

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Landkreis Vechta 2024

im Auftrag des Landkreises Vechta

Köln, im März 2025

Bearbeitung:

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
viakoeln@viakoeln.de
viakoeln.de

Projektteam:

David Philipps (Projektleitung)
Michelle Janzen
Manuel Buth

Betreuung:

Landkreis Vechta
66 - Amt für Umwelt und Tiefbau
Herr Jürgen Werring
Ravensberger Str. 20
49377 Vechta
Tel. 04441/898-2511
E-Mail 2511@landkreis-vechta.de

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung und Handlungsansätze	9
2	Erhebungsmethode	15
3	Basisdaten zur Stichprobe	18
3.1	Rücklauf.....	18
3.2	Haushaltsgröße	19
3.3	Altersverteilung	21
3.4	Geschlecht	22
3.5	Erwerbstätigkeit.....	23
3.6	Homeoffice.....	24
3.7	Gewichtung und Hochrechnung	24
4	Verkehrsmittelverfügbarkeit	27
4.1	Fahrradbesitz und -verfügbarkeit.....	27
4.2	Motorisierung: Kfz-Besitz und -Verfügbarkeit.....	31
4.3	Führerscheinbesitz.....	37
5	Mobilitätshandeln	38
5.1	Definition der Grundbegriffe.....	38
5.2	Mobilitätsrate	40
5.3	Gesamtzahl der Wege.....	43
5.4	Wegezweck.....	43
5.4.1	Wegezweck allgemein	43
5.5	Verkehrsmittelwahl.....	44
5.5.1	Verkehrsmittelnutzung allgemein.....	44
5.5.2	Vergleich mit der Haushaltsbefragung des Bundes	46
5.5.3	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	48
5.5.4	Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter	49
5.5.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	50
5.5.6	Verkehrsmittelwahl in den Kommunen	52
5.6	Wegelänge und Verkehrsverflechtung.....	53
5.6.1	Wegelängen	53
5.6.2	Verkehrsverflechtungen.....	57
5.6.3	Verkehrsverflechtungen im Überblick	57
5.6.4	Zeitliche Verteilung der Wege	60

6	Zusatzfragen zu Verkehrsmittelroutinen und Verbesserungsvorschlägen	62
6.1	Verkehrsmittelroutinen	62
6.2	Zufriedenheit bei der Erreichbarkeit von Zielen und beim Fuß- und Radverkehr.....	65
6.2.1	Benotung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungsortes	65
6.2.2	Benotung der Situation beim Fuß- und Radverkehr	66
6.3	Nutzung moobil +.....	69
6.4	Anreize zum Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel.....	71
7	Online-Beteiligungstool <i>Wegedetektiv</i>	73
7.1	Vorgehensweise	73
7.2	Ergebnisse der Online-Beteiligung.....	73
8	Literaturverzeichnis.....	77
9	Anhang.....	78

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1	Siedlungsstrukturelle Kreistypen 201 nach BBSR.....	17
Abbildung 3-1	Anzahl der Personen in den Haushalten der Stichprobe im Landkreis Vechta im Jahr 2024 (n=3.130)	20
Abbildung 3-2	Haushaltstruktur im Landkreis Vechta (n=3.130)	20
Abbildung 3-3	Alter der Befragten in der Stichprobe (n=3.042).....	21
Abbildung 3-4	Altersverteilung: Vergleich der Stichprobe mit Grundgesamtheit von 2024 (n=3.042)	21
Abbildung 3-5	Geschlechtsverteilung im Landkreis Vechta: Vergleich der Stichprobe mit den absoluten Daten des Landkreises	22
Abbildung 3-6	Erwerbstätigkeit der Befragten in der Stichprobe (n=3.130)	23
Abbildung 3-7	Anteile der im Homeoffice arbeitenden Befragten (n=2.526).....	24
Abbildung 3-8	Prinzipdarstellung von Gewichtung und Hochrechnung	25
Abbildung 4-1	Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Pedelecs im Landkreis Vechta	28
Abbildung 4-2	Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Pedelecs (Mittelwert)	28
Abbildung 4-3	Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten (n=3.140, gewichtet).....	29
Abbildung 4-4	Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklassen (n=3.064, gewichtet).....	29
Abbildung 4-5	Pedelec-Verfügbarkeit bei den Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=3.064).....	30
Abbildung 4-6	Anteil der Pkw-Ausstattung in den befragten Haushalten (gewichtet, n=3.140).....	31
Abbildung 4-7	Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Pkw im Landkreis Vechta im Vergleich mit der BRD und NDS sowie dem Kreistyp "Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen"	32
Abbildung 4-8	Pkw-Besitz in den befragten Haushalten nach Wohnort (gewichtet, n=3.140).....	33
Abbildung 4-9	Ausstattung der Haushalte mit Pkw (Mittelwert Pkw pro Haushalt).....	33
Abbildung 4-10	Gründe für den Nicht-Besitz eines Autos (n=101, Mehrfachantworten waren möglich)	34
Abbildung 4-11	Pkw-Verfügbarkeit der Befragten über 17 Jahre (gewichtet, n=2.616).....	35
Abbildung 4-12	Pkw-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=2.616).....	35

Abbildung 4-13	Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw (gewichtet, n=3.140)	36
Abbildung 4-14	Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw nach Kommunen (gewichtet, n=3.140)	36
Abbildung 4-15	Führerscheinbesitz bei den über 16-Jährigen (gewichtet, n=2.682)	37
Abbildung 5-1	Mobilität im Landkreis Vechta nach Altersklassen (am Stichtag; gewichtete Stichprobe n= 3.222)	41
Abbildung 5-2	Mobilität nach Altersklasse in der MiD 2017	42
Abbildung 5-3	Wegezzweck im Landkreis Vechta im Vergleich mit Bundeswert	44
Abbildung 5-4	Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	45
Abbildung 5-5	Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta 2024 im Vergleich zu den MiD-Werten (Typ ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen Kreis) 2017 sowie dem Landkreis Grafschaft Bentheim 2017	47
Abbildung 5-6	Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta nach Geschlecht (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	48
Abbildung 5-7	Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta nach Lebensalter (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	49
Abbildung 5-8	Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta nach Wegezzwecken (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	50
Abbildung 5-9	Anteil der Wege nach Wegezzwecken je Verkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	51
Abbildung 5-10	Verkehrsmittelwahl in den Kommunen des Landkreis Vechta (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	52
Abbildung 5-11	Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Landkreis Vechta 2024 (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=3.222)	54
Abbildung 5-12	Mittlere Wegelänge im Landkreis Vechta nach Wohnort (am Stichtag; gewichtete Stichprobe)	55
Abbildung 5-13	Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Landkreis Vechta je Verkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	56
Abbildung 5-14	Anteil der Wegelängen unterschieden nach muskelbetriebenen Fahrrädern und Pedelecs/E-Bikes	57
Abbildung 5-15	Verflechtungen des Landkreis Vechta mit Nachbarregionen	58
Abbildung 5-16	Verflechtungen innerhalb des Landkreis Vechta zwischen den Kommunen	59

Abbildung 5-17	Tageszeitliche Verteilung des Wegebegins (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	60
Abbildung 5-18	Tageszeitliche Verteilung des Wegeendes (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	60
Abbildung 5-19	Bundesweite Vergleichswerte des zeitlichen Wegebegins.....	61
Abbildung 6-1	Verkehrsmittlroutinen.....	63
Abbildung 6-2	Gründe für die Auto-Nutzung.....	64
Abbildung 6-3	Änderung des Mobilitätsverhaltens unter den Befragten langfristig.....	65
Abbildung 6-4	Bewertung der Zufriedenheit der Erreichbarkeit mittels Schulnoten (gemittelt Durchschnittsnote je Verkehrsmittel).....	66
Abbildung 6-5	Nutzungsintensität des ÖPNV-Bedarfsverkehrs moobil+	70
Abbildung 6-6	Nutzungsintensitäten von moobil+ nach Kommunen	71
Abbildung 6-7	Anreize zum Umstieg vom privaten Pkw auf andere Verkehrsmittel	72
Abbildung 7-1	Verortung der Beiträge aus dem Beteiligungstool Wegedetektiv.....	73
Abbildung 7-2	Anregungen nach Verkehrsmitteln nach Anzahl der Reaktionen (n= 441) .	74
Abbildung 7-3	Häufigkeit der einzelnen Schlagworte bei der Online-Beteiligung (n= 441)	75
Abbildung 7-4	Auszug aus Originalbeiträgen im Wegedetektiv mit Anzahl Reaktionen (unkorrigiert)	76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1	Einwohnerdaten, Stichprobe und Rücklauf.....	18
Tabelle 5-1	Mobilität im Landkreis Vechta nach Kommunen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	42
Tabelle 5-2	Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Hauptverkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	46
Tabelle 6-1	Einzelnoten zum Fußverkehr aufgliedert nach den zehn Kommunen	67
Tabelle 6-2	Einzelnoten zum Radverkehr aufgliedert nach den zehn Kommunen	69

Anhang

Faktenblatt Landkreis

Faktenblatt Kommunen

Anschreiben

Fragebogen

Zusatzfragebogen

1 Kurzfassung und Handlungsansätze

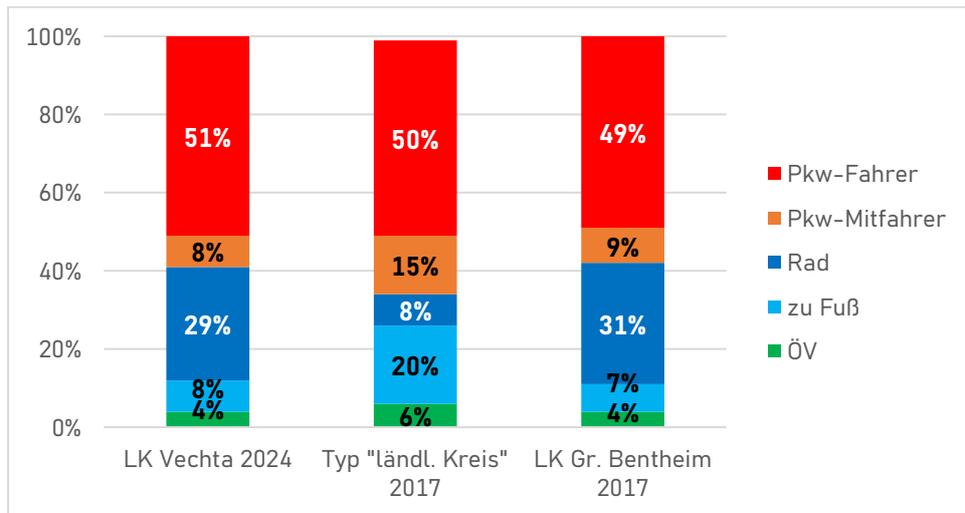
Zielsetzung	Bisher lagen für den Landkreis Vechta keine umfassenden Daten zu den Mobilitätsgewohnheiten und den tatsächlichen Verkehrsverflechtungen vor. Die nun hier vorliegende Mobilitätsstudie gibt Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und liefert vor allem wichtige Informationen zum derzeitigen Modal-Split und den Verkehrsverflechtungen im Landkreis sowie zu den benachbarten Großstädten und Landkreisen. Die Ergebnisse können als Entscheidungsgrundlage für verkehrspolitische und infrastrukturelle Fragestellungen dienen.
Wegedetektiv	Ergänzend zur Haushaltsbefragung wurde im Zeitraum vom 28. Mai bis 21. Juni 2024 das Beteiligungstool <i>Wegedetektiv</i> angeboten. Hier konnte sich die Kreisbevölkerung online zu den verschiedenen Verkehrsarten konkret äußern und Vorschläge sowie Anregungen formulieren. Ergebnis ist die Auflistung von Top-Themen.
Stichtagsbefragung	Die Mobilitätsstudie ist in Form einer Stichtagsbefragung durchgeführt worden. Dabei geben die befragten Personen die Angaben zu den von ihnen zurückgelegten Wegen für einen definierten Stichtag an. Auf diese Weise sind die Ergebnisse mit Werten aus der bundesweiten Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) direkt vergleichbar.
Durchführung der Studie	Stichtage der aktuellen Verkehrserhebung waren Dienstag, der 28. Mai 2024 und Donnerstag, der 30. Mai 2024 . Für beide Stichtage wurden insgesamt rund 12.200 Personen im gesamten Kreisgebiet angeschrieben; pro Haushalt wurde jeweils nur ein Haushaltsmitglied ausgewählt. Der Rücklauf betrug rund 3.130 Fragebögen und damit durchschnittlich knapp 26 % , wobei die Rücklaufquoten je nach Kommune nur wenige Unterschiede aufwiesen. Insgesamt haben so 2,3 % der Bevölkerung über 6 Jahre teilgenommen. Damit liegt eine ausreichend große Stichprobe vor, sodass die Untersuchung als repräsentativ bezeichnet werden kann.
Wichtige Mobilitätskennziffern	Im Landkreis Vechta konnte festgestellt werden, dass die Gesamtbevölkerung über 6 Jahre an einem normalen Werktag etwa 453.500 Wege zurücklegt. Hiervon verbleiben 84 % innerhalb der Landkreisgrenzen , beim Rest handelt es sich um grenzüberschreitende Wege. Heruntergerechnet auf die einzelne Person bedeutet dies, dass jede Person (über 6 Jahre) im Schnitt je Werktag 3,29 Wege (BRD-Wert 2017: 3,1 Wege p.P.) zurücklegt. Die durchschnittliche Wegelänge liegt hierbei bei 11,2 km (BRD-Wert 2017: 12,5 km je Weg), wobei über 54 % der Wege kürzer als 5 Kilometer sind.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar – kurz gesagt, der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Deutlich wird, dass der **Pkw-Verkehr** (Fahrer + Mitfahrer) im Landkreis Vechta mit einem Anteil von insgesamt **59 %** überwiegt. Ähnliche Werte liegen aber für vergleichbare ländliche Kreise im Bundesdurchschnitt vor. Auffällig ist hingegen der sehr **hohe Radverkehrsanteil von 29 %**, womit der Landkreis Vechta zur Spitzengruppe deutschlandweit zählt. Beim Vergleich mit den Modal-Split-Daten des Landkreises Grafschaft Bentheim wird deutlich, dass diese Werte für die Region Weser-Ems durchaus typisch sind. Bezogen auf den Radverkehrsanteil kann im Landkreis Vechta somit durchaus von einer gelebten „Radverkehrskultur“ gesprochen werden. Vergleichbar mit Untersuchungen u.a. aus den Niederlanden ist auch der marginale Anteil des Fußverkehrs zu erklären. Selbst für kurze Strecken wird bevorzugt das Fahrrad genutzt anstatt zu Fuß zu gehen.

Die ÖV-Nutzung ist im Landkreis Vechta vergleichsweise niedrig, obwohl mit der NordWestBahn und dem moobil+Netz eigentlich ein für vergleichbare ländliche Regionen gutes ÖPNV-Grundnetz vorhanden ist.



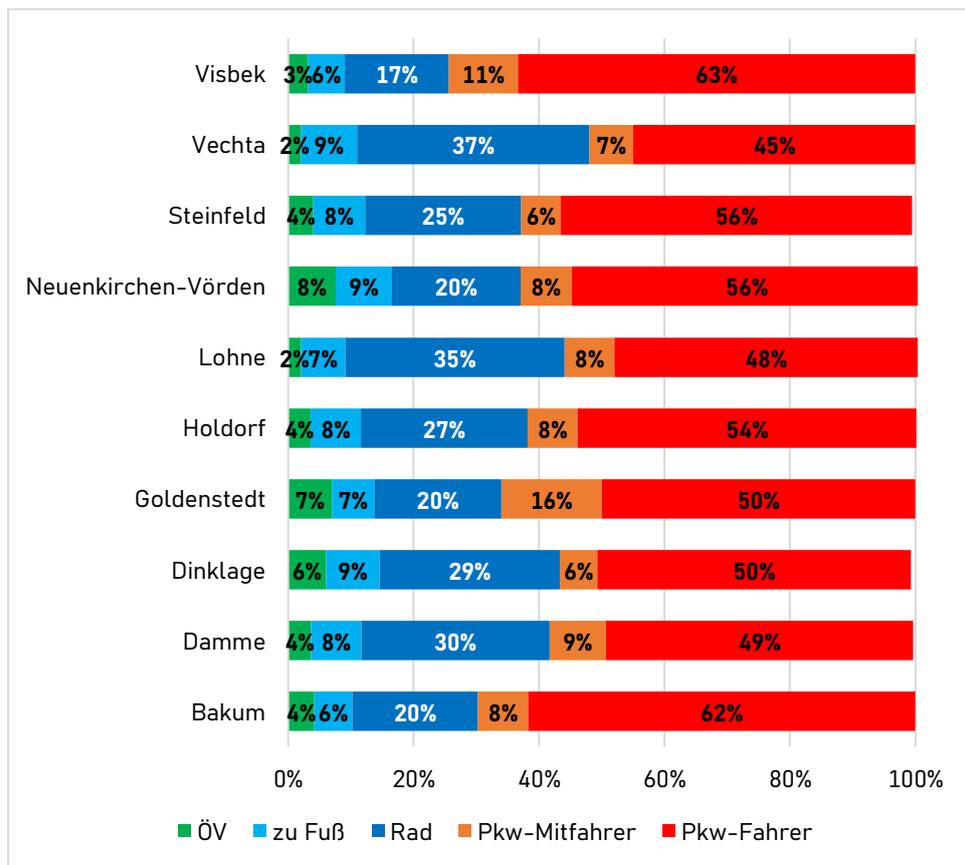
(siehe Abb. 5-5: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta 2024 im Vergleich zu den MiD-Werten (Typ ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen Kreis) 2017¹ sowie dem Landkreis Grafschaft Bentheim 2017²)

Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Kommunen wird deutlich, dass sich die Grundtendenz von einem überwiegenden Pkw-Verkehr, hohen Radverkehrsanteilen und niedrigen Werten für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und Fußverkehr wiederholt. Jedoch sind teilweise erhebliche Unterschiede in der Größe der Werte feststellbar. So liegt der Radverkehrsanteil in den beiden größten Städten Vechta und Lohne bei 37 respektive 35 %, während der Anteil in Visbek nur 17 % beträgt.

¹ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A W10.5 Hauptverkehrsmittel (zusammengefasst)

² Landkreis Grafschaft Bentheim (2019): Ergebnisbericht zur Haushaltbefragung 2017, verfasst durch Planungsbüro VIA eG, Köln.



(siehe Abb. 5-10: Verkehrsmittelwahl in den Kommunen des Landkreis Vechta (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe))

Radverkehr: Pedelec als Antreiber

In der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass nur 9 % der befragten Haushalte weder ein konventionelles Fahrrad noch ein Pedelec besitzen. Alle Kommunen liegen mit 3,1 Fahrrädern oder Pedelecs pro Haushalt über dem niedersächsischen Durchschnitt.

Insbesondere der Anteil an Haushalten mit mindestens einem Pedelec ist mit 63 % sehr hoch. Dies erklärt auch den hohen Anteil (28 %) an Arbeitswege die mit Fahrrad oder Pedelec bestritten werde. Etwa 30 % aller Wege die mit dem Pedelec zurückgelegt werden sind 5 km oder länger.

Radverkehr:

Der Radanteil im Landkreis Vechta ist bereits sehr hoch. Durch den hohen Anteil an Pedelecs pro Haushalt und der damit einhergehenden Möglichkeit auch längere Strecken mit dem Rad (z.B. zur Arbeit) zurücklegen zu können, ist ein Angebot bzw. Bau von interkommunalen Pendlerradwegen voranzutreiben. Ziel ist es den hohen Kfz-Anteil (MIV) in den Morgen- und Nachmittagsstunden zu reduzieren. Die Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes im Stadtgebiet selbst fördert darüber hinaus auch kurze Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen (PKW-Wege: 38% < 5 km; 25% < 3 km).

Fußverkehr:

Zur Stärkung und Förderung des Fußverkehrs sind breite, sichere, konfliktarme und barrierefreie Gehwege anzubieten. Ein zusammenhängendes und attraktives Gehwegnetz mit einer durchgehenden Breite und getrennt vom Radverkehr ist anzustreben. Eine Neuaufteilung/ Flächenumverteilung des öffentlichen Verkehrsraumes ist notwendig. Straßenkreuzungen sind sicherer und fußgängerfreundlich umzubauen. Fußgängersignale –Grünphasen– sind aufgrund einer älter werdenden Gesellschaft anzupassen.

Öffentlicher Personennahverkehr:

Zur Stärkung und Förderung des ÖPNV, insbesondere für Moobil+ Bus und Stadtbus Vechta, können Kampagnen oder Aktionstage unterstützend wirken. Auch eine kostenfreie Nutzung lädt dazu ein das Angebot zu testen und zu erfahren, z.B. bei der jährlichen stattfindenden Umweltwoche im April.

Verbesserung der Bring-/Holsituation an Schulen:

Die Problematik des Thema Bring-/Holsituation an Schulen ist durch die Untersuchung in zweierlei Hinsicht deutlich geworden. Einerseits konnte festgestellt werden, dass ein nennenswerter Anteil von Hol- und Bringeverkehr zu den Schulen im Landkreis (8.000 Pkw-Fahrten pro Werktag) existiert. Andererseits ist die Problematik auch häufiger von den befragten Personen benannt worden.

Hier besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial, das z.B. durch Förderung des Schulweg bezogenen Radverkehrs und durch Einrichtung von Hol- und Bringezonen und Schulstraßen ausgeschöpft werden kann. In Kombination mit der Aktion Stadtradeln könnte wie in anderen Landkreisen praktiziert, die Aktion „Schulradeln“ als Wettbewerb ausgelobt werden.

Kampagnen und Aktionen für den Radverkehr, um eine klimafreundliche Mobilität öffentlichkeitswirksam in den Fokus zu setzen:

- z.B. Stadtradeln bzw. Schulradeln
- AOK-Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Aufklärung zur CO₂-Einsparung mittels Straßenbannern
- „Autofreier Tag“ (22.09. - von der EU im Jahr 2000 initiiert)

Es wird empfohlen die Hinweise und Vorschläge zum ÖPNV, Fuß- und Radverkehr aus dem „Wegedektiv“ zu nutzen und zu prüfen.

2 Erhebungsmethode

Die Erhebung der Daten wurde in Form einer Stichtagsbefragung durchgeführt. Dabei machen die befragten Personen Angaben zu den von ihnen zurückgelegten Wegen für einen festgelegten Werktag.

Stichtag

Die Verkehrserhebung wurde in der örtlichen Presse sowie auf der Internetseite des Landkreises angekündigt. Um das Risiko nicht repräsentativer Ergebnisse aufgrund von Wettereinflüssen zu verringern, wurde die Erhebung an zwei Stichtagen durchgeführt. Die Stichtage waren **Dienstag, der 28. Mai 2024** und **Donnerstag, der 30. Mai 2024**. Am ersten Stichtag wurden Temperaturen bis 19 °C gemessen und es war leicht regnerisch. Am zweiten Stichtag wurden maximal 21 °C gemessen und es schien zeitweise die Sonne bei allgemein trockenem Wetter.

Stichprobe

Die Erhebung wurde **schriftlich-postalisch** sowie ergänzend durch eine **Online-Eingabeoption** durchgeführt. Über eine Zufallsstichprobenziehung wurden rund **12.200 Fragebögen an repräsentativ ausgewählte Personen über sechs Jahre im Landkreis Vechta** versandt. Die Altersgrenze ab sechs Jahre wurde gewählt, da Schulkinder auf kürzeren Wegen auch eigenständig mobil sind und ihre Verkehrsbedürfnisse für die Verkehrsplanung relevant sind.

Die angeschriebenen Personen wurden gebeten, ihr Verkehrshandeln an einem Stichtag zu protokollieren und Einstellungen/Meinungen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, zur Fahrradnutzung, zur Pkw-Nutzung und zum Zufußgehen zu äußern. Außerdem wurden von den Befragten soziodemographische Daten zur Person und zum Haushalt erbeten.

Die Fragebögen konnten mit einem portofreien Rückumschlag zurückgesandt oder online ausgefüllt werden. Auch weitere Personen, die nicht angeschrieben wurden, konnten die Online-Eingabe nutzen. Statistisch wurden diese Eingaben mit denen der Stichprobe harmonisiert.

Fragebogeninhalte

Inhaltlich gliedert sich die Mobilitätserhebung in drei Teile:

1. Fragen zur soziodemografischen Situation, zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, zur Person und zum Haushalt, in dem diese lebt
2. Wegeprotokoll für den Stichtag, dessen Ergebnisse mit anderen Verkehrserhebungen in diesem standardisierten Design vergleichbar sind
3. die Stichtagsbefragung ergänzender Zusatzfragebogen, in dem besondere Aspekte des Verkehrsgeschehens thematisiert werden und sowohl das Nutzungsverhalten bezüglich der Verkehrsmittel als auch Einschätzungen und Bewertungen zu den Verkehrsmitteln und zu Problemlagen abgefragt werden.

Der Fragebogen befindet sich im Anhang dieses Berichtes.

Dateneingabe und Plausibilitätskontrolle

Vor der Erfassung der Daten mit Hilfe des Datenbankprogramms Microsoft Access wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine Fehlerkorrektur geachtet. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler – soweit möglich – ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls durch plausible Daten ergänzt worden.

Aussage für die Bewohner des Landkreises

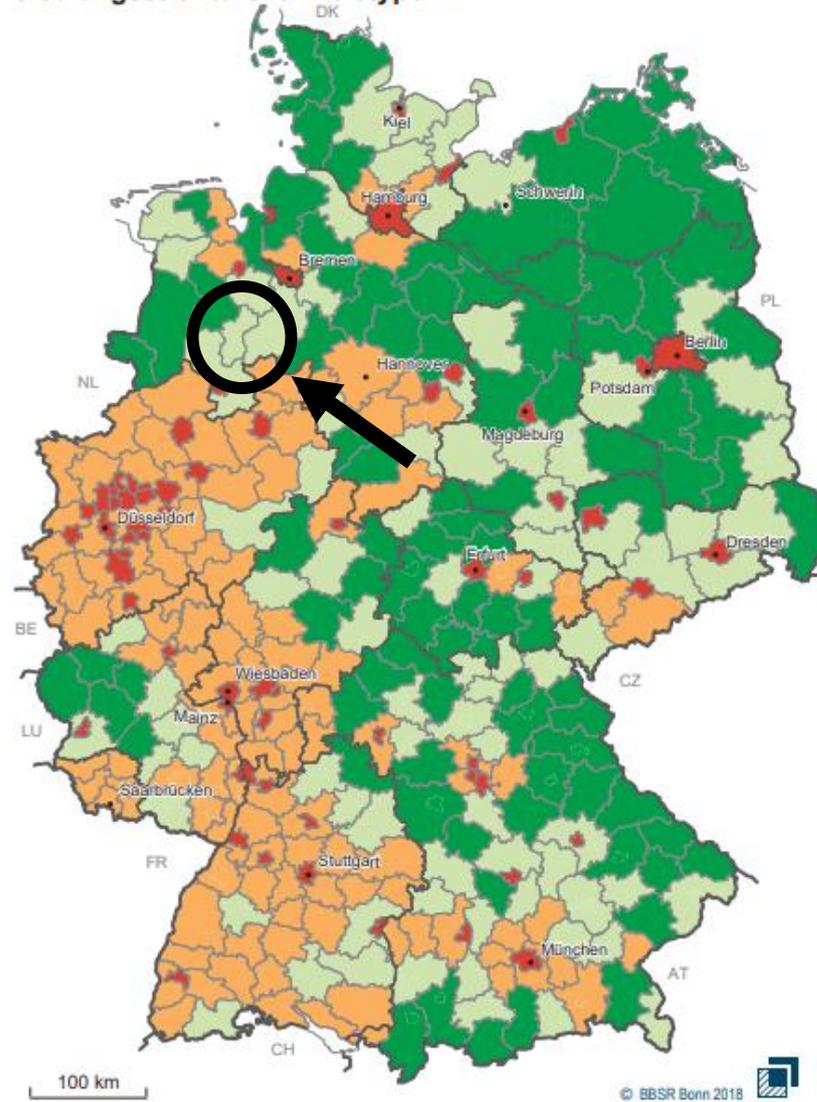
Die Haushaltsbefragung **liefert Erkenntnisse über die Wege, welche die Bevölkerung des Landkreises Vechta unternommen hat. Der Zielverkehr von anderen Orten in den Landkreis Vechta und der Durchgangsverkehr wird nicht erfasst. Die Haushaltsbefragung bildet somit den größten Teil, aber nicht das gesamte Verkehrsgeschehen im Kreis ab.**

Vergleich mit den Daten anderer Räume

Um die Ergebnisse der Haushaltsbefragung des Landkreises Vechta bewerten zu können, werden dort, wo die Daten vorhanden sind, Vergleichsdaten aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017 – MiD“³ angeführt. Dies sind im Wesentlichen die bundesweiten Werte, Werte für Niedersachsen und für den Kreistyp „Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“, zu dem der Landkreis Vechta gezählt wird.

