



Haushaltsbefragung 2024 zum Mobilitätsverhalten

<i>Organisationseinheit:</i> Abt 4.2 Stadt- u. Grünplanung, Umwelt, Klima	<i>Datum:</i> 13.11.2024
<i>Bearbeitung:</i> Müller, Maximilian David	<i>Aktenzeichen:</i>

<i>Beratungsfolge:</i> Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klimaschutz, Mobilität (Kenntnisnahme) FüKo (Freigabe zur politischen Beratung)	<i>Geplante Sitzungs- termine:</i> 04.12.2024 18.11.2024	<i>Ö / N:</i> Ö N
---	--	-------------------------

Information

Im Frühjahr 2024 wurde von einem beauftragten, externen Fachbüro eine Haushaltsumfrage zum Mobilitätsverhalten in Buchholz durchgeführt und anschließend zusammen mit der Verwaltung ausgewertet. Die letzte Haushaltsumfrage fand im Jahr 2012 im Zusammenhang mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes statt.

Im Mai diesen Jahres wurden 5.000 Haushalte angeschrieben und in drei Themenblöcken befragt. Hierbei haben 1017 Personen den „Wegefragebogen“ ausgefüllt. Die Umfrage ist daher repräsentativ für das Mobilitätsverhalten der Buchholzer Bevölkerung auch in Hinblick auf demographische Daten.

Maßgebliche Erkenntnisse

1. Überraschend starke Verschiebung zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- & Fußverkehr) in der Verkehrsmittelverteilung an allen Wegen:

	aktuell	2012
Fußverkehr:	15%,	14%
Radverkehr:	24%,	12%
ÖPNV:	17%	14%
KfZ:	44%	59%

Der oben abgebildete „Modal Split“ (Verkehrsmittelverteilung) zeigt gegenüber der Haushaltsbefragung 2012 eine Verdopplung des Radverkehrs. Der ÖPNV kann sich verbessern und auch der Fußverkehr legt minimal zu. Der KfZ-Verkehr erfährt eine verhältnismäßig starke Abnahme in der Verkehrsmittelwahl. Mögliche Gründe dafür können auch den Daten der Haushaltsbefragung entnommen werden: Inzwischen gibt es einen relevanten Anteil an Pedelecs (allgemein E-Bikes genannt). Ebenso nutzt eine relevante Anzahl Angestellter nunmehr das Homeoffice.

2. Im Binnenverkehr sind Rad- und KfZ-Verkehr nahezu gleich stark.

Binnenverkehr, d.h. Wege, die in Buchholz beginnen und enden machen 68 % aller Wege aus. Hier werden mit dem Fahrrad (33%) inzwischen fast ebenso viele Wege zurückgelegt,

wie mit dem KfZ (38%). Etwa 25% aller in Buchholz durchgeführten Wege führen in die Buchholzer Innenstadt. Der Besuch der Innenstadt wird aber nur noch zu ca. 1/3 mit dem KfZ unternommen. Auch hier ist eine deutliche Verschiebung zugunsten des Umweltverbundes gegenüber der Erhebung von 2012 festzustellen. Damals wurden ca. die Hälfte aller Wege in die Innenstadt mit dem KfZ getätigt.

Herausforderungen und Potentiale

Für den **Umweltverbund** gibt es trotz erheblicher Zuwächse weiterhin große Potentiale: Nur 15 % aller Wege sind länger als 10 km (Bus-Distanz). Über 2/3 aller Wege sind kürzer als 5 km (Rad-Distanz). Fast die Hälfte aller Wege sind sogar kürzer als 2 km (Fuß-Distanz).

Im **Fußwegenetz** sehen die Buchholzerinnen und Buchholzer die Herausforderung darin barrierefreier zu werden und einen attraktiveren Wegezustand herzustellen. Die Querungsstellen des Innenstadtrings für den Fußverkehr werden überwiegend positiv bewertet. Verbesserungspotential wird bei fünf Querungsstellen gesehen.

Radfahren an Hauptverkehrsstraßen wird von den Buchholzerinnen und Buchholzern als überwiegend herausfordernd wahrgenommen. Insbesondere die schlechten Werte zur Sicherheit der Radwege an Hauptverkehrsstraßen und zur Sicherheit an Knotenpunkten stechen heraus. Die Buchholzerinnen und Buchholzern bevorzugen Radwege getrennt von Fahr- und Fußverkehr. Die Bequem- und Sicher- Routen (BSR) sind zwar nur bei 35% der Befragten bekannt, schneiden aber deutlich besser ab als die Bewertung zum Radfahren an Hauptverkehrsstraßen. Hier besteht also noch Potential zur intensiveren Nutzung der BSR durch weiteren Ausbau der Qualität und durch Kommunikation der BSR. Engpässe bei Radabstellanlagen wird in Quantität und Qualität primär in der Innenstadt, aber auch bei sicheren Abstellanlagen am Bahnhof gesehen. Weiteres Potential zum Zuwachs von Radverkehrsanteilen am Modal Split besteht bei Wegelängen zwischen 2 & 5 km. Ausbaufähig ist hier insbesondere die Pedelecnutzung. Ein Augenmerk könnte der Wegezweck Einkauf sein, da hier die Radnutzung noch Potentiale zu haben scheint. Fast 30% der Befragten nutzen das Fahrrad bis maximal 1-3 mal im Monat. Hier gibt es eine Zielgruppe, die offenkundig Fahrrad fährt, aber nur sehr selten das Rad auch nutzt.

Das **Busangebot** in Buchholz wird allgemein als schnell, sicher, sauber und bequem bewertet. Weniger gut bewertet wird die Ausstattung der Haltestellen. Wichtig sind den Buchholzerinnen und Buchholzern Fahrten in festem Takt und Fahrten auch am Wochenende, eine gute Verknüpfung mit der Bahn und die Pünktlichkeit. Dies gilt gleichermaßen für den BuchholzBus wie für die Regionalbusse, auch wenn die Notwendigkeit beim BuchholzBus eher gesehen wird. Potentiale für den Busverkehr bestehen für Wege zwischen 5 & 10 km Länge und bei allen Altersgruppen zwischen 26 und 85 Jahren. Etwa 30% der Befragten besitzen ein Deutschlandticket (davon ca. 1/3 Neukunden). Hier besteht erhebliches Potential diese Personen als Busnutzende zu gewinnen – insbesondere für den Freizeitverkehr, der derzeit kaum mit dem Bus bewältigt wird.

Anlage/n

1	2024-08-27_RT_Haushaltsbefragung Buchholz
---	---



VORABZUG – Stand: 27. August 2024

**Haushaltsbefragung 2024
zum Mobilitätsverhalten**

Buchholz in der Nordheide

Haushaltsbefragung 2024 zum Mobilitätsverhalten

Buchholz in der Nordheide

27. August 2024

Auftraggeber

Stadt Buchholz i.d.N.
Abteilung. Stadt- und Grünplanung
Umwelt und Klima
Rathausplatz 1
21244 Buchholz i.d.N.
Telefon: 04181 / 214-0
Telefax: 04181 / 31683
stadtverwaltung@buchholz.de
www.buchholz.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Tobias Franke, Dipl.-Ing.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Grundlage	2
2.1	Systematik	2
2.2	Stichtage	2
2.3	Themenblöcke	3
2.4	Teilnahme	3
2.5	Statistische Grunddaten	4
2.6	Berufstätigkeit und Home-Office	6
3	Ergebnisse	8
3.1	Wegehäufigkeit	8
3.2	Verkehrsmittelwahl	10
3.2.1	Gesamtverkehr	10
3.2.2	Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr	14
3.2.3	Verkehrsmittelwahl in der Innenstadt	16
3.2.4	Wegelänge	17
3.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Alter	20
3.2.6	Verkehrsmittelwahl nach Zweck	20
3.3	Wegezwecke	21
3.3.1	Wegezwecke nach Alter	22
3.3.2	Wegezweck nach Verkehrsmittel	23
3.4	Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln	24
3.4.1	Führerschein-, Pkw-, und Fahrradbesitz der Haushalte	24
3.4.2	Pkw-Verfügbarkeit	25
3.4.3	Fahrradverfügbarkeit	26
3.4.4	Besitz einer gültigen ÖPNV-Zeitkarte	27
3.4.5	Nutzung der Verkehrsmittel	27

3.5	Bewertung des Verkehrssystems	28
3.5.1	Erreichbarkeit der Ziele	28
3.5.2	Zu-Fuß-Gehen	29
3.5.3	Radverkehr	31
3.5.4	ÖPNV / Busverkehr	34
3.5.5	Pkw-Verkehr	37
3.5.6	Mobilitätsverbund	39
4	Fazit	40
	Verzeichnisse	41

Vorabzug

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die Stadt Buchholz in der Nordheide möchte Aufschluss über die Verkehrsbedürfnisse und die Verkehrsgewohnheiten der Bevölkerung gewinnen. Hierzu bietet sich eine standardisierte Haushaltsbefragung an, welche dann über die Auswertung des Verkehrsmittelwahlverhaltens (Modal Split) einen fundierten Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden ermöglicht. Ebenso bietet die Befragung eine valide Basis zum Messen von Veränderungen des Verkehrsverhaltens. Haushaltsbefragungen sind zusätzlich eine hilfreiche Grundlage für verkehrliche Verkehrsprognosen, auf denen Bedarfspläne für Verkehrsinvestitionen sowie die verkehrliche Beurteilung von Stadtentwicklungsprojekten beruhen.

Vorgehensweise

Die Haushaltsbefragung wurde als Online-Befragung durchgeführt, wobei auch die Möglichkeit einer analogen Teilnahme gegeben war. Die Befragung umfasst drei Themenblöcke: Aussagen zum Haushalt, Aussagen zur eigenen Person sowie Aussagen zum eigenen Verkehrsverhalten über Wegeprotokolle für einen bestimmten Stichtag. Für die Teilnahme wurden 5.000 Haushalte angeschrieben. Zusätzlich stand ein Teil der Befragung für alle Interessierten aus Buchholz i.d.N. zur Verfügung, um ein breites Meinungsbild über die angeschriebenen Haushalte hinaus einholen zu können.

Die Befragungsinhalte und -methoden wurden nach den "Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE"¹ durchgeführt und ausgewertet. Dabei waren die Befragung und ihre Inhalte auch mit der datenschutzbeauftragten Stelle der Stadt Buchholz i.d.N. abgestimmt. Die Teilnahme war freiwillig, anonym und kostenfrei.

1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen - EVE. Köln 2012.

2 Grundlage

2.1 Systematik

Insgesamt wurden **5.000 Einladungsschreiben** an zufällig ausgewählte Haushalte in Buchholz i.d.N. verschickt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die räumliche Verteilung der Haushalte gemäß der bestehenden Bevölkerungsmengen anteilmäßig berücksichtigt wurden.

Mit den Einladungsschreiben wurde der Web-Link zur Umfrage mitgeteilt sowie unterschiedliche Zugangscodes für Personen aus dem Haushalt, mit denen man sich auf der Website für die Befragung anmelden konnte. An der Befragung wurden alle Personen zur Teilnahme eingeladen, die älter als 10 Jahre alt waren, da dies eine allgemeine Altersgrenze für Personen darstellt, die selbständig Wege durchführen. In dem Einladungsschreiben wurde zusätzlich darauf aufmerksam gemacht, dass alternativ zur Online-Umfrage auch eine analoge Papier-Umfrage zur Verfügung stand. Wenn diese erwünscht war, konnten die entsprechenden Papierunterlagen am Rathaus Buchholz i.d.N. abgeholt und ausgefüllt dort wieder abgegeben werden.

Die Beantwortung der Fragen und das Protokollieren der Wegebeziehungen erfolgte auf freiwilliger Basis – die Antworten wurden anonymisiert erhoben und ausgewertet.

2.2 Stichtage

Die Gesamtmenge von 5.000 Fragebögen wurde auf drei gleich große Haushaltsgruppen unterteilt, deren Verteilung wiederum dem jeweiligen Einwohneranteil der einzelnen Stadtteile entsprach. Jede Gruppe wurde gebeten, an einem für die Gruppe festgelegten "Normalwerktag" (in diesem Fall einem Dienstag außerhalb von Ferienzeiten) das jeweilige Verkehrsverhalten zu dokumentieren. Die Aufteilung der Befragung auf drei Stichtage diente der Ausschaltung von Wetter- und sonstigen Einflüssen. Die zuvor mit der Stadt Buchholz i.d.N. abgestimmten Befragungstichtage waren:

- Dienstag, der **14. Mai 2024**
- Dienstag, der **28. Mai 2024**
- Dienstag, der **18. Juni 2024**

Das Wetter an den jeweiligen Erhebungstagen war unterschiedlich. Am Dienstag, den 14. Mai war es sonnig und warm mit Höchsttemperaturen um die 26°C. Am Dienstag, den 28. Mai, war es bedeckt aber trocken und die Höchsttemperatur betrug 18°C. Am Dienstag, den 18. Juni, regnete es ab dem Mittag und die Höchsttemperatur betrug 21°C.

2.3 Themenblöcke

Die Haushaltsbefragung bestand aus drei Themenblöcken bzw. Fragebogen-Typen:

- **Haushaltsfragebogen**
mit Angaben zum Haushalt und der eigenen Person (Anzahl an Personen im Haushalt, Alter, Geschlecht, Tätigkeit, verfügbare Verkehrsmittel, etc.)
- **Fragebogen zu Motiven und Einstellungen**
mit persönlichen Einschätzungen der Befragten zu den einzelnen Verkehrsmitteln und der Verkehrssituation in Buchholz i.d.N.
- **Wegefragebogen**
zur Dokumentation der am Befragungstichtag zurückgelegten Wege aller Befragten

Zusätzlich gab es eine **offene Online-Befragung** (für sämtliche Personen aus Buchholz i.d.N.), welche nur den Fragebogen zu Motiven und Einstellungen zur Verfügung stellte. Der Web-Link zu dieser Befragung war über die Website der Stadt Buchholz i.d.N. abzurufen und wurde der Öffentlichkeit mittels Pressemitteilungen zur Kenntnis gegeben.

2.4 Teilnahme

Die Teilnahme an der geschlossenen Online-Befragung war wie folgt verteilt:

- Versendete Fragebögen: 5.000 Haushalte
- Verwertbare Teilnahme: 867 Haushalte
- Rücklaufquote: 17,3 Prozent
- Teilgenommene Personen: 1.447 Personen

Fragebogen zu Motiven und Einstellungen:

- Teilgenommene Personen: 1.447 Personen

Wegefragebogen:

- Teilgenommene Personen: 1.017 Personen
- dokumentierte Wege: 3.256 Wege

Mit der vorhandenen Menge an verwertbaren Aussagen steht eine ausreichend große Stichprobe zur Verfügung, die Aussagen bzgl. des Mobilitätsverhaltens der Bürger von Buchholz i.d.N. im gesamtstädtischen Kontext ermöglicht.

An der offenen Online-Befragung mit dem Fragebogen zu Motiven und Einstellungen haben lediglich 184 Personen vollständig teilgenommen. Diese Datengröße ist nicht ausreichend, um daraus valide Aussagen herzuleiten, weswegen auf eine Auswertung der Ergebnisse verzichtet wurde.

2.5 Statistische Grunddaten

In den 867 erfassten Haushalten leben 2.197 Personen, wovon 89 Prozent älter als 9 Jahre alt sind. Insgesamt entspricht dies einer durchschnittlichen **Haushaltsgröße von 2,53 Personen** pro Haushalt. Die Haushaltsgröße liegt damit über dem statistischen Durchschnitt für Niedersachsen mit 2,05 Personen pro Haushalt im Jahr 2022.²

16 Prozent der Haushalte sind 1-Personen-Haushalte, in 43 Prozent der Haushalte leben zwei Personen, in 13 Prozent der Haushalte drei Personen, in 15 Prozent der Haushalte vier Personen und in 14 Prozent der Haushalte leben fünf oder mehr als fünf Personen (gerundete Werte).

Die befragten Haushalte konnten durch vorgegebene Antwortmöglichkeiten angeben, in welchen Stadtteil sie den eigenen Haushalten verorten würden. Darüber konnte eine Verteilung der Haushaltsstandorte gemäß **Abbildung 1** durchgeführt werden.

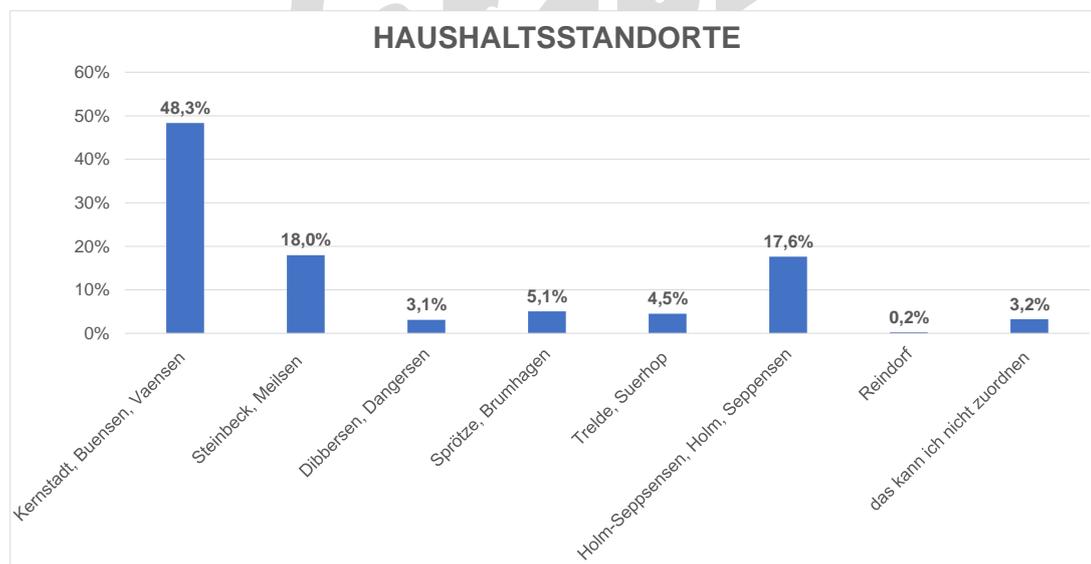


Abbildung 1: Haushaltsstandorte

² Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden 2024.< <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html>>, zuletzt abgerufen am 21.08.2024.

Diese Verteilung entspricht in etwa dem jeweiligen Einwohneranteil der einzelnen Stadtteile.

