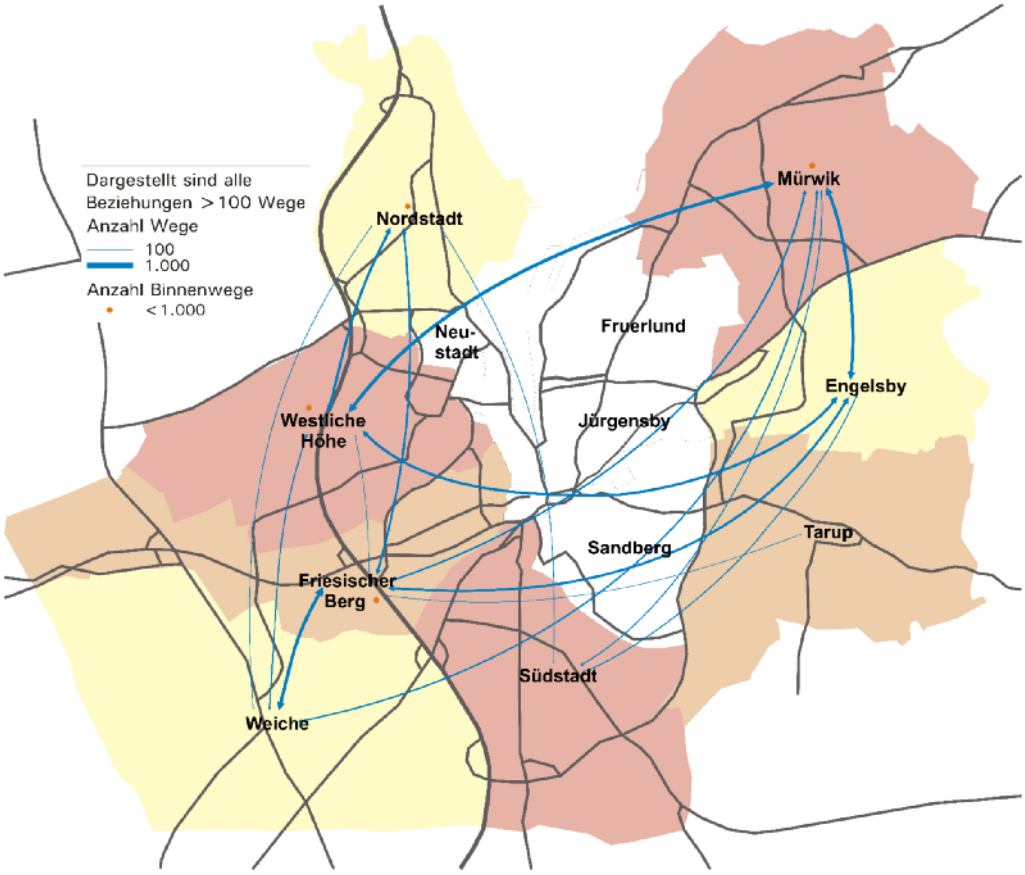


Abb. 12 Mit dem Bus zurückgelegte Beziehungen zwischen den äußeren Stadtteilen untereinander

Vergleicht man die mit dem Bus zurückgelegten Wege mit denen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (Abb. 13, gleicher Maßstab wie Abb. 11 und Abb. 12), so zeigt sich ein gegensätzliches Bild. Im Radverkehr dominieren die Beziehungen innerhalb des Stadtteils und in den benachbarten Stadtteil. Längere Beziehungen über mehrere Stadtteile hinweg werden mit dem Fahrrad hingegen kaum zurückgelegt.