³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 – MiD 2017. Tabellenband. Bonn. 2018.
(in folgenden Verweisen auf „MiD 2017. Tabellenband“ gekürzt)

Siedlungsstrukturelle Kreistypen



Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015

- kreisfreie Großstadt
- städtischer Kreis
- ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen
- dünn besiedelter ländlicher Kreis

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR,
Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert)/
Kreisregionen des BBSR
31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: P. Kuhlmann

Abbildung 2-1 Siedlungsstrukturelle Kreistypen 201 nach BBSR⁴

⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 - Dokumentation der Raumstrukturvariablen der Mikrodatsätze. Abrufbar unter: https://daten.clearingstelle-verkehr.de/279/51/MiD2017_BBSR_Raumvariablen.pdf, abgerufen am 24.03.2023.

3 Basisdaten zur Stichprobe

3.1 Rücklauf

Insgesamt wurden von **3.130 Personen** Fragebögen zurückgesandt, das entspricht etwa einem **Viertel der ausgewählten Stichprobe** (25,7 %). Die folgende Tabelle verdeutlicht den erwarteten und den tatsächlichen Rücklauf bezogen auf die einzelnen Kommunen und ihre Einwohner:innen ab einem Alter von 6 Jahren.

Tabelle 3-1 Einwohnerdaten, Stichprobe und Rücklauf⁵

Kommune	Planung		Rücklauf	
	Einwohner ab 6 Jahre	Nettostichprobe angestrebt	Rücklauf	Nettostichprobe tatsächlich
Bakum	6.252	3,5%	259	4,1%
Damme	16.506	2,0%	334	2,0%
Dinklage	12.590	2,0%	237	1,9%
Goldenstedt	9.546	2,5%	238	2,5%
Holdorf	7.082	3,3%	206	2,9%
Lohne	26.118	1,5%	456	1,7%
Neuenkirchen-Vörden	8.494	3,0%	269	3,2%
Steinfeld	9.868	2,5%	221	2,2%
Vechta	31.945	1,5%	575	1,8%
Visbek	9.439	2,5%	260	2,8%
LK Vechta	137.840	2,1%	3055 + 75	2,3%

Einschließlich der Kinder unter 6 Jahren verfügt der Landkreis über ca. 147.000 Einwohner:innen.

Trotz der Versicherung, dass die Fragebögen anonym ausgewertet werden, kamen einige der befragten Personen der Bitte nicht nach, ihren Wohnort

⁵ Alle Nettostichprobengrößen lagen über dem Grenzwert von einem 1 %, der für eine repräsentative Auswertung von Nöten ist

im Fragebogen anzugeben. Mithilfe der Angaben innerhalb des Wegeprotokolls konnte der Wohnort in einigen Fällen jedoch näherungsweise nachvollzogen und nachcodiert werden. In ca. 75 Fällen ließen sich jedoch keine Rückschlüsse auf den Wohnort ziehen. Diese Fragebögen wurden dennoch in die Auswertung soweit wie möglich einbezogen. Der Rücklauf auswertbarer Fragebögen entsprach den Erwartungen und ist mit ähnlichen Befragungen im ländlichen Raum vergleichbar.

Insgesamt konnte in allen Kommunen die angestrebte Stichprobengröße größtenteils erreicht werden. Die größten Abweichungen von der angestrebten Nettostichprobengröße waren auf der einen Seite in **Holdorf (-0,4 % Abweichung)** und auf der anderen Seite in **Bakum (+0,6 % Abweichung)** feststellbar. Durch die Gewichtung der Daten wurden die Abweichungen in der nachfolgenden Auswertung ausgeglichen.

3.2 Haushaltsgröße

Die **3.130** befragten Haushalte haben eine durchschnittliche Haushaltsgröße von **2,99 Personen**.

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Bundesrepublik Deutschland lag **2023** bei **2,03**. In Niedersachsen beträgt der Wert **2023 2,05 Personen** je Haushalt.⁶ Die Haushaltsgröße der Stichprobe liegt demnach deutlich über dem Bundes- und Landesschnitt.

⁶ Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html> abgerufen am 28.04.2023.

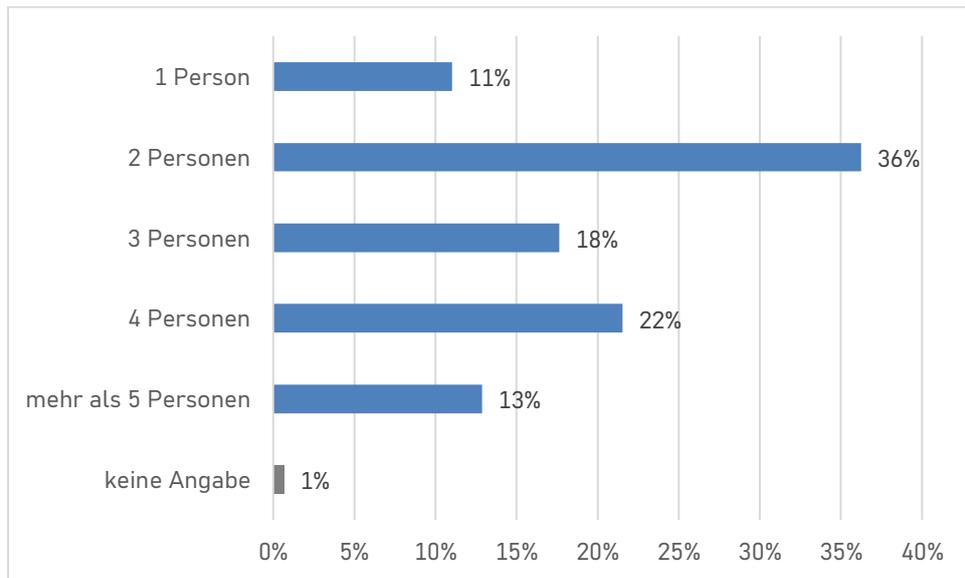


Abbildung 3-1 Anzahl der Personen in den Haushalten der Stichprobe im Landkreis Vechta im Jahr 2024 (n=3.130)

Haushaltsstruktur

In **1.044 Haushalten** lebten **Familien mit Kindern**, was einen Anteil von etwa **33 %** ausmacht. In **1.599 Haushalten von 3.130 Haushalten** leben nur **Erwachsene** über 18 Jahre (**51 %**). Der Anteil der **Single-Haushalte** lag bei **10 %**. In **2 %** der Haushalte lebten **Alleinerziehende** mit den betreffenden Kindern.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Haushaltsstruktur der Stichprobe im Landkreis Vechta im Jahr 2024:

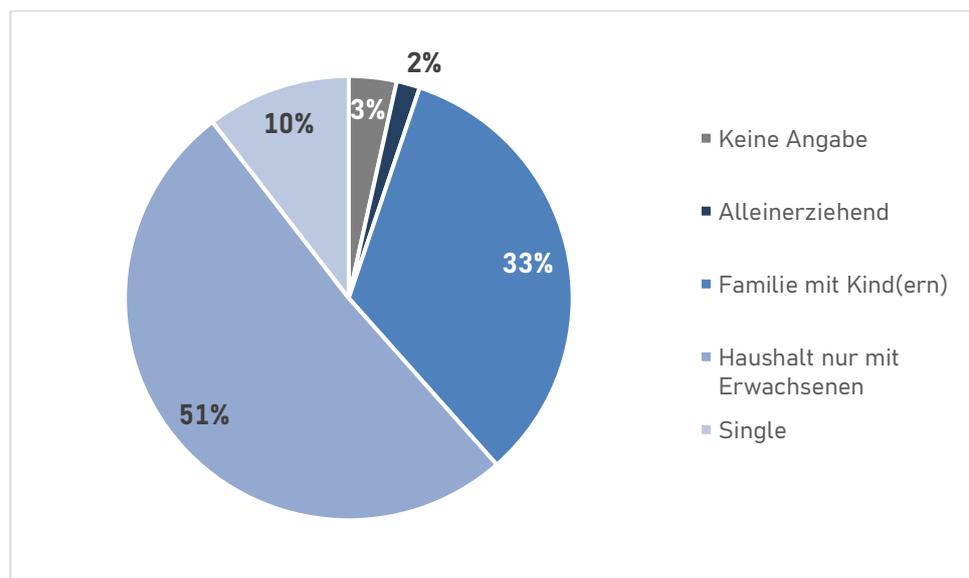


Abbildung 3-2 Haushaltsstruktur im Landkreis Vechta (n=3.130)

3.3 Altersverteilung

3.042 (97 %) der befragten **3.130 Personen** haben ihr Alter angegeben. **7,6 %** sind **unter 18 Jahre** alt, **11,5 %** sind **70 Jahre und älter**.

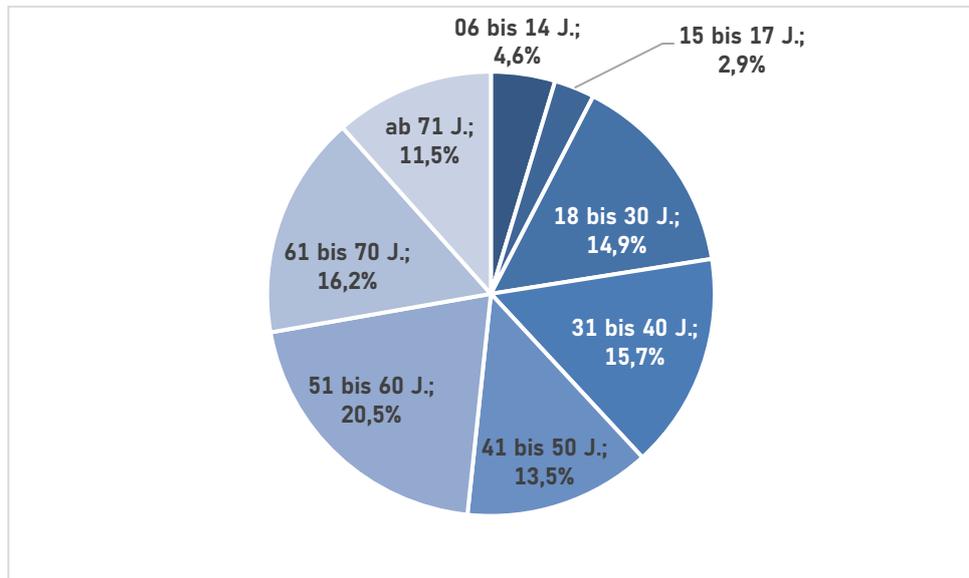


Abbildung 3-3 Alter der Befragten in der Stichprobe (n=3.042)

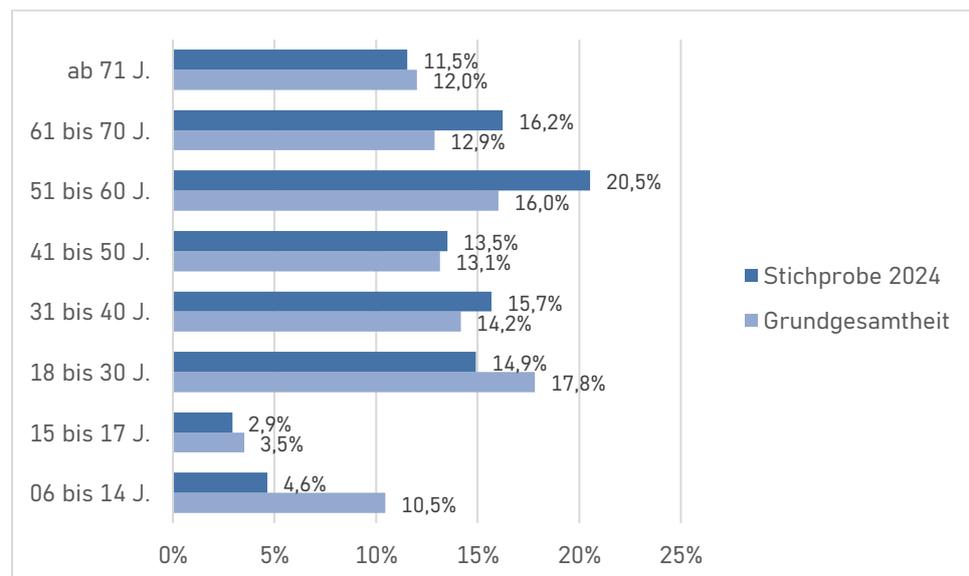


Abbildung 3-4 Altersverteilung: Vergleich der Stichprobe mit Grundgesamtheit von 2024 (n=3.042)

Bei Vergleich der Daten der Grundgesamtheit, also der absoluten Altersverteilung der Bevölkerung im Landkreis, zeigt es sich, dass es hier Unterschiede zur Altersverteilung in der Stichprobe der Haushaltsbefragung gibt.

Deutlich wird, dass die Personen **zwischen 6 und 30 Jahren in der Stichprobe unterrepräsentiert** und die **zwischen 50 und 70 Jahren überrepräsentiert** sind. Da aktuelle Vergleichswerte vorhanden sind, kann dem durch eine entsprechende Gewichtung der Stichprobe Rechnung getragen werden (vgl. 3.7 Gewichtung und Hochrechnung).

3.4 Geschlecht

Insgesamt haben **3.029 Personen** ihr Geschlecht angegeben. Wie allgemein üblich, **überwiegen die weiblichen Probandinnen**.

Auch für die absolute Geschlechtsverteilung im Landkreis Vechta stehen Daten zur Verfügung. Den Vergleich zwischen diesen Daten und den Daten der Stichprobe liefert Abbildung 3-5. Demnach ist im Gegensatz zu den absoluten Werten der Grundgesamtheit festzustellen, dass der Anteil der weiblichen Probanden deutlich höher ist. Dies ist aber auch in vergleichbaren Studien feststellbar.

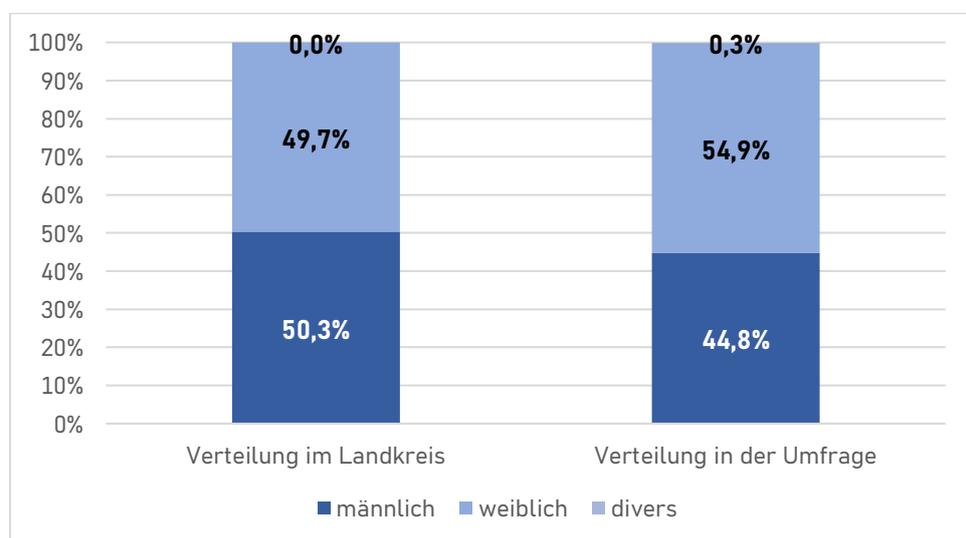


Abbildung 3-5 *Geschlechtsverteilung im Landkreis Vechta: Vergleich der Stichprobe mit den absoluten Daten des Landkreises*

3.5 Erwerbstätigkeit

3.053 Befragte haben Angaben zu ihrer Erwerbstätigkeit gemacht. **Knapp zwei Drittel** der Befragten ist **berufstätig**: **41 %** in **Vollzeit**, **19 %** in **Teilzeit** oder geringfügig beschäftigt. **13 %** befinden sich in **Ausbildung**, dabei ist die Mehrzahl in Schulausbildung. Etwa ein Viertel der Befragten ist **nicht berufstätig**; es handelt sich bei **20 %** um **Rentner:innen** und bei **3 %** **Hausfrauen oder -männer**. Als **erwerbslos** bezeichnet sich nur **rund 1 %** der Befragten. Der Anteil der erwerbslosen Personen an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Vechta beträgt im November 2024 3,6 %⁷ und liegt damit ähnlich wie bei vergleichbaren Befragungen deutlich höher.

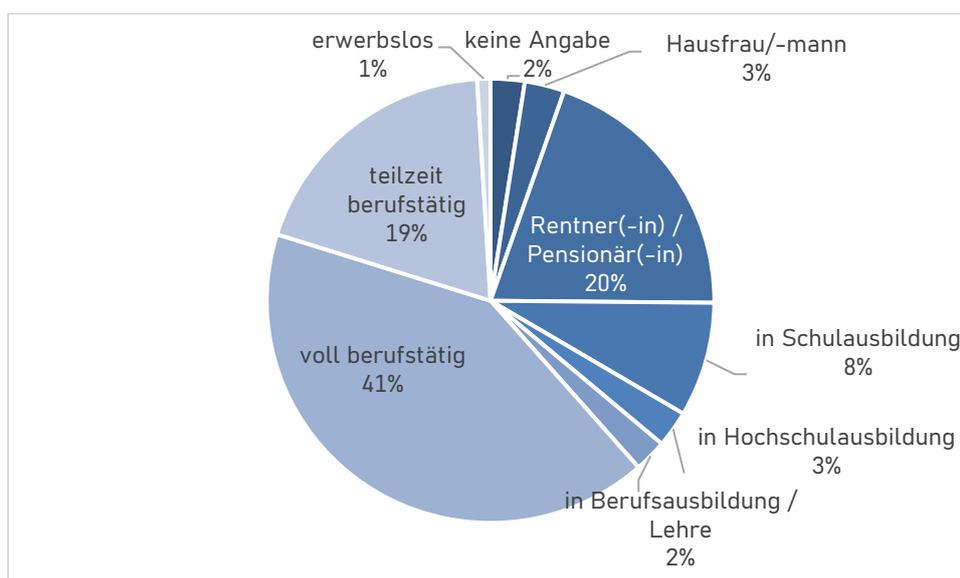


Abbildung 3-6 Erwerbstätigkeit der Befragten in der Stichprobe (n=3.130)

⁷ Bundesagentur für Arbeit (2024): Statistik. Arbeitsmarkt im Überblick - Berichtsmonat November 2024 – Vechta. https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Kreise/Niedersachsen/03460-Vechta.html?nn=6698&year_month=202411, abgerufen am 18.12.2024.

3.6 Homeoffice

Durch die Corona-Pandemie hat die Berufstätigkeit im Homeoffice sehr deutlich an Relevanz gewonnen. In der MiD 2017 gaben nur 13 % der Befragten an, ihre Berufstätigkeit zu mindestens zeitweise im Homeoffice durchzuführen⁸.

In der Haushaltsbefragung von 2024 gaben fast **19 % der Befragten** an, mindestens einmal pro Woche an im Homeoffice zu arbeiten. Dies hat auch Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, da durch Homeoffice Arbeitswege eingespart werden.

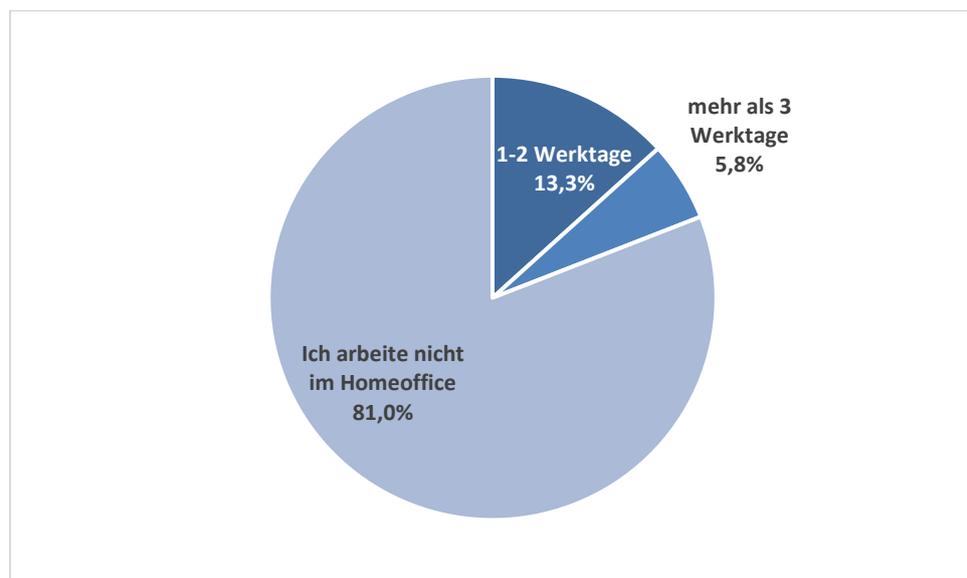


Abbildung 3-7 Anteile der im Homeoffice arbeitenden Befragten (n=2.526)

3.7 Gewichtung und Hochrechnung

Gewichtung

Durch die Gewichtung der Personen- und Wegedatensätze werden Verzerrungen der Befragungsergebnisse, die aus der Unter- oder Überrepräsentierung einzelner Bevölkerungsgruppen resultieren, weitgehend ausgeglichen. Beispielsweise ist die männliche Bevölkerung in der Haushaltsbefragung unterrepräsentiert. Da Frauen und Männer häufig ein unterschiedliches Verkehrsverhalten haben (z.B. bei der Anzahl der Wege aufgrund von

⁸ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A P8.1 Allgemeine Nutzung Home-Office

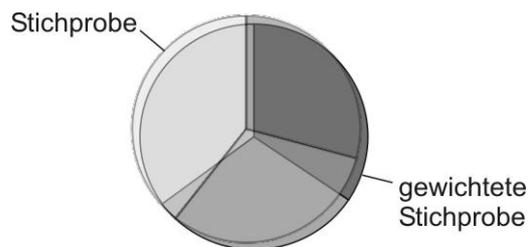
Hochrechnung

verstärkter Teilzeitberufstätigkeit, der Übernahme vieler Hol- und Bringwege oder bei der Verkehrsmittelwahl und Wegelänge, ist eine Gewichtung geboten. Gleiches gilt für die Altersklassen.

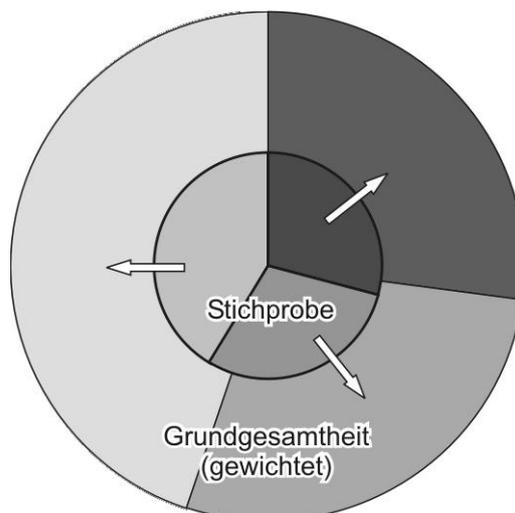
Die Hochrechnung der Datensätze auf die Gesamtbevölkerung wird durchgeführt, um Aussagen über die Gesamtmobilität der Bevölkerung treffen zu können, insbesondere um das Mengengerüst der räumlichen Verflechtungen des Landkreises Vechta zu erstellen. Da der Bevölkerungsanteil der einzelnen Gemeinden und Städte *in der Stichprobe* z.T. stark von dem *der gesamten Kreisbevölkerung* abweicht, wird die Hochrechnung für die einzelnen Kommunen separat durchgeführt. Somit wird durch die Hochrechnung die unterschiedliche Rücklaufquote aus den Kommunen ausgeglichen.

Abbildung 3-8 Prinzipdarstellung von Gewichtung und Hochrechnung

Gewichtung der Stichprobe



Hochrechnung auf die Grundgesamtheit (Einwohnerzahl) (bei gleichzeitiger Gewichtung)



Merkmal Einwohnerzahl

Der Vergleich zwischen den Einwohnerzahlen und dem Rücklauf aus den Kommunen wurde bereits in Kapitel 3 dargestellt. Zu beachten ist, dass in

die Befragung nur Personen ab sechs Jahren einbezogen wurden, so dass sich die Hochrechnungsfaktoren auf diesen Bevölkerungsanteil beziehen. Beispielsweise ergab sich aus der Gemeinde Bakum ein Rücklauf von 259 Fragebögen (entsprechend Personen) bei insgesamt 6.252 Einwohner:innen ab sechs Jahren, so dass sich für alle Datensätze aus Bakum ein Hochrechnungsfaktor von $6.252/259 = 21,139$ errechnet. Anschaulich gesprochen repräsentiert jeder Fragebogen aus Bakum 21 Bakumer Einwohner:innen ab einem Alter von sechs Jahren.

Gewichtungsmerkmale Die Hochrechnung der Datensätze erfolgt nach dem Merkmal EINWOHNERZAHL je Kommune wie oben beschrieben, während eine Gewichtung nach den Merkmalen GESCHLECHT und ALTERSGRUPPE (kreisweit) erfolgt. Diese beiden Merkmale bestimmen das Verkehrsverhalten stark.

Merkmal Altersgruppe Es bestehen Abweichungen zwischen der Altersverteilung in der Stichprobe und in der Grundgesamtheit. Insbesondere sind die Altersgruppen von 6 bis 30 Jahren unterrepräsentiert, während die 50-bis 70-Jährigen überrepräsentiert sind. Für die Datensätze aller Altersgruppen werden daher Hochrechnungsfaktoren als Quotient aus dem jeweiligen kreisweiten Altersgruppenanteil und dem Altersgruppenanteil in der Stichprobe errechnet.

Merkmal Geschlecht Beim Merkmal Geschlecht werden kommunenscharfe Gewichtungsfaktoren angesetzt.

Gesamthochrechnungsfaktor Den einzelnen Datensätzen der Befragten werden nach den Merkmalen:

- Wohnort (Kommune)
- Altersgruppe
- Geschlecht

Hochrechnungs- und Gewichtungsfaktoren zugeordnet, die wie oben beschrieben, bestimmt werden. Aus deren Multiplikation ergibt sich ein Gesamthochrechnungsfaktor.⁹

Allgemeine Anmerkung Die dargestellten Daten zur Mobilität basieren auf gewichteten und hochgerechneten Auswertungen, da als Basis für Planungen die Gesamtzahl der Wege der Einwohner:innen des Landkreises Vechta beziffert werden muss. Die Auswertungen der Zusatzfragen (siehe Kapitel 6) beziehen sich wiederum nur auf die Stichprobe, da eine Gewichtung von Meinungsäußerungen nicht sinnvoll ist.

⁹ Die Multiplikation der Hochrechnungs- und Gewichtungsfaktoren ist eine mathematische Näherung und erfordert eine geringfügige nachträgliche Korrektur, damit die hochgerechnete Gesamtzahl der Stichprobe mit der Einwohnerzahl (Grundgesamtheit) übereinstimmt. Das Näherungsverfahren erscheint zulässig, da die Gewichtungsfaktoren nahe bei 1 liegen.

4 Verkehrsmittelverfügbarkeit

In diesem Kapitel werden der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln bei den Befragten bzw. in deren Haushalten dargestellt. Neben dem Besitz von Kraftfahrzeugen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln wurde auch Führerscheinbesitz erfragt. Insgesamt machten **3.222 Personen** (gewichtet) Angaben zum Verkehrsmittelbesitz in ihrem Haushalt.¹⁰

Bei den Ausführungen zum Fahrradbesitz und -verfügbarkeit ist darauf hinzuweisen, dass eine Unterscheidung zwischen konventionellen muskelbetriebenen und den elektrisch unterstützten Pedelecs stattgefunden hat. Diese Unterscheidung ist der Methodik der MiD von 2017 geschuldet um Vergleiche mit den Werten auf Bundes- und Landesebene durchführen zu können.

4.1 Fahrradbesitz und -verfügbarkeit

Fahrradbesitz

Etwa **9 %** der befragten Haushalte besitzen kein konventionelles Fahrrad oder Pedelec (282 Haushalte). Somit liegt die Fahrrad-Ausstattung im Landkreis Vechta mit **91 %** über dem Bundesdurchschnitt von 88 % und dem Kreistyp „Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“ von 89 %.¹¹

Deutlich wird, dass im Landkreis Vechta vor allem die Haushalte ohne Fahrrad unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt liegen¹²:

¹⁰ Hinsichtlich des Verkehrsmittelbesitzes wird diese Zahl als Stichprobenanzahl gewertet, da die Frage nach dem Vorhandensein der verschiedenen Verkehrsmittel im Haushalt in einem Block gestellt wurde. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Angaben zu den Verkehrsmitteln bei den Befragten, die bei irgendeinem Verkehrsmittel Angaben gemacht haben, vollständig sind.

¹¹ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A H11.3 Anzahl Elektrofahräder, Pedelecs und Fahrräder im Haushalt.

¹² ebd.

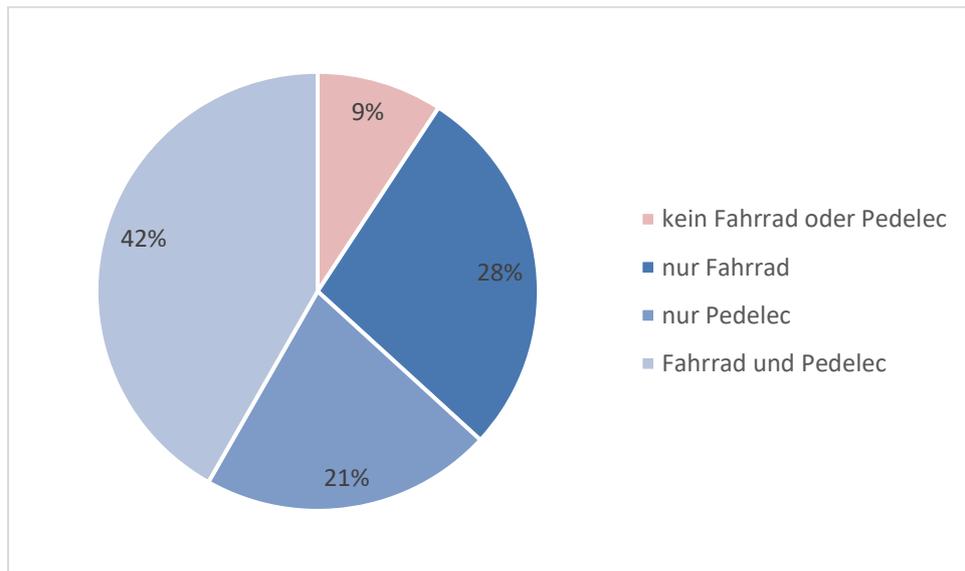


Abbildung 4-1 Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Pedelecs im Landkreis Vechta

Fahrradbesitz nach Kommunen

Dies ist in Teilen wahrscheinlich auf die für das Fahrradfahren günstige Topografie zurückzuführen. Für Siedlungstypen unterschieden nach Topografie trifft die MiD leider keine Aussagen.

Abbildung 4-2 zeigt den Mittelwert der Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern in den Kommunen des Landkreis Vechta im Vergleich mit NRW und der gesamten BRD.

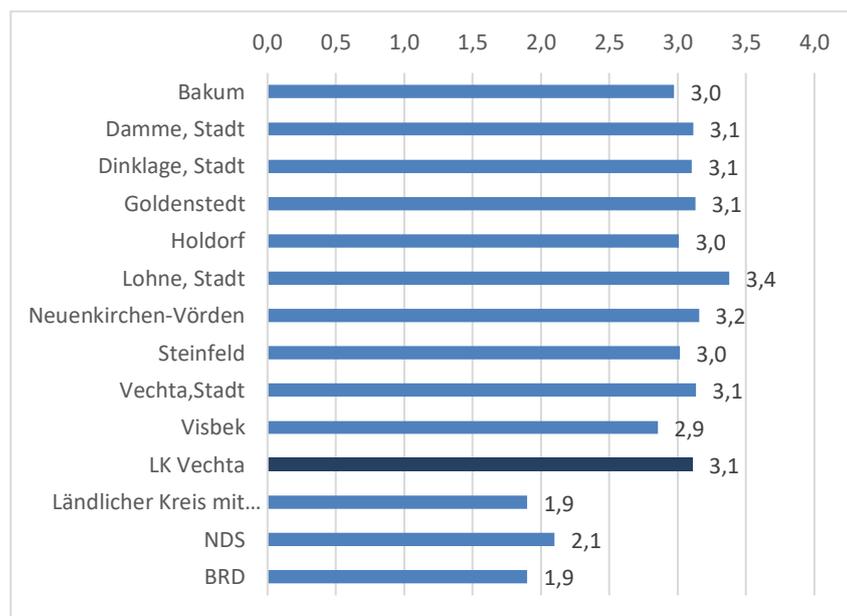


Abbildung 4-2 Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Pedelecs (Mittelwert)

Fahrradverfügbarkeit

Die Auswertungen zur Fahrradverfügbarkeit bieten noch einmal einen anderen Blick als die Auswertung zur Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern:

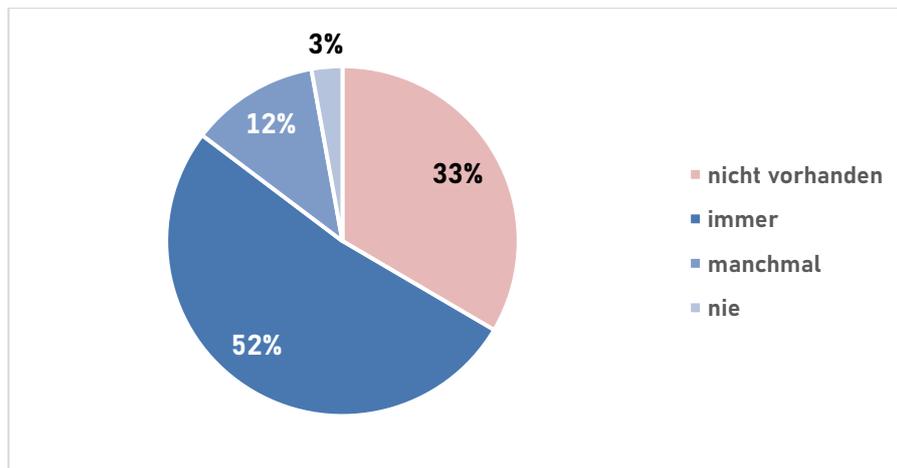


Abbildung 4-3 Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten (n=3.140, gewichtet)

Mehr als die Hälfte aller Befragten gibt an, immer ein Fahrrad zur Verfügung zu haben. Keinen Zugriff zu Fahrrädern besitzen ein Drittel der Befragten. Wie sich das auf die Altersklassen verteilt, zeigt folgende Abbildung:

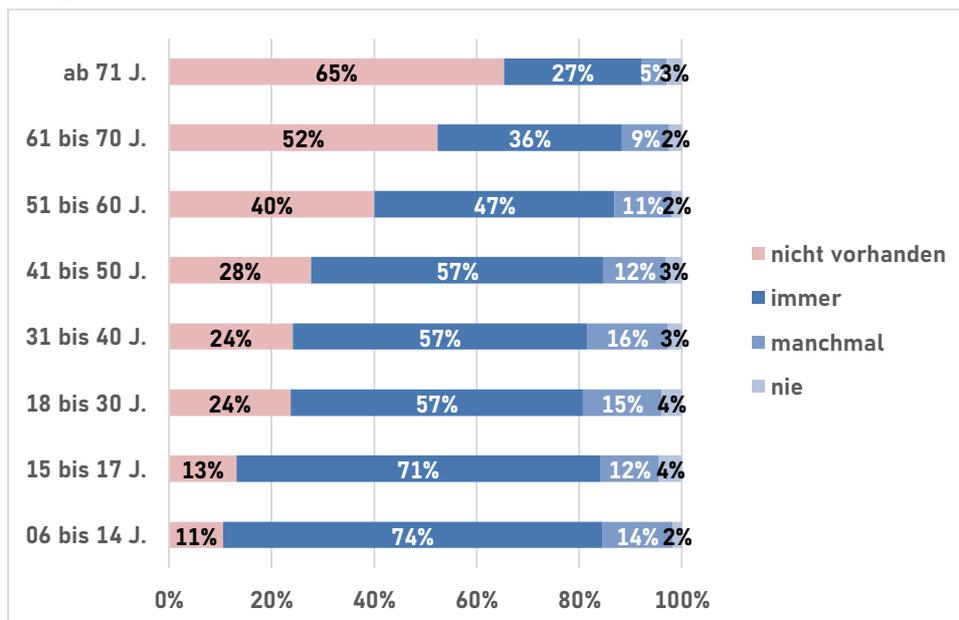


Abbildung 4-4 Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklassen (n=3.064, gewichtet)

Deutlich wird, dass vor allem die Kinder und Jugendlichen sehr häufig ein Fahrrad zur Verfügung haben. Mit dem zunehmenden Alter nimmt die Verfügbarkeit signifikant ab. Dies ist aber teilweise in Korrelation mit der Pedelec-Verfügbarkeit zu sehen (siehe Abbildung 4-5 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), da diese mit älteren Altersklassen bis 70-Jahre signifikant zunimmt.

Verfügbarkeit von Pedelecs

Interessant ist die Auswertung nach Pedelec-Verfügbarkeit und Altersklassen. Generell ist mit zunehmendem Alter eine höhere Pedelec-Verfügbarkeit je Haushalt feststellbar. Allerdings ist selbst bei den jüngeren Altersklassen unter 30-Jahre eine vergleichsweise hohe Verfügbarkeit feststellbar. Besonders die **Altersklasse 15-17 Jahre** hat mit **49%** eine signifikante ständige Verfügbarkeit an Pedelecs.

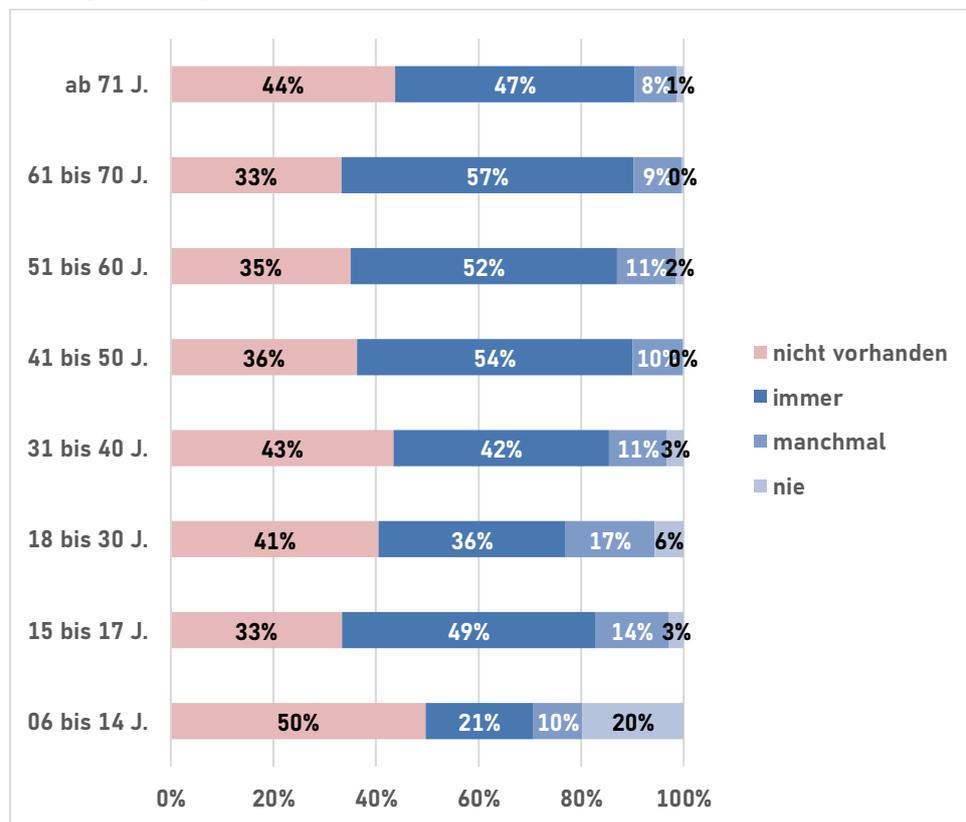


Abbildung 4-5 Pedelec-Verfügbarkeit bei den Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=3.064)

4.2 Motorisierung: Kfz-Besitz und -Verfügbarkeit

Pkw-Besitz

Im Landkreis Vechta herrscht fast **Vollmotorisierung**: **95 %** aller Haushalte besitzen mindestens einen Pkw jeder Haushalt verfügt durchschnittlich über **1,7 Pkw**.

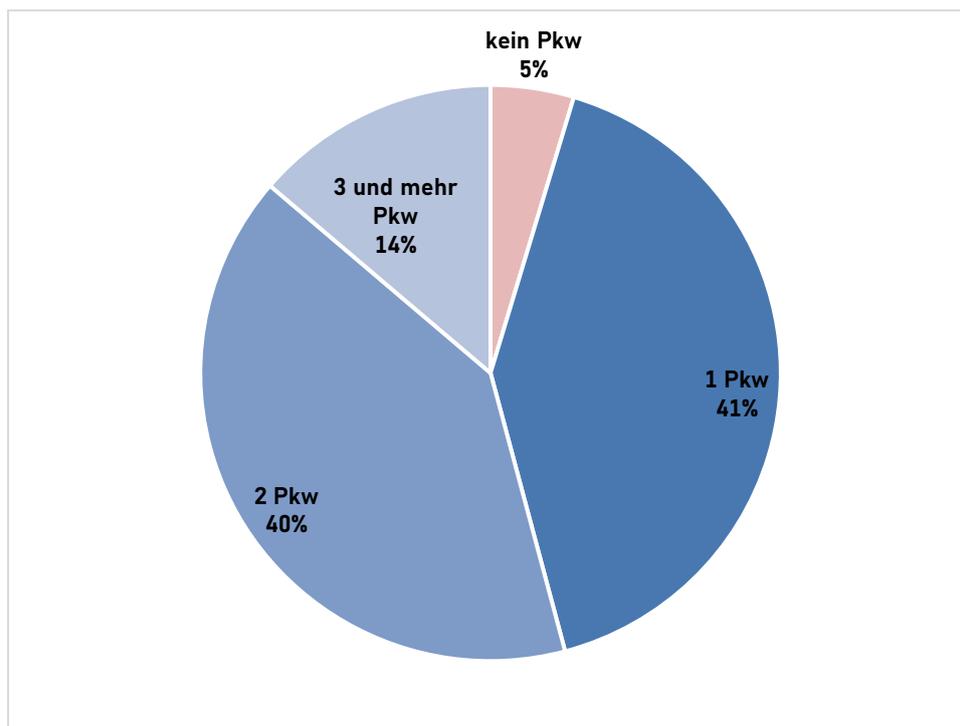


Abbildung 4-6 Anteil der Pkw-Ausstattung in den befragten Haushalten (gewichtet, n=3.140)

Im Vergleich zu den Werten des **Bundes** und von **NDS**, die bei **1,1 Pkw** liegen, ist dieser Wert überdurchschnittlich.

Die Untersuchung weist mit einem Anteil von **autofreien Haushalten** von nur **5 %** einen deutlich niedrigen Wert aus als die MiD-Studie 2017 mit **15 %** autofreien Haushalten für den Kreistyp „**Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen**“, dem der Landkreis Vechta zugeordnet ist.¹³

¹³ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A H8 Anzahl Autos im Haushalt.

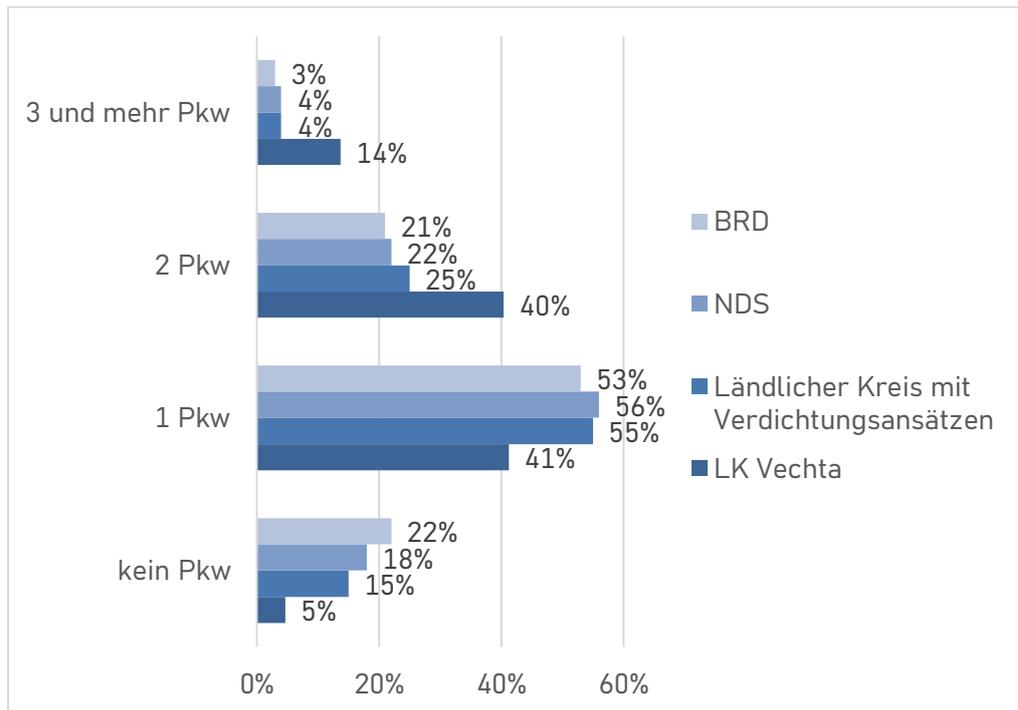


Abbildung 4-7 Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Pkw im Landkreis Vechta im Vergleich mit der BRD und NDS sowie dem Kreistyp "Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen"

Die Abbildung 4-8 zeigt die Ausstattung der Haushalte nach Wohnort. **6 %** der Haushalte in **Vechta (Stadt)**, **Neuenkirchen-Vörden** und **Dinklage (Stadt)** leben **autofrei**, das sind die höchsten Werte im Landkreis Vechta. Weitere **48 %** der **Vechta** Haushalte verfügen über nur **einen Pkw**. Damit sind die wenigsten Pkw pro Haushalt in der Stadt Vechta zugelassen.

Die meisten Pkw pro Haushalt sind in **Bakum (2,0 Pkw)** zugelassen, **Golddenstedt** liegt mit **1,9 Pkw** knapp dahinter.

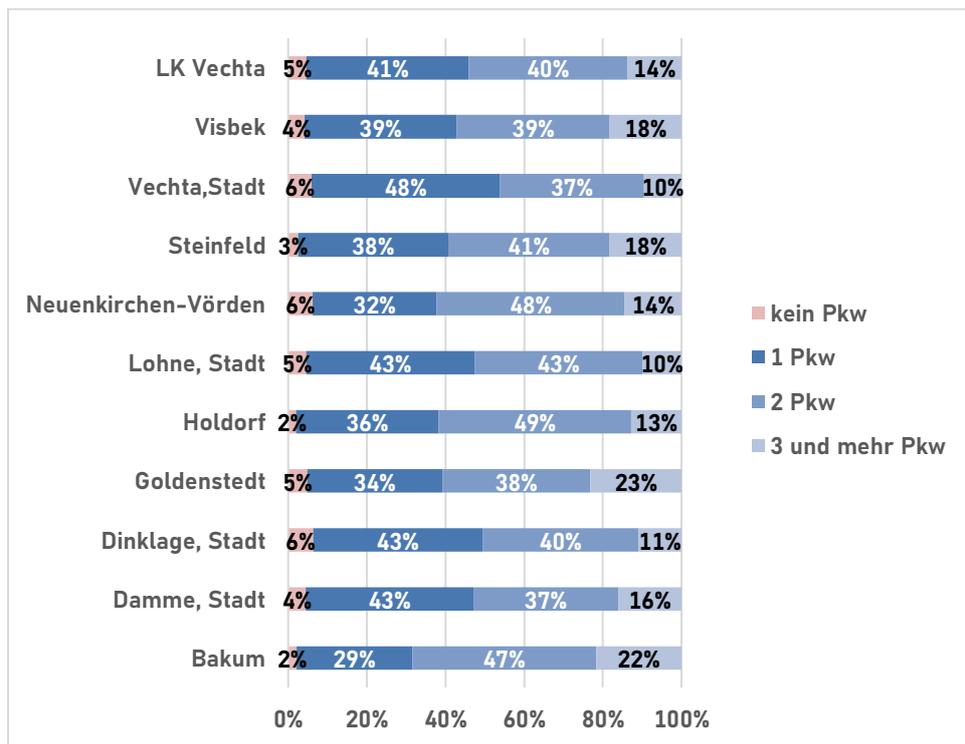


Abbildung 4-8 Pkw-Besitz in den befragten Haushalten nach Wohnort (gewichtet, n=3.140)

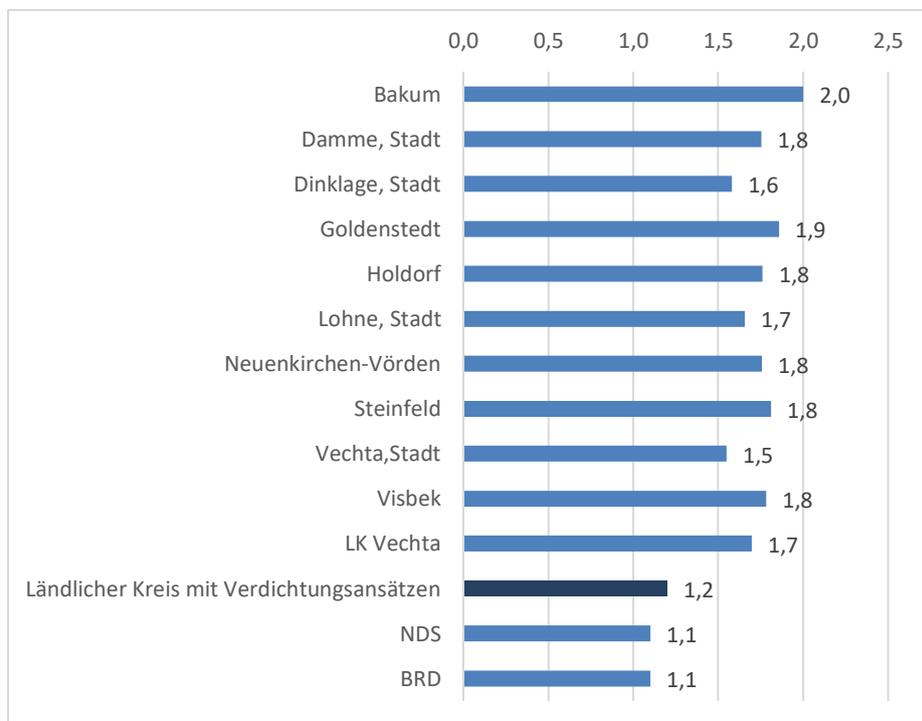


Abbildung 4-9 Ausstattung der Haushalte mit Pkw (Mittelwert Pkw pro Haushalt)

In der Befragung wurden die Haushalte, die angaben, kein Auto zu besitzen, nach ihren Gründen befragt. 101 Haushalte (gewichtet) gaben folgende Antworten:

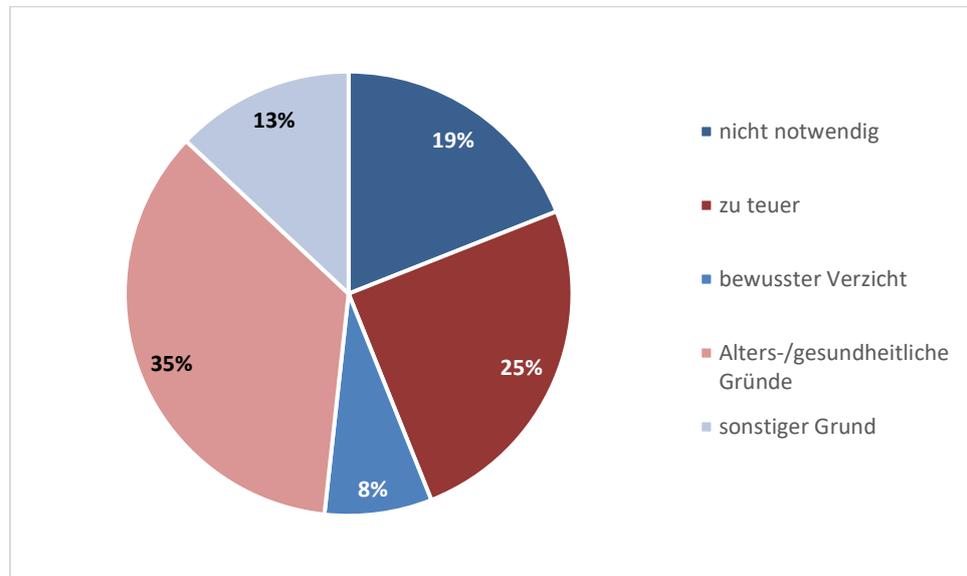


Abbildung 4-10 Gründe für den Nicht-Besitz eines Autos (n=101, Mehrfachantworten waren möglich)

27 % der Antworten der autofreien Haushalte geben an, freiwillig auf ein Auto zu verzichten („nicht notwendig“ oder „bewusster Verzicht“). Knapp 60 % verzichten jedoch nicht freiwillig: Sie können entweder aus gesundheitlichen oder Altersgründen kein Auto (mehr) fahren oder sich kein Auto leisten.

Pkw-Verfügbarkeit

Für das Mobilitätsverhalten bedeutend ist in erster Linie die Pkw-Verfügbarkeit. Im Fragebogen wurde die Frage gestellt, ob ein Pkw immer, manchmal oder nie zur Nutzung zur Verfügung steht.

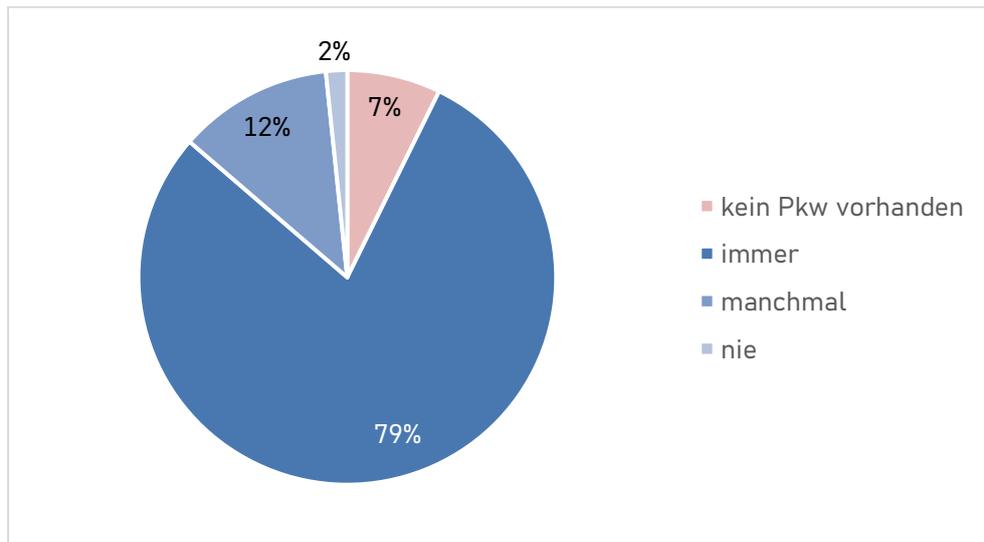


Abbildung 4-11 Pkw-Verfügbarkeit der Befragten über 17 Jahre (gewichtet, n=2.616)

79% der Befragten geben an immer einen Pkw zur Verfügung zu haben. Bei den Altersklassen wird deutlich, dass am ehesten noch die über 70-Jährigen eine geringere Verfügbarkeit angeben. Dies kann in Teilen mit der noch geringeren Führerscheinbesitzquote zusammenhängen. Bei allen anderen Altersklassen sind nur geringfügige Unterschiede feststellbar.

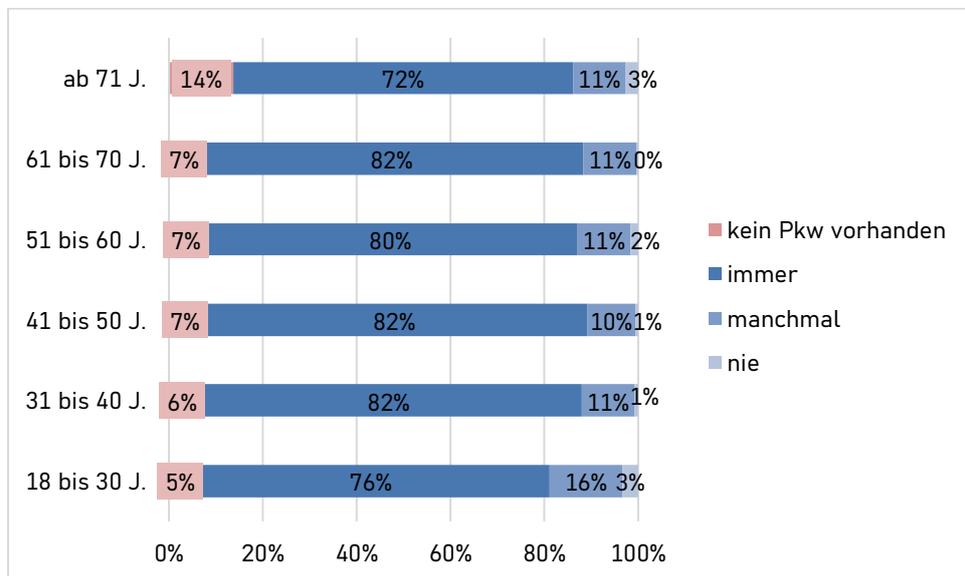


Abbildung 4-12 Pkw-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=2.616)

Aufgrund der immer weiter steigenden Bedeutung von E-Fahrzeugen im Straßenverkehr ist auch der Besitz von E-Pkws in den Haushalten abgefragt worden. Knapp 12 % der befragten Haushalte besitzt mindestens einen E-Pkw.

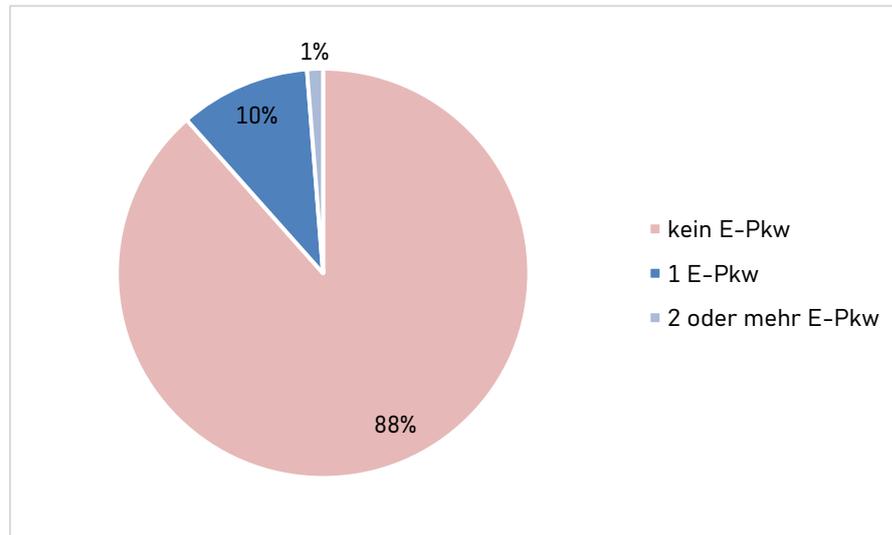


Abbildung 4-13 Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw (gewichtet, n=3.140)

Nach Kommunen aufgesplittet wird deutlich, dass die Gemeinde Dinklage die höchste E-Pkw-Besitzquote besitzt.

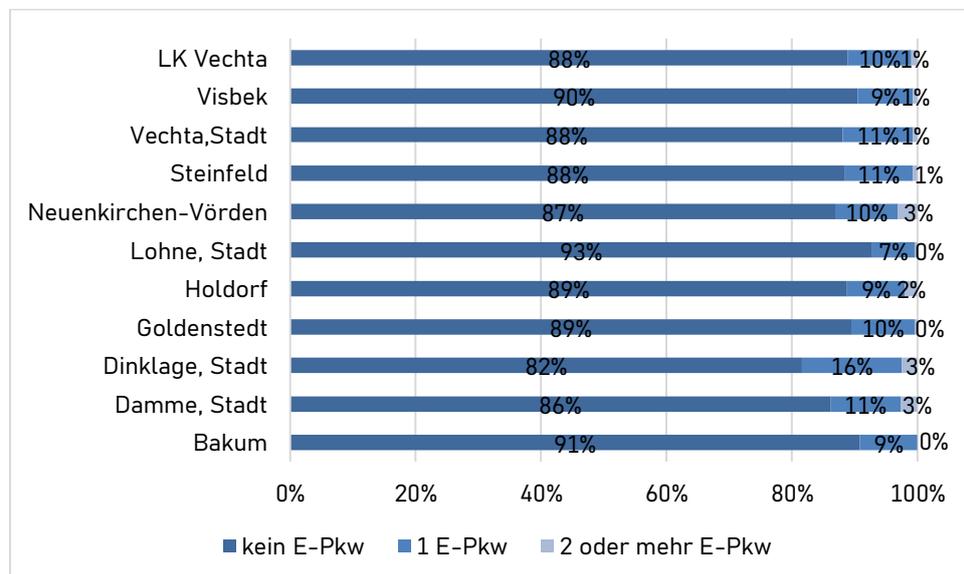


Abbildung 4-14 Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw nach Kommunen (gewichtet, n=3.140)

4.3 Führerscheinbesitz

Führerscheinbesitz

Mehr als 95 % der befragten Personen ab 17 Jahre besitzen einen Pkw-Führerschein.

Nach Altersklassen unterteilt wird deutlich, dass zwischen 31 und 70 Jahren nahezu jeder einen Pkw-Führerschein besitzt.

Der Anteil der 17-Jährigen mit Führerscheinbesitz beträgt nur 17 %. Zum Vergleich: der Bundeswert liegt laut Daten der MiD bei 31 %¹⁴.

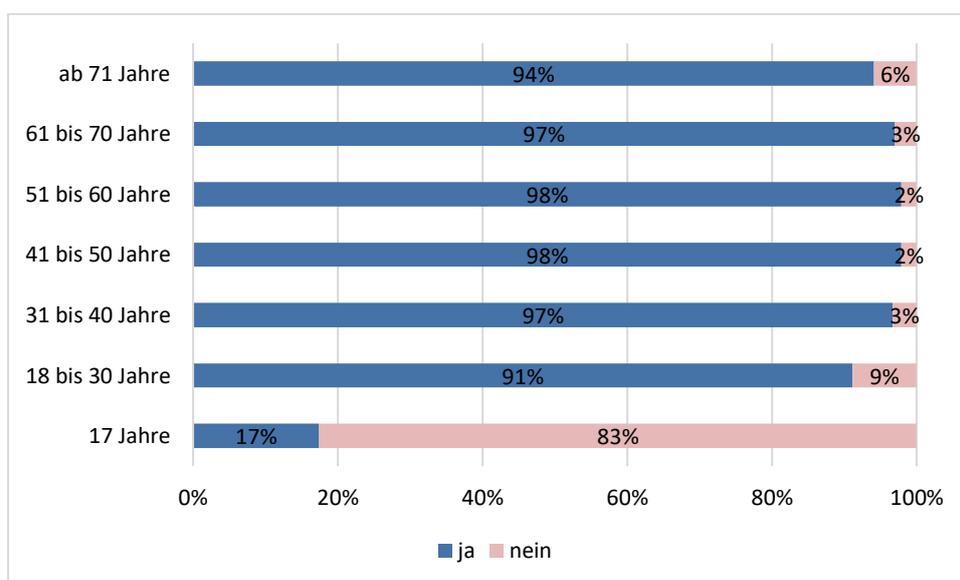


Abbildung 4-15 Führerscheinbesitz bei den über 16-Jährigen (gewichtet, n=2.682)

Bezogen auf das Geschlecht sowie die Kommunen sind nahezu keine Unterschiede beim Führerscheinbesitz mehr festzustellen.

¹⁴ MiD 2017, Tabellenband - Personen V1 S. 32

5 Mobilitätshandeln

Die Mobilität der Bevölkerung im Landkreis Vechta setzt sich aus der Anzahl der zurückgelegten Wege (Verkehrsaufkommen), der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) sowie den Quellen und Zielen der Wege (Verkehrsverflechtungen) zusammen. Damit lässt sich der größte Teil des Verkehrsgeschehens im Landkreis beschreiben.

Eine Aussage zu den Einpendelnden und Besuchenden von außerhalb des Landkreisgebietes ist auf Basis der Haushaltsbefragung nicht möglich. Ebenso wird der Durchgangsverkehr nicht erfasst. Die hier dargestellten Ergebnisse beziehen sich also nur auf das Mobilitätshandeln der Bevölkerung innerhalb des Landkreises Vechta (hochgerechnete und gewichtete Daten). Das „Auspendeln“ in andere bzw. benachbarte Landkreise ist jedoch berücksichtigt.

Zunächst werden in diesem Kapitel die wichtigsten Begriffe der Mobilitätsanalyse erläutert, damit sich die Ergebnisse richtig einordnen lassen.

5.1 Definition der Grundbegriffe

Weg

Eine Ortsveränderung wird als Weg bezeichnet. Dabei muss jeweils das Grundstück verlassen werden. Arbeitet jemand z.B. zu Hause und ist somit mit dem Erreichen des Arbeitsplatzes keine Ortsveränderung verbunden, wird in diesem Falle auch kein „Arbeitsweg“ erfasst.

Verkehrszweck

Aus diesem Beispiel wird deutlich, dass Wege immer Verkehrszwecken zugeordnet werden, das heißt, der Zweck ist die Tätigkeit, zu deren Ausübung der Weg unternommen wird. In der Regel sind dies:

- Arbeitswege (Berufsverkehr)
 - dienstliche / geschäftliche Wege
 - Ausbildungswege
 - Einkaufswege für den täglichen Bedarf und den längerfristigen Bedarf sowie Wege, die im Rahmen persönlicher Erledigungen (z.B. Arztbesuche) unternommen werden
 - Freizeitwege
- Üblicherweise werden Freizeitwege nicht weiter differenziert, so dass diese Kategorie häufig als „Restkategorie“ anzusehen ist, unter der so unterschiedliche Wege wie Kinobesuch, Spazieren gehen, Verwandte besuchen gefasst werden
- Hol- und Bringwege.

Als Wegekette bezeichnet man mehrere Wege, die gekoppelt werden, ohne dass zwischenzeitlich die Wohnung bzw. der Ausgangspunkt aufgesucht wird. Dabei können sich die Verkehrszwecke ändern, müssen es aber nicht. Eine Wegekette oder Wegekopplung beginnt und endet in der Regel zu Hause. Es gibt Fälle, in denen die Wegekette an dem Stichtag nicht zu Hause beginnt oder endet.

Verkehrsmittel

Folgende Verkehrsmittel werden in dem Fragebogen erfasst:

- zu Fuß gehen
- Fahrrad
- Pedelec / E-Bike
- Mofa / Moped / Motorrad
- Pkw als Fahrer:in
- Pkw als Mitfahrer:in
- Taxi
- Eisenbahn / S-Bahn / Stadtbahn / Straßenbahn
- Linienbus / Stadtbus
- Moobil+Bus
- Sonstiges (Inliner, Roller, Traktor, Lkw, Wohnmobil, etc.)

Fußwege werden nur dann als solche erfasst, wenn Wege nicht mit Hilfe einer Transportkette (s.u.) unternommen werden, sondern nur, wenn bei der Ortsveränderung ausschließlich zu Fuß gegangen wird. Dies hat den Hintergrund, dass davon ausgegangen wird, dass auch das Auto, die Bushaltestelle oder das Fahrrad zunächst in der Regel zu Fuß erreicht werden muss.

Transportkette

Unter einer Transportkette versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel beim Zurücklegen eines einzigen Weges. Die Verkehrsmittel wechseln, ohne dass ein Wechsel des Verkehrszweckes stattfindet. Eine typische Transportkette ist zum Beispiel Bike&Ride, wobei auf dem Weg zur Bahnhaltestelle das Fahrrad benutzt wird, um dann in die Eisenbahn, z.B. am Bahnhof Vechta, umzusteigen. Von dort aus wird dann der Zug nach Osnabrück benutzt und das Endziel in Osnabrück zu Fuß erreicht.

Hauptverkehrsmittel

Innerhalb einer Transportkette wird ein Hauptverkehrsmittel definiert. Unter dem Hauptverkehrsmittel wird das Verkehrsmittel innerhalb einer Transportkette verstanden, mit dem die weiteste Entfernung zurückgelegt wird. In unserem Beispiel wäre dies die Eisenbahn.

Mobilität Die Anzahl der Wege am Tag bezeichnet man als Mobilitätsrate. Also vereinfacht gesagt: Je mehr Wege jemand zurücklegt, desto mobiler ist er. Dabei ist es unerheblich, wie lange ein Weg dauert oder welche Entfernung im Rahmen eines Weges zurückgelegt wird.

Verkehrsaufwand Die Kilometer, die eine Person pro Tag zurücklegt, bezeichnet man als Verkehrsaufwand. Der Verkehrsaufwand der Bevölkerung nahm in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich zu. Dieser ist die wichtigste Stellenschraube, um verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren, denn je mehr Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr (Pkw, Krad, ...) – *kurz MIV genannt* – zurückgelegt werden, umso höher ist der Schadstoffausstoß bei Verbrennungsmotoren bzw. nicht schadstoff- bzw. klimaneutraler Energiezufuhr.

5.2 Mobilitätsrate

durchschnittliche Anzahl der Wege **Der durchschnittliche Bewohner des Landkreis Vechta unternimmt am Werktag 3,29 Wege.** Dieser Wert bezieht sich auf die gesamte Bevölkerung des Kreises (ab einem Alter von 6 Jahren) und schließt auch die am Stichtag „immobilen“ Einwohner des Landkreises mit ein.

Die Studie MiD 2017 gibt **bundesweit 3,1 Wege je Werktag** an, für den entsprechenden Kreistyp ergibt sich derselbe Wert.¹⁵ Somit liegt die durchschnittliche Anzahl der Wege über den Werten der MiD.

Anzahl der Wege mobiler Personen Als mobile Bevölkerung bezeichnet man die erfassten Personen, die an dem Stichtag zumindest einen Weg außer Haus unternommen haben (und älter als sechs Jahre sind). Bezieht man die Berechnung der durchschnittlichen Wegezahl nur auf die mobilen Personen, so ergibt sich 2024 ein Wert von **3,57 Wegen pro mobile Person und Werktag.**

Anteil immobiler Personen In der hochgerechneten Stichprobe 2024 sind **7,2 % der Personen immobil**, d.h. sie haben ihr Haus an diesem Tag nicht verlassen. Gründe hierfür können Homeoffice, Krankheit oder eine eingeschränkte Mobilität sein. Im **Bundesschnitt** lag dieser Wert 2017 bei **15 %**, d.h. dass die Personenzahl der Immobilen im Landkreis Vechta deutlich unterdurchschnittlich ist.

Mobilität nach Geschlecht Unterschiede in der täglichen Wegezanzahl lassen sich auch am Geschlecht festmachen: So weisen **Frauen 3,5 Wege** und **Männer 3,1 Wege am Werktag**

¹⁵ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A P32.1 Anzahl Wege am Stichtag (alle Personen).

Mobilität nach Altersklassen

auf. Dies lässt sich insbesondere hierdurch begründen, dass Frauen mehr „Care“-Wege aufweisen, d.h. Hol- und Bringwege für Kinder und sonstige soziale Verpflichtungen.

Unterschiede lassen sich auch in den Altersklassen finden. So sind Menschen über **70 Jahre** im Vergleich **weniger mobil (2,75 Wege am Werktag)**, da im Ruhestand die Arbeitswege wegfallen und durch Freizeitaktivitäten nicht voll kompensiert werden. **Besonders mobil sind die 41- bis 50-Jährigen**, die in der Regel hinsichtlich Erwerbs- und Familienarbeit (**3,78 Wege am Werktag**) am stärksten gefordert sind. Einen Überblick hierzu gibt die folgende Abbildung:

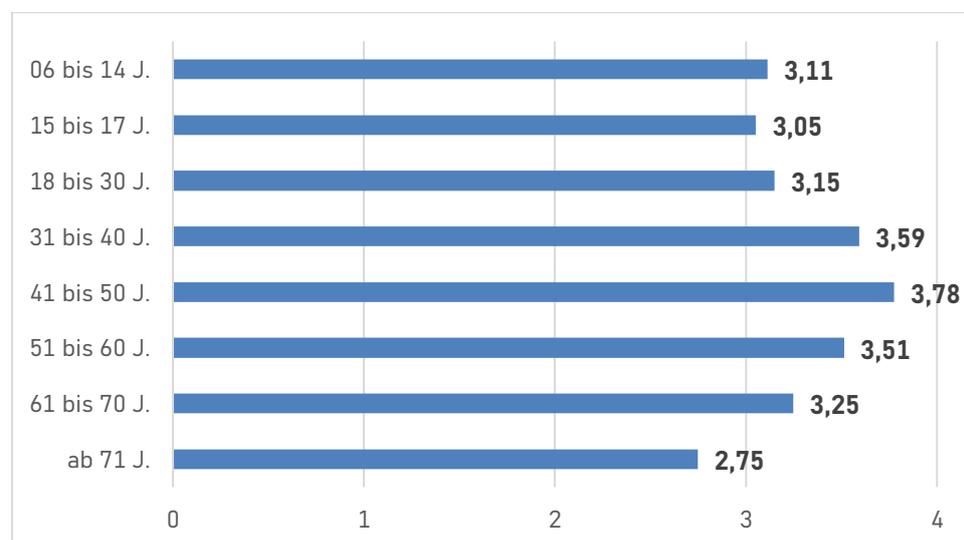


Abbildung 5-1 Mobilität im Landkreis Vechta nach Altersklassen (am Stichtag; gewichtete Stichprobe n= 3.222)

Diese Ergebnisse decken sich in der Tendenz mit denen aus der MiD 2017:



Abbildung 5-2 Mobilität nach Altersklasse in der MiD 2017¹⁶

Mobilität nach Kommunen

Abschließend soll noch ein Blick auf die **Mobilitätsraten der Kommunen** im Landkreis geworfen werden. Die „mobilste“ Bevölkerung mit einer Mobilitätsrate von **3,62 Wegen** je Werktag lebt in **Neuenkirchen-Vörden**, während die Bevölkerung in **Steinfeld und Visbek die geringste Mobilitätsrate mit 3,14 Wegen** aufweisen.

Tabelle 5-1 Mobilität im Landkreis Vechta nach Kommunen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Kommune	Anzahl Wege gesamt	Mobilitätsrate
Bakum	20.500	3,28
Damme	53.100	3,22
Dinklage	43.100	3,42
Goldenstedt	31.800	3,33
Holdorf	24.700	3,48
Lohne	85.700	3,28
Neuenkirchen-Vörden	30.800	3,62
Steinfeld	31.000	3,14
Vechta	104.200	3,26
Visbek	29.600	3,14

¹⁶ Quelle: MiD 2017 Tabellenband - Personen V1 S. 124

5.3 Gesamtzahl der Wege

An einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2024 wurden durch die Bewohner: innen des Landkreis Vechta, die mindestens 6 Jahre alt waren, hochgerechnet **453.450 Wege** zurückgelegt.

5.4 Wegezweck

5.4.1 Wegezweck allgemein

Wie in Kapitel 5.1 erläutert, werden mit Ortsveränderungen Zwecke verfolgt und sei es, sich auf einem Spaziergang zu erholen. Daher sprechen wir von Wege- oder Verkehrszwecken. Die Verkehrszwecke sind Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung und verändern sich im Laufe der Zeit. So nimmt die Anzahl der Wege mit dem Fahrtzweck Arbeit ab, wenn weniger Menschen erwerbstätig sind oder wenn sie häufiger im Homeoffice arbeiten.

Anteile der Wegezwecke
am werktäglichen
Verkehr

Die folgende Abbildung zeigt, wie sich die Aufteilung nach Verkehrszwecken im Landkreis Vechta im Vergleich zu den entsprechenden Werten der MiD für den Bundesdurchschnitt verhält.

Es wird ersichtlich, dass im Landkreis Vechta der **Wegezweck „Arbeit und Ausbildung“** im Gegensatz zum Bundeswert deutlich überwiegt mit **41 % zu 31 %**. Der **Fahrtzweck „Einkaufen und Erledigung“** steht mit **27 % an zweiter Stelle** und kommt nahe an den **Bundeswert von 31 %**.

Entsprechend der Dominanz der Arbeits- und Ausbildungswege hat die **Freizeitmobilität im Vergleich zum Bundeschnitt** eine viel geringere Relevanz im Landkreis Vechta (**26 % zu 37%**).

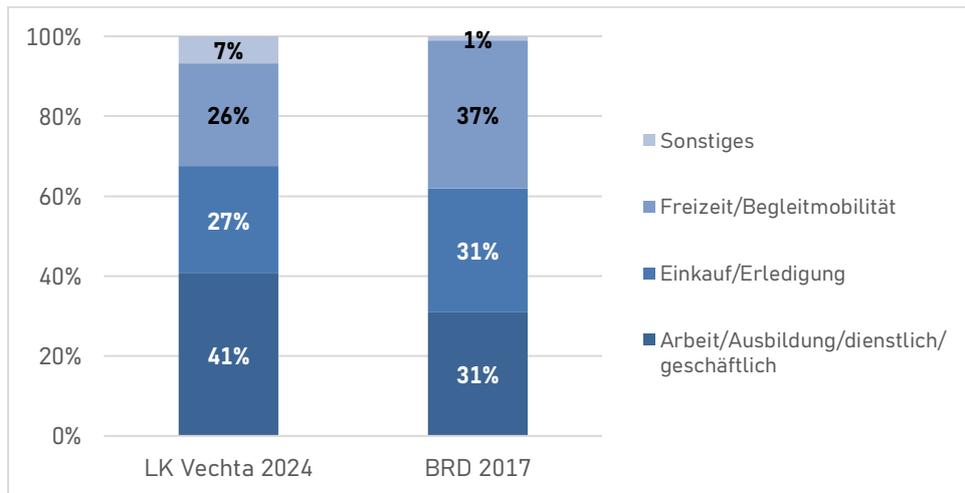


Abbildung 5-3 Wegezweck im Landkreis Vechta im Vergleich mit Bundeswert

5.5 Verkehrsmittelwahl

5.5.1 Verkehrsmittelnutzung allgemein

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hat die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Landkreis Vechta. Die Verkehrsmittelwahl wird stark durch das Individualverkehrsmittel Pkw dominiert, wie Abbildung 5-4 deutlich macht:¹⁷

¹⁷ In dieser Darstellung werden nur die Hauptverkehrsmittel dargestellt. Transportketten, d.h. Verkehrsmittelkombinationen, werden dabei dem Verkehrsmittel zugeordnet, mit dem die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde. Unter dem Hauptverkehrsmittel Bus zum Beispiel sind demnach auch folgende Verkehrsmittelkombinationen gefasst: Bus und Fahrrad, Bus und Pkw-Mitfahrer, Bus, Rad und Fuß. (siehe auch Kapitel 5.1).

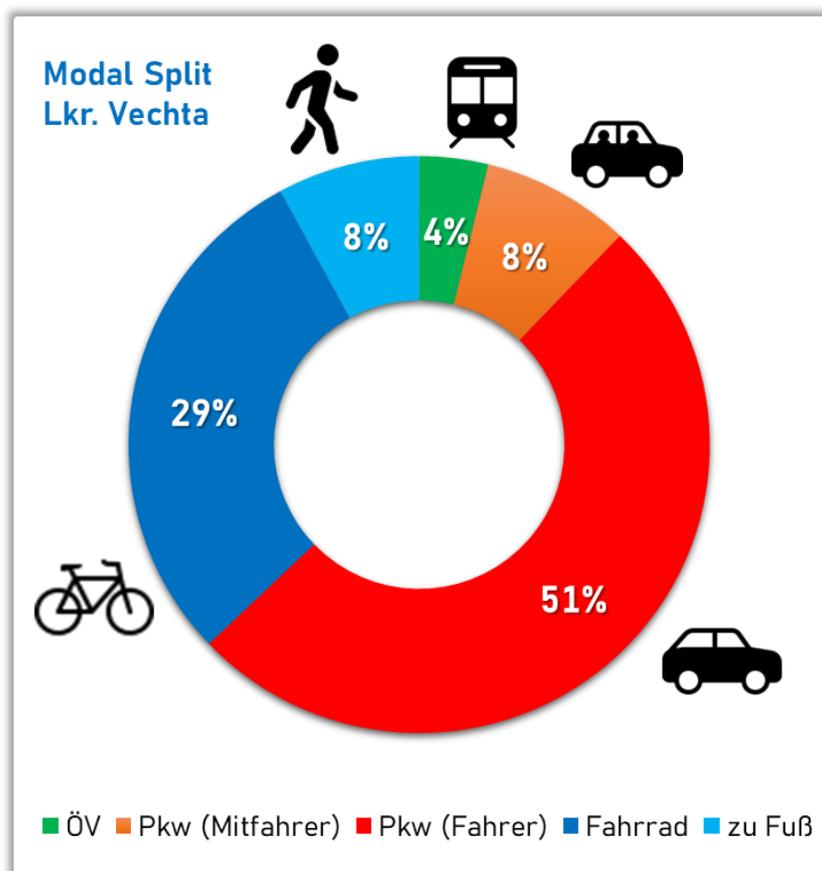


Abbildung 5-4 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)¹⁸

Der Anteil des **Umweltverbundes** (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) liegt bei insgesamt bei **41 %**, wobei hier mit **deutlichem Abstand der Radverkehr mit 29 %** das **wichtigste Verkehrsmittel** ist. Bei Untergliederung des Radverkehrsanteils in konventionelles Fahrrad und Pedelec/E-Bike wird deutlich, dass letzteres ein immer wichtigeres Verkehrsmittel im Landkreis ist. So hat das **Pedelec/E-Bike einen Anteil 14 %** am Modal Split im Landkreis. Die in Kapitel 4.1 schon dargelegte Pedelec/E-Bike-Besitzquote von 66 % schlägt sich somit auch im Verkehrsaufkommen nieder.

Während sich die bisherigen Aussagen auf das jeweilige Hauptverkehrsmittel des Weges beziehen, werden in der folgenden Tabelle die Verkehrsmittelkombinationen aufgeschlüsselt.

intermodaler
Verkehr

¹⁸ Verkehrsmittel wie Motorrad, Krad oder Roller fallen in die Kategorie Pkw (Fahrer)

Vorweg zu nehmen ist, dass bei insgesamt **nur 2,3 %** aller Wege überhaupt **mehr als ein Verkehrsmittel benutzt wird**.¹⁹ Die häufigste Kombination bildet **Bus + Fahrrad** mit **34 %**, dies ist mit großer Wahrscheinlichkeit dem Umstand geschuldet, dass eine große Anzahl an Schülerinnen und Schülern mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle fahren und dann den Bus zur Schule nutzen. Mit Abstand erfolgt die Kombination **Bahn + Fahrrad, das klassische Bike&Ride, mit 15 %**. Interessant ist die Kombination Pkw + Fahrrad, welche vorwiegend auf Arbeitswegen genutzt wird.

Tabelle 5-2 Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Hauptverkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Verkehrsmittelkombination	Wege	Anteil
Bus + Fahrrad	2.961	34 %
Bahn + Fahrrad	1.288	15 %
Pkw + Fahrrad	933	11 %
Bahn + Pkw	816	9 %
Bus + Pkw	615	7 %
Bahn + Bus	388	4 %
Sonstiges	1.824	21 %
Summe	8.825	ca. 100 %

5.5.2 Vergleich mit der Haushaltsbefragung des Bundes

In Abbildung 5-5 werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2024 im Landkreis Vechta mit denen der MiD für den Regionstyp „ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“ auf Bundesebene von 2017 verglichen²⁰. Weiterhin werden die Daten noch mit jenen des Landkreis Grafschaft Bentheim verglichen, da dieser ähnliche raumstrukturelle Begebenheiten aufweist wie der Landkreis Vechta und die Werte als typisch für die Weser-Ems-Region angenommen werden können.

¹⁹ Kombinationen mit Fußwegen sind hierbei nicht berücksichtigt, da sie bei den meisten Wegen am Anfang und/oder am Ende stehen. Zu nennen sind zum Beispiel der Fußweg vom Pkw-Parkplatz zum Ziel oder von der Haustür zur Bushaltestelle.

²⁰ Der Landkreis Vechta wird nach der raumstrukturellen Regionstyp-Einordnung vom BBSR als Typ „ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“ festgelegt, siehe auch S.15

Sehr deutlich werden die Unterschiede beim Radverkehr klar. Wie schon zuvor beschrieben besitzt der Landkreis Vechta im Vergleich zu ähnlichen ländlichen Kreisen in Deutschland **einen außerordentlich hohen Radverkehrsanteils, der um 21 % höher liegt (8 % zu 29 %)**. Beim Vergleich mit den Werten des Landkreis Grafschaft Bentheim von 2017 wird allerdings deutlich, dass diese **hohen Radverkehrsanteile typisch für das Gebiet der Weser-Ems-Region** sind. **Bezogen auf den Radverkehrsanteil kann im Landkreis Vechta durchaus von einer gelebten „Radverkehrskultur“ gesprochen werden.** Vergleichbar mit Untersuchungen u.a. aus den Niederlanden ist auch der marginale Anteil des Fußverkehrs zu erklären. Selbst für kurze Strecken wird bevorzugt das Fahrrad genutzt anstatt zu Fuß zu gehen. Der Anteil des Pkw-Verkehrs ist in allen verglichenen Regionen ähnlich.

Die **ÖV-Nutzung** ist vergleichsweise **niedrig** im Landkreis Vechta, obwohl mit der NordWestBahn und dem moobil+Netz eigentlich ein für vergleichbare ländliche Regionen gutes ÖPNV-Grundnetz vorhanden ist.

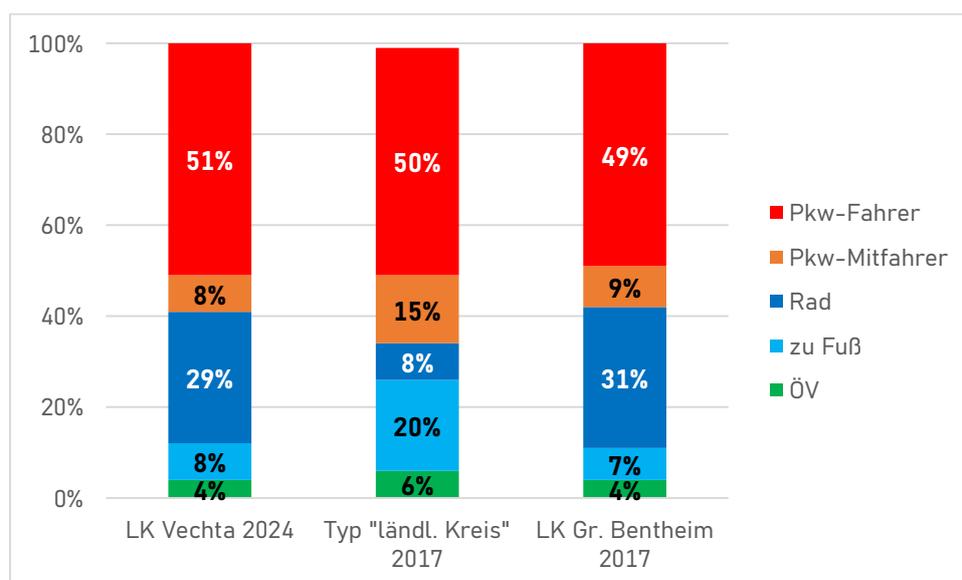


Abbildung 5-5 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta 2024 im Vergleich zu den MiD-Werten (Typ ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen Kreis) 2017²¹ sowie dem Landkreis Grafschaft Bentheim 2017²²

²¹ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A W10.5 Hauptverkehrsmittel (zusammengefasst)

²² Landkreis Grafschaft Bentheim (2019): Ergebnisbericht zur Haushaltbefragung 2017, verfasst durch Planungsbüro VIA eG, Köln.

Im Folgenden sollen die Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl bestimmt werden. Dabei geht es um folgende Fragen:

- Haben soziodemographische Faktoren Einfluss?
- Welche Rolle spielt der Verkehrszweck?
- Hat die Siedlungsstruktur der einzelnen Kommunen einen Einfluss?
- Sind die Wege länger und die Verkehrsbeziehungen in stärkerem Maße dispers geworden?

5.5.3 Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Den Zusammenhang zwischen Geschlecht und Verkehrsmittelwahl verdeutlicht die folgende Abbildung:

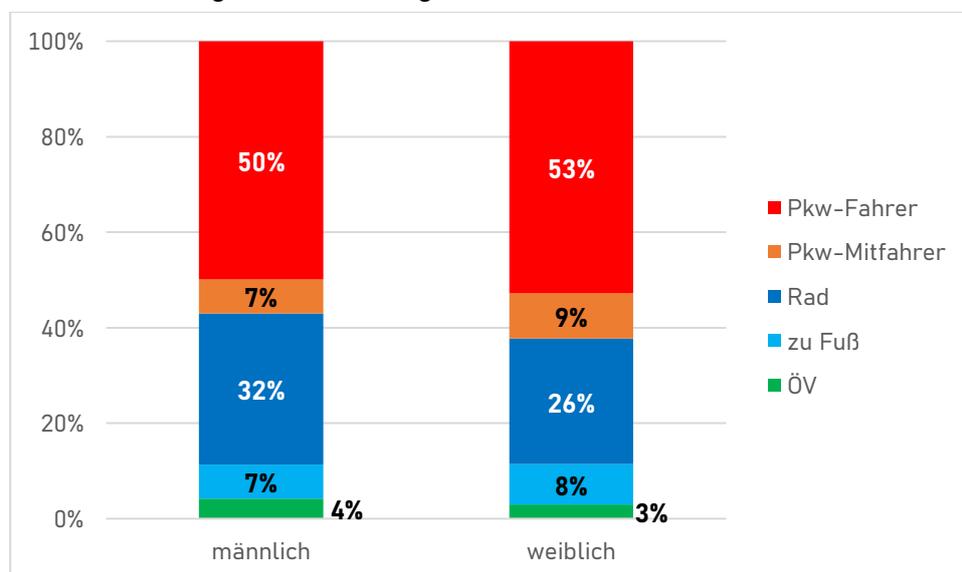


Abbildung 5-6 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta nach Geschlecht (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)²³

Beim Vergleich der Geschlechter wird zunächst einmal deutlich, dass **Männer** im Landkreis Vechta **tendenziell eher die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen als Frauen (43 % zu 38 %)**. Vor allem beim Fahrrad wird dies deutlich, wo der Anteil bei **Männern** bei **32 %** liegt und bei **Frauen** nur bei **26 %**. Dies ist auch insoweit interessant, da sonst in den vergangenen Bundeserhebungen immer der Umweltverbundanteil bei Frauen höher liegt als bei Männern. Eine Vermutung für dieses umgekehrte Bild im Landkreis

²³ Auf Grund zu geringer Stichprobengröße wird die Auswahlmöglichkeit „divers“ nicht ausgewertet.

Vechta könnte sein, dass Frauen einen deutlich höheren Anteil an Hol- und Bringverkehren haben, wofür sie das Auto als Verkehrsmittel bevorzugen.

5.5.4 Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter

Den Zusammenhang zwischen Alter und Verkehrsmittelwahl verdeutlicht die folgende Abbildung:

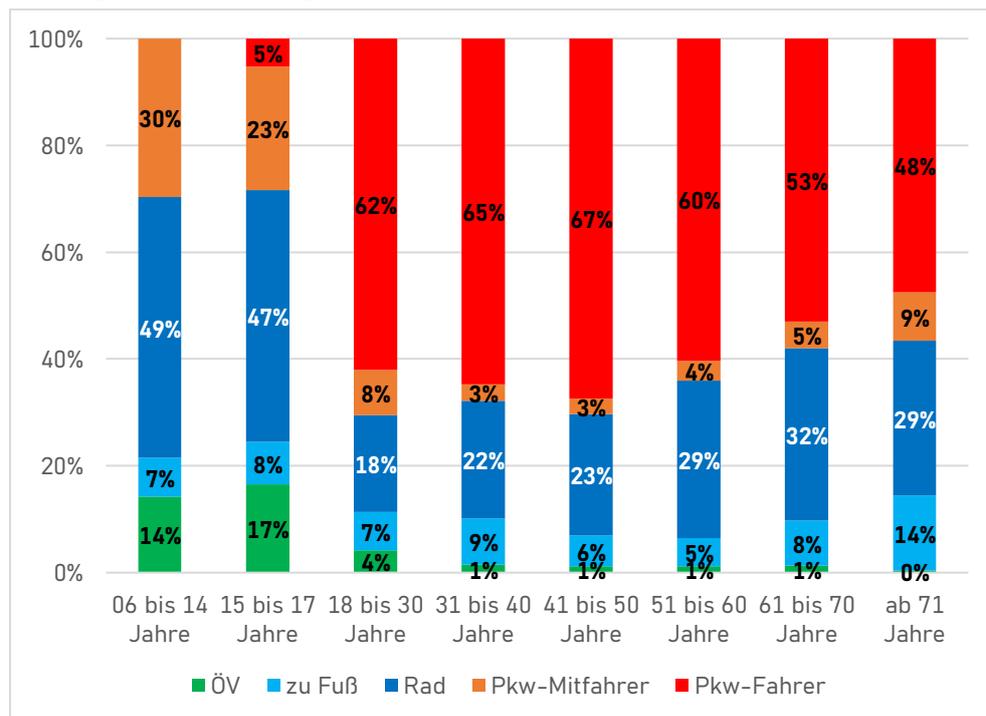


Abbildung 5-7 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta nach Lebensalter (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen werden erhebliche Unterschiede deutlich. Wie allgemein üblich liegt der **Umweltverbandsanteil bei den Kindern und Jugendlichen am höchsten**. Diese Altersgruppen sind vor allem aktiv mobil, also mit Rad oder zu Fuß (zwischen 55 und 56 % Anteil). Ab Erwerb des Führerscheins dreht sich dieses Bild und **ab 18 bis über 70 Jahren bildet der Pkw das entscheidende Verkehrsmittel**. Bei den **Radverkehrsanteilen ist interessant**, dass bei den **Altersklassen ab 18 Jahre aufwärts ein ansteigender Trend** festzustellen ist. Vor allem die sehr jungen Personen und jene ab 50 Jahren fahren überdurchschnittlich Fahrrad im Landkreis. Beim Fußverkehr wird deutlich, dass vor allem die Senioren überdurchschnittlich zu Fuß unterwegs sind, vermutlich auf Grund der Strecken mit geringen Wegelängen.

Der ÖV besitzt eigentlich nur bei der jungen Kreisbevölkerung vor allem auf dem Weg zur Schule bzw. Ausbildungsstätte eine bedeutende Rolle.

5.5.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich in den einzelnen Verkehrszwecken erheblich, wie die folgende Abbildung verdeutlicht:

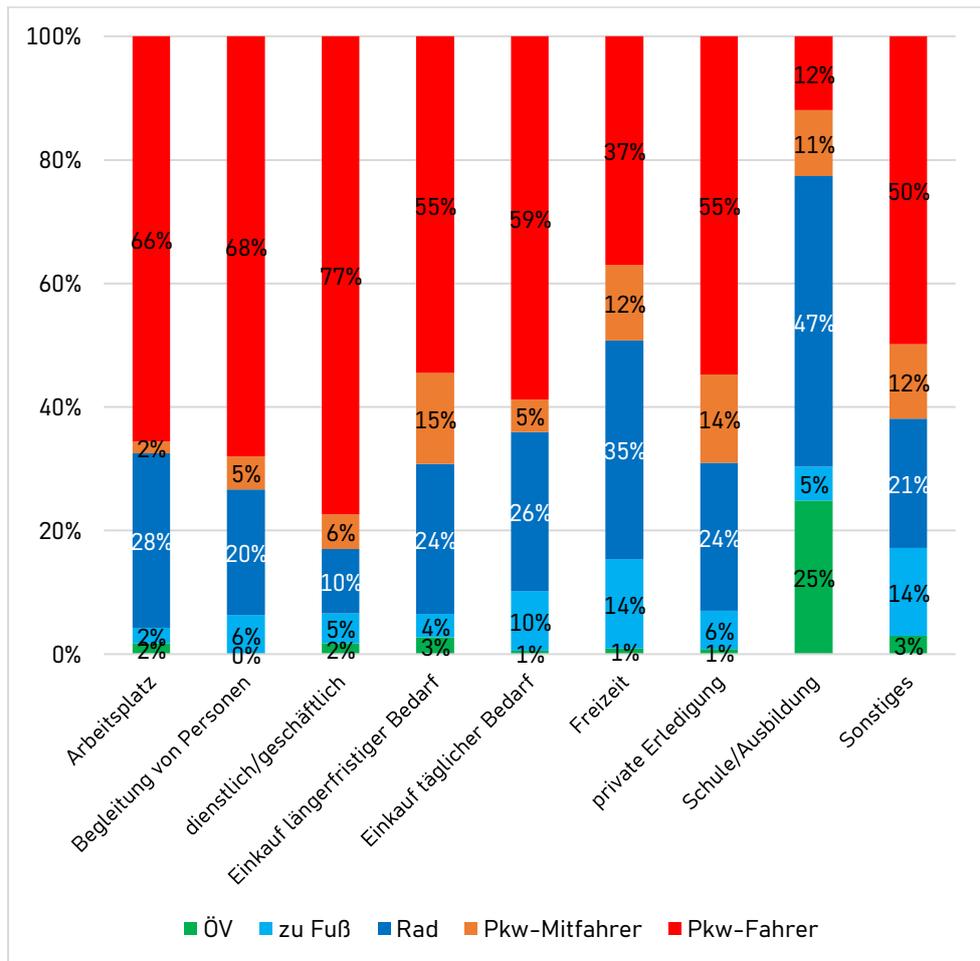


Abbildung 5-8 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Vechta nach Wegezwecken (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Der Pkw ist insgesamt dominant, vor allem aber den Arbeits- und dienstlichen/geschäftlichen Wegen sowie bei Verkehren bei den Personen begleitet werden. Das Fahrrad weist die höchsten Anteile bei den Wegezwecken „Schule/Ausbildung“ und „Freizeit“ auf, des Weiteren wird es aber auch für Arbeitswege vergleichsweise häufig genutzt. Der Fußverkehr spielt nur zu Freizeit Zwecken oder für den täglichen Einkauf eine bedeutende Rolle.

Beim ÖV wird schon die bei den Altersklassen aufgeworfene These untermauert, dass dieser nur im Ausbildungsverkehr eine bedeutende Rolle einnimmt.

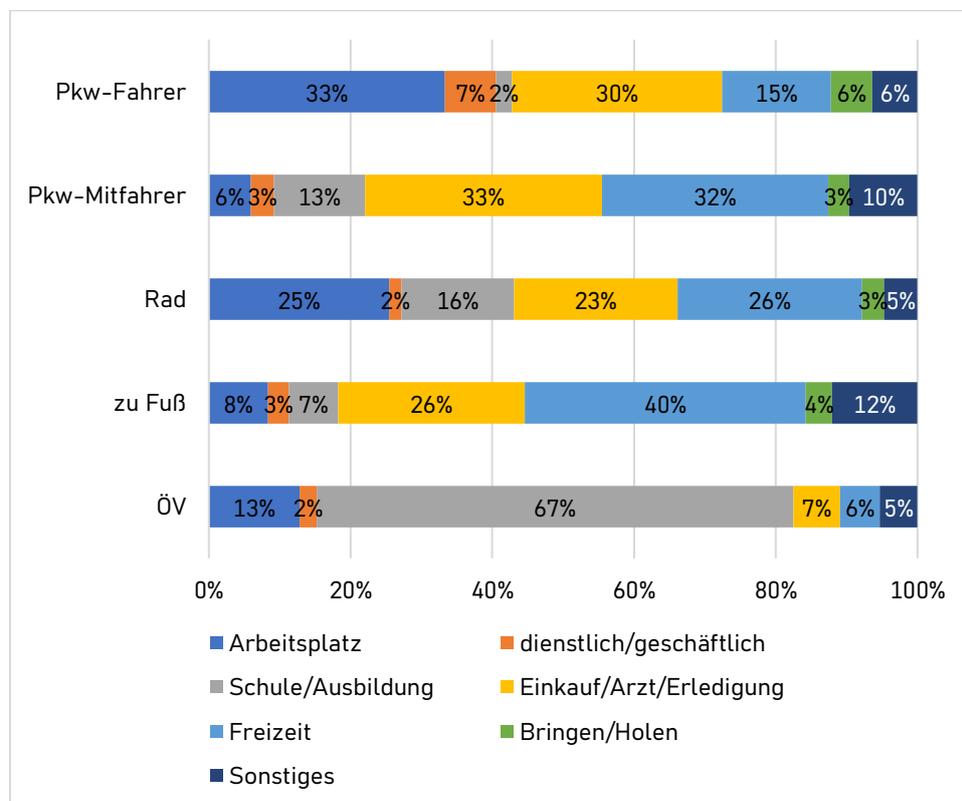


Abbildung 5-9 Anteil der Wege nach Wegezwecken je Verkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Bei umgekehrter Betrachtung der Daten (Welchen Wegezweck haben die Wege, die mit einem bestimmten Verkehrsmittel durchgeführt werden?) werden die im vorhergehenden Abschnitt beobachteten Phänomene noch einmal deutlicher sichtbar. Demnach besteht der größte Anteil der Fahrten von Pkw-Selbstfahrern aus jenen Fahrten zum Arbeitsplatz und aus Einkaufs-/Erledigungszwecken. **Beim Fahrrad ist interessant, dass der Anteil der Wege zum Arbeitsplatz und zu Freizeitwecken gleich hoch ist. Hiermit wird noch einmal die These untermauert, dass das Fahrrad ein ernst zu nehmendes Pendlerverkehrsmittel im Landkreis ist.**

Wie auch schon in Abbildung 5-8 deutlich wird, **existiert ein nennenswerter Anteil von Hol- und Bringeverkehr zu den Schulen im Landkreis.** Es konnten diesbezüglich etwa 8.000 Pkw-Fahrten pro Werktag ermittelt werden. Hier besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial, das z.B. durch Förderung des Schulweg bezogenen Radverkehrs und durch Einrichtung von Hol- und Bringezonen und Schulstraßen ausgeschöpft werden kann.

5.5.6 Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich in den Kommunen des Landkreises Vechta, wie die folgende Abbildung 5-10 zeigt.

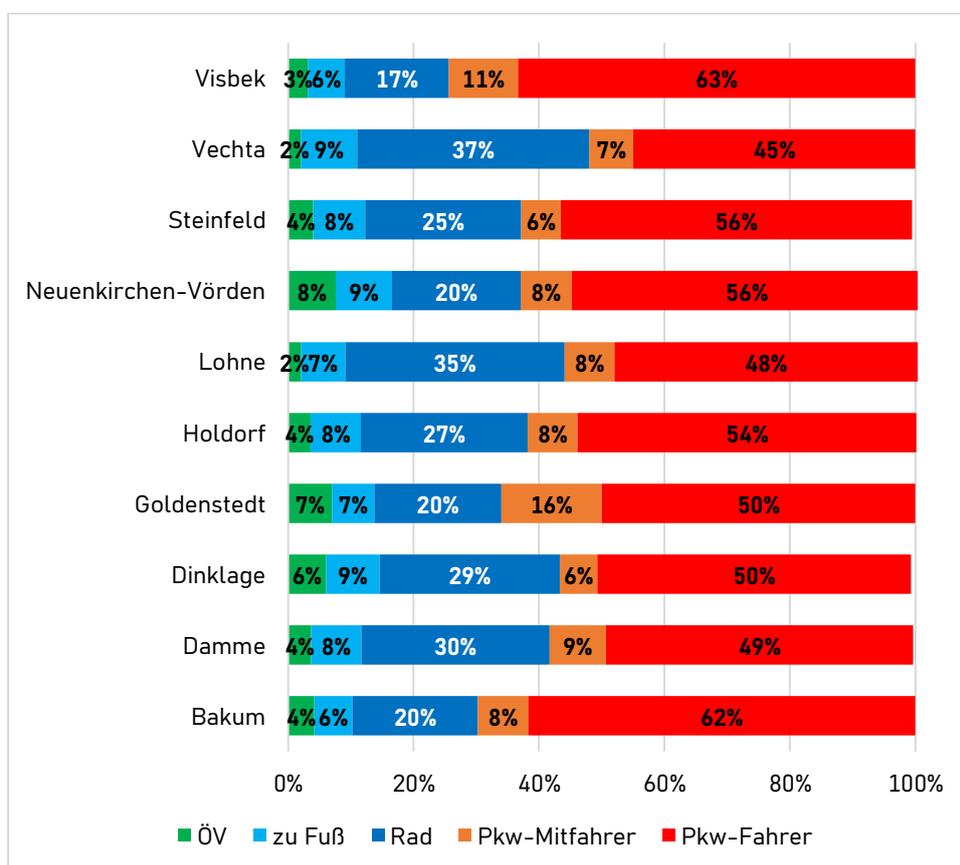


Abbildung 5-10 Verkehrsmittelwahl in den Kommunen des Landkreis Vechta (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Fußwegeanteil

Der Fußwegeanteil in den Kommunen bewegt sich zwischen 6 % (Bakum) und 9 % (Dinklage, Neuenkirchen-Vörden und Vechta). Insgesamt ist die Spannbreite vom Kreismittelwert in Höhe von 8 % eher gering. Es kann auch nicht festgestellt werden, dass in eher städtisch geprägten Kommunen die Fußanteile aufgrund der höheren Zieldichte signifikant höher sind.

Fahrradanteil

Der Fahrradanteil in den Kommunen bewegt sich zwischen 17 % in Visbek bis hin zu den **Spitzenwerten von 35 und 37 % in den größten Städten Lohne und Vechta**. Hier lässt sich im Gegensatz zum Fußverkehr deutlicher erkennen, dass **in den Städten des Landkreises ein höherer Radanteil festzustellen ist**. Interessant ist auch, dass oftmals in denjenigen Kommunen in

denen der Radanteil unter dem Durchschnittswert des Landkreises liegt, der Anteil von Pedelecs/E-Bikes im Vergleich zu den muskelbetriebenen Fahrrädern immer höher liegt. Auf Landkreisebene liegt der Modal-Split-Anteil von Pedelecs/E-Bikes bei 14 % und jener von den konventionellen Rädern bei 15 %.

ÖV-Anteil

Beim **ÖV-Anteil** lässt sich festhalten, dass dieser, wie auch schon in den vorherigen Graphiken beschrieben, **nur eine marginale Rolle am Verkehrsgeschehen besitzt**. Die niedrigsten Werte liegen in den zwei größten Städten Lohne und Vechta mit 2 %-Anteil. **Den höchsten Wert erreicht der ÖV in Neuenkirchen-Vörden mit 8 % und 7 % in Goldenstedt. Die beiden hohen Werte sind vor allem auf eine intensivere Nutzung der Eisenbahnstrecke zurückzuführen.**

MIV-Anteil

Der Wegeanteil der MIV-Mitfahrer in den Kommunen bewegt sich zwischen 6 % (Dinklage und Steinfeld) und 16 % (Goldenstedt). Bei den Pkw-Selbstfahrern bewegen sich die Werte zwischen 45 % (Vechta) und 63 % (Visbek). Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen dem Mitfahreranteil und den anderen Verkehrsmittelanteilen ist nicht erkennbar.

5.6 Wegelänge und Verkehrsverflechtung

ländlicher Verkehr = disperser Verkehr?

Auch in Fachdiskussionen wird immer wieder die These vertreten, der Verkehr im ländlichen Raum sei fast ausschließlich dispers ausgerichtet und böte daher keine Ansatzmöglichkeiten einer Bündelung, was die Voraussetzung einer Verlagerung vom Pkw-Verkehren auf den ÖPNV ist.

Eine weitere These ist, dass die Wege im ländlichen Raum zu lang sind, um sie unmotorisiert zurücklegen zu können und daher das Auto als Verkehrsmittel dominiert.

Beide Thesen treffen in der Regel nur teilweise zu. Inwieweit dies im Landkreis Vechta der Fall ist, sollen die folgenden Kapitel klären helfen.

5.6.1 Wegelängen

Wegelänge im Vergleich zum Bundesdurchschnitt

Die **mittlere Wegelänge** betrug in der MiD 2017 bezogen auf die **gesamte Bundesrepublik 12,5 Kilometer**.²⁴ Im **Landkreis Vechta** beträgt die **mittlere Wegelänge hingegen 11,2 Kilometer**, liegt also um 1,3 Kilometer oder um

²⁴ MiD Tabellenband 2017, Tabelle A W12 Wegelänge

Verteilung der Wegelängen

10 % unter dem Bundesdurchschnitt. Die Bewohner:innen des Kreises legen am Werktag ca. 39 Kilometer pro Person zurück.

Mittelwerte sind immer nur begrenzt aussagekräftig, da z.B. wenige sehr lange Wege die durchschnittliche Wegelänge deutlich nach oben verschieben können. Wesentlich aussagekräftiger, auch für die Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel, ist die Verteilung der Wege auf die Entfernungsklassen. Anhand einer kumulierten Darstellung kann sofort abgelesen werden, wie viele Wege unterhalb einer bestimmten Entfernungstufe bleiben.

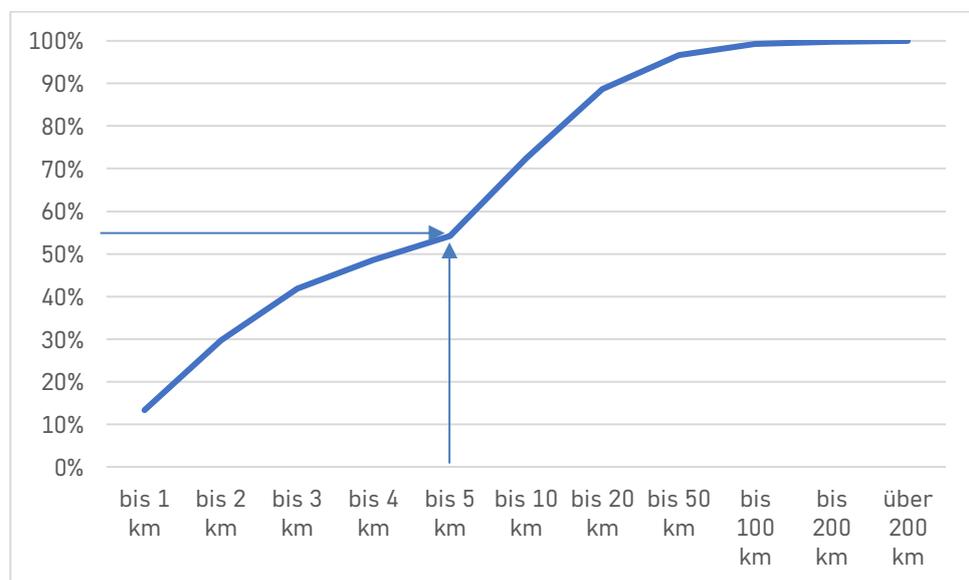


Abbildung 5-11 Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Landkreis Vechta 2024 (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=3.222)

Anhand der Werte von 2024 wird deutlich, dass **54 % aller Wege kürzer sind als 5 km**. Damit liegt der Landkreis Vechta in etwa beim Bundesdurchschnitt von 2017, wo 58 % der Wege nach fünf Kilometern enden. Abschließend soll noch erwähnt werden, dass **nur 11 % der Wege länger als 20 km** sind. Es wird deutlich, dass die Menschen im Landkreis Vechta auf vergleichsweise eher kürzeren Relationen unterwegs sind und das Vorurteil der langen Wege im ländlichen Raum hier nicht stimmt. **Gerade auf den Wegen unter 5 km besteht ein hohes Potenzial, diese per Rad oder teilweise zu Fuß zu bewältigen und Pkw-Wege zu verlagern.**

Wegelängen nach Wohnort

Die Wegelängen unterscheiden sich nach Wohnort recht deutlich (siehe Abbildung 5-12): Die kürzesten durchschnittlichen Wegelängen haben die Lohner mit 6,8 km Länge, die weitesten Wege legen die Holdorfer mit

14,4 km zurück. Teilweise sind die Unterschiede in der Struktur der Kommunen begründet und in deren Zentralität. In Kommunen mit einem höheren Anteil kompakter Siedlungsbereiche müssen die Bewohner tendenziell kürzere Wege zurücklegen als in Kommunen, bei denen die Siedlungsbereiche dispers verteilt sind. Eine hohe Zentralität bewirkt in der Regel einen höheren Anteil an Binnenpendlern, während aus den Kommunen mit geringer Zentralität ein höherer Anteil der Einwohner auspendelt. Allerdings trifft dies nur in Teilen im Landkreis Vechta zu.

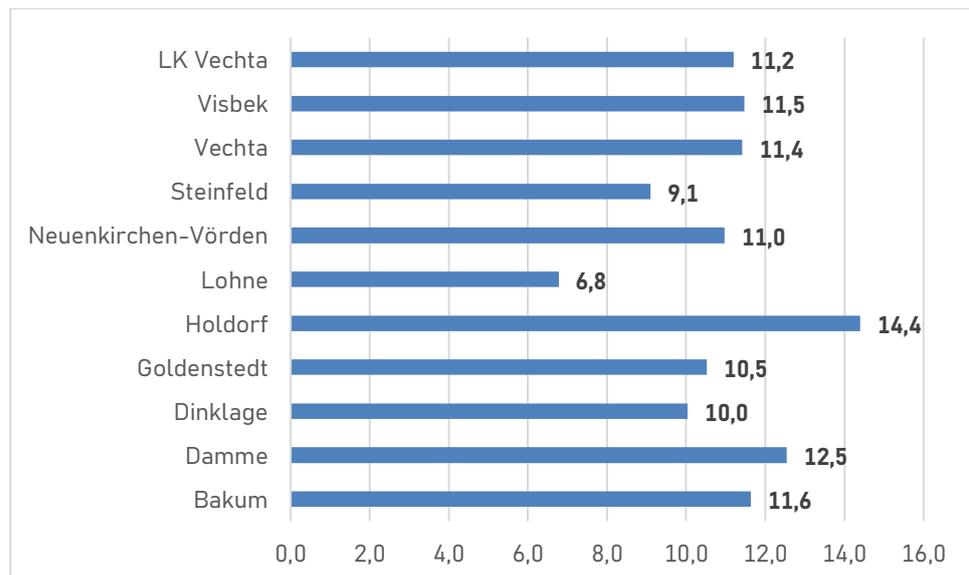


Abbildung 5-12 Mittlere Wegelänge im Landkreis Vechta nach Wohnort (am Stichtag; gewichtete Stichprobe)

Wegelängen nach Verkehrsmitteln

Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Verteilung der Fahrtweiten je Verkehrsmittel.

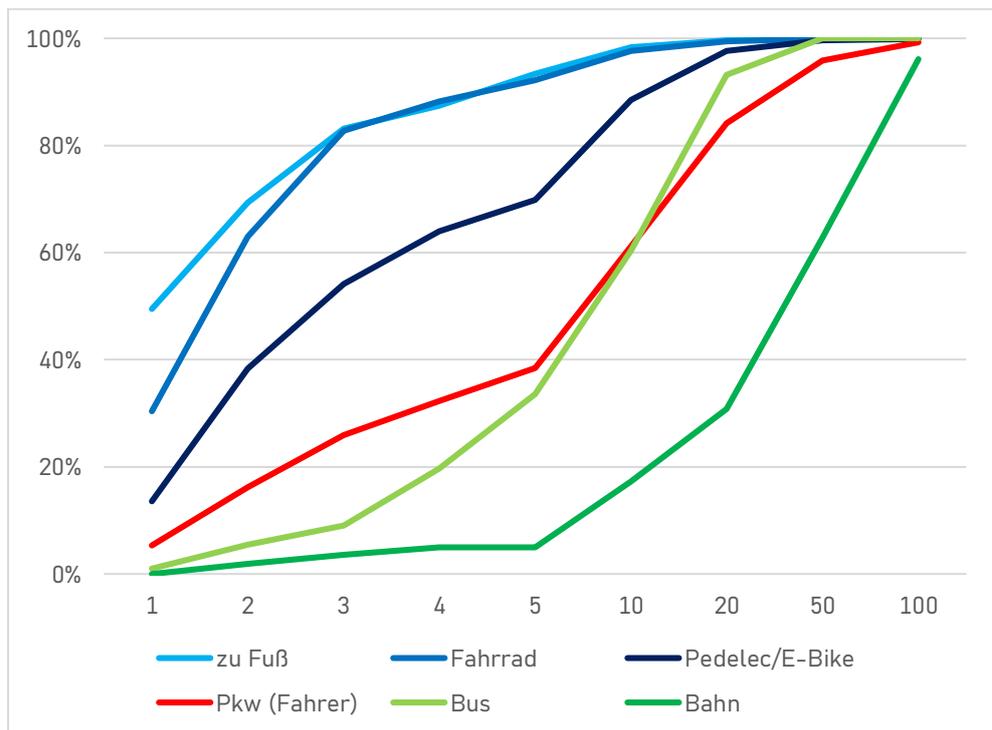


Abbildung 5-13 Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Landkreis Vechta je Verkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Beim ÖPNV wird im Landkreis Vechta deutlich, dass die Bahn vor allem für längere Strecken genutzt wird, 70 % sind über 20 km lang, was für die Bedeutung der Bahn als Pendelverkehrsmittel in die Großstädte spricht. Der Linienbus wird zu fast 60 % für Wege bis 10 km genutzt. Das Auto wird für alle Wegelängen genutzt, leider auch für die ganz kurzen: **38 % aller Pkw-Wege als Fahrer sind unter 5 km lang, jeder vierte Pkw-Weg ist sogar nur maximal 3 km lang.**

82 % aller Fußwege sind bis zu 3 km lang. Bei Radverkehr werden die Unterschiede zwischen muskelbetriebenen Fahrrädern und Pedelecs deutlich. Während beim muskelbetriebenen Rad 92 % aller Wege bis zu 5 km lang sind, sind es beim Pedelec nur knapp 69 %. In Abbildung 5-14 wird noch einmal sehr deutlich, dass die Unterstützung durch Elektromotoren den Aktionsraum beim Pedelec/E-Bike drastisch erweitert. So sind knapp 19 % der Wege zwischen 5 und 10 km weit.

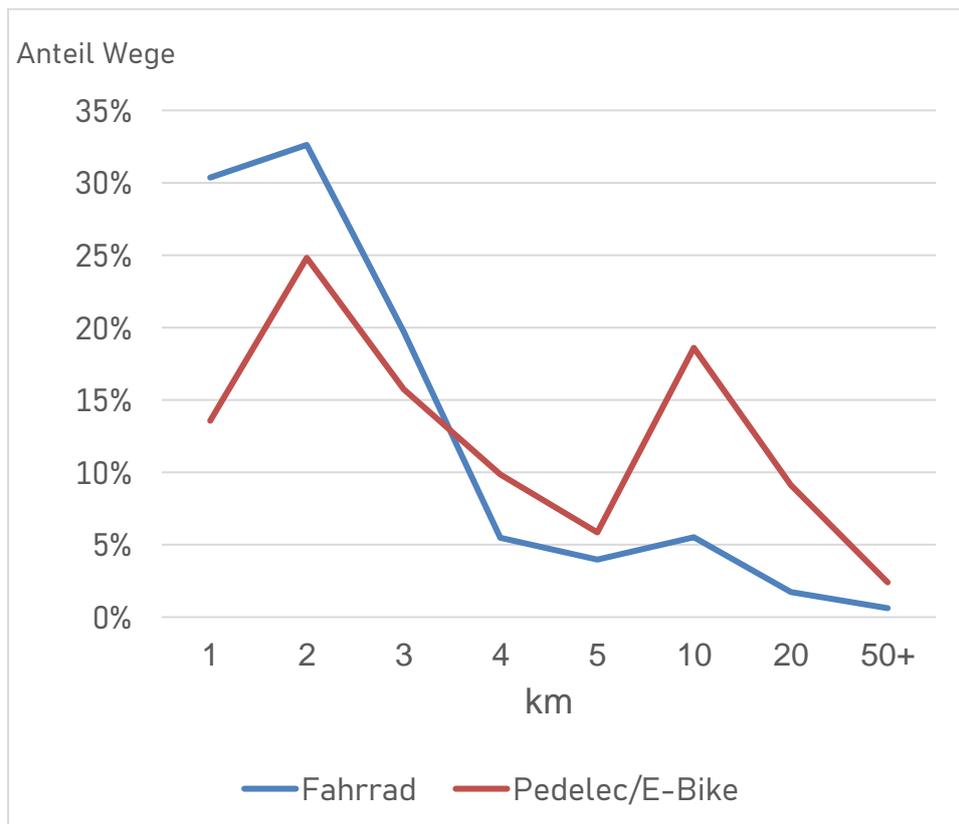


Abbildung 5-14 Anteil der Wegelängen unterschieden nach muskelbetriebenen Fahrrädern und Pedelecs/E-Bikes

5.6.2 Verkehrsverflechtungen

Im Rahmen der Auswertungen zu den Verkehrsverflechtungen können vier Hauptverflechtungstypen definiert werden:

- Binnenverkehr innerhalb der Kommunen
- Verkehre zwischen den Kommunen des Kreises
- Verkehre von und nach außerhalb des Kreises (Quell- und Zielverkehr)
- Verkehre außerhalb des Kreises

Im Weiteren werden nun die Verflechtungen zunächst auf Kreisebene dargestellt und in einem zweiten Schritt die Werte für die Kommunen.

5.6.3 Verkehrsverflechtungen im Überblick

Hoher Anteil des Verkehrsaufkommens bleibt im Landkreis

Mit 84 % ist der Anteil des Verkehrs innerhalb des Landkreis Vechta sehr hoch. Das bedeutet, dass die Relevanz der nach außen über die Landkreisgrenzen gerichteten Verkehre eher gering ist.

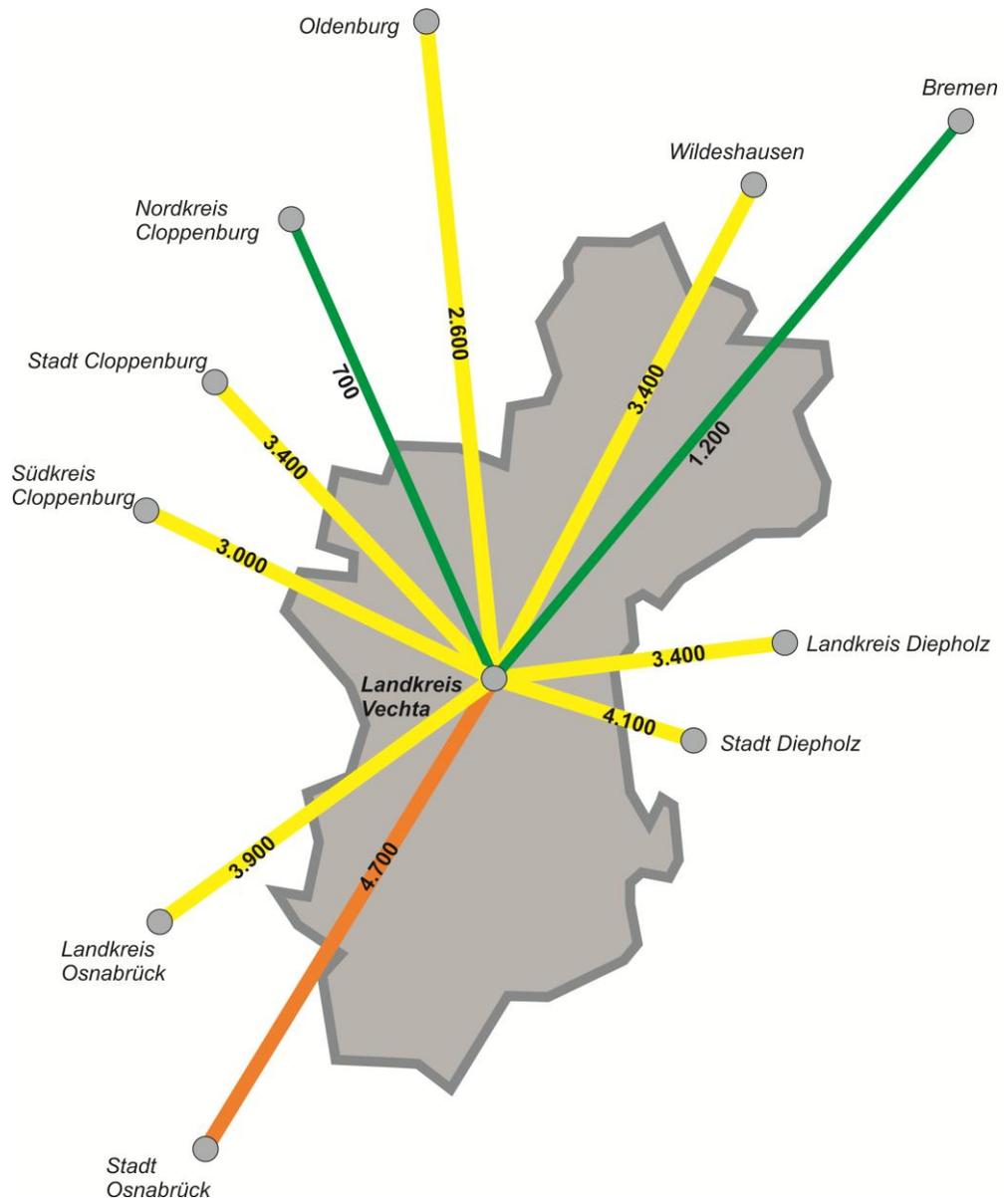


Abbildung 5-15 Verflechtungen des Landkreis Vechta mit Nachbarregionen

Die Abbildung 5-15 zeigt die bedeutendsten Verflechtungen zwischen dem Landkreis Vechta mit Zielen außerhalb des Landkreises. Die **stärksten Verflechtungen nach außen** bestehen mit 4.700 werktäglichen Wegen in die südlich gelegene **Großstadt Osnabrück**. Auf Platz zwei folgt die **benachbarte Kreisstadt Diepholz (4.100)**. Nachfolgend mit **3.900 Wegen der Landkreis Osnabrück**, wobei hier die meisten Wege nach Bersenbrück und Bramsche führen. In den Landkreis Cloppenburg gehen insgesamt 4.100 Wege mit Hauptziel der Kreisstadt (3.400 Wege). Auch Verbindungen nach Wildeshausen, vor allem von Visbek und Goldenstedt aus, sind bedeutend.

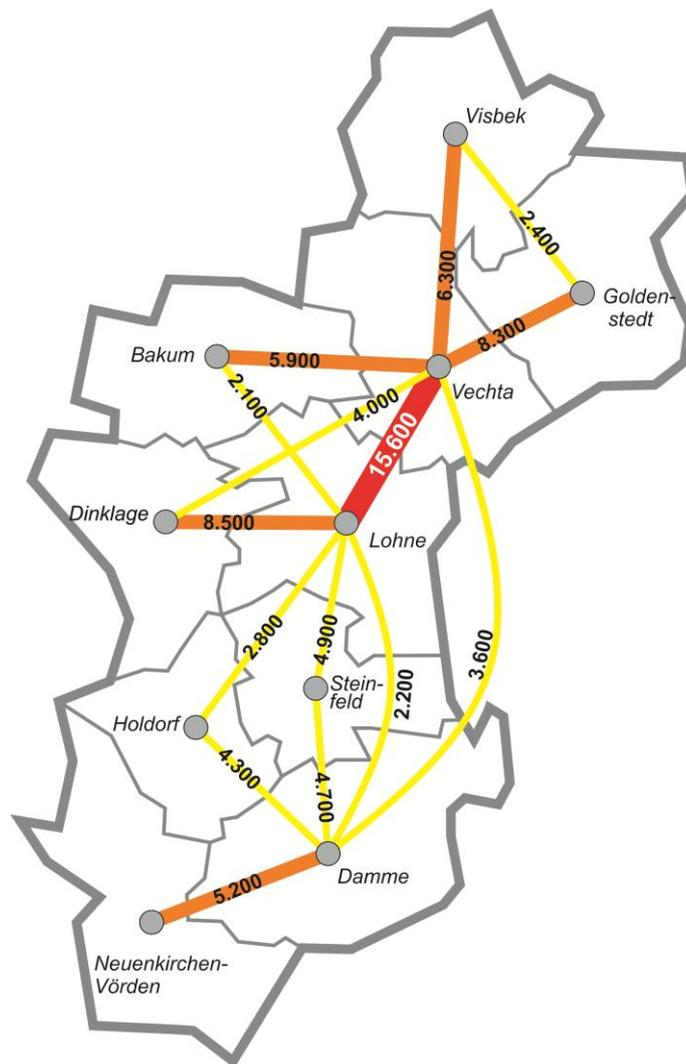


Abbildung 5-16 Verflechtungen innerhalb des Landkreis Vechta zwischen den Kommunen

Bei den Verflechtungen im Binnenverkehr auf Landkreisebene bilden die beiden größten Städte Vechta und Lohne den Schwerpunkt. Zwischen diesen beiden liegt auch mit ca. 15.600 werktäglichen Wegen die mit Abstand stärkste Verflechtungsachse im Landkreis. Weiterhin sind aber auch die Achsen von diesen beiden Städten zu den unmittelbar angrenzenden stark, mit Werten über 5.000 Wegen.

Insgesamt ist **entsprechend der Nord-Süd-Ausdehnung des Landkreisgebietes auch eine starker Nord-Süd-Korridor zwischen Vechta und Damme festzustellen. Zusammengerechnet finden auf dieser Achse insgesamt 31.000 Wege statt.**

Die Verflechtungen der einzelnen Kommunen sowie die Anteile des Binnenverkehrs, also der Fahrten, welche nur innerhalb der Kommunen stattfinden, sind in den Faktenblätter zu sehen.

5.6.4 Zeitliche Verteilung der Wege

Die folgenden Abbildungen zeigen die tageszeitliche Verteilung (Tagesgang) des Wegebeginns und des Wegeendes im Landkreis Vechta.

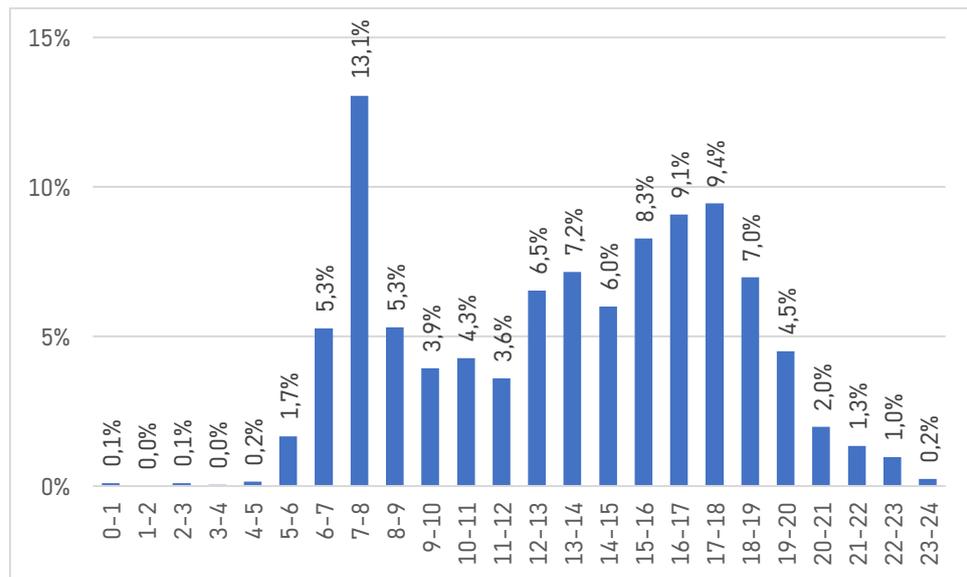


Abbildung 5-17 Tageszeitliche Verteilung des Wegebeginns (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

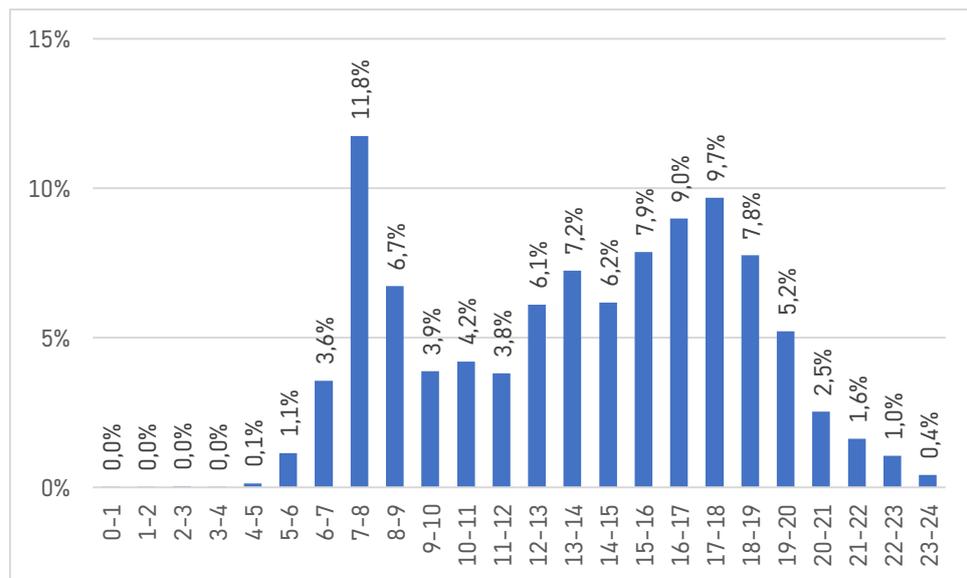


Abbildung 5-18 Tageszeitliche Verteilung des Wegeendes (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Deutlich anhand der Daten ist die **ausgeprägte Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr** zwischen **11 und 13 %** aller Wege haben ihren Start bzw. ihr Ende zu diesem Zeitraum. Die zweite Spitze des Tages verteilt sich auf einen längeren Zeitraum am Nachmittag bis in den frühen Abend. Zur Förderung des Radverkehrs in den Tagesrandzeiten außerhalb der Ortslagen wäre daher z.B. die Beleuchtung von Pendlerradwegen von Bedeutung.

Vergleich mit der MiD

Im bundesweiten Vergleich (siehe Abbildung 5-19) zeigen sich einige Unterschiede:

Im bundesweiten Vergleich werden zwischen 5 und vor 8 Uhr 11 % der Wege begonnen, im Landkreis Vechta dagegen 16,5 %, **womit die Morgenspitze deutlich ausgeprägter ist**. Dafür ist im Landkreis die Vormittagszeit zwischen 10 und vor 13 Uhr eher schwach im Vergleich zum BRD-Durchschnitt. Die weiteren Werte von 8 bis vor 13 Uhr sind im Landkreis unterdurchschnittlich. Nachmittags gleichen sich die Werte dann wieder an. Die Wege zur Schwachlastzeit zwischen 22 und 5 Uhr sind im Kreis nur von geringem Niveau.

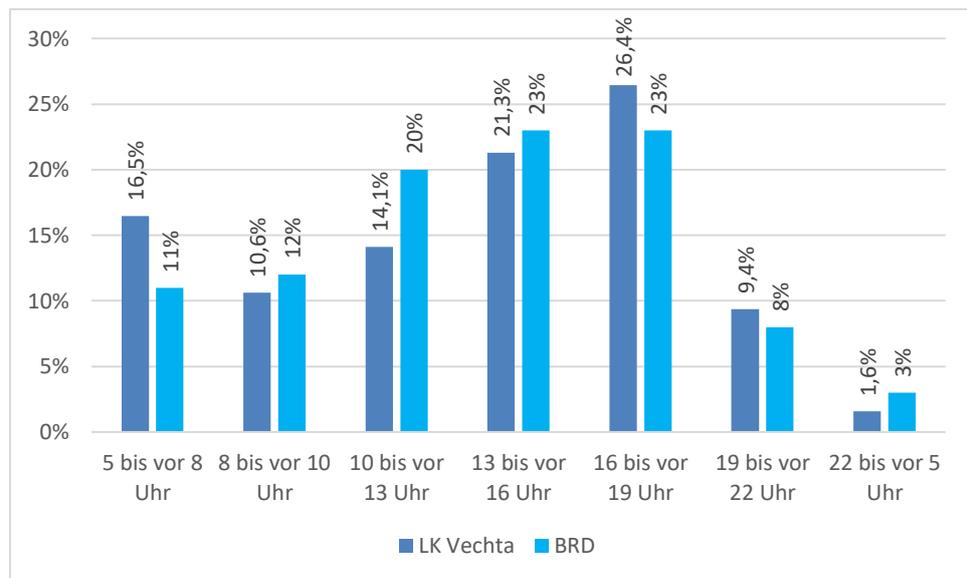


Abbildung 5-19 Bundesweite Vergleichswerte des zeitlichen Wegebeginns²⁵

²⁵ MiD 2017 Tabellenband, MID 2017 – Wege V1 S.21

6 Zusatzfragen zu Verkehrsmittelroutinen und Verbesserungsvorschlägen

Neben den Fragestellungen zu Person und Haushalt und zum Mobilitätshandeln am Stichtag wurden im vierten Abschnitt Fragen und Bewertungen

- Zu Verkehrsmittelroutinen im Alltag
- zur Bekanntheit von Moobil+
- zum aktuellen Zustand der Fuß- und Fahrradinfrastruktur
- und zu Umsteigeanreizen abgefragt

Es handelte sich hierbei fast ausschließlich um geschlossene Fragen. Darüber hinausgehende Verbesserungsvorschläge zu bestimmten lokalen Begebenheiten konnten über das Onlinetool „Wegedetektiv“ angegeben werden. Die Ergebnisse werden in Kapitel 7 vorgestellt.

Die nun im Folgenden dargestellten Ergebnisse sind auf Grund der Stichprobengröße repräsentativ. Eine Gewichtung ist hier nicht notwendig, da keine Hochrechnung, wie z.B. beim Verkehrsaufwand, erforderlich ist.

6.1 Verkehrsmittelroutinen

Auswertung der Verkehrsmittelroutinen

Die Auswertung nach Verkehrsmittelroutinen im Zusatzfragebogen erlaubt einen Blick auf die Verkehrsmittelnutzung unabhängig vom Stichtag. Dabei ist zu beachten, dass der Stichtag die werktägliche Mobilität abbildet, die Verkehrsmittelroutinen aber durchaus das Verkehrsverhalten am Wochenende einschließen können sowie verallgemeinernd für den gesamten Jahresverlauf stehen.

Die Ergebnisse zu den Verkehrsmittelroutinen liegen zumindest teilweise relativ nahe am Modal Split des Stichtages: 6 % geben an, sie fahren täglich als Mitfahrer im Pkw mit, während der Modal Split des Stichtages bei 8 % liegt. 22 bzw. 20 % der Befragten sagen, sie fahren täglich Fahrrad oder Pedelec, die Modal Split-Wert des Stichtages liegen aufgeteilt nach Fahrrad und Pedelec bei 15 respektive 14 %. Hier ist eine Diskrepanz festzustellen.

Bei den Verkehrsmittelroutinen sagen 52 %, sie fahren täglich Pkw, was ziemlich dem Modal-Split-Wert mit 51 % entspricht. Beim ÖPNV geben etwa 4 % an täglich den ÖPNV zu nutzen, was auch dem Modal-Split-Wert von 4 % nahekommt.

Vor allem beim Radverkehr wird somit deutlich, dass die die Bewohner des Landkreis Vechta tendenziell über längere Zeit gesehen eher öfter das Rad im Alltag nutzen als in der Stichprobe angegeben wurde. ²⁶

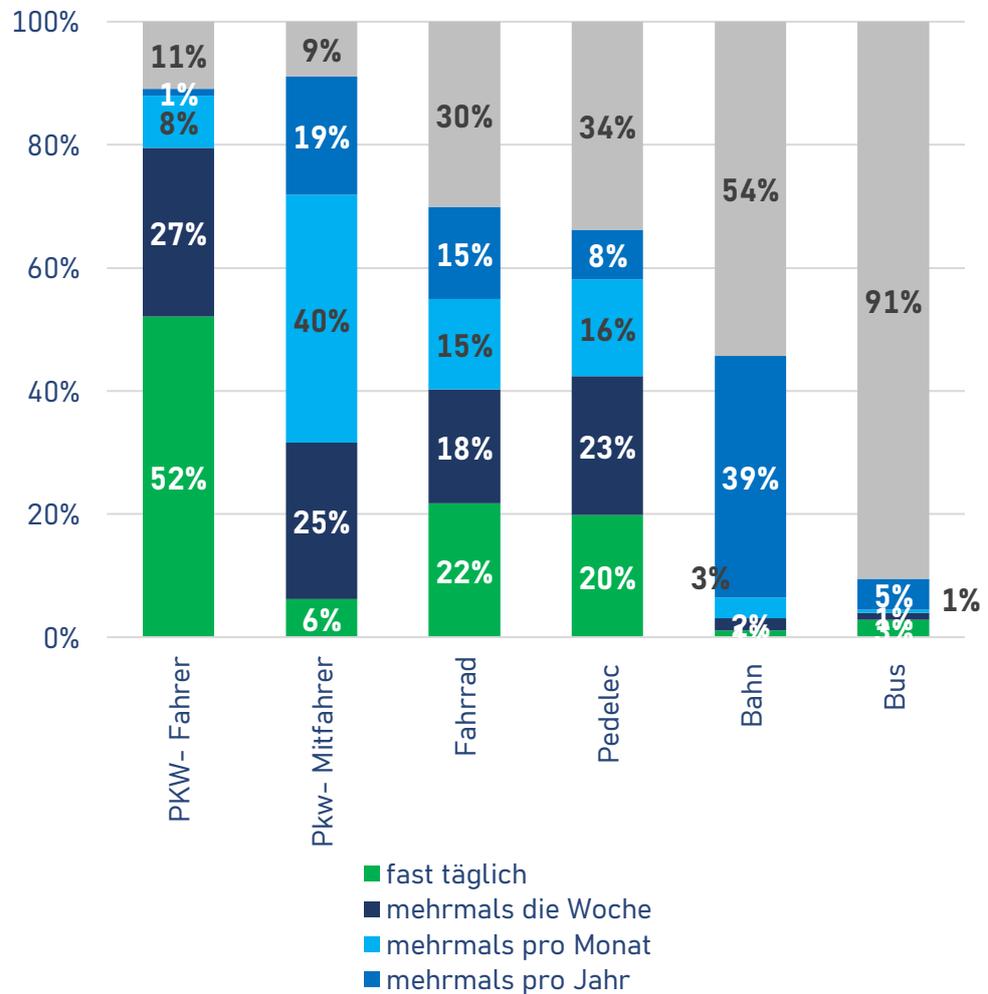


Abbildung 6-1 Verkehrsmittelroutinen

Nicht-Nutzung von Verkehrsmitteln

Ein sehr großer Anteil der Befragten gibt an, den ÖPNV im Landkreis sehr selten bis nie zu nutzen. Bei der Bahn geben sogar bis zu 54 % und beim Bus bis zu 91 % an, diese sogar nie zu nutzen. Die Bahn wird eher als Verkehrsmittel genutzt für sporadische Touren im Jahr.

Beim Fahrrad sowie E-Bike/Pedelec ist eine leichte Ambivalenz feststellbar. Einerseits ist die regelmäßige Nutzung (täglich/wöchentlich) bei einem

²⁶ Auch die Gewichtung und Hochrechnung nach den Merkmalen Wohnort, Geschlecht und Altersgruppe trägt zu einer Verschiebung der Verkehrsmittelanteile zwischen den Auswertungen der Verkehrsmittelroutinen und der Wege am Stichtag bei.

hohen Wert von 40 % beim Fahrrad und 43 % beim E-Bike/Pedelec, andererseits geben auch 45 % (Fahrrad) bzw. 43 % (E-Bike/Pedelec) an, dieses nie bis selten zu nutzen. **Hierdurch wird deutlich, dass durchaus noch Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich sind.**

Aufgrund des hohen Pkw-Anteils am Modal-Split ist im Zusatzfragebogen auch noch einmal explizit abgefragt worden, aus welchen Gründen das Auto bevorzugt genutzt wird. Wie in Abbildung 6-2 ersichtlich, wird am Auto vor allem die individuelle Freiheit geschätzt sowie die schnellere Erreichbarkeit von Zielen im Vergleich zur Reisezeit mit dem ÖPNV. Wie schon in Kapitel 5.5.5 deutlich wird, ist aber vor allem die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte bzw. aus beruflichen Gründen die Auto-Nutzung wichtig. Dies korreliert auch mit den Ergebnissen aus Abbildung 6-4, in der die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Auto als sehr gut (1,5) bewertet wird, wohingegen das Fahrrad (2,7) und besonders der ÖPNV (4,7) in der Benotung deutlich schlechter abschneiden.

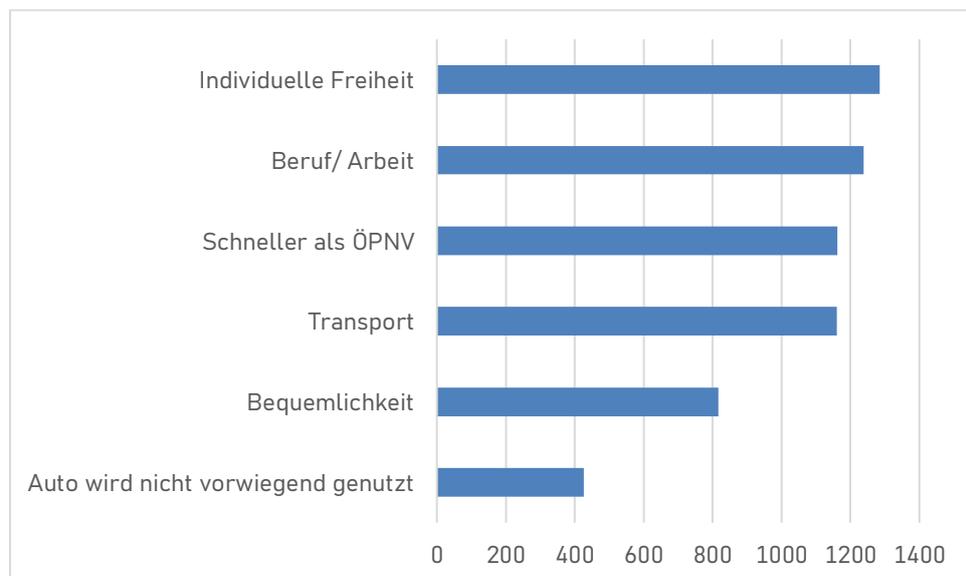


Abbildung 6-2 Gründe für die Auto-Nutzung

Veränderung Mobilitätsverhalten langfristig

Wie allgemein in der Verkehrsmittelforschung bekannt ist, unterliegt die Verkehrsmittelnutzung des Einzelnen einer hohen Persistenz, d.h. eingefahrene Mobilitätsverhalten ändern sich nur wenig, wenn überhaupt durch gravierende Änderungen im Lebensumfeld, wie z.B. Umzug in einen anderen Ort, Änderungen des Familienstatus, bedeutende Änderungen der Verkehrsinfrastruktur. So ist auch nicht verwunderlich, dass ein Großteil der

Befragten angibt, dass sich ihr Mobilitätsverhalten eher in geringem Umfang ändern wird.

In der Haushaltsbefragung wird im Landkreis Vechta allerdings deutlich, dass **39 % sich vorstellen könnten in Zukunft häufiger das Rad zu nutzen** bzw. die Absicht besitzen, dies zu tun. Die Bereitschaft ist also groß, hier auf das Rad umzusteigen. **Bedenklich demgegenüber ist allerdings, dass 41 bzw. 35 % angeben, in Zukunft weniger Bus bzw. Zug zu fahren.** Im Rahmen einer nachhaltigeren Ausgestaltung des Verkehrs ist hier gegenzusteuern.

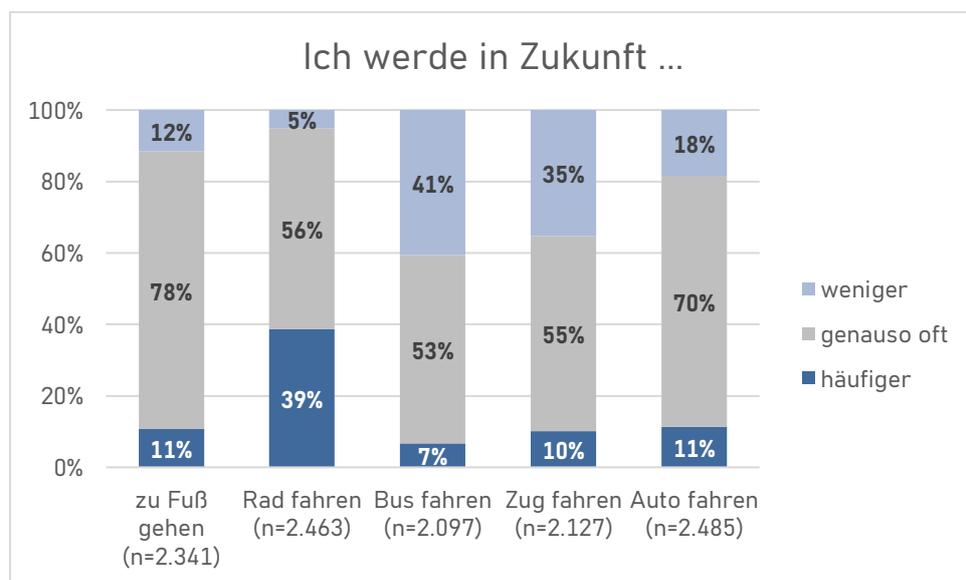


Abbildung 6-3 Änderung des Mobilitätsverhaltens unter den Befragten langfristig

6.2 Zufriedenheit bei der Erreichbarkeit von Zielen und beim Fuß- und Radverkehr

Explizit ist im Rahmen der Haushaltbefragung auch die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und Ausbildungsortes vom Wohnort aus sowie beim Fuß- und Radverkehr abgefragt worden. Die Benotung erfolgte mittels Schulnoten, wobei 1 gleichgesetzt mit *sehr gut* ist und 6 mit der Note *ungenügend*.

6.2.1 Benotung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungsortes

Bei der Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungsortes vom Wohnort aus ist dies verkehrsmittelspezifisch erfolgt. Insgesamt schneidet die Erreichbarkeit per Auto sehr gut ab. Beim Radverkehr

und ÖV sind die Mängel schon offensichtlicher. Während der Radverkehr die Note befriedigend erhält, wird die Erreichbarkeit per Bus und Bahn mit der Note mangelhaft bewertet.

Auto		1,5
Fahrrad		2,7
Bus/Bahn		4,7

Abbildung 6-4 Bewertung der Zufriedenheit der Erreichbarkeit mittels Schulnoten (gemittelt Durchschnittsnote je Verkehrsmittel)

6.2.2 Benotung der Situation beim Fuß- und Radverkehr

Bei der Zufriedenheit ist die Situation des Zufußgehens bzw. Radfahrens im Landkreis unter infrastrukturellen Gesichtspunkten als auch Komfortaspekten abgefragt worden.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Ergebnisse getrennt nach Fuß- und Radverkehr nach den Einzelaspekten dargestellt:

Noten im Fußverkehr

Fußverkehrs-Themen	Einzelnote
Qualität der Gehwege (z.B. Gehwegbreite)	2,8
Barrierefreiheit der Gehwege (z.B. Bordsteinhöhe)	3,0
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen	3,1
Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende	2,7
Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr	3,8
 Gesamtnote im Fußverkehr (landkreisweit)	3,1

Der Fußverkehr erhält insgesamt die Note befriedigend. Die Qualität der Gehwege und die Ampelschaltungen werden im Schnitt positiver bewertet, während vor allem Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr durch Nutzung gleicher Wege als besonders negativ beurteilt werden.

Die Benotung der Einzelthemen im Fußverkehr wird nachfolgend auch differenziert nach den Kommunen dargestellt. Rote Zahlen zeigen hierbei an, wo die Kommune schlechter als der Landkreiswert abschneidet und grün, wo das Ergebnis positiver ausfällt:

Tabelle 6-1 Einzelnoten zum Fußverkehr aufgegliedert nach den zehn Kommunen

	Qualität der Gehwege	Barrierefreiheit der Gehwege	Sicherheit an Querungen und Kreuzungen	Ampelschaltungen	Konflikte Rad/Fuß	Gesamtnote
LK Vechta	2,8	3,0	3,1	2,7	3,8	3,1
Bakum	2,9	3,1	3,4	2,9	4,2	3,3
Damme	2,8	3,1	3,1	2,7	3,9	3,1
Dinklage	3,1	3,0	3,1	3,8	3,1	3,2
Goldenstedt	2,4	2,8	2,9	2,6	3,5	2,8
Holdorf	2,8	2,9	3,4	2,9	3,8	3,2
Lohne	2,7	3,0	2,9	2,8	3,4	3,0
Neuenkirchen-Vörden	2,8	2,7	3,3	2,7	4,2	3,1
Steinfeld	3,2	3,4	3,4	3,1	4,4	3,5
Vechta	2,7	3,0	2,9	2,8	3,4	2,9
Visbek	2,7	2,9	3,2	2,6	3,9	3,0

Nun die Ergebnisse zur Situation im Radverkehr:

Radverkehrs-Themen	Einzelnote
Städtische Verbindungen	2,5
Regionale Verbindungen	2,4
Qualität Radwege	3,3
Sicherheit an Querungen	3,2
Ampelschaltung für Radfahrer	3,0
Angebot an Abstellmöglichkeiten	3,8

 Gesamtnote im Radverkehr (*landkreisweit*) **3,1**

Auch der Radverkehr erhält insgesamt die Note befriedigend. Die derzeitige Anzahl und das Vorhandensein von interkommunalen und übergreifenden Verbindungen werden positiv bewertet. Die Qualität der Radwege und das Angebot an Abstellmöglichkeiten wird dagegen negativ bewertet.

Die Benotung der Einzelthemen im Radverkehr wird nachfolgend auch wieder differenziert nach den Kommunen dargestellt. Rote Zahlen zeigen hierbei an, wo die Kommune schlechter als der Landkreiswert abschneidet und grün, wo das Ergebnis positiver ausfällt:

Tabelle 6-2 Einzelnoten zum Radverkehr aufgegliedert nach den zehn Kommunen

	Städtische Verbindung	Regionale Verbindung	Qualität Radwege	Sicherheit an Querungen	Ampelschaltung	Abstellmöglichkeiten	Gesamtnote
LK Vechta	2,5	2,6	3,3	3,2	3,0	3,8	3,1
Bakum	2,6	2,6	3,3	3,5	3,1	3,9	3,2
Damme	2,5	2,5	3,3	3,1	3,0	3,8	3,1
Dinklage	2,5	2,4	3,1	3,1	3,0	3,7	3,0
Goldenstedt	2,4	2,5	3,3	3,2	3,0	3,7	3,0
Holdorf	2,6	2,7	3,2	3,3	3,1	3,8	3,1
Lohne	2,4	2,7	3,2	3,2	3,9	3,6	3,2
Neuenkirchen-Vörden	2,7	3,0	3,4	3,4	3,3	4,0	3,3
Steinfeld	3,0	2,7	3,5	3,4	3,4	4,0	3,3
Vechta	2,4	2,7	3,2	3,2	2,9	3,6	3,0
Visbek	2,4	2,5	3,2	3,2	2,9	3,8	3,0

6.3 Nutzung moobil +

Seit dem Jahr 2012 existiert der ÖPNV-Bedarfsverkehr moobil+ im Landkreis Vechta und erfreut sich einer guten Nutzung. Im Rahmen der Haushaltsbefragung ist, repräsentativ auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet, die Nutzung dieses Angebotes abgefragt worden.

Es wird deutlich, dass landkreisweit etwa 2 % der Befragten das Angebot von moobil+ regelmäßig nutzen, weitere 11 % gelegentlich. Ein wirklich sehr großer Anteil von 45 % könnte sich eine Nutzung vorstellen. Hier gilt

es, das Marketing weiter auszubauen und mögliche Hemmschwellen abzubauen.

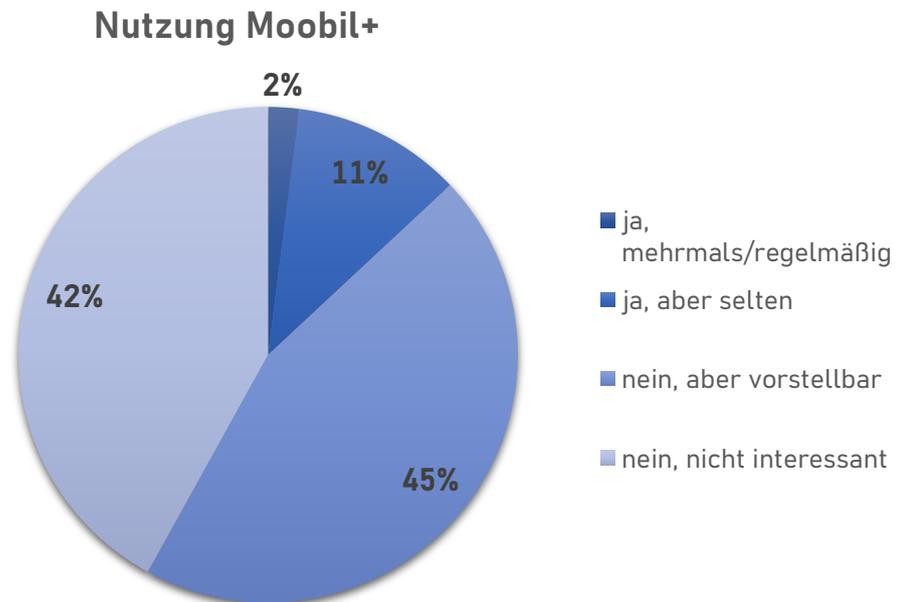


Abbildung 6-5 Nutzungintensität des ÖPNV-Bedarfsverkehrs moobil+

Beim Vergleich zwischen den Kommunen wird deutlich, dass vor allem in Dinklage und Visbek moobil+ etwas häufiger durch die lokale Bevölkerung genutzt wird.

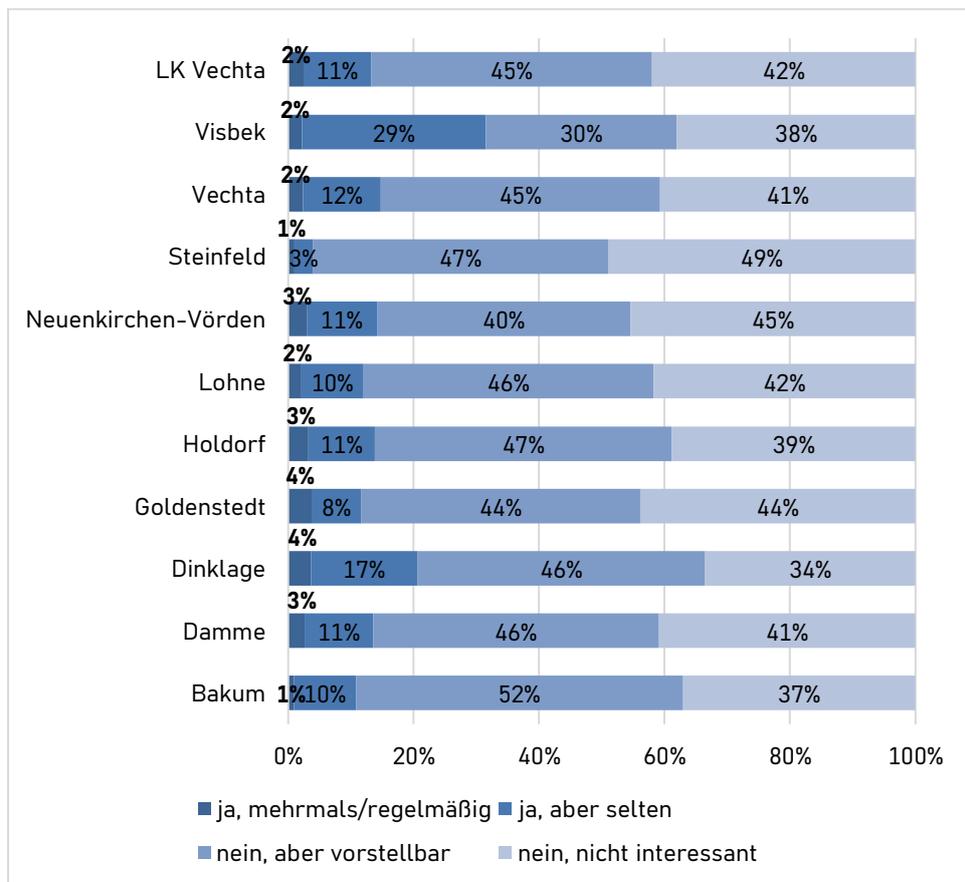


Abbildung 6-6 Nutzungsintensitäten von moobil+ nach Kommunen

6.4 Anreize zum Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel

Des Weiteren wurden die Probanden befragt, unter welchen Voraussetzungen sie auf Ihren Wegen überwiegend auf das Auto verzichten würden. Hier wurde eine Reihe an Push & Pull – Maßnahmen abgefragt. Die Probanden konnten hierbei Mehrfachantworten tätigen.

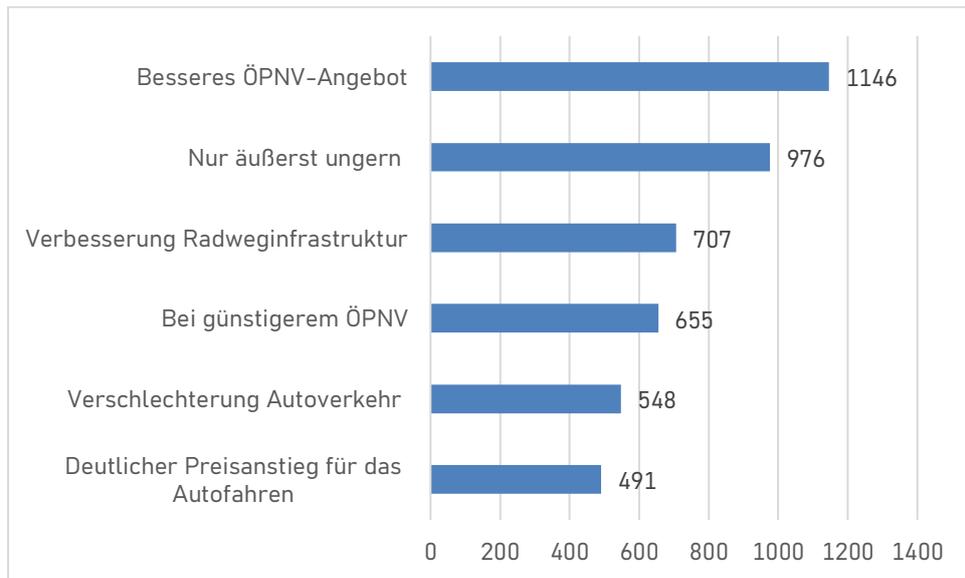


Abbildung 6-7 Anreize zum Umstieg vom privaten Pkw auf andere Verkehrsmittel

Bei den Auswahlmöglichkeiten zeigt sich, dass Pull-Maßnahmen wie der Ausbau des ÖPNV und dessen Vergünstigung sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen als Anreizmöglichkeiten zum Umstieg befürwortet werden. Einschränkungen des Autoverkehrs werden dahingegen nicht als Mittel zum Umstieg gesehen. Allerdings muss man insgesamt konstatieren, dass ein Großteil nur äußerst ungern auf das Auto verzichten will.

7 Online-Beteiligungstool *Wegedetektiv*

7.1 Vorgehensweise

Charakter und Einsatz des *Wegedetektivs*

Das kartengestützte Online-Beteiligungstool *Wegedetektiv* wurde ergänzend zur der Haushaltsbefragung eingesetzt. Hier hatten die Bürger:innen des Landkreis Vechta die Möglichkeit, ihre Anregungen zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis Vechta mit Hilfe von Linien- oder Punktsymbolen einzutragen. Es konnten Hinweise und Anregungen zum Fuß- und Radverkehr, zu Bus und Bahn sowie auch zum Straßenverkehr gegeben werden.

Der *Wegedetektiv* war im Zeitraum vom 28.05 bis zum 21.06.2024 aktiv. In diesem Zeitraum sind insgesamt 261 qualifizierte Beiträge eingegangen mit insgesamt 441 Reaktionen (Beiträge + Stimmen dafür/dagegen).

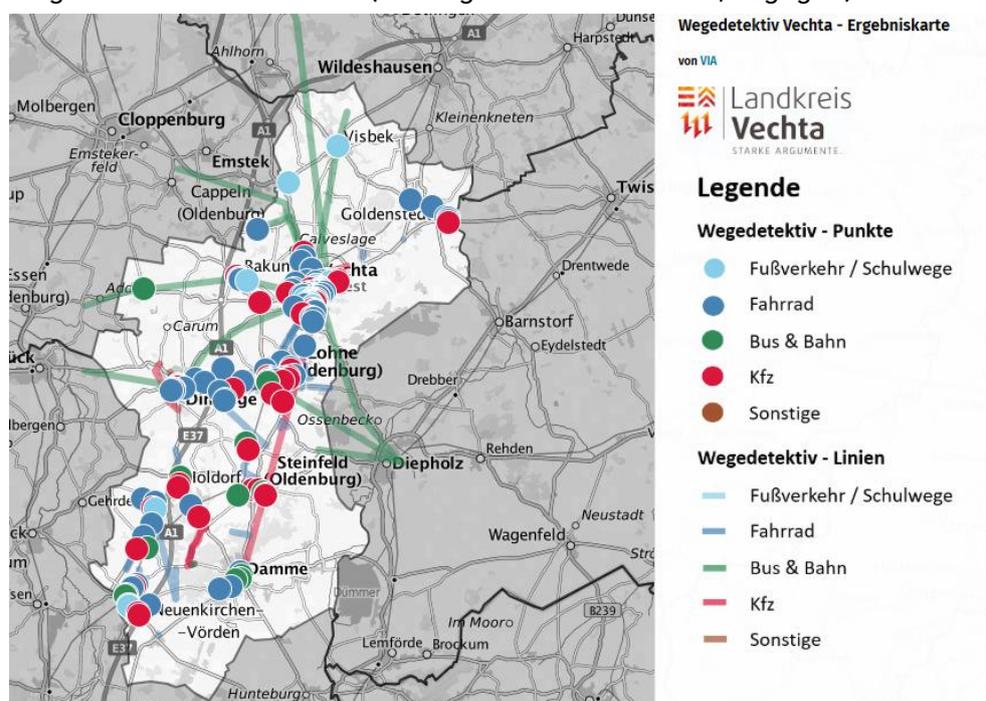


Abbildung 7-1 Verortung der Beiträge aus dem Beteiligungstool *Wegedetektiv*

7.2 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Im Folgenden werden die Ergebnisse nach den verschiedenen Reaktionen aufgeschlüsselt. Die Anzahl der Beiträge sowie die Summe der durch Smiley getätigten Reaktionen werden dabei berücksichtigt.

Gruppirt nach den Verkehrsmitteln gab es die meisten Reaktionen zu Anregungen zum Radverkehr, welche knapp die Hälfte ausmachten. Gefolgt

von 107 Reaktionen zu Anregungen im Kfz-Verkehr bzw. 83 zu Bus und Bahn.

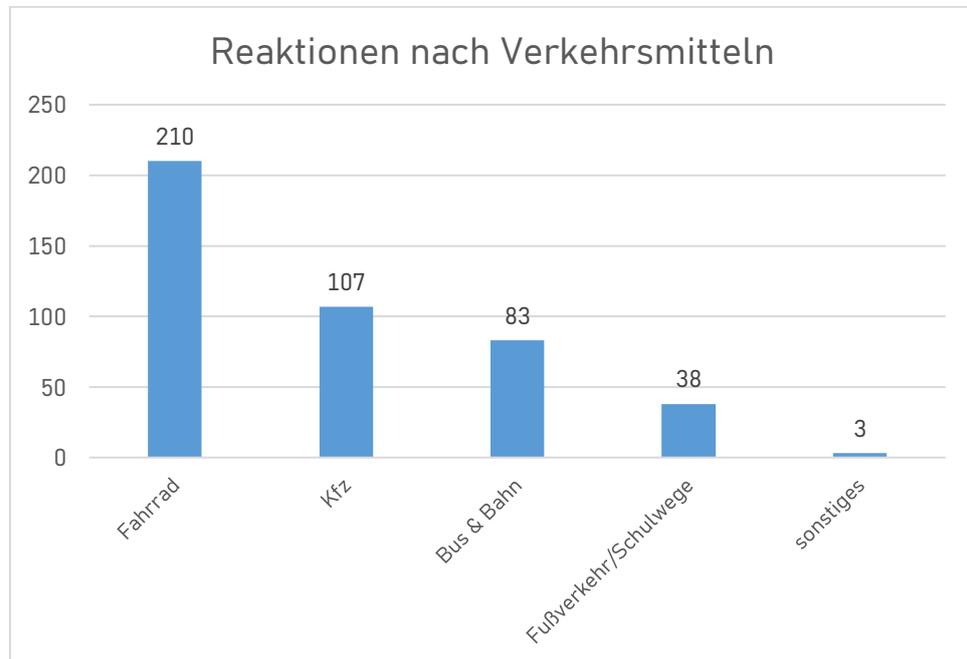


Abbildung 7-2 Anregungen nach Verkehrsmitteln nach Anzahl der Reaktionen (n= 441)

Nach Schlagworten differenziert ergibt sich folgendes Bild:

**Wichtiges Thema:
Knotenpunkte**

Mit großem Abstand (120 Reaktionen) werden Verbesserungen bei der Schaltung von Ampeln für den Rad- und Fußverkehr, die Umgestaltung von Kreuzungen und bessere Sicherung von Straßenquerungen durch die Teilnehmenden gewünscht. Vor allem die Häufigkeit der Meldung zur Verbesserung der Ampelschaltungen korrespondiert mit den sehr schlechten Einzelnoten zu diesem Thema bei der Bewertung des Rad- und Fußverkehrs (siehe Kap. 6.2). Auf Platz zwei mit 53 Reaktionen folgen Beiträge rund um das Thema verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie neue Straßenraumgestaltungen. Weiterhin auf Platz drei folgen die Anregung zu fehlenden Radverbindungen, hier wird vor allem eine schnelle Pendlerachse zwischen Lohne und Vechta öfters genannt. Bei Bus und Bahn ist vor allem das Thema fehlende Bus-/Bahn-Verbindung relevant, wobei die meisten Beiträgen hier vor allem auf den Wunsch der Schaffung einer landesbedeutsamen Buslinie auf der Achse Quakenbrück – Dinklage – Lohne – Diepholz entfallen.

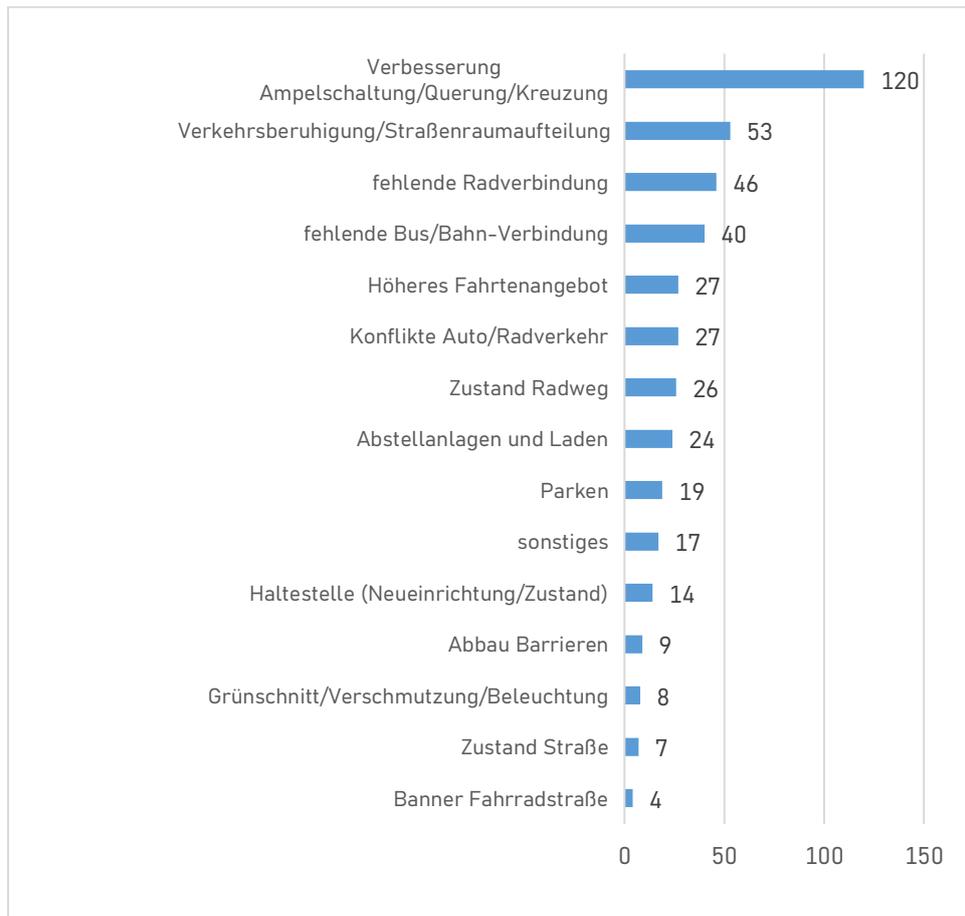


Abbildung 7-3 Häufigkeit der einzelnen Schlagworte bei der Online-Beteiligung (n= 441)

Originalreaktionen

Als Illustration der Anregungen im *Wegedetektiv* zeigt die nachfolgende Darstellung exemplarische Beiträge für die Themen mit den meisten Reaktionen:

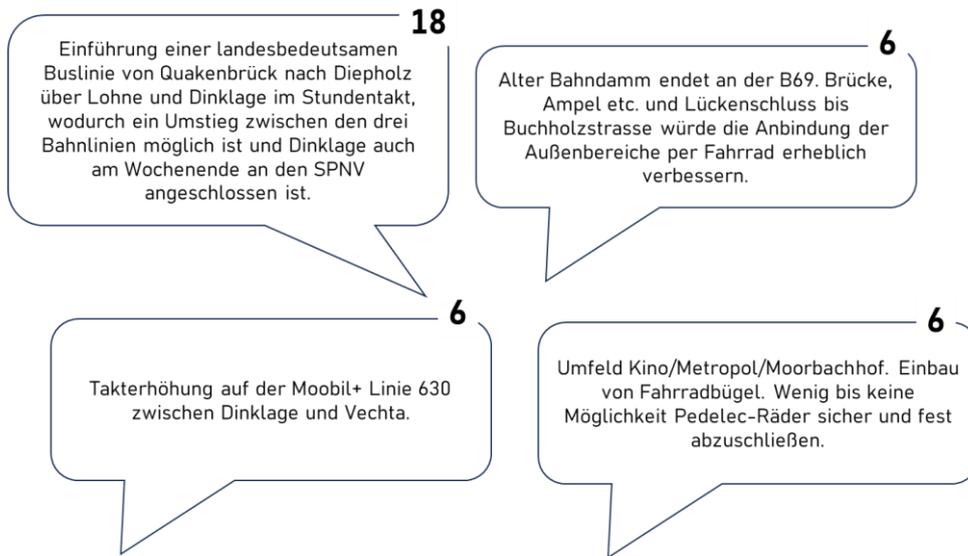


Abbildung 7-4 Auszug aus Originalbeiträgen im Wegedetektiv mit Anzahl Reaktionen (unkorrigiert)

8 Literaturverzeichnis

- Bundesagentur für Arbeit (2024): Statistik. Arbeitsmarkt im Überblick - Berichtsmonat November 2024 - Vechta. https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Kreise/Niedersachsen/03460-Vechta.html?nn=6698&year_month=202411, abgerufen am 18.12.2024.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 - MiD 2017. Tabellenband. Bonn. 2018.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 - Dokumentation der Raumstrukturvariablen der Mikrodatsätze. Abrufbar unter: https://daten.clearingstelle-verkehr.de/279/51/MiD2017_BBSR_Raumvariablen.pdf, abgerufen am 24.03.2023.
- Landkreis Grafschaft Bentheim (2019): Ergebnisbericht zur Haushaltbefragung 2017, verfasst durch Planungsbüro VIA eG, Köln.

9 Anhang

Faktenblatt Landkreis
Faktenblatt Kommunen
Anschreiben
Fragebogen
Zusatzfragebogen

Landkreis Vechta

Mai 2024

147.840
Einwohner

392.730
Gesamtzahl Wege pro Tag

169 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,29
Wege pro Werktag je Person

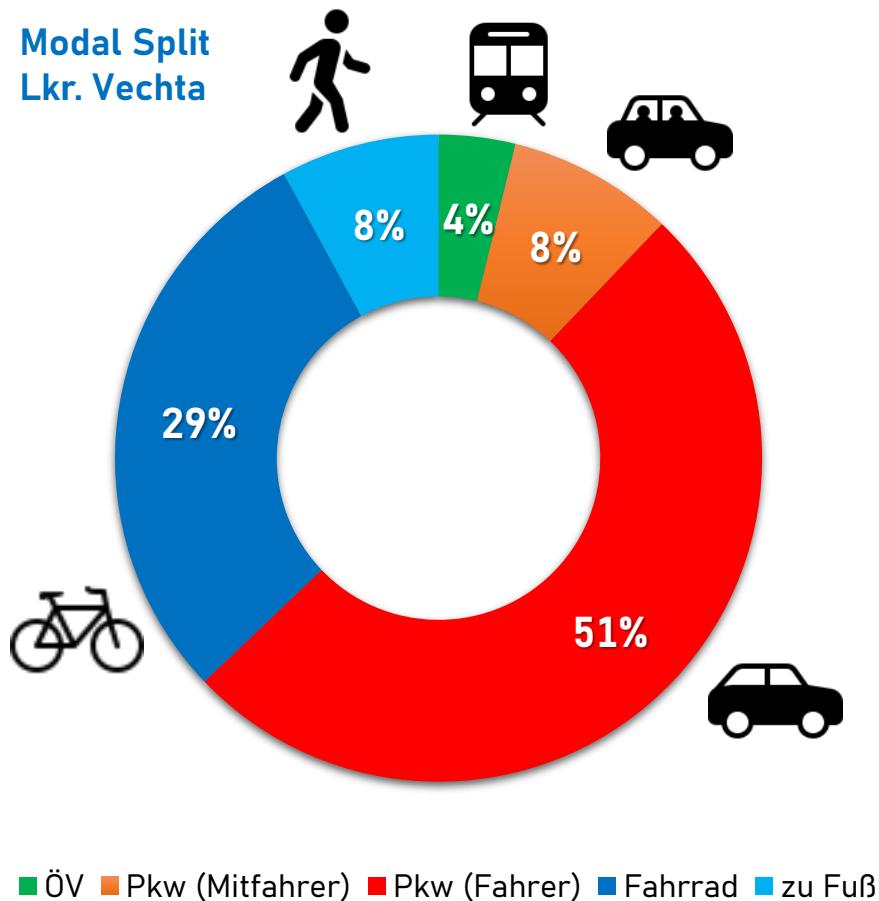
84 %
Fahrten innerhalb des Landkreis

47.481
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split Lkr. Vechta



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,5

Besitz pro Haushalt



559

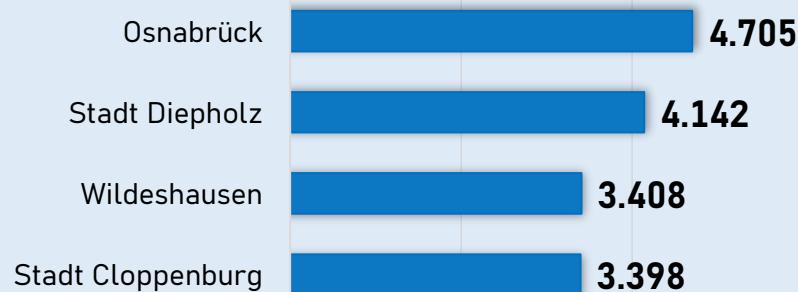
PKW je 1.000 EW



6 %

E-Pkw-Quote

Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)



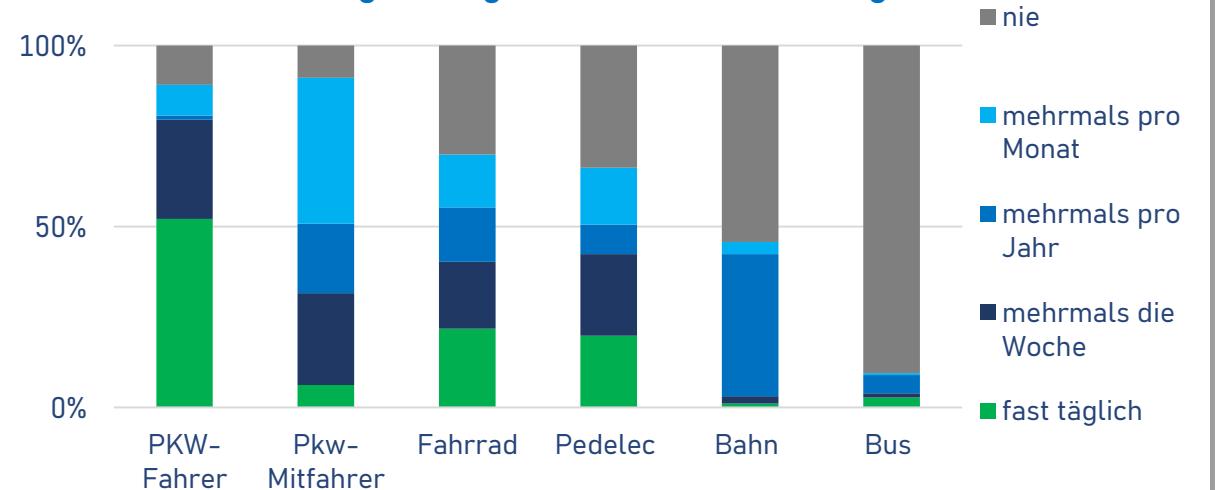
Gesamtnote (Lkr. Vechta): **3,1**



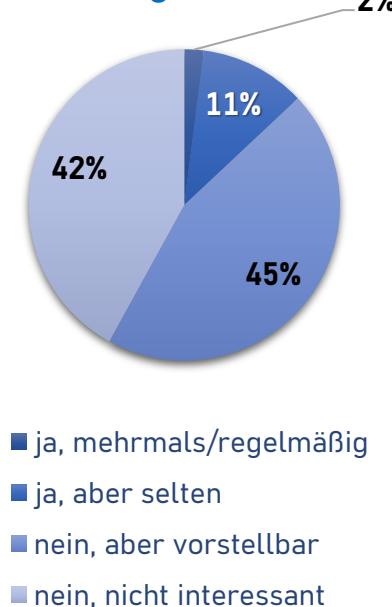
Gesamtnote (Lkr. Vechta): **3,1**

Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,8	Städtische Verbindung	2,5
Barrierefreiheit der Gehwege	3,0	Regionale Verbindung	2,6
Sicherheit an Querungen	3,1	Qualität Radwege	3,3
Ampelschaltung für Fußgänger	2,7	Sicherheit an Querungen	3,2
Trennung Rad- und Gehweg	3,8	Ampelschaltung für Radfahrer	3,0
		Abstellmöglichkeiten	3,8

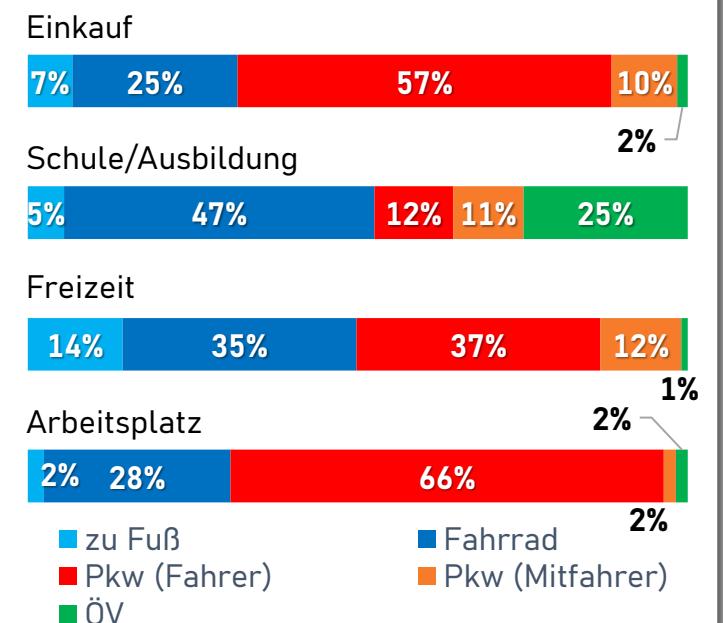
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken



Bakum

Mai 2024

6.811
Einwohner

17.700
Gesamtzahl Wege pro Tag

86 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,28
Wege pro Werktag je Person

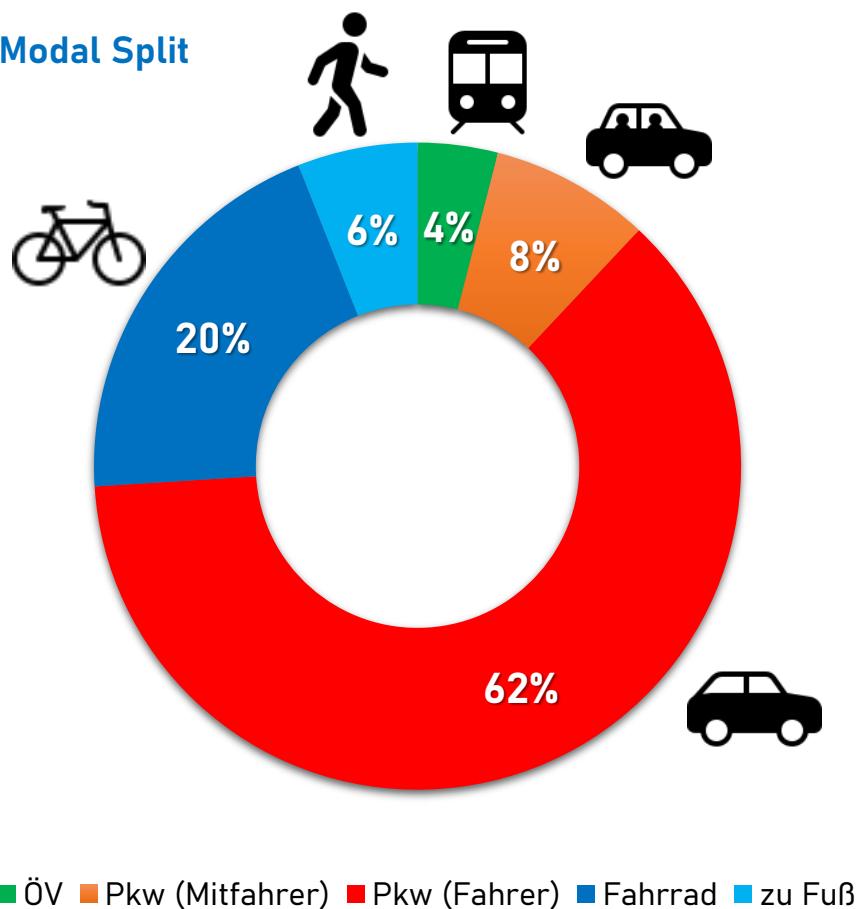
33 %
Fahrten innerhalb der Kommune

1.736
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,3

Besitz pro Haushalt



625

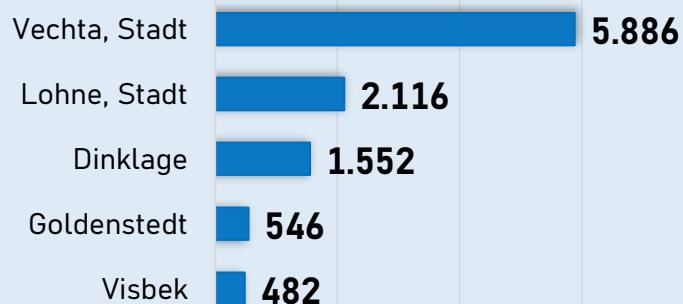
PKW je 1.000 EW



4 %

E-Pkw-Quote

Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)



Gesamtnote **3,3**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

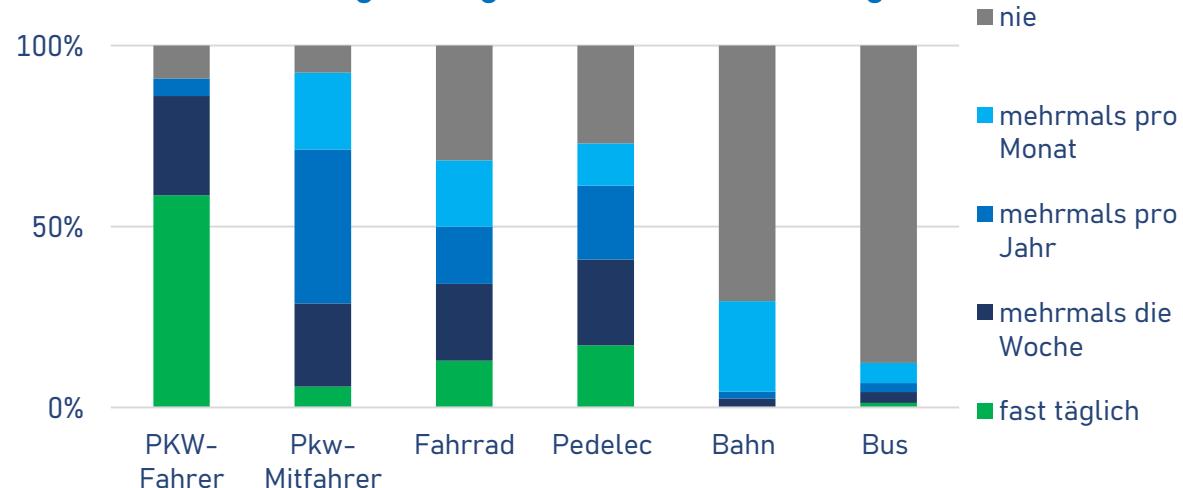


Gesamtnote: **3,2**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

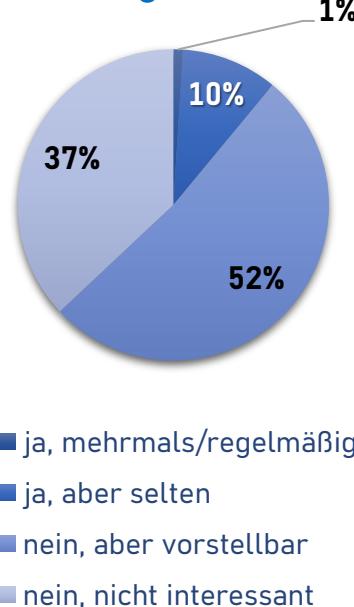
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,9 ↓	Städtische Verbindung	2,6 ↓
Barrierefreiheit der Gehwege	3,1 ↓	Regionale Verbindung	2,6
Sicherheit an Querungen	3,4 ↓	Qualität Radwege	3,3
Ampelschaltung für Fußgänger	2,9 ↓	Sicherheit an Querungen	3,5 ↓
Trennung Rad- und Gehweg	4,2 ↓	Ampelschaltung für Radfahrer	3,1 ↓
		Abstellmöglichkeiten	3,9 ↓

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

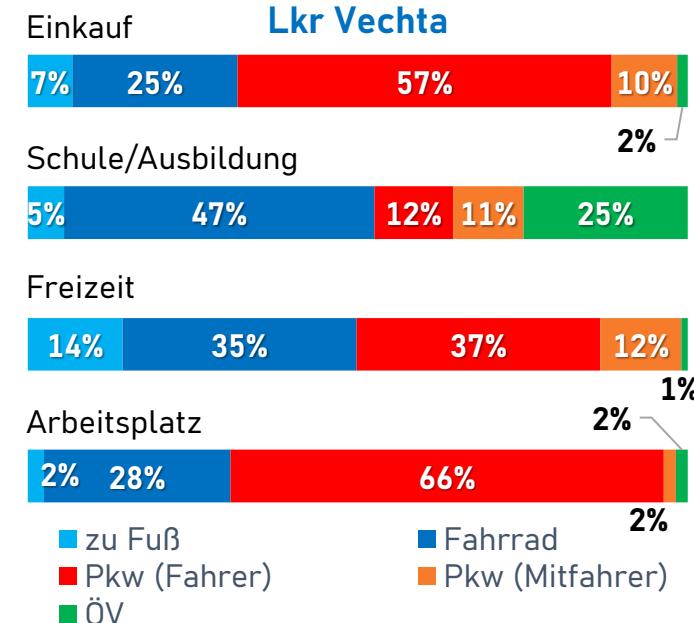
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Damme (Lk. Vechta)

Mai 2024

17.686
Einwohner

54.900
Gesamtzahl Wege pro Tag

169 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,22
Wege pro Werktag je Person

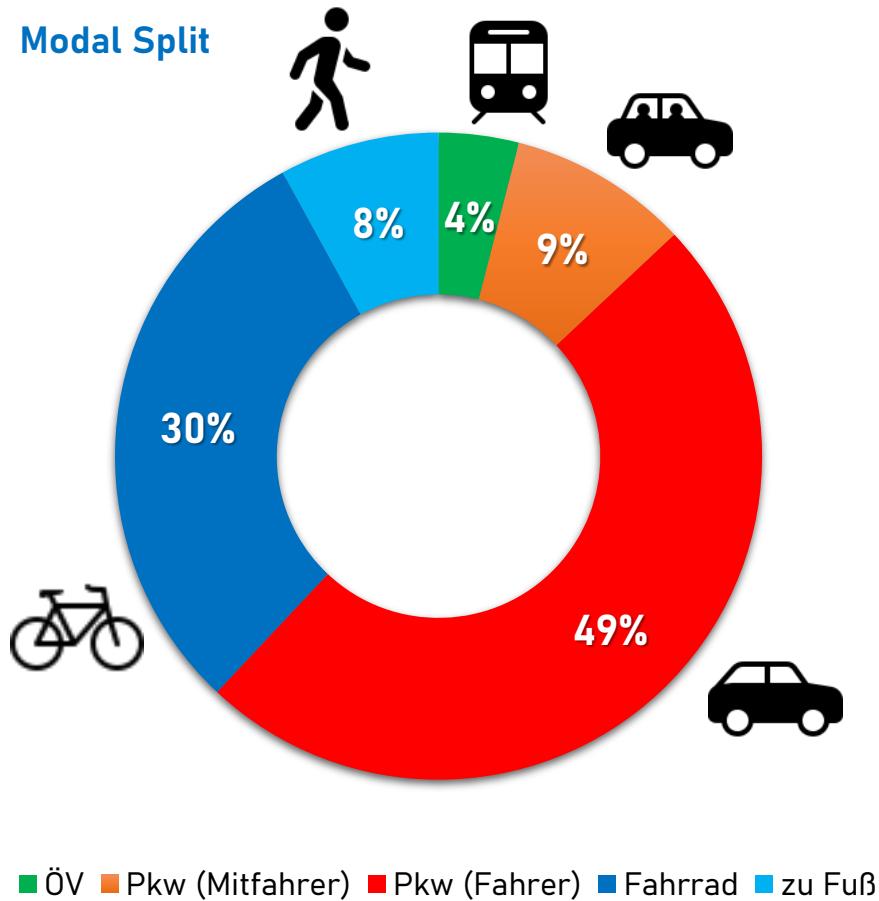
56 %
Fahrten innerhalb der Kommune

5.609
Pendler von außerhalb