52 Prozent der teilnehmenden Personen waren weiblich, 48 Prozent männlich. Vier Personen haben angegeben, einem diversen Geschlecht anzugehören.

Die Alterszusammensetzung der teilnehmenden Personen ist in **Abbildung 2** aufgezeigt.

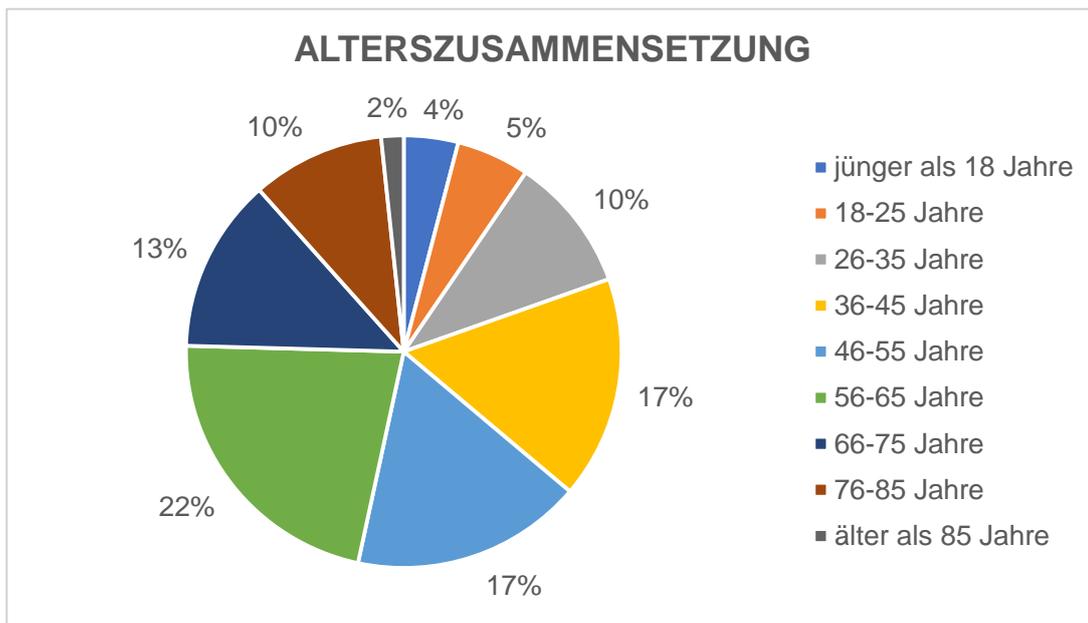


Abbildung 2: Alterszusammensetzung teilgenommene Personen

Die Alterszusammensetzung entspricht anteilmäßig etwa der Zusammensetzung gemäß der 14. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland.³ Bei Betrachtung der Altersverteilung (**Abbildung 3**) fällt jedoch auf, dass die jüngeren Altersklassen eher unterrepräsentiert und die mittleren Altersklassen eher überrepräsentiert sind. Das ist einerseits systembedingt (der Fragebogen ist nur für Personen ab 10 Jahren konzipiert und erfahrungsgemäß werden eigene Wege mit Bring-und-Holfunktion nicht auch noch bei den Kindern dokumentiert), andererseits ist dieses Verhältnis bei Haushaltsbefragungen nicht unüblich. Um einer systematischen Verfälschung einzelner Erhebungsergebnisse entgegenzuwirken, werden die Ergebnisse der einzelnen Altersklassen unterschiedlich gewichtet, womit die verschobene Altersverteilung korrigiert werden kann. Dabei werden unter anderem die unterrepräsentierten Wege von Kindern anhand der ausgewerteten Daten der

³ Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden 2022. <<https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/index.html>>, zuletzt abgerufen am 21.08.2024.

Begleitpersonen sowie den Standardwerten für diese Altersgruppe⁴ mitberücksichtigt.

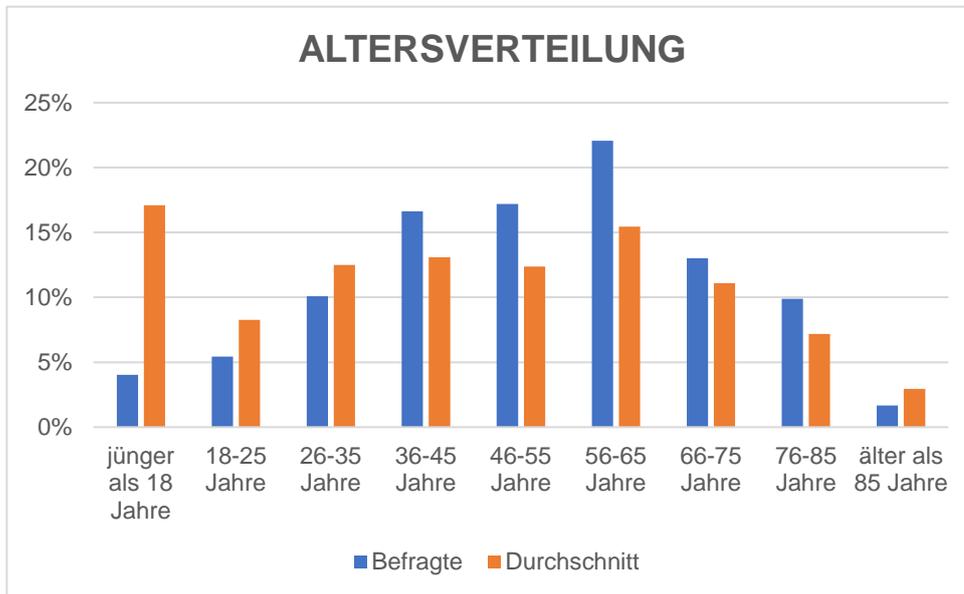


Abbildung 3: Altersverteilung von Befragten und bundesdeutscher Durchschnitt

2.6 Berufstätigkeit und Home-Office

Etwa 60 Prozent der befragten Personen sind berufstätig. Dabei gilt als berufstätig, wer in Voll- oder Teilzeit arbeitet und auch wer zwischenzeitlich arbeitslos ist. Fast 30 Prozent der befragten Personen sind nicht mehr berufstätig.

⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

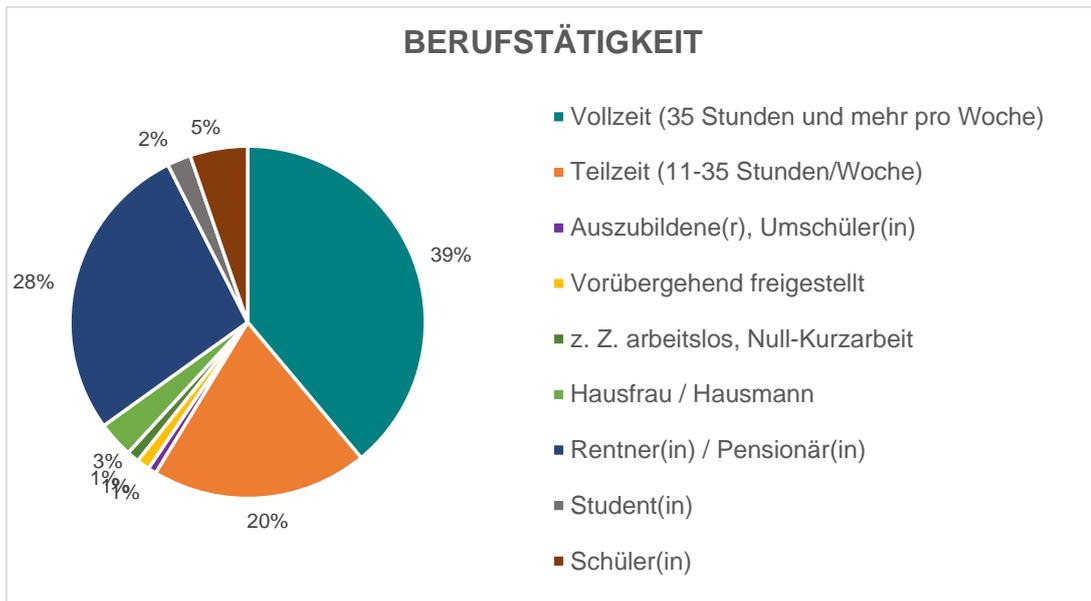


Abbildung 4: Berufstätigkeit

Berufstätige bzw. sich in Ausbildung befindliche Personen wurden zu ihrer Home-Office-Nutzung befragt.

Insgesamt haben etwa zwei Drittel der Befragten die Möglichkeit, ganz oder teilweise im Home-Office zu arbeiten (**Abbildung 5**).

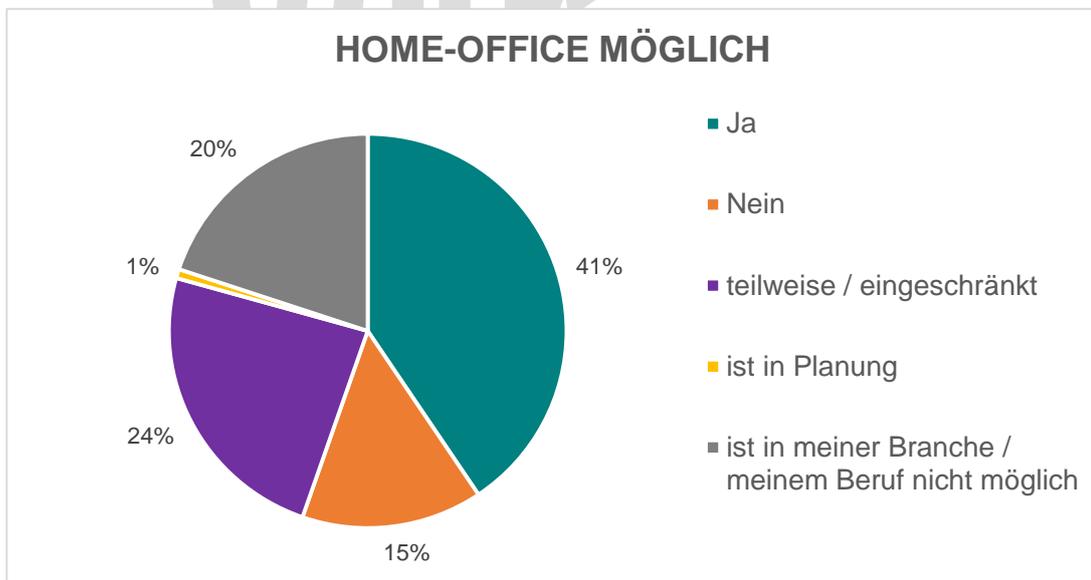


Abbildung 5: bestehende Möglichkeit, im Home-Office zu arbeiten

Von den Befragten, die eine Möglichkeit haben, im Home-Office zu arbeiten, taten dies etwa 30 Prozent am jeweiligen Stichtag. Das bedeutet, dass umgerechnet auf die Gesamtsumme etwa 18 Prozent der Beschäftigten bzw. sich in Ausbildung befindlichen Personen an den Stichtagen im Home-Office gearbeitet haben.

Zusätzlich wurden die Personen, die eine Home-Office-Möglichkeit haben, nach der Häufigkeit befragt, wie oft sie in der Woche im Home-Office arbeiten. (**Abbildung 6**). Die Verteilung stellt sich relativ gleichmäßig dar.

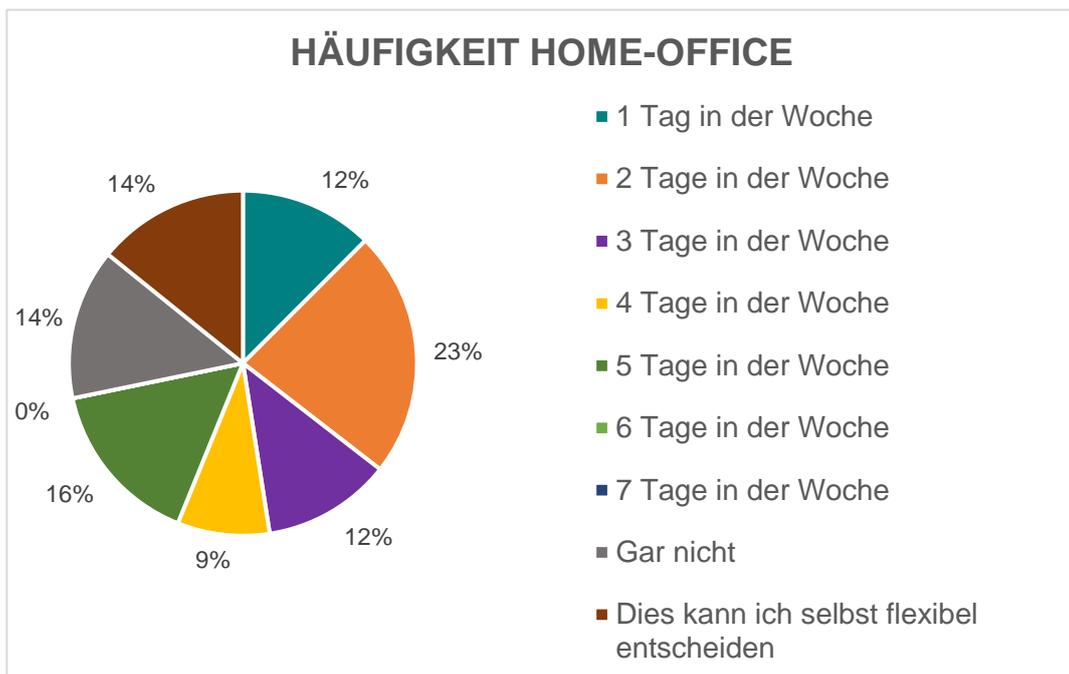


Abbildung 6: Häufigkeit Home-Office

3 Ergebnisse

Nachfolgend sind die wichtigsten Kenndaten in Bezug auf verfügbare Verkehrsmittel, Wegehäufigkeiten und -zwecke, Verkehrsmittelwahl und Motive zur Verkehrsmittelwahl der Buchholzer Bevölkerung dargestellt, die aus der Haushaltsbefragung gewonnen wurden.

3.1 Wegehäufigkeit

Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck / Ziel (z.B. Einkauf) zugeordnet. Eine Kombination aus zwei Zwecken (bspw. auf dem Heimweg von der Arbeit nach Hause wird ein Einkauf durchgeführt) bedeutet eine Kombination

aus zwei Wegen. Auch sind Hin- und Rückweg immer zwei verschiedene Wege.

Dahingegen können auf einem Weg mit einem Zweck / Ziel auch mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Trotz Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zum Ziel bleibt es lediglich ein Weg.

Die Befragten (≥ 10 Jahre) legten durchschnittlich 3,2 Wege pro Person und Tag zurück.

93 Prozent der Befragten waren mobil, d.h. sie unternehmen am Stichtag mindestens einen Weg. Im Umkehrschluss haben demnach 7 Prozent der Befragten keine Wege am Erhebungstag durchgeführt. Berücksichtigt man nur die mobilen Personen, so liegt die Wegehäufigkeit dieser mobilen Personen bei 2,95 Wegen.

Damit liegt die Wegehäufigkeit in Buchholz i.d.N. insgesamt etwas unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (etwa 3,1 Wege pro Person und Tag sowie 3,7 Wege pro mobile Person und Tag).⁵

Die Personen, die keine Wege durchgeführt haben, wurden nach dem entsprechenden Grund gefragt (**Abbildung 7**). Der Großteil davon, hatte keinen Anlass außer Haus zu sein bzw. konnte alles von zuhause aus erledigen.

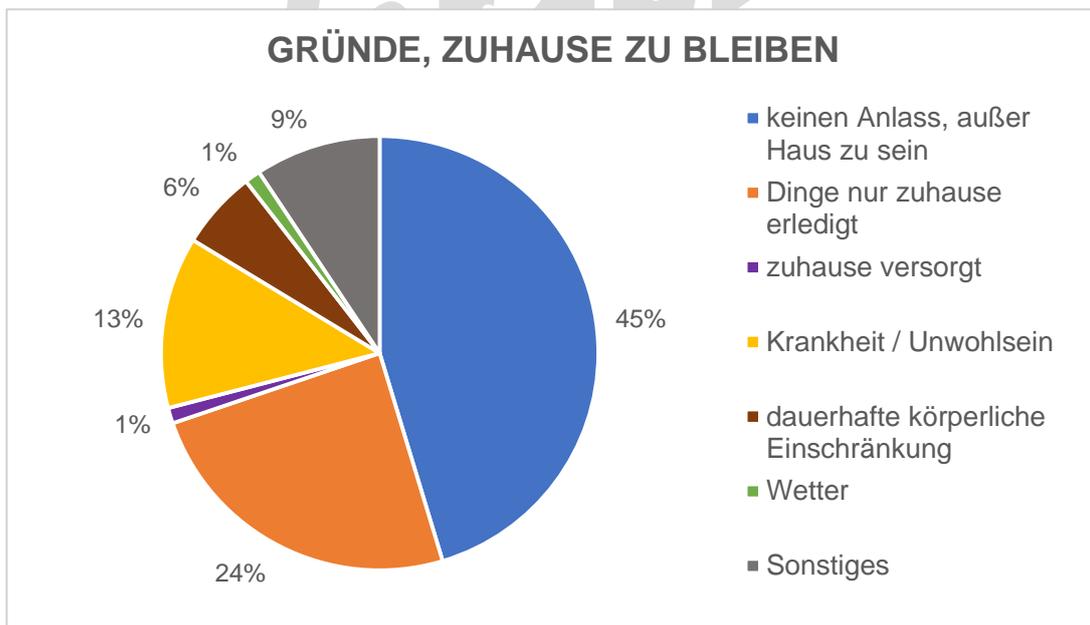


Abbildung 7: Gründe, zuhause zu bleiben

⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

Etwa 50 Prozent der Personen über 85 Jahre hat keinen außerhäuslichen Weg durchgeführt. In der Altersgruppe 76 bis 85 Jahre waren es lediglich 11 Prozent. In allen anderen Altersgruppen pendelte sich der Wert um etwa 5 Prozent ein.

87 Prozent der befragten Personen waren am Stichtag in ihrem gewohnten Umfeld. 6 Prozent waren privat verreist und 3 Prozent dienstlich verreist (**Abbildung 8**).

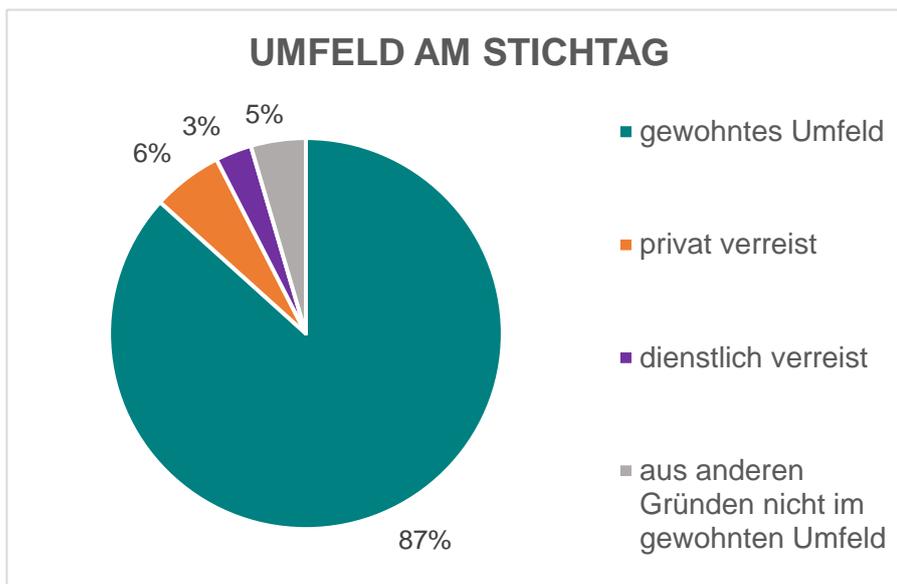


Abbildung 8: Umfeld am Stichtag

3.2 Verkehrsmittelwahl

3.2.1 Gesamtverkehr

Abbildung 9 zeigt den Modal Split (Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr), der sich nach Auswertung der Haushaltsbefragung für die teilgenommenen Einwohner von Buchholz i.d.N. im Gesamtverkehr ergibt. Dabei sind alle erfassten Wege unabhängig von Quelle und Ziel berücksichtigt.

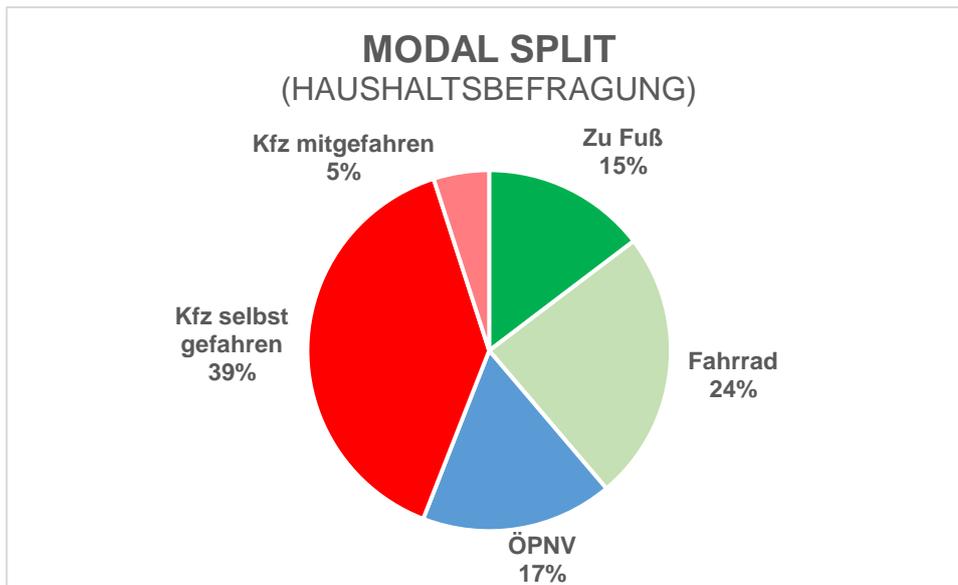


Abbildung 9: Modal Split im Gesamtverkehr der Bevölkerung von Buchholz i.d.N.

Demnach entfallen im Gesamtverkehr 39 Prozent der Wege auf den Nichtmotorisierten Verkehr (15 Prozent "zu Fuß" und 24 Prozent Fahrrad). Der Umweltverbund als Zusammenfassung der Gruppen "zu Fuß", Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst insgesamt 56 Prozent der zurückgelegten Wege. Demgegenüber stehen 44 Prozent der Wege im Motorisierten Individualverkehr (MIV) – der Großteil davon als Selbstfahrende (39 Prozent am Gesamtverkehr). Der Anteil an Krafträdern ist mit lediglich 0,6 Prozent Bestandteil des Kfz-Verkehrs und zu vernachlässigen.

Zusätzlich wurde der Modal Split noch detaillierter hinsichtlich der unterschiedlichen Verkehrsmittel im Radverkehr und im ÖPNV aufgeschlüsselt. Im Radverkehr wird darin zwischen konventionellen Fahrrädern auf der einen und E-Bikes bzw. Pedelecs auf der anderen Seite unterschieden. Der ÖPNV wiederum ist in Bus- und Zugverkehr aufgeschlüsselt. **Abbildung 10** zeigt den detaillierten Modal Split. Die hohen Werte im Zugverkehr lassen sich mit der Nähe zu Hamburg und dem entsprechenden Zugangebot des Metronom erklären.

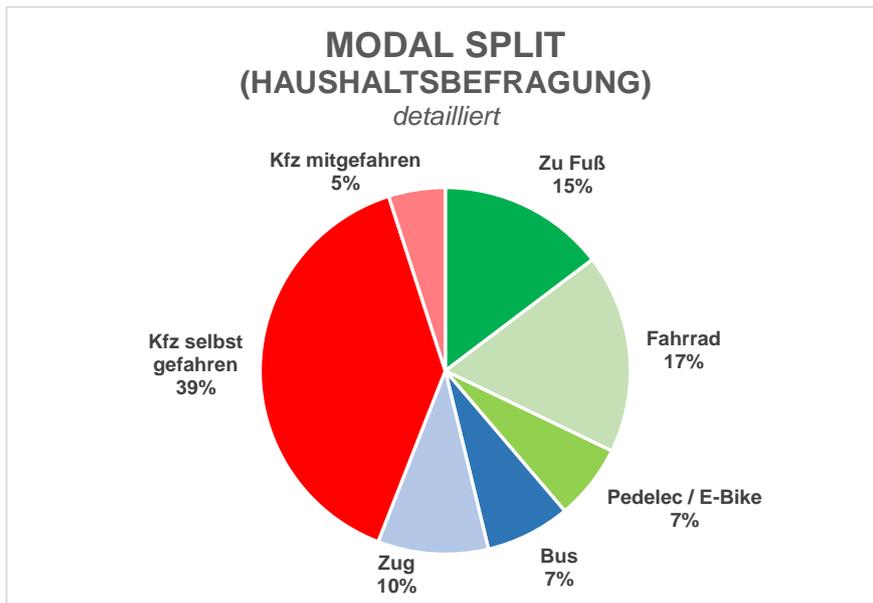


Abbildung 10: detaillierter Modal Split

Am Modal Split fällt auf, dass das Fahrrad im Vergleich zu der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2012⁶ eine sehr wichtige Bedeutung für die Buchholzer Bevölkerung eingenommen hat – der Radverkehrsanteil hat sich gegenüber dem Vergleichsjahr der letzten Haushaltsbefragung verdoppelt (**Abbildung 11**).

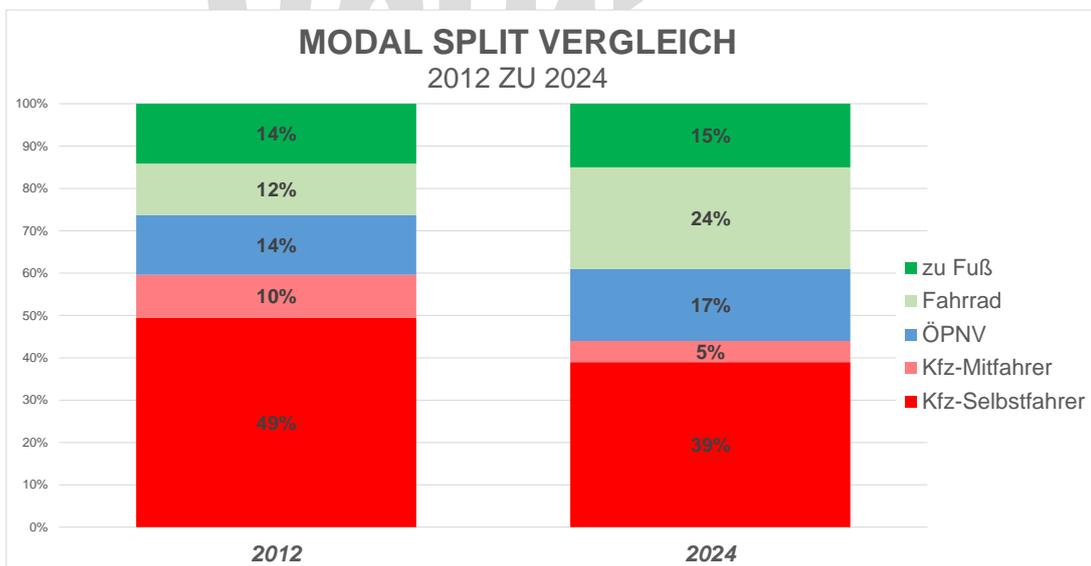


Abbildung 11: Modal Split von Buchholz i.d.N. in den Jahren 2012 und 2024

6 SHP Ingenieure: Buchholz in der Nordheide – Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten. Hannover 2013.

Diese hohen Zuwachsraten können mehrere Gründe haben. Neben den vielen erfolgreichen Bemühungen der Stadt zur Förderung des Radverkehrs hat sicherlich auch die E-Mobilität im Radverkehr einen nicht zu unterschätzenden Anteil. Ebenso ist davon auszugehen, dass auch die vermehrten Anteile an Home-Office-Tätigkeiten (**Kapitel 2.6**) eine positive Wirkung auf den Radverkehrsanteil besitzen. Auch wenn durch das Arbeiten im Home-Office nicht weniger Wege durchgeführt werden, so ändern sich aber die Entfernungen, die dann wiederum Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl besitzen. So steht z.B. die These im Raum, dass sich aufgrund der Home-Office-Situation die Verkehrsmittelwahl beim Zweck Einkaufen geändert hat.⁷ Wurden diese in der Vergangenheit häufig als Mitnahmeverkehre mit dem Kfz getätigt, können diese nun vermehrt mit dem Fahrrad durchgeführt worden sein. Da auch die Anteile des ÖPNV um 3 Prozent gestiegen sind, wurde im Vergleich zur Vergangenheit somit in der Gesamtbetrachtung hauptsächlich der MIV reduziert. Wurden im Jahr 2007 59 Prozent der Wege im motorisierten Verkehr durchgeführt, sind es im Jahr 2024 nur noch etwa 44 Prozent der Wege.

Ein Vergleich mit anderen Städten (**Abbildung 12**) zeigt, dass tendenziell die Radverkehrsanteile steigen. Besonders in Städten mittlerer Größe, die über eine gewisse Kompaktheit verfügen und in einem wenig topographisch bewegten Gelände liegen, sind hohe Radverkehrsanteile in der Bevölkerung keine Seltenheit mehr. Die Vergleichswerte für Niedersachsen und der Bundesrepublik Deutschland sind noch von 2017.⁸ Mit großer Spannung werden diesbezüglich aktuellere Daten erwartet, die im Jahr 2023 erhoben wurden.

7 DLR-Institut für Verkehrsforschung, Dr. Claudia Nobes: Vortrag im Difu-WebSeminar „Klimarechte Mobilität im ländlichen Raum“ mit dem Titel „Wie ist es um die Verkehrswende im ländlichen Raum bestellt? Eine datenbasierte Standortbestimmung“. Februar 2021.

8 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

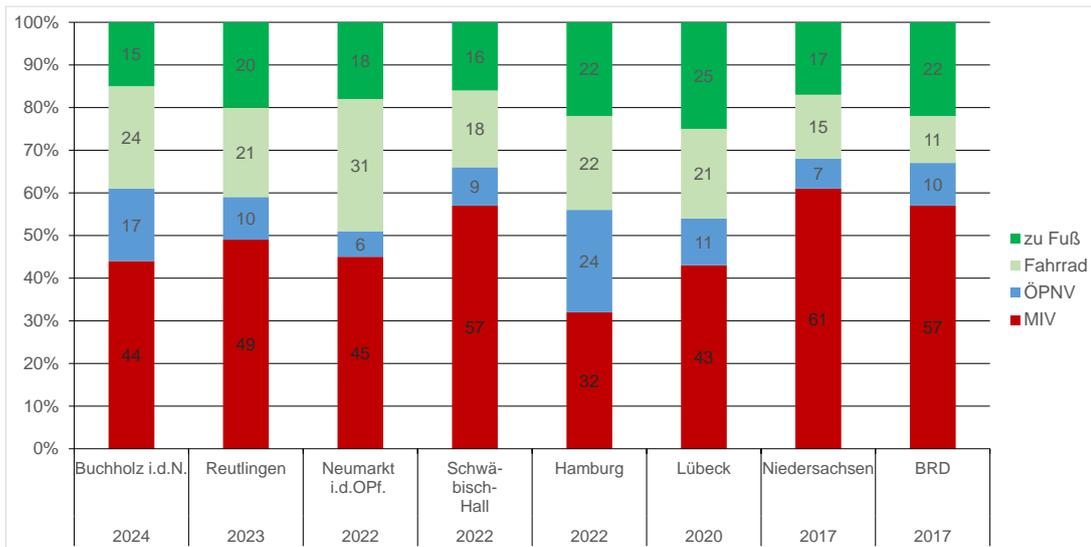


Abbildung 12: Modal Split-Vergleich mit anderen Städten^{9,10,11+12}

3.2.2 Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr

Innerhalb eines Stadtgebietes bestehen mehrere Arten des Verkehrs, die folgendermaßen definiert werden:

- Durchgangsverkehr (DV): Fahrten, die ohne Halt durch das Stadtgebiet (Untersuchungsraum) verlaufen;
- Zielverkehr (ZV): Fahrten, die im Umland beginnen und im Stadtgebiet (Untersuchungsraum) enden;
- Quellverkehr (QV): Fahrten, die im Stadtgebiet (Untersuchungsraum) beginnen und außerhalb der Stadtgrenze (Kordon) enden.
- Binnenverkehr (BV): Fahrten, die innerhalb des Stadtgebietes (Untersuchungsgebiet) stattfinden.

In **Abbildung 13** sind die Definitionen schematisch dargestellt.

9 eigene Auswertung Haushaltsbefragung R+T Verkehrsplanung

10 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

11 Mobilitätswende in Hamburg. <<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/pressemeldungen/2023-05-08-bvm-mobilitaetswende-234804>, zuletzt abgerufen am 22.08.2024.

12 Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. Berlin. Mai 2020

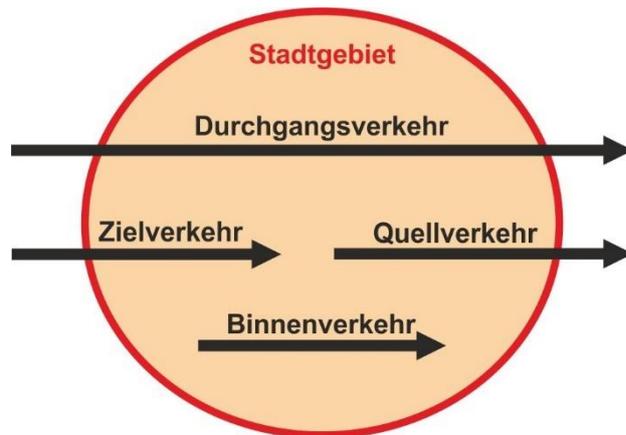


Abbildung 13: schematische Darstellung Verkehrsarten

Große Teile des Verkehrs der Buchholzer Bevölkerung sind Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets (68 Prozent aller dokumentierten Wege). Wege im Quell- und Zielverkehr machen in der Summe 29 Prozent der Wege aus und Wege im Durchgangsverkehr bzw. komplett außerhalb des Stadtgebietes sind verschwindend gering (3 Prozent der dokumentierten Wege). Wie **Abbildung 14** zeigt, unterscheiden sich die jeweiligen Modal Split Verteilungen dieser Verkehrsarten deutlich.

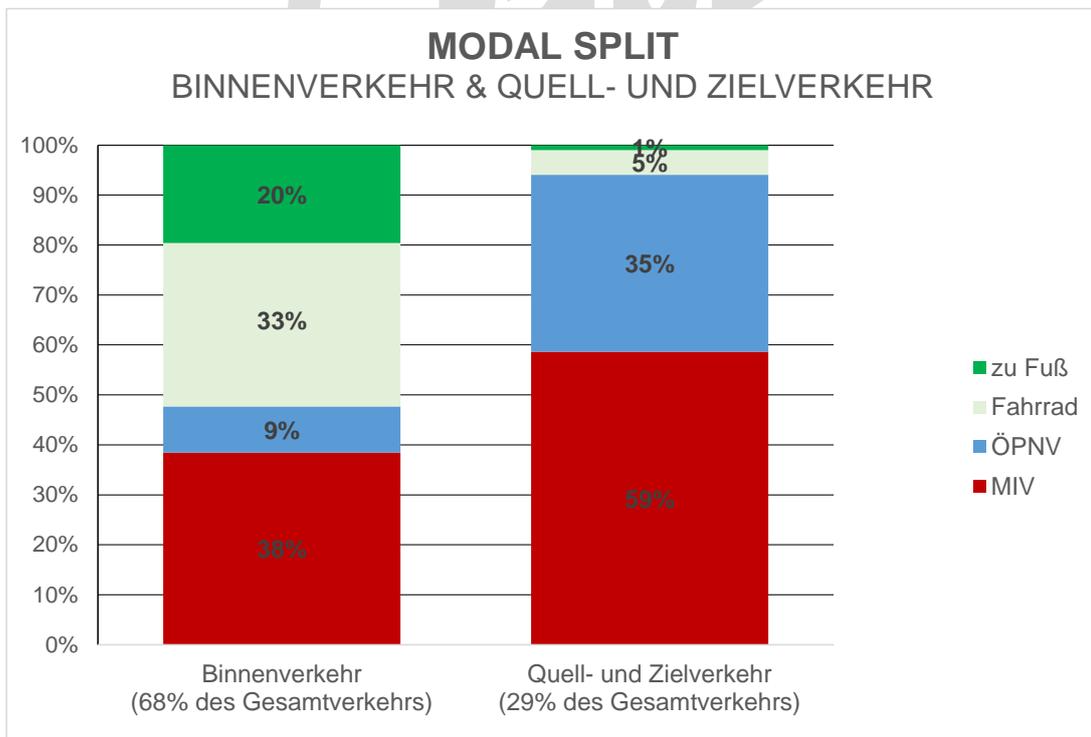


Abbildung 14: Modal Split im Binnenverkehr und Quell-/ Zielverkehr

Es zeigt sich, dass der Nichtmotorisierte Verkehr hauptsächlich im Binnenverkehr stattfindet. Im Quell- und Zielverkehr dominiert dahingegen der Kfz-Verkehr mit 59 Prozent. Auch die ÖPNV-Anteile steigen im Quell- und Zielverkehr von 9 Prozent im Binnenverkehr auf 35 Prozent an.

Abbildung 15 zeigt für diesen Sachverhalt den detaillierten Modal Split, der nochmals unterschiedliche Verkehrsmittel im Radverkehr und im ÖPNV aufschlüsselt. Dabei wird deutlich, wie sehr im ÖPNV die Nutzungshäufigkeiten zwischen Bus- und Zugverkehr unterschieden werden kann.

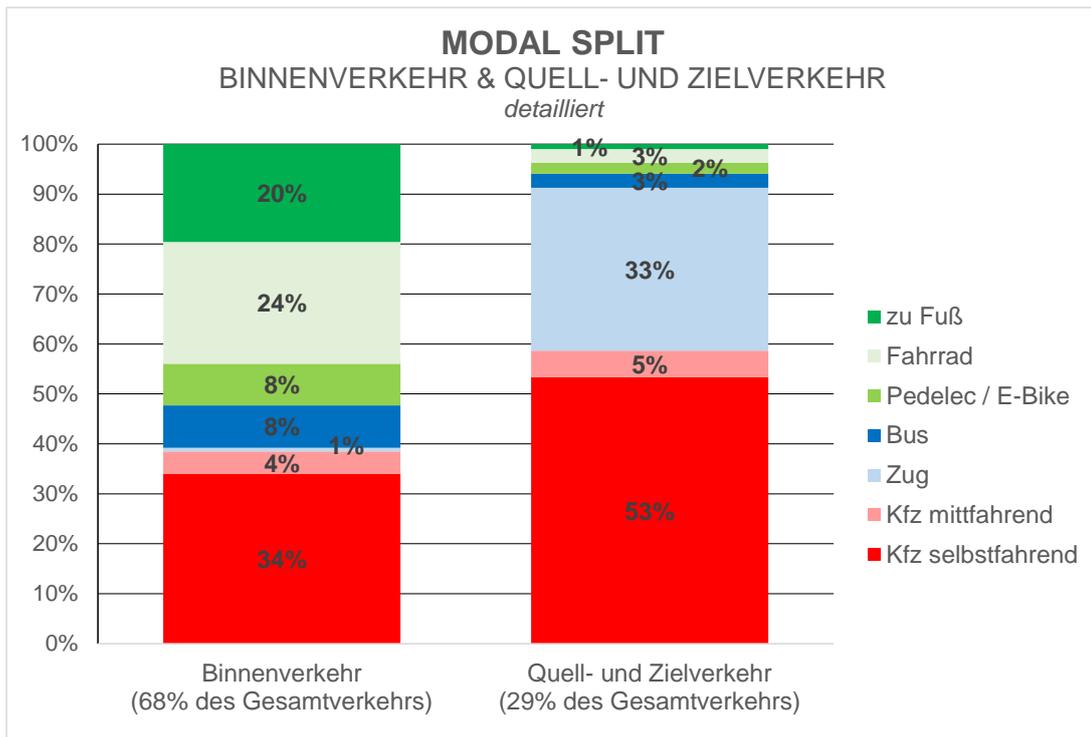


Abbildung 15: detaillierter Modal Split im Binnenverkehr und Quell-/ Zielverkehr

3.2.3 Verkehrsmittelwahl in der Innenstadt

Als Innenstadt wurde der Bereich zwischen der Bahnlinie im Süden und Osten, der Steinbecker Straße im Westen sowie der Friedrichstraße im Norden definiert. Demnach haben etwa 25 Prozent aller Wege mindestens einen Start- oder einen Zielpunkt in der Innenstadt (ohne Berücksichtigung möglicher Durchgangsverkehre).

Die entsprechende Verkehrsmittelwahl dieser Wege ist in **Abbildung 16** bzw. als detaillierter Modal Split in **Abbildung 17** aufgezeigt. Im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl in Gesamt-Buchholz (vgl. **Abbildung 9**) werden Wege mit Innenstadtbezug häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Fahrtenanteil mit dem Kfz ist entsprechend deutlich geringer.

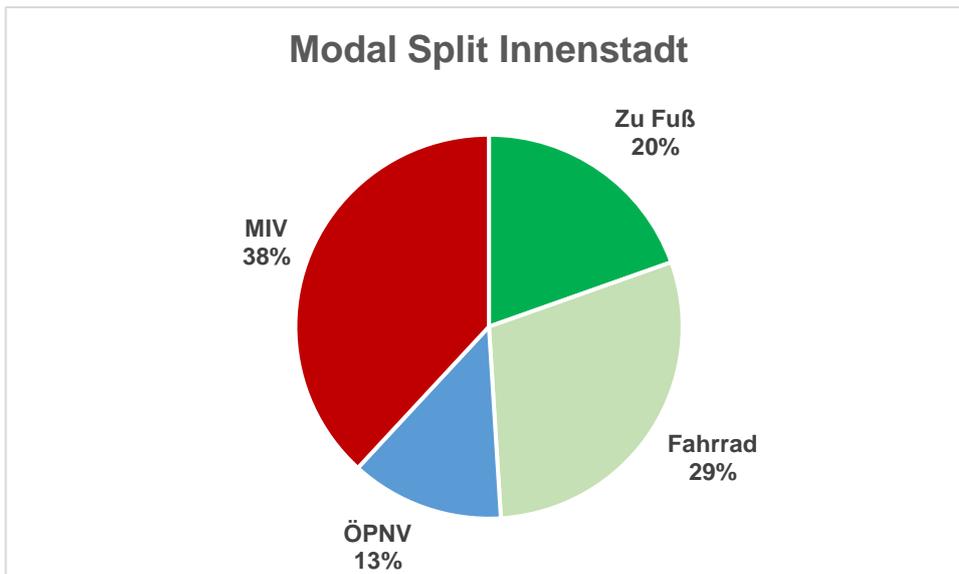


Abbildung 16: Modal Split Innenstadt

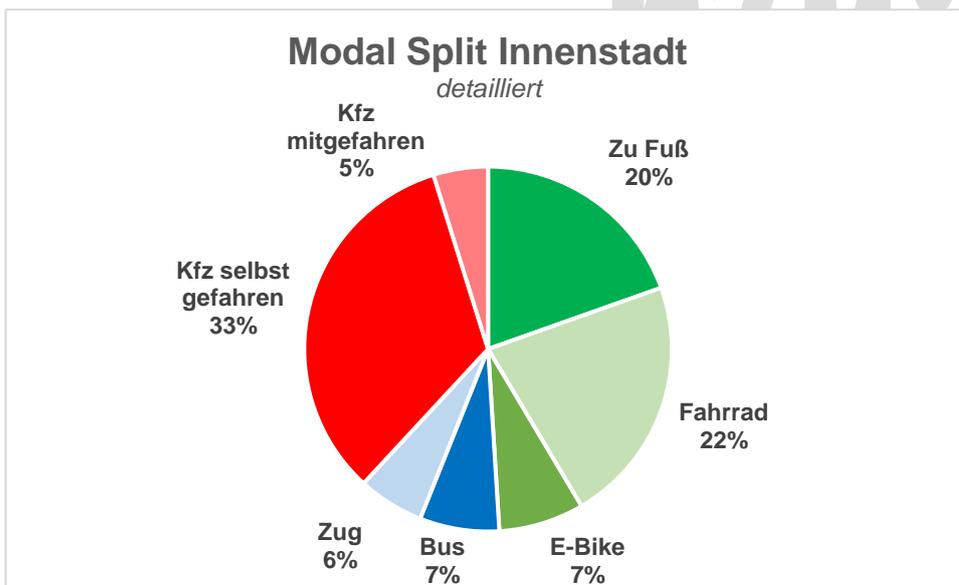


Abbildung 17: detaillierter Modal Split Innenstadt

3.2.4 Wegelänge

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (**Abbildung 18**), so wird deutlich, dass der Fußwegeanteil erwartungsgemäß bei kurzen Distanzen hoch ist und bei weiteren Distanzen kontinuierlich und deutlich abfällt. Der Radverkehr ist bis 5 km Entfernung konstant hoch – bei längeren Distanzen sinkt der Anteil deutlich. Die ÖPNV-Anteile sind gegenläufig und steigen insbesondere bei den Langdistanzen deutlich an. Der Anteil des

MIV beträgt in den Nahdistanzen etwa 30 Prozent, bei längeren Strecken steigt dieser auf bis zu etwa 66 Prozent bei Wegelängen von über 5 bis 10 km – um dann bei Wegelängen über 10 km wieder abzufallen, was durch den hohen ÖPNV-Anteil bedingt ist. Dieser besteht dabei zum größten Teil aus Zugverkehr, wie **Abbildung 19** zeigt.

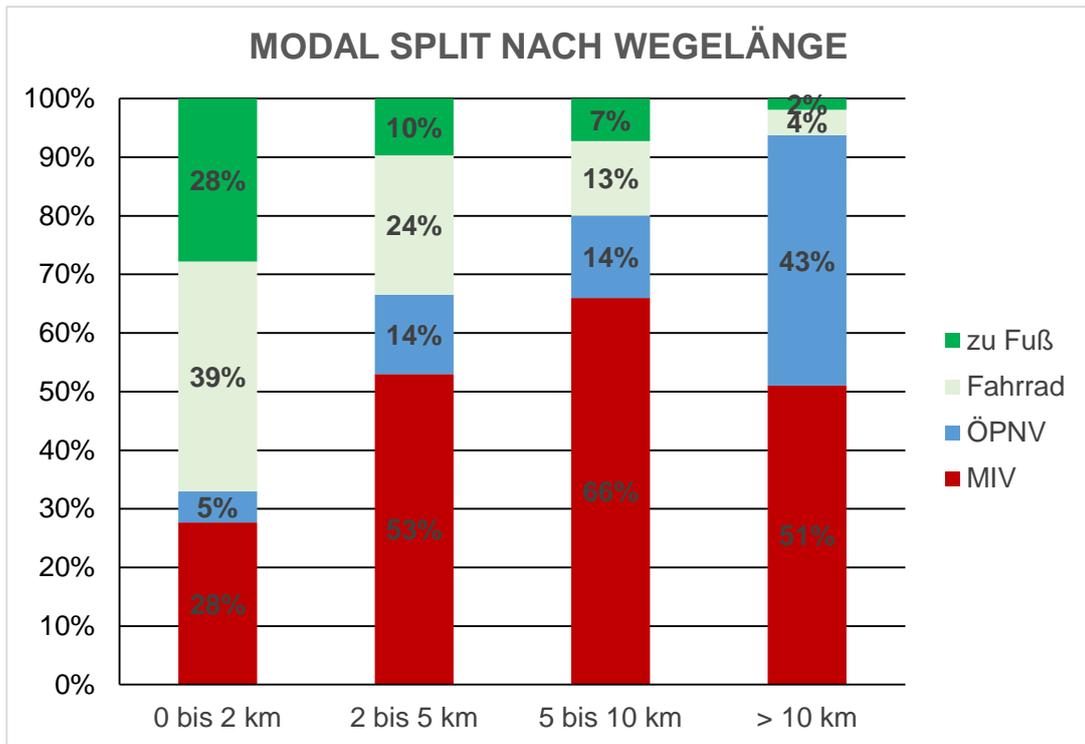


Abbildung 18: Modal Split nach Wegelängen

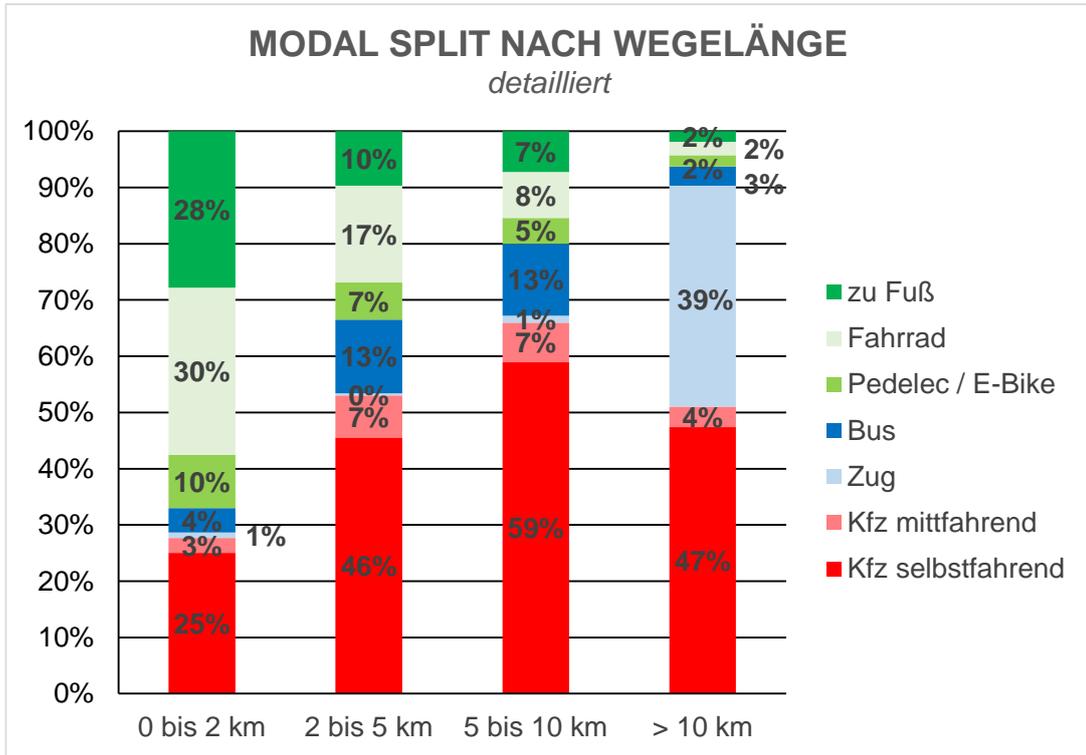


Abbildung 19: detaillierter Modal Split nach Wegelängen

Abbildung 20 zeigt den Anteil der jeweiligen Längen der Wege der Buchholzer Bevölkerung.

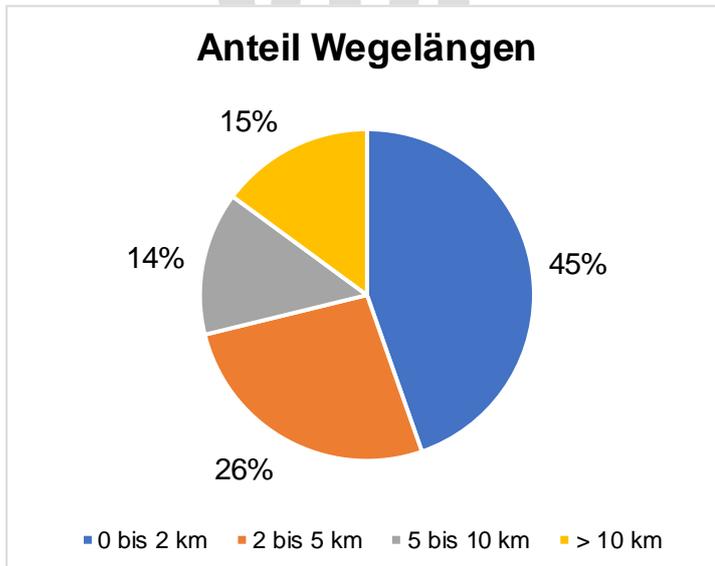


Abbildung 20: Anteil Wegelängen

3.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Alter

Die Wahl der Verkehrsmittel steht auch in direktem Zusammenhang mit dem Alter (**Abbildung 21**). Denn mit zunehmendem Alter verschiebt sich die Nutzungshäufigkeit der jeweiligen Verkehrsmittel. So hat das Kraftfahrzeug in den Altersgruppen ab 25 Jahren eine deutlich größere Bedeutung als in jüngeren Jahren.

Das Kraftfahrzeug ist als mitfahrende Personen vor allem bei den unter 18-jährigen von Bedeutung – und in den Altersgruppen ab 66 Jahren.

Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist bei der Detailbetrachtung ebenfalls sehr abhängig von den unterschiedlichen Altersklassen. Der Bus wird hauptsächlich von der jüngsten und der ältesten Gruppe genutzt, während der Zugverkehr sehr stark von den 18 bis 25 Jährigen genutzt wird (und sehr konstant in der Altersgruppe 26 bis 65 Jahren).

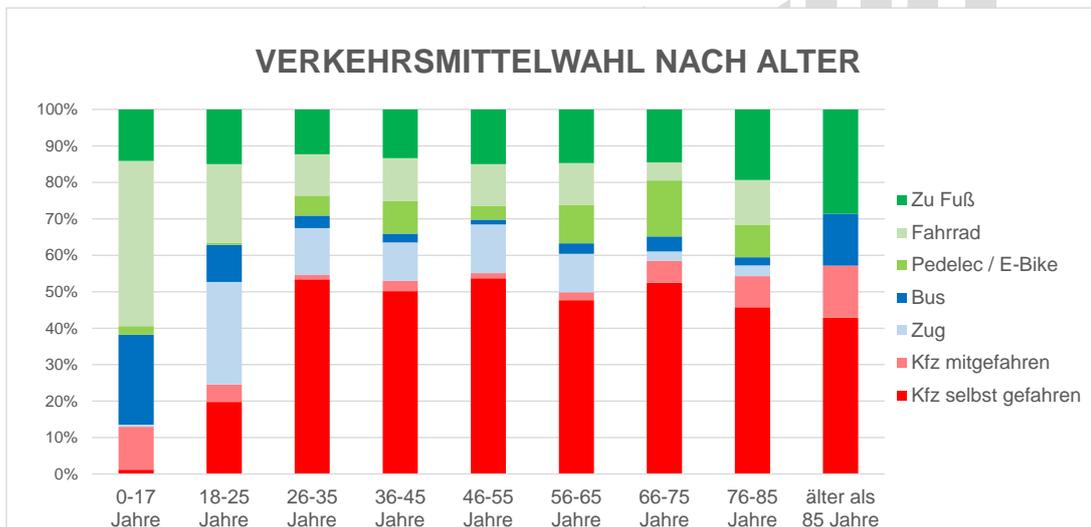


Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Alter

3.2.6 Verkehrsmittelwahl nach Zweck

Die Verkehrsmittelwahl ist ebenfalls abhängig vom jeweiligen Zweck eines Weges (**Abbildung 22**), wobei diesbezüglich natürlich auch Korrespondenzen zum Alter bestehen (bspw. durch fehlende Kfz-Fahrerlaubnisse).

So dominiert der Kfz-Verkehr beim Bringen und Abholen sowie bei den beruflichen Erledigungen mit Anteilen über 60 Prozent. Auch zum Einkauf wird der das Kfz häufig genutzt (58 Prozent).

Im Ausbildungsverkehr werden dahingegen 35 Prozent der Wege mit dem Fahrrad, 27 Prozent mit dem Bus und 19 Prozent der Wege mit dem Zug durchgeführt.

Die Wege zur Arbeit werden hälftig mit dem Kfz durchgeführt, 24 Prozent mit dem Zug und 11 Prozent mit dem Fahrrad. Bei diesem Zweck fällt auf, dass kaum Fahrgemeinschaften gebildet werden.

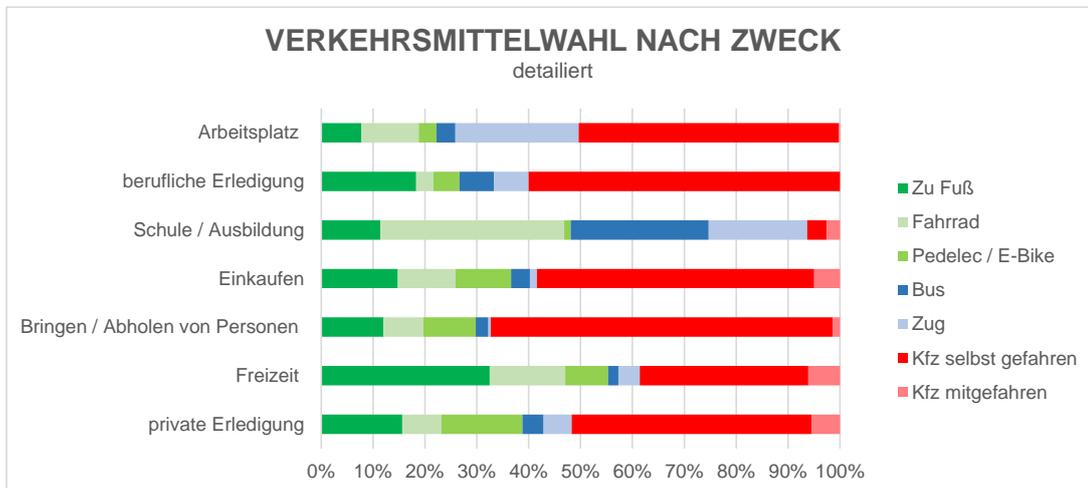


Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl nach Zweck

3.3 Wegezwecke

Abbildung 23 sind die Anteile der verschiedenen Wegezwecke (ohne die Heimwege) an den gesamten Wegen der Befragten zu entnehmen.¹³

¹³ Die Wege „nach Hause“ werden in diesem Zusammenhang nicht betrachtet, da es sich dabei um keinen Wegezweck im eigentlichen Sinne handelt.

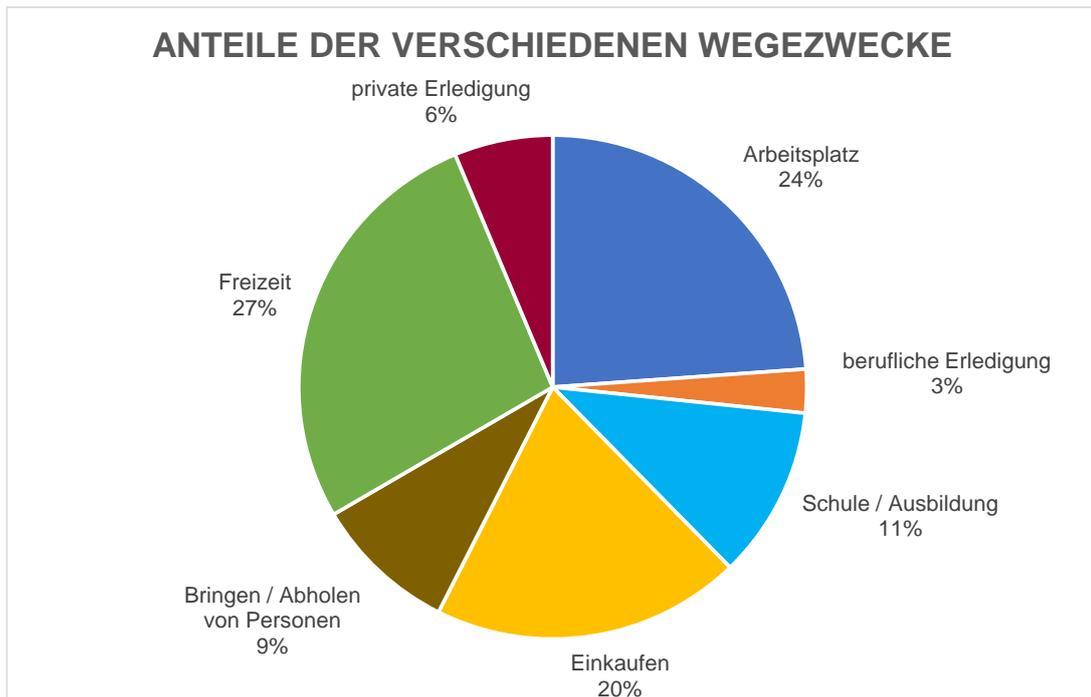


Abbildung 23: Anteile der verschiedenen Wegezwecke (ohne „nach Hause“)

Dabei ist folgende Aufteilung der Wegezwecke zu verzeichnen:

- 38 Prozent der Wege beziehen sich auf die Berufsausübung bzw. die Ausbildung (24 Prozent Wege zum Arbeitsplatz, 3 Prozent berufliche Erledigungen und 11 Prozent zum Ausbildungsplatz bzw. zur Schule),
- 20 Prozent der Wege entfallen auf Einkaufszwecke und
- die restlichen 42 Prozent setzen sich aus den Zwecken Freizeit (27 Prozent), Bringen / Holen von Personen (9 Prozent) und privaten Erledigungen (6 Prozent) zusammen.

Die Verteilung hinsichtlich der Wegezwecke entspricht dabei in etwa den Werten aus anderen vergleichbaren Städten.

3.3.1 Wegezwecke nach Alter

Die jeweiligen Wegezwecke sind teilweise stark vom Alter der Personen abhängig. In der Altersklasse unter 18 Jahren werden die meisten Wege zu den Zwecken Schule/Ausbildung und für die Freizeit durchgeführt. Der Zweck „Bringen und Abholen“ wird hauptsächlich in der Altersklasse 36 bis 45 Jahren durchgeführt (**Abbildung 24**).

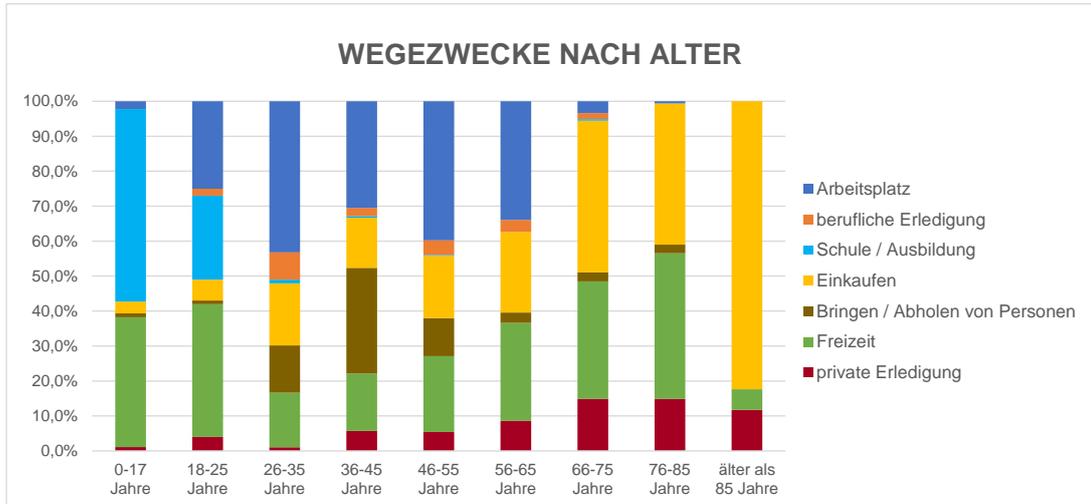


Abbildung 24: Wegezwecke nach Alter (ohne „nach Hause“)

3.3.2 Wegezweck nach Verkehrsmittel

Schon in **Abschnitt 3.2.6** wird erläutert, wie die Wahl des Verkehrsmittels in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zweck des Weges steht. Die Abhängigkeit beider Faktoren wird nun noch einmal aus der Perspektive Wegezweck nach Verkehrsmittel betrachtet (**Abbildung 25**).

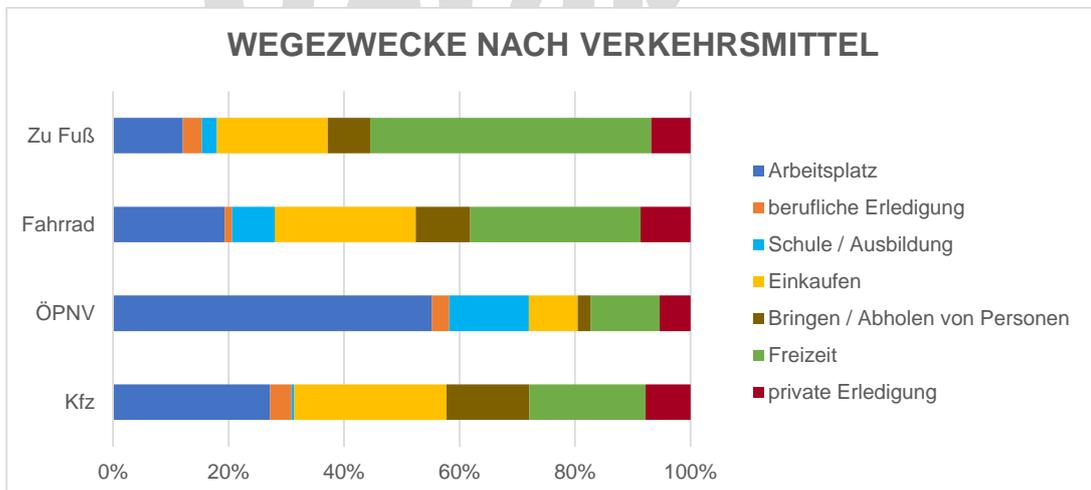


Abbildung 25: Wegezwecke nach Verkehrsmittel

Es zeigt sich, dass das Fahrrad und das Kfz relativ ausgeglichen zu verschiedenen Zwecken genutzt werden. Der ÖPNV wird dahingegen hauptsächlich für Arbeits- und Ausbildungswege genutzt und im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr selten für das Bringen und Abholen von anderen Personen. Zu Fuß wird vor allem im Freizeitverkehr oder zum Einkaufen gegangen. Dahingegen werden Wege zum Arbeitsplatz deutlich weniger zu Fuß getätigt.

3.4 Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

3.4.1 Führerschein-, Pkw-, und Fahrradbesitz der Haushalte

Von den befragten Personen ab 18 Jahren besitzen 95 Prozent einen Pkw-Führerschein, 5 Prozent der Befragten sind dagegen nicht im Besitz eines solchen. Bundesweit besitzen etwa 87% der Personen ab 18 Jahren einen Führerschein.¹⁴

Von den befragten Haushalten in Buchholz i.d.N. besitzen insgesamt 94 Prozent einen oder mehrere Pkw (**Tabelle 1**). 41 Prozent der Haushalte geben an, dass sie zwei Autos besitzen. 8 Prozent besitzen sogar drei oder mehr Pkw. Haushalte mit Kindern besitzen am häufigsten zwei oder mehr Fahrzeuge.

Besitz eines Pkws im Haushalt	Buchholz
kein Auto	6,3%
ein Auto	44,3%
zwei Autos	40,9%
drei und mehr Autos	8,4%

Tabelle 1: Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt

Die Pkw-Ausstattung in Buchholz i.d.N. ist auf einem höheren Niveau als der gesamtdeutsche Schnitt, nach dem etwa 82 Prozent der Haushalte mindestens einen Pkw besitzen.¹⁵ Zusätzlich verfügen 13 Prozent der Haushalte über mindestens ein Motorrad, Motorroller oder Mofa, was ebenfalls einen verhältnismäßig hohen Anteil darstellt. Bei den autofreien Haushalten handelt es sich vorwiegend um Einpersonenhaushalte und Rentnerhaushalte.

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner in Buchholz i.d.N. beträgt somit 611. Diese entspricht nahezu dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen, der im Jahr 2022 bei 613 lag.¹⁶

In 89 Prozent aller Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden (**Tabelle 2**). Der Begriff „Rad“ wurde dabei als Oberbegriff für die unterschiedlichen Arten von Fahrrädern (konventionelles Fahrrad sowie elektrisch betriebenes Pedelec, E-Bike und Lastenrad usw.) genutzt.

¹⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

¹⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

¹⁶ Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden 2024.< https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html>, zuletzt abgerufen am 22.08.2024.

Besitz eines Rads im Haushalt	Buchholz
kein Fahrrad	11,2%
ein Fahrrad	16,6%
zwei Fahrräder	26,9%
drei und mehr Fahrräder	45,3%

Tabelle 2: Rad-Verfügbarkeit im Haushalt

Wie schon die Analyse zu den Pkw-Besitzverhältnissen gezeigt hat, steht vor allem in Einpersonenhaushalten und Rentnerhaushalten überproportional häufig kein fahrbereites Fahrrad zur Verfügung. Die Besitzanteile in Buchholz i.d.N. liegen über den ermittelten Ergebnissen aus der bundesweiten MiD-Erhebung¹⁷ mit 83-prozentigem Besitz-Durchschnitt und den meisten anderen Vergleichsuntersuchungen.

Die Fahrraddichte in Buchholz i.d.N. beträgt 1.110 auf 1.000 Einwohner, welches ein vergleichsweise hoher Wert ist. Allerdings zeigt sich auch bundesweit ein Trend zu einem immer höheren Fahrradbesitz. Ausschlaggebend dafür ist, dass neben konventionellen Fahrrädern nun auch zusätzlich elektrisch betriebene Räder im Haushalt zu finden sind.

3.4.2 Pkw-Verfügbarkeit

Am Stichtag hatten 94 Prozent der befragten Personen ab 18 Jahren Zugriff auf einen Pkw. Hiervon verfügen 82 Prozent uneingeschränkt und 13 Prozent nach Absprache über einen Pkw. Lediglich 6 Prozent gaben an, über keinen Pkw zu verfügen.

¹⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017). Bonn 2019.

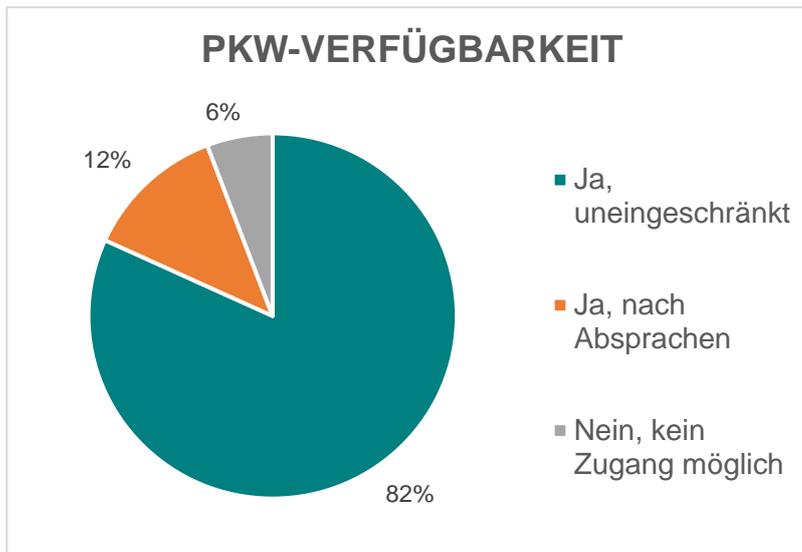


Abbildung 26: Pkw-Verfügbarkeit

3.4.3 Fahrradverfügbarkeit

Ein funktionstüchtiges Fahrrad stand am Stichtag 85 Prozent der Befragten zur Verfügung. 15 Prozent der Teilnehmer gaben an, über kein Fahrrad zu verfügen.

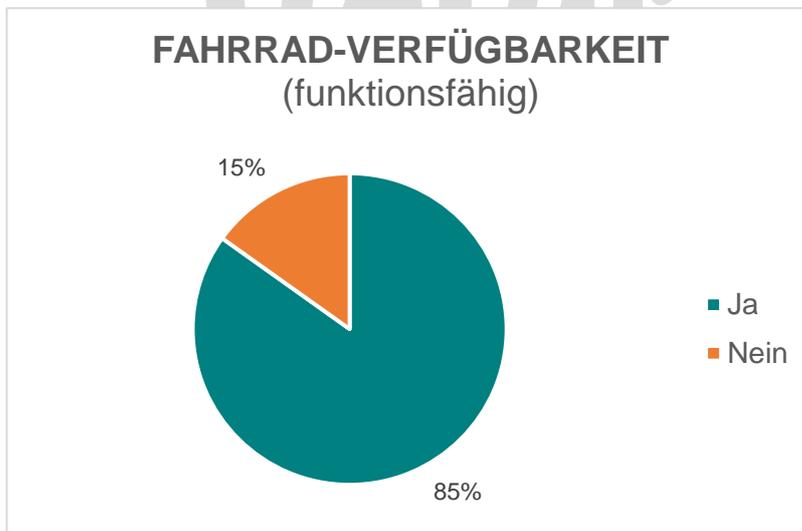


Abbildung 27: Fahrrad-Verfügbarkeit

3.4.4 Besitz einer gültigen ÖPNV-Zeitkarte

Von den befragten Einwohnern der Stadt Buchholz i.d.N. sind 35 Prozent im Besitz einer gültigen ÖPNV-Zeitkarte. Das im Mai 2023 eingeführte „Deutschlandticket“ besitzen 29 Prozent der befragten Personen. Entsprechend gering sind die Anteile der anderen Zeitkarten (Monatskarten, Jahreskarten und Schülertickets).

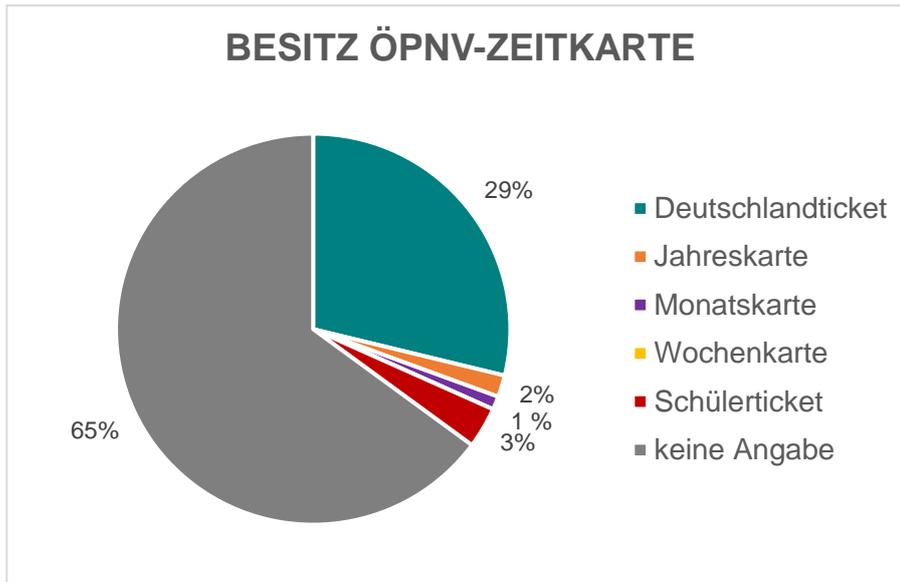


Abbildung 28: Besitz einer gültigen ÖPNV-Zeitkarte

3.4.5 Nutzung der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel unterscheidet sich stark (**Abbildung 29**). 41 Prozent der Befragten nutzt (fast) täglich das Kfz. 22 Prozent der Befragten gaben an, das Kfz an 3 bis 4 Tagen in der Woche zu nutzen während nur 6 Prozent angaben, das Kfz (fast) nie zu nutzen.

18 Prozent der Befragten nutzen das Fahrrad (fast) täglich. Weitere 29 Prozent der Befragten gaben an, das Fahrrad häufiger in der Woche zu nutzen und 15 Prozent zumindest 1 bis 3 Tage im Monat. 19 Prozent nutzen das Fahrrad hingegen (fast) nie.

Beim Busverkehr gaben nur 5 Prozent der Befragten an, diesen (fast) täglich zu nutzen. Weitere 9 Prozent der Befragten nutzen den Bus häufiger in der Woche. Dem gegenüber sagt die Hälfte der Befragten, dass sie den Bus (fast) nie nutzen. Der Zug als Verkehrsmittel wird ähnlich genutzt. 5 Prozent nutzen diese (fast) täglich und 17 Prozent der Befragten nutzen die Bahn häufiger in der Woche. 28 Prozent nutzt die Bahn dahingegen (fast) nie.

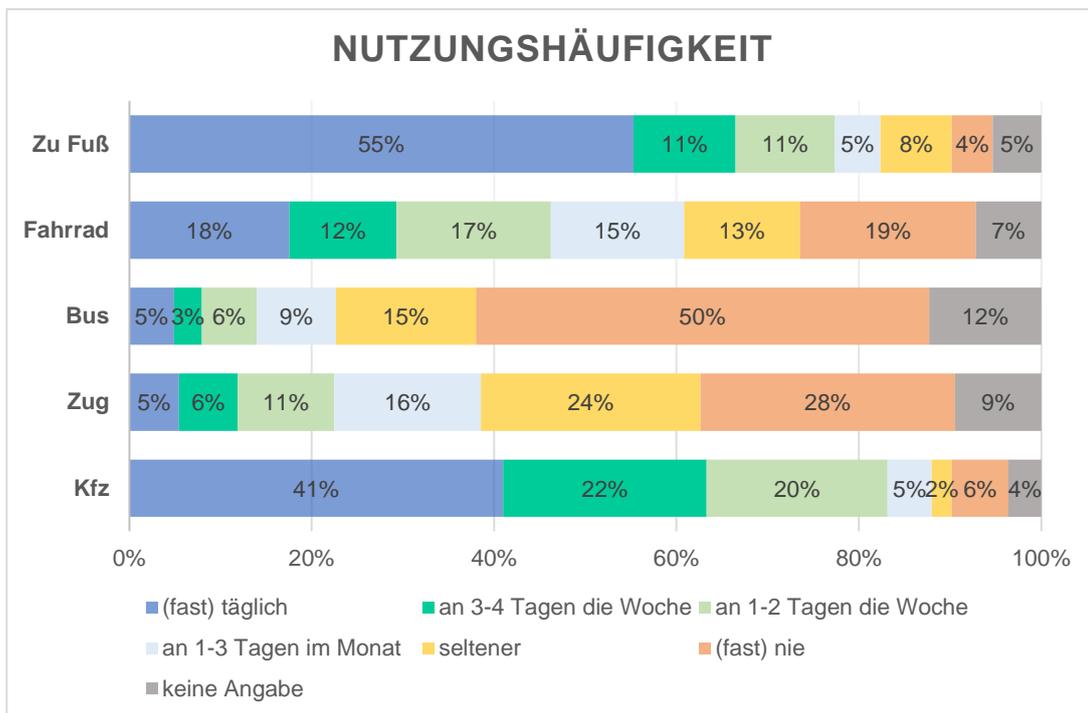


Abbildung 29: Nutzungshäufigkeit Verkehrsmittel

3.5 Bewertung des Verkehrssystems

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Einwohner der Stadt Buchholz i.d.N. auch hinsichtlich ihrer Einstellungen und Motive zum Zu-Fuß-Gehen, ÖPNV, Radfahren und Autofahren befragt.

3.5.1 Erreichbarkeit der Ziele

Eine gute Erreichbarkeit der Ziele (**Abbildung 30**) in Buchholz i.d.N. wird hauptsächlich für den Pkw-Verkehr (79 Prozent stimmen dieser Aussage uneingeschränkt zu) gesehen. Im Radverkehr sind die Zufriedenheitswerte schon deutlich niedriger (55 Prozent Zustimmung). Die geringsten Zustimmungswerte bestehen im Fußverkehr (30 Prozent Zustimmung) und im Busverkehr (29 Prozent Zustimmung). Für alle Verkehrsmittel überwiegt jedoch die Zustimmung gegenüber der vollständigen Ablehnung der Aussage.

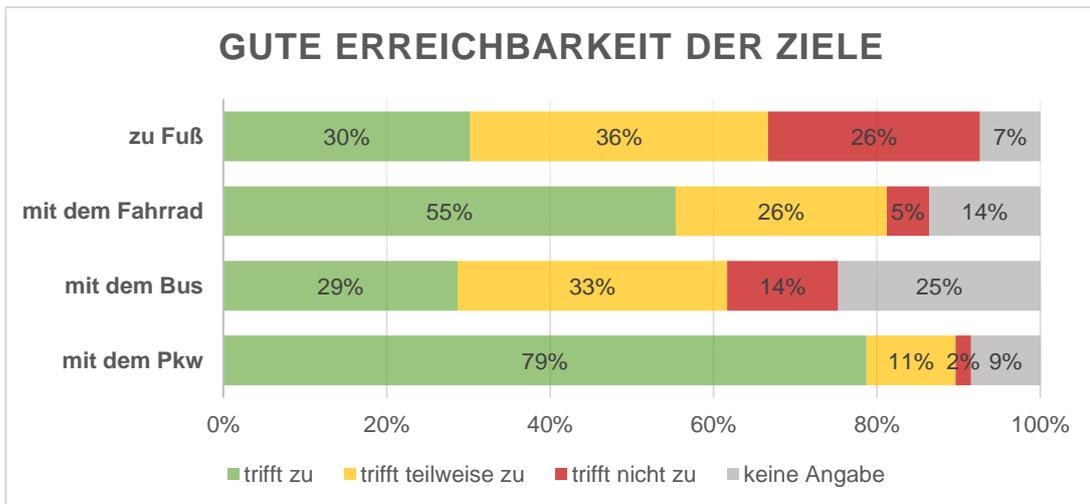


Abbildung 30: Beurteilung der Erreichbarkeit von Zielen in Buchholz i.d.N.

3.5.2 Zu-Fuß-Gehen

Abbildung 31 gibt die Einschätzungen der Befragten von Buchholz i.d.N. zum Zu-Fuß-Gehen wieder.

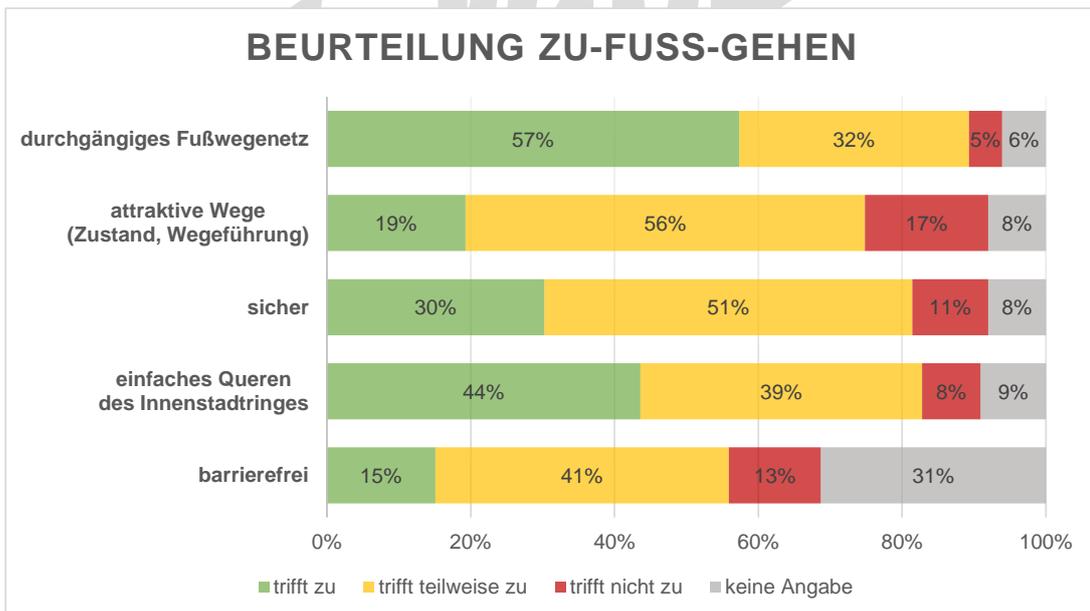


Abbildung 31: Beurteilung Zu-Fuß-Gehen

Bei der Beurteilung des Zu-Fuß-Gehens vertritt über die Hälfte der Buchholzer Bürgerschaft die Ansicht, dass ein durchgängiges Fußwegenetz vorhanden ist. Deutlich schlechter werden im Folgenden die anderen Beurteilungskriterien angesehen. Dabei beurteilen lediglich 15 Prozent das Fußwegenetz uneingeschränkt als barrierefrei. Die höchste Ablehnungsquote mit 17 Prozent

erhält die Aussage, dass die Wege attraktiv sind (in Zustand bzw. in der Wegführung).

Zusätzlich wurde gefragt, wie die Qualität (Zustand, Nutzen, Funktion etc.) bestimmter Querungsstellen bzw. Übergänge für Menschen zu Fuß am Innenstadtring angesehen wird. Dazu wurde eine Karte mit den nummerierten Übergängen gezeigt (**Abbildung 34**). Zusätzlich bestand die Möglichkeit, sich Fotos der Querungsstellen anzusehen.

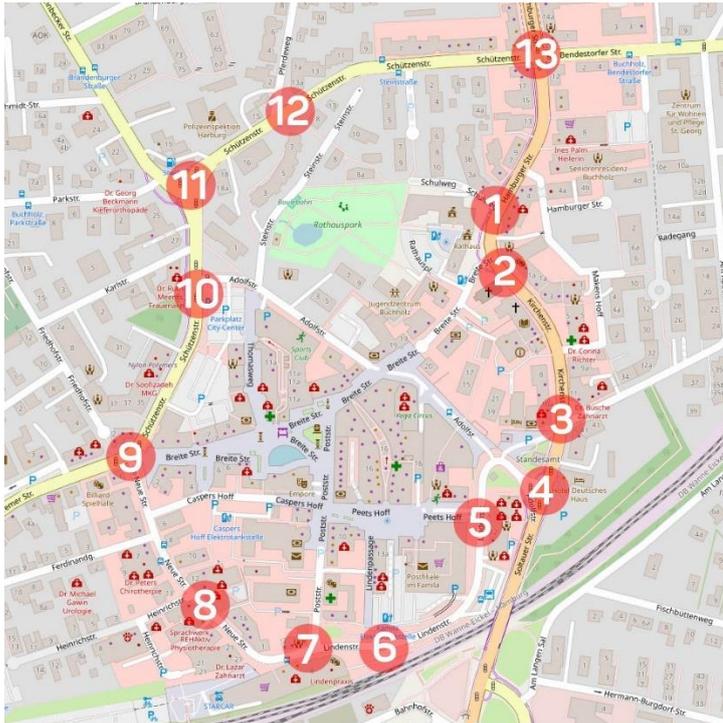


Abbildung 32: Nummerierung der Querungsstellen [Quelle: Stadt Buchholz i.d.N.]

Im Ergebnis wird die jeweilige Qualität der Querungsstellen relativ positiv bewertet. Dabei erhalten die Querungsstellen an der Soltauer Straße (Q4), Lindenstraße (Q7), Bremer Straße (Q9), Steinbecker Straße (Q11) und Pferdeweg (Q12) die schlechtesten Bewertungen (**Abbildung 33**).

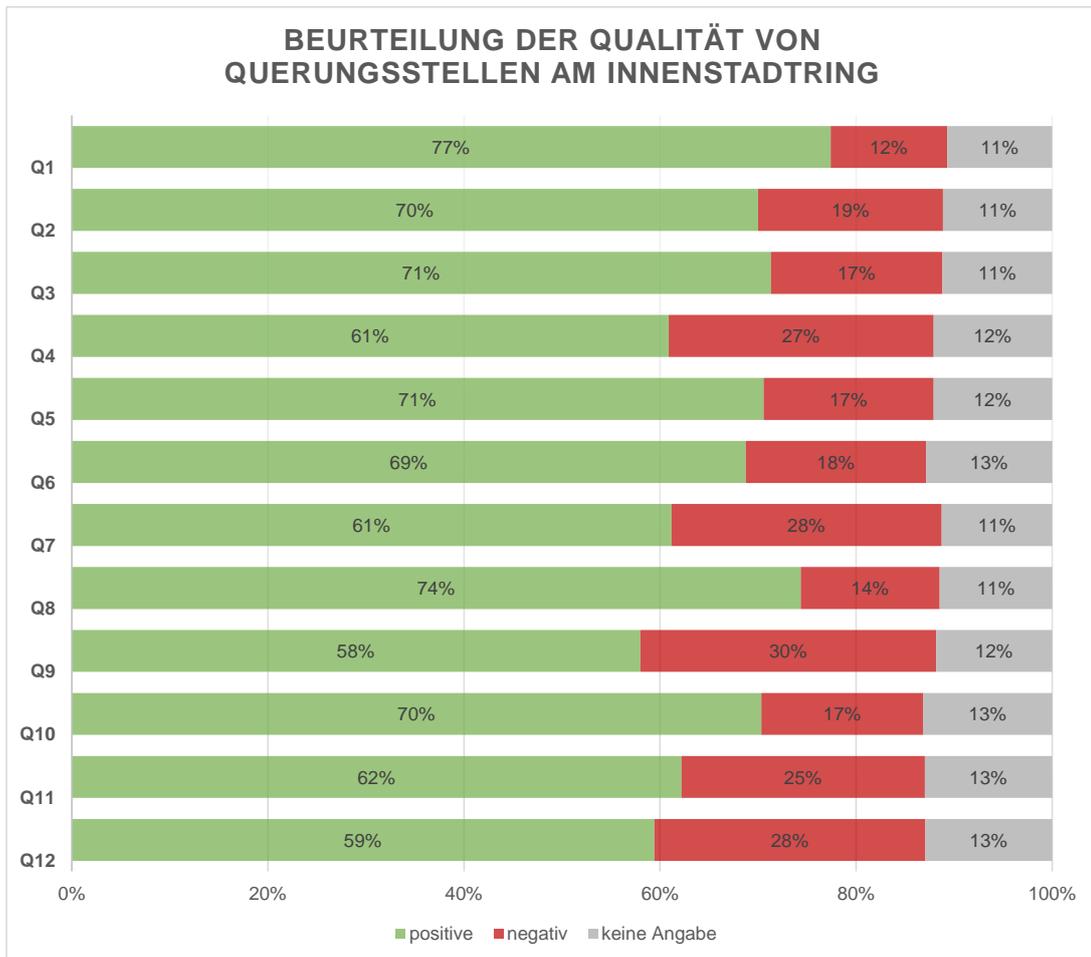


Abbildung 33: Beurteilung der Qualität von Querungsstellen

3.5.3 Radverkehr

Abbildung 34 gibt die Beurteilung der Personen zum Radfahren an den Hauptverkehrsstraßen wieder.

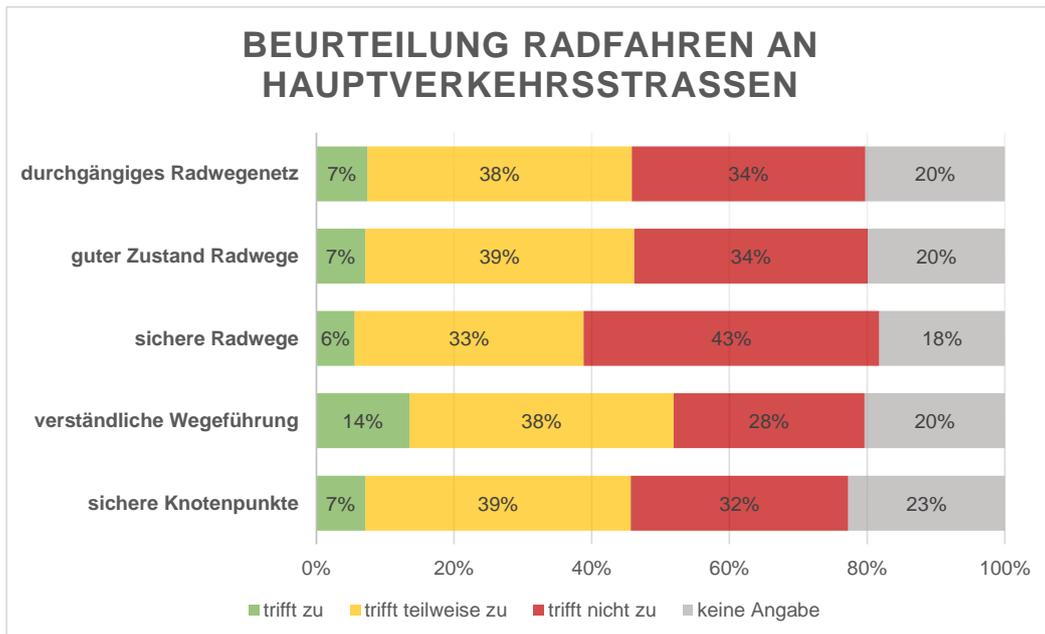


Abbildung 34: Beurteilung Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen

In Bezug auf das Radfahren an den Hauptverkehrsstraßen sind die Meinungen deutlich kritischer. "Trifft zu" wurde in allen Kategorien bei der Beurteilung des Radfahrens von maximal 14 Prozent der Befragten angegeben. Dahingegen werden durchgängig, zu fast einem Drittel, die Aussagen zum Radverkehr abgelehnt.

Diese Frage wurde nochmals leicht verändert in Bezug zu den „Bequem und Sicher Routen“ in Buchholz i.d.N. gestellt. Dabei zeigt sich, dass ein Großteil der Befragten diese Routen gar nicht kennt, weswegen dann auch die Folgefragen selten beantwortet wurden.

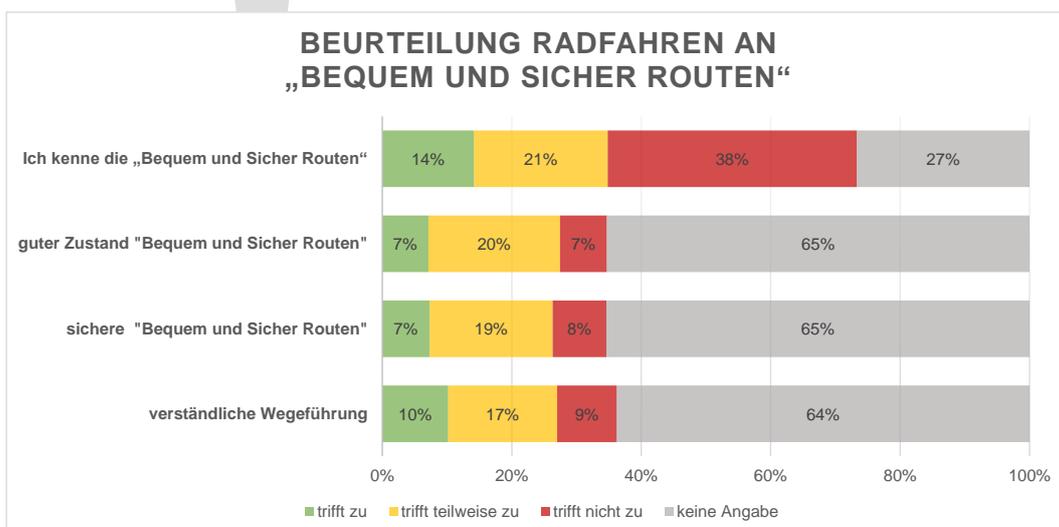


Abbildung 35: Beurteilung Radverkehr an „Bequem und Sicher Routen“

Zusätzlich wurde noch erfragt, unter welchen Voraussetzungen das Fahrrad häufiger genutzt werden würde (**Abbildung 36**). Aus den Antworten lässt sich der Wunsch vor allem nach der Anlage von Radwegen neben der Fahrbahn (und getrennt vom Fußverkehr) ableiten.

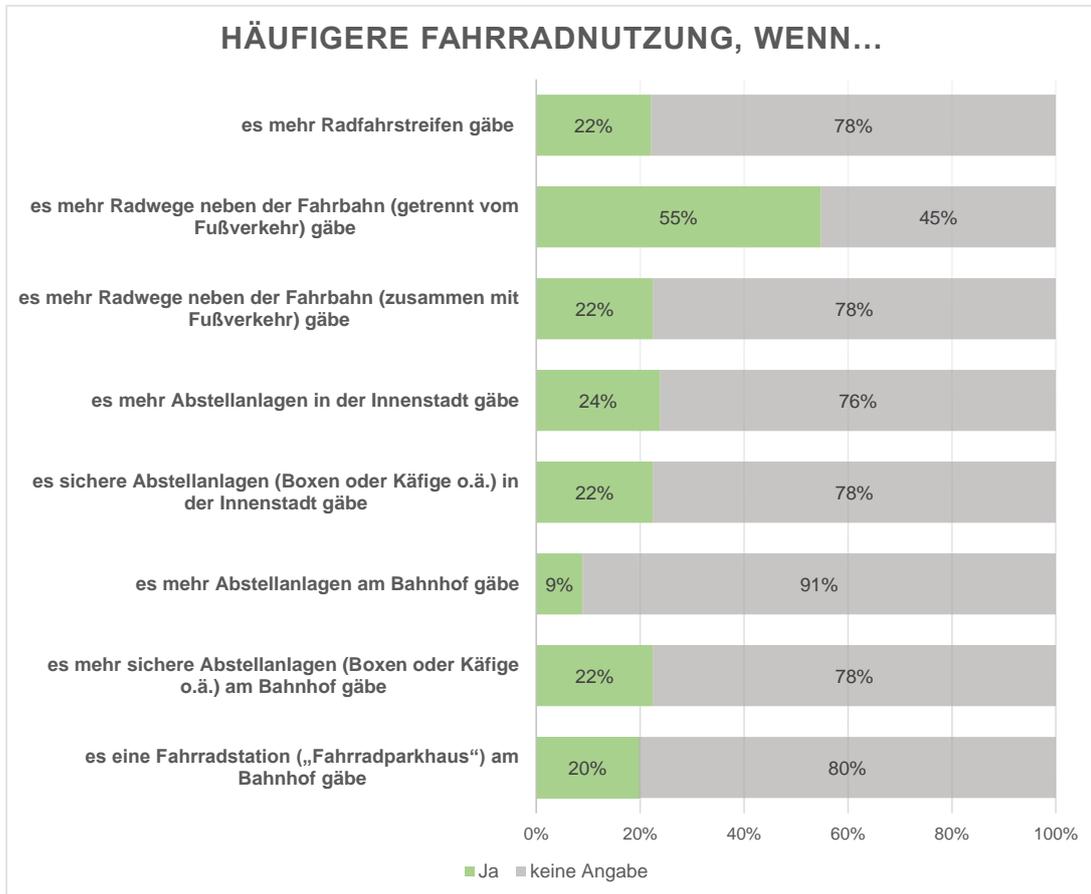


Abbildung 36: Gründe für häufigere Fahrradnutzung

3.5.4 ÖPNV / Busverkehr

Hinsichtlich der Bewertung des Busverkehrs (**Abbildung 37**) fällt zuerst auf, dass nur etwa zwei Drittel der Befragten überhaupt ein Meinungsbild zu diesem Themenkomplex abgegeben haben. Dabei wird der Busverkehr vor allem als „sicher“, „schnell“, „sauber“ sowie „bequem“ angesehen. Deutlich negativer werden die Aspekte Taktfolge, die Tarifgestaltung sowie das Liniennetz bewertet.

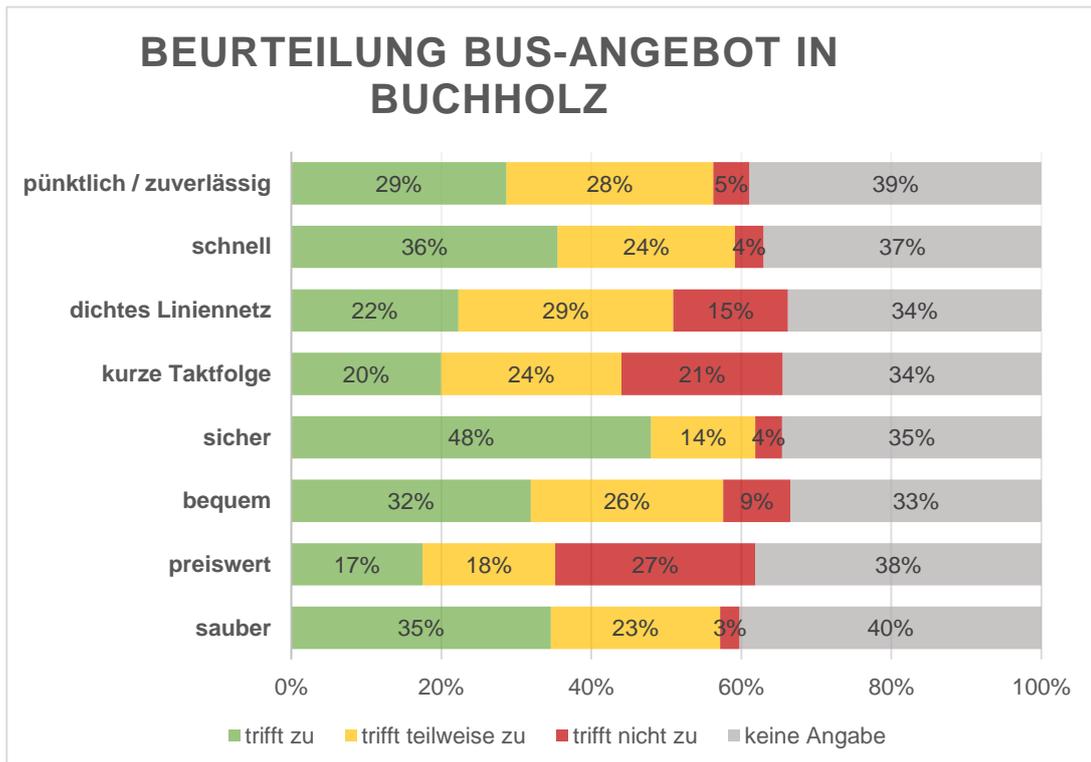


Abbildung 37: Bewertung Stadtbusverkehr

Des Weiteren wurden auch die Haltestellen von den Befragten bewertet (**Abbildung 38**). Dabei zeigt sich vor allem ein Handlungsbedarf bei der Ausstattung der Haltestellen.

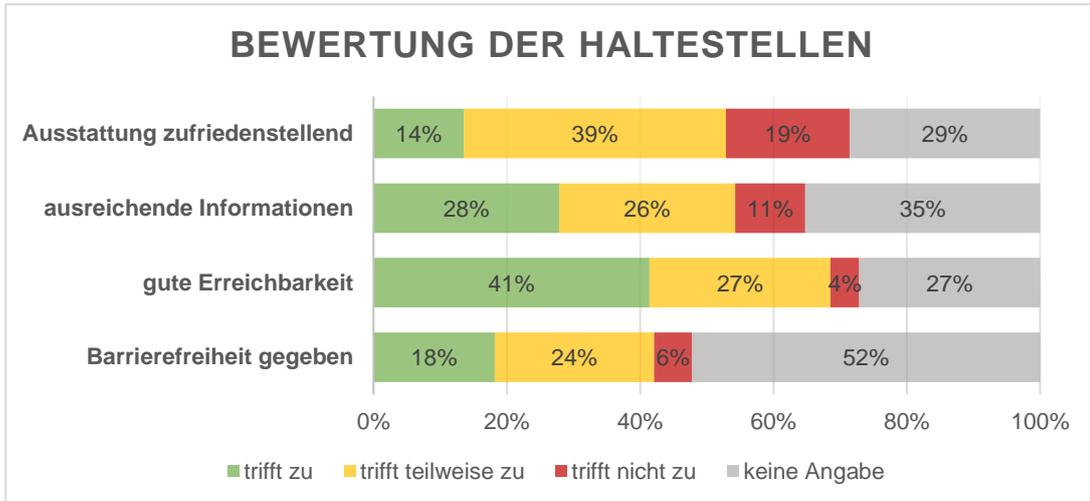


Abbildung 38: Bewertung Haltestellen

Bei der Frage, welche Eigenschaften bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs besonders wichtig sind bzw. wären, wurde unterschieden zwischen den Linien des „Buchholz Bus“ (Linie 4101, 4102 und 4103 - **Abbildung 39**) sowie den regionalen Buslinien (**Abbildung 40**).

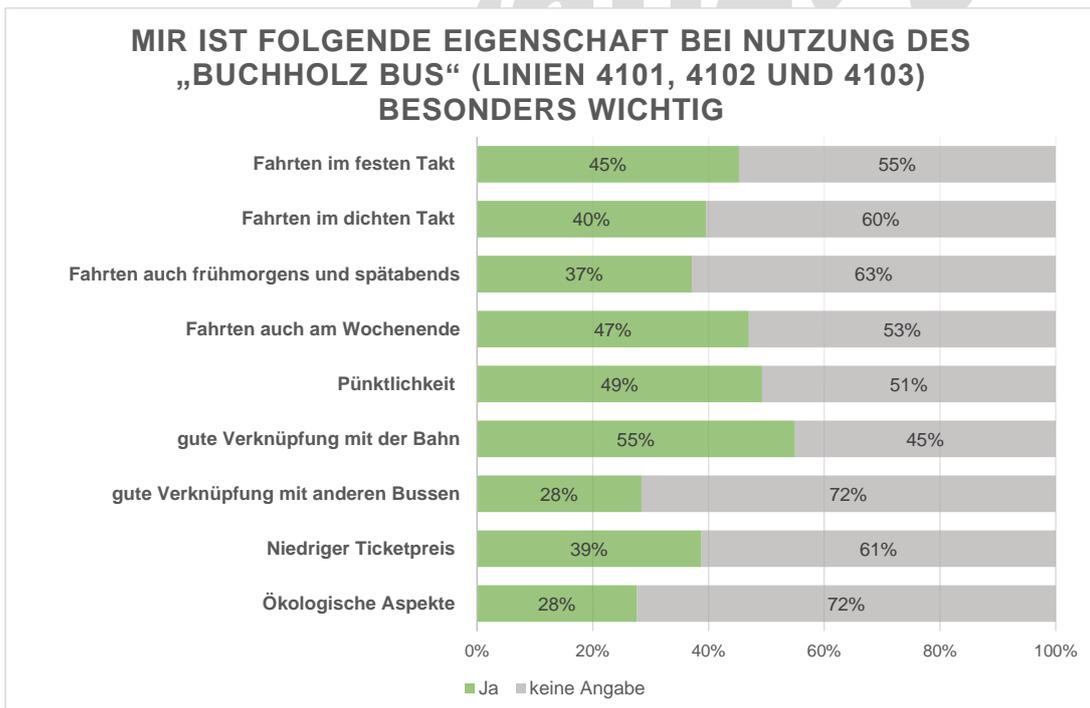


Abbildung 39: Wichtigkeit für ÖPNV-Nutzung - „Buchholz Bus“

Beim „Buchholz Bus“ ist vor allem eine gute Verknüpfung mit der Bahn gewünscht sowie eine gegebene Pünktlichkeit und Fahrten am Wochenende. Ein ähnliches Meinungsbild besteht auch bei den Regionalbussen.

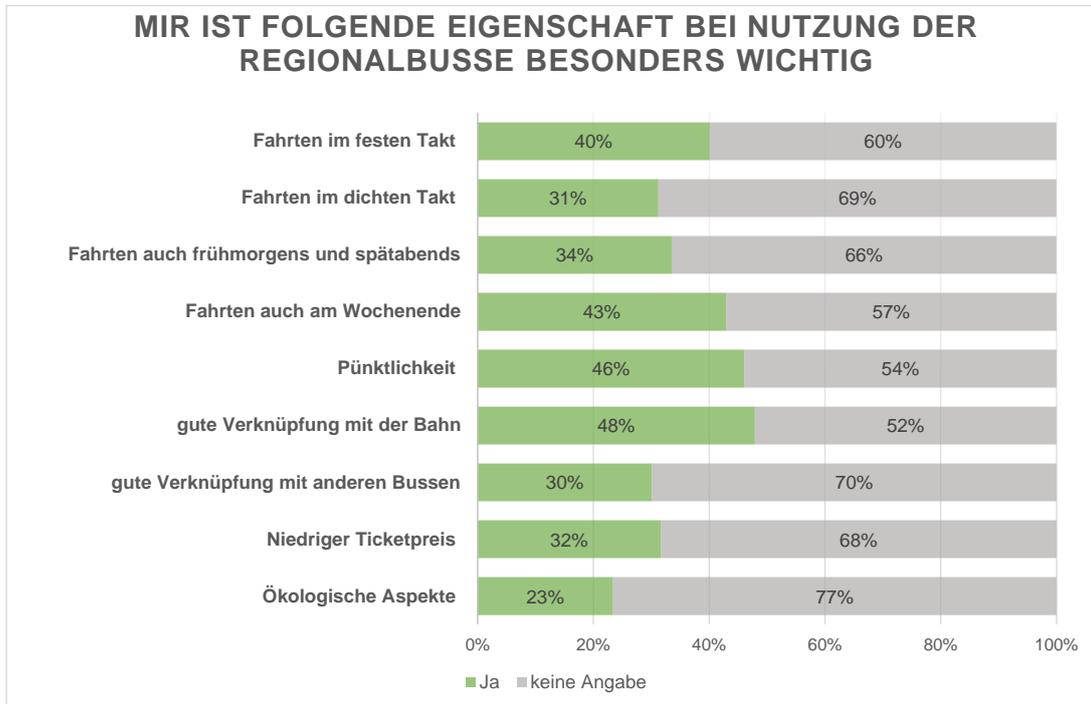


Abbildung 40: Wichtigkeit für ÖPNV-Nutzung - Regionalbusse

Zusätzlich wurde noch nach dem Besitz und der Nutzung des Deutschlandtickets gefragt. Etwa 30 Prozent der Befragten gaben an, ein Deutschlandticket zu besitzen (**Abbildung 41**). 19 Prozent nutzen das Ticket als Ersatz für die bisherige Zeitkarte, 11 Prozent der Befragten gaben an, das Ticket als zusätzliches Mobilitätsangebot zu nutzen.

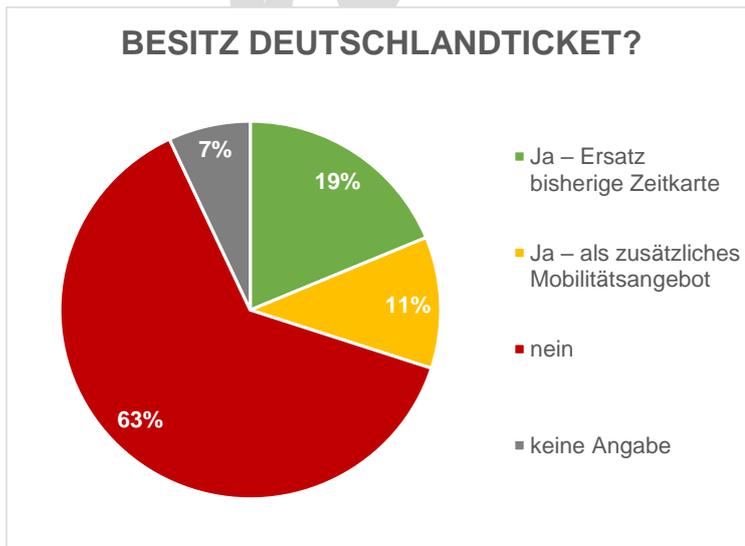


Abbildung 41: Besitz des Deutschlandtickets

Genutzt wird das Deutschlandticket hauptsächlich im Arbeits- bzw. Ausbildungsverkehr sowie im Freizeitverkehr innerhalb des HVV Tarifverbundes (**Abbildung 42**).

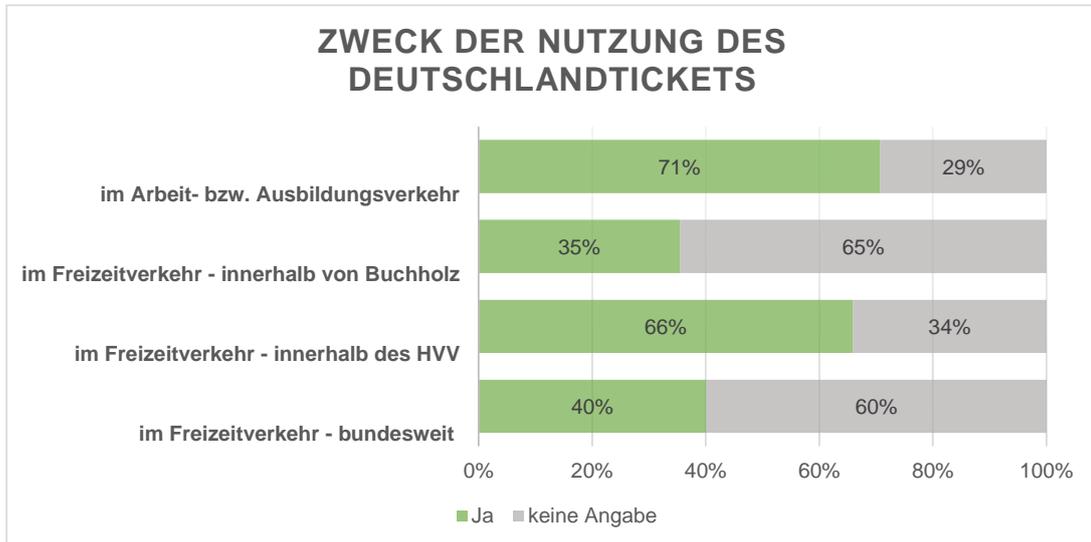


Abbildung 42: Zweck der Nutzung des Deutschlandtickets

3.5.5 Pkw-Verkehr

Die Zufriedenheit mit der Parksituation in Buchholz i.d.N. ist in **Abbildung 43** dargestellt. Dabei sind die Befragten mit der Parksituation am Wohnort insgesamt zufrieden. Anders wird die Situation in der Innenstadt beurteilt. Hier sinken die Werte auf 22 Prozent uneingeschränkter und 38 Prozent teilweiser Zufriedenheit (bei 24-prozentiger Ablehnung der Aussage).

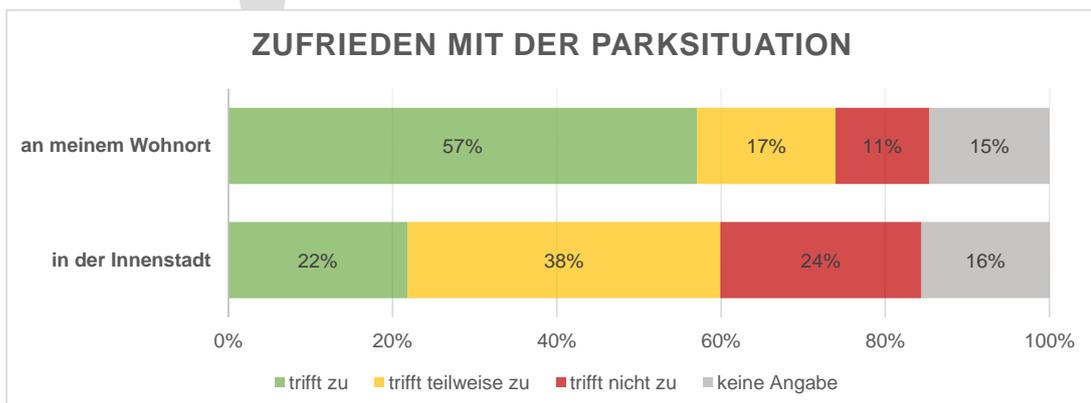


Abbildung 43: Beurteilung Parksituation

Bei der Befragung wurden die Personen, die angegeben haben, täglich mit dem Pkw unterwegs zu sein, nach deren Motiven für die Pkw-Nutzung gefragt. Hier wurden von den Befragten in erster Linie die Motive Schnelligkeit, berufliche Gründe, Einkauf, Bequemlichkeit und Sicherheit genannt – dies trifft im Schnitt bei über 50 Prozent der Befragten zu. In geringerem Maße sind auch Gewohnheit und ein unzureichendes ÖPNV-Angebot ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl. (**Abbildung 44**).

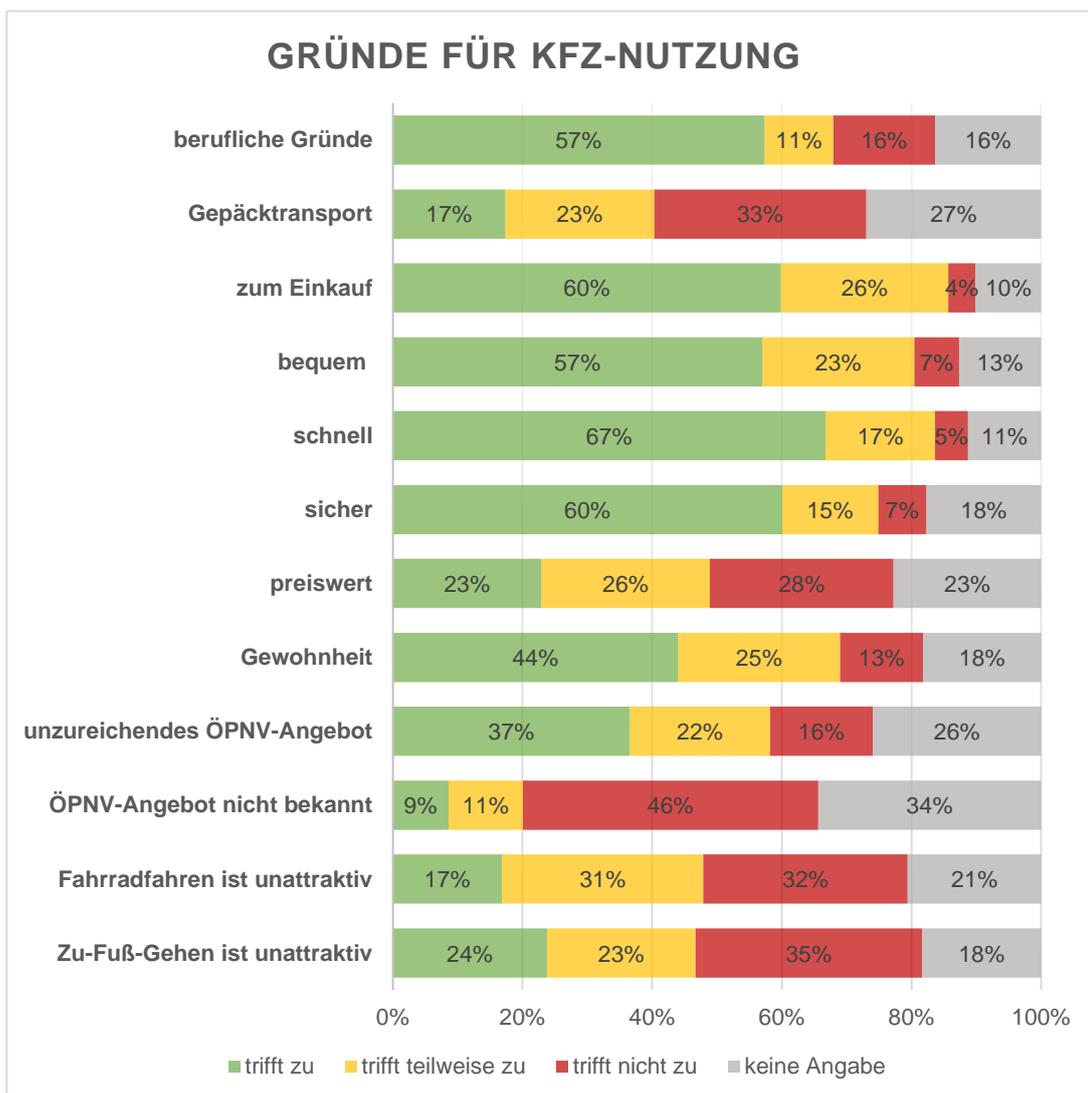


Abbildung 44: Gründe für die Nutzung des Kfz

3.5.6 Mobilitätsverbund

Eine alternative Nutzung des Mobilitätsverbundes (die organisatorische Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen) ist nur sehr selten eine Option für die Befragten (**Abbildung 45**). Von den Befragten wurde mit lediglich 27 Prozent der Höchstwert in Form der Nutzung von Park-and-Ride-Systemen angegeben, gefolgt von 8 Prozent des Bike-and-Ride. Sharing-Systeme (Ausleihen von Fahrzeugen) werden hingegen so gut wie gar nicht genutzt.

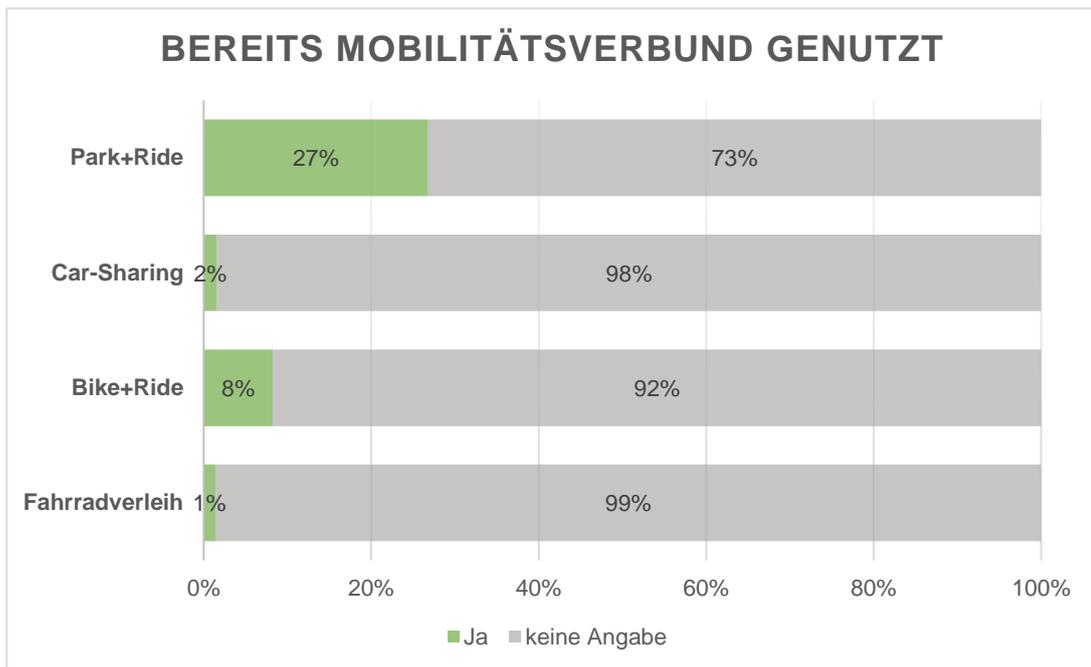


Abbildung 45: Nutzung Mobilitätsverbund

4 Fazit

Etwa 1.500 Personen haben an der geschlossenen Haushaltsbefragung in Buchholz i.d.N. teilgenommen. Mit der vorhandenen Menge an verwertbaren Aussagen steht eine ausreichend große Stichprobe zur Verfügung, die Ergebnisse der Befragung sind damit repräsentativ. Die unterschiedliche Antwortquote der einzelnen Altersgruppen wurden durch eine entsprechende Gewichtung ausgeglichen.

Im Vergleich zur Haushaltsbefragung von 2012¹⁸ fällt auf, dass das Fahrrad eine deutlich wichtigere Bedeutung eingenommen hat, was sich in vielen verschiedenen Teilbereichen der Umfrage erkennen lässt. Da auch die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (als Zusammenfassung der Gruppen "zu Fuß", Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr) leichte Zuwachsraten erreichen, wurde im Vergleich zur Vergangenheit hauptsächlich der Kfz-Verkehr reduziert. Dies ist eine positive Entwicklung, die auch aufzeigt, dass sich die Bemühungen der Stadt zur Förderung des Radverkehrs erfolgreich im aktuellen Modal Split widerspiegeln.

Gleichwohl zeigen die Auswertungen mögliche Ansatzpunkte für die Zukunft, um den Umweltverbund weiter zu stärken. Die Zufriedenheiten im Radverkehr sind verhältnismäßig gering, mittlere Wegestrecken werden weiterhin hauptsächlich mit dem Kfz durchgeführt. Insbesondere beim erkennbaren Zuwachs von E-Bikes und Pedelecs im Fahrzeugbestand existieren ausreichende Potenziale, um auch in Zukunft noch mehr Wege vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr zu verlagern. Weitere Potenziale liegen auch in zusätzlichen Verlagerungen von motorisierten Fahrten auf den ÖPNV bzw. im Ausbau des Mobilitätsverbundes.

18 SHP Ingenieure: Buchholz in der Nordheide – Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten. Hannover 2013.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Haushaltsstandorte	4
Abbildung 2: Alterszusammensetzung teilgenommene Personen	5
Abbildung 3: Altersverteilung von Befragten und bundesdeutscher Durchschnitt	6
Abbildung 4: Berufstätigkeit	7
Abbildung 5: bestehende Möglichkeit, im Home-Office zu arbeiten	7
Abbildung 6: Häufigkeit Home-Office	8
Abbildung 7: Gründe, zuhause zu bleiben	9
Abbildung 8: Umfeld am Stichtag	10
Abbildung 9: Modal Split im Gesamtverkehr der Bevölkerung von Buchholz i.d.N.	11
Abbildung 10: detaillierter Modal Split	12
Abbildung 11: Modal Split von Buchholz i.d.N. in den Jahren 2012 und 2024	12
Abbildung 12: Modal Split-Vergleich mit anderen Städten ^{„+“}	14
Abbildung 13: schematische Darstellung Verkehrsarten	15
Abbildung 14: Modal Split im Binnenverkehr und Quell-/ Zielverkehr	15
Abbildung 15: detaillierter Modal Split im Binnenverkehr und Quell-/ Zielverkehr	16
Abbildung 16: Modal Split Innenstadt	17
Abbildung 17: detaillierter Modal Split Innenstadt	17
Abbildung 18: Modal Split nach Wegelängen	18
Abbildung 19: detaillierter Modal Split nach Wegelängen	19
Abbildung 20: Anteil Wegelängen	19
Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Alter	20
Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl nach Zweck	21

Abbildung 23: Anteile der verschiedenen Wegezwecke (ohne „nach Hause)	22
Abbildung 24: Wegezwecke nach Alter (ohne „nach Hause)	23
Abbildung 25: Wegezwecke nach Verkehrsmittel	23
Abbildung 26: Pkw-Verfügbarkeit	26
Abbildung 27: Fahrrad-Verfügbarkeit	26
Abbildung 28: Besitz einer gültigen ÖPNV-Zeitkarte	27
Abbildung 29: Nutzungshäufigkeit Verkehrsmittel	28
Abbildung 30: Beurteilung der Erreichbarkeit von Zielen in Buchholz i.d.N.	29
Abbildung 31: Beurteilung Zu-Fuß-Gehen	29
Abbildung 32: Nummerierung der Querungsstellen [Quelle: Stadt Buchholz i.d.N.]	30
Abbildung 33: Beurteilung der Qualität von Querungsstellen	31
Abbildung 34: Beurteilung Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen	32
Abbildung 35: Beurteilung Radverkehr an „Bequem und Sicher Routen“	32
Abbildung 36: Gründe für häufigere Fahrradnutzung	33
Abbildung 37: Bewertung Stadtbusverkehr	34
Abbildung 38: Bewertung Haltestellen	35
Abbildung 39: Wichtigkeit für ÖPNV-Nutzung - „Buchholz Bus“	35
Abbildung 40: Wichtigkeit für ÖPNV-Nutzung - Regionalbusse	36
Abbildung 41: Besitz des Deutschlandtickets	36
Abbildung 42: Zweck der Nutzung des Deutschlandtickets	37
Abbildung 43: Beurteilung Parksituation	37
Abbildung 44: Gründe für die Nutzung des Kfz	38
Abbildung 45: Nutzung Mobilitätsverbund	39

Tabellen im Text:

Tabelle 1:	Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt	24
Tabelle 2:	Rad-Verfügbarkeit im Haushalt	25

Vorabzug