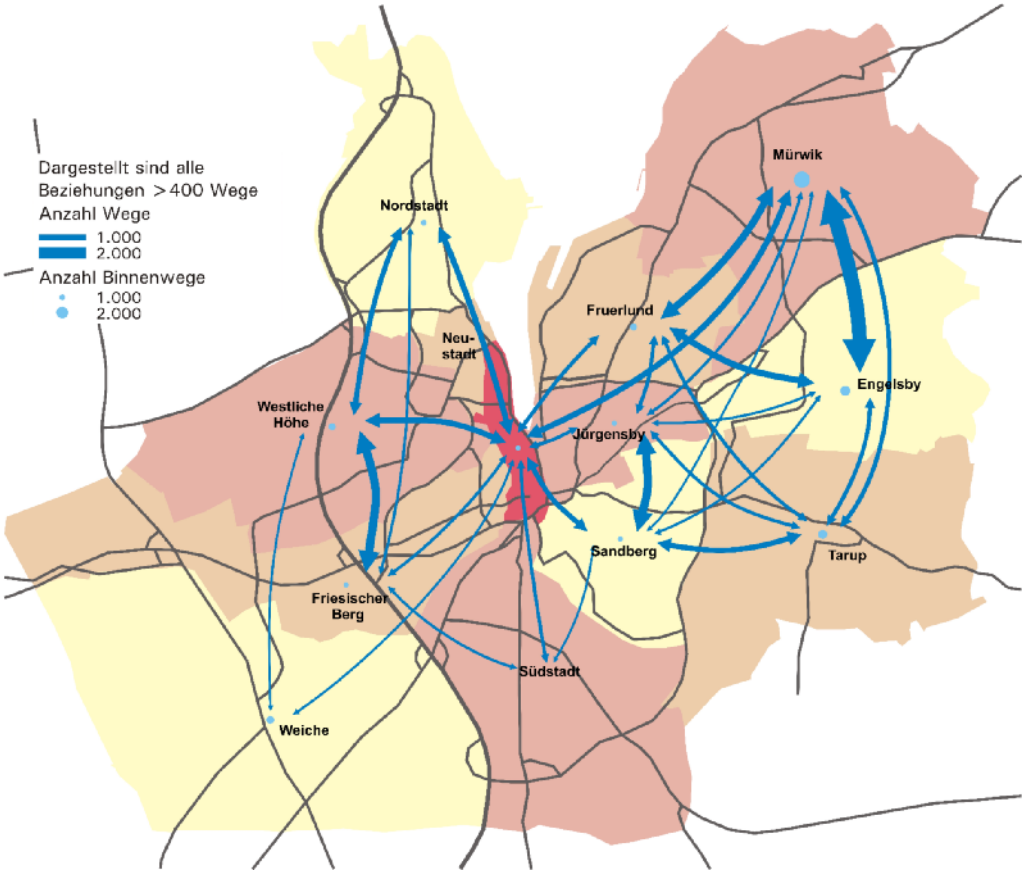


Abb. 13 Mit dem Fahrrad zurückgelegte Beziehungen zwischen den Stadtteilen untereinander (Beziehungen unter 400 Wegen pro Tag sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt)

4.4.2 Ziele der Auspendler

Die Ziele von Flensburger Bürgerinnen und Bürgern, die Wege aus einem Flensburger Verkehrsbezirk in einen Verkehrsbezirk außerhalb Flensburgs zurückgelegt haben, sind in Abb. 14 dargestellt.

Das mit Abstand häufigste Ziel ist Handewitt, gefolgt vom restlichen Schleswig-Holstein (außerhalb des in Abb. 15 dargestellten Bereich), dem Raum südlich von Flensburg (gelb hinterlegt in Abb. 15) und dem restlichen Dänemark (außerhalb des in Abb. 15 dargestellten Bereich). Andere Ziele spielen eine nur untergeordnete Rolle. Da nur Flensburger Bürgerinnen und Bürger befragt wurden, ist eine entsprechende Ermittlung der Einpendler methodisch nicht möglich. Die Wege mit Quelle oder Ziel außerhalb Flensburgs machen etwa 8,6 % aller Wege der Flensburger Bevölkerung aus.

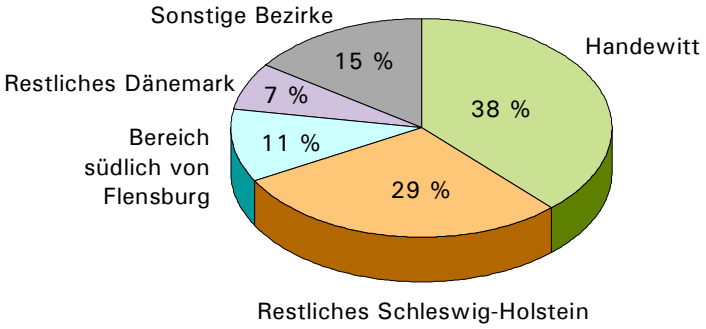


Abb. 14 Zielbezirke von Auspendlern

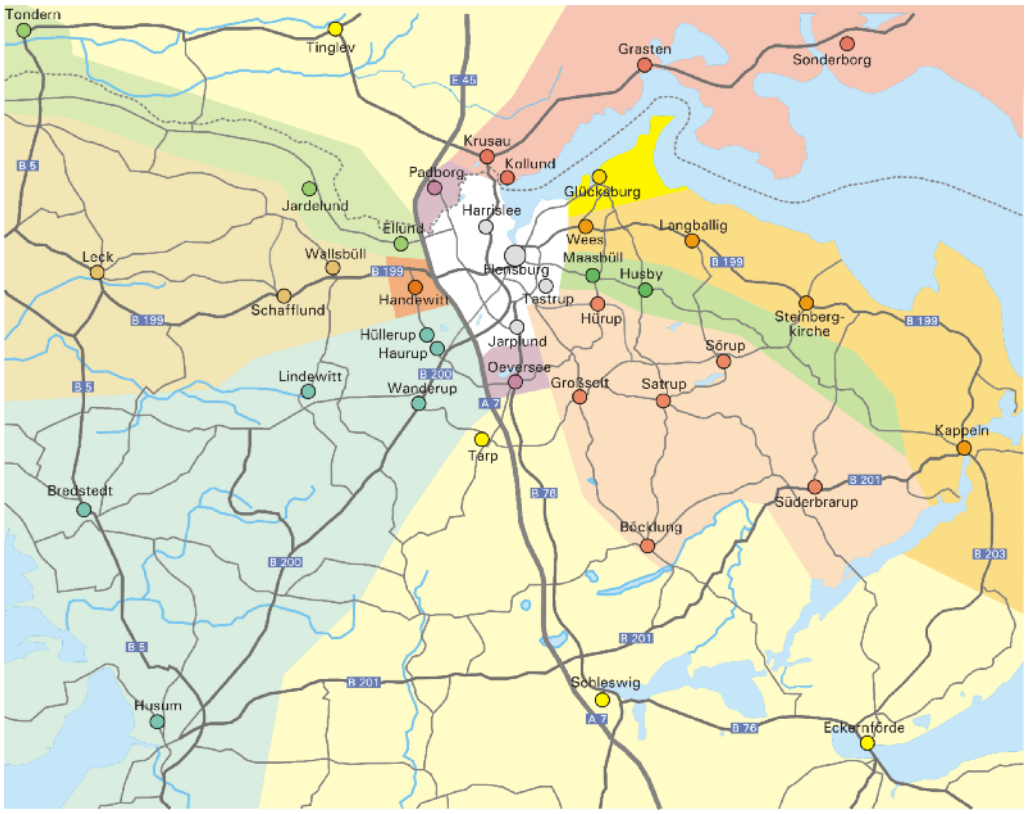


Abb. 15 Aufteilung der Bezirke um Flensburg

5 Fazit

Die Durchführung der Online-Befragung verlief positiv. Anfängliche Bedenken, dass die Durchführung mit Hilfe des Internets zu einem geringen Rücklauf führen könnte und sich ältere Bürgerinnen und Bürger nicht beteiligen würden, haben sich nicht bestätigt. Die Zusammenarbeit zwischen Gutachter und Verwaltung, insbesondere bei der aufwändigen Vorbereitung und Abstimmung der Inhalte, war konstruktiv und reibungslos.

Die Befragung liefert plausible und belastbare Ergebnisse, die nicht zuletzt im Vergleich mit anderen Erhebungen wie SrV und MiD eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung in Flensburg sein können. Neben der hier vorliegenden Auswertung liegen die Daten in einer Datenbank vor, mit der auch weitere und vertieftere Fragestellungen bei Bedarf beantwortet werden können.

Im Hinblick auf den Kraftfahrzeugverkehr zeigen sich keine wesentlichen, verkehrsplanerisch relevanten Auffälligkeiten.

Basierend auf den Ergebnissen zeigen sich für den Busverkehr Potenziale bei den tangentialen Verbindungen. Diese werden heute mit dem Kfz zurückgelegt, nur bei kurzen Beziehungen wird das Fahrrad als Alternative gesehen.

Flensburg weist mit 19 % zwar keinen geringen Radverkehrsanteil auf, allerdings werden mit dem Fahrrad vorrangig Wege zurückgelegt, die ansonsten zu Fuß erledigt werden könnten. Als Alternative zum Kraftfahrzeug wird das Fahrrad in Flensburg kaum genutzt, hier zeigen sich deutliche Potenziale. Dass diese realistisch ausgeschöpft werden können zeigen Städte mit vergleichbaren Randbedingungen und deutlich höherem Radverkehrsanteil, beispielsweise Dessau (77.000 Einwohner, 27 % Radverkehrsanteil) oder Greifswald (54.000 Einwohner, 44 % Radverkehrsanteil).

Da der Fußgängeranteil in Flensburg deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegt ist auch in der Fußgängerverkehrsplanung ein Handlungsfeld zu sehen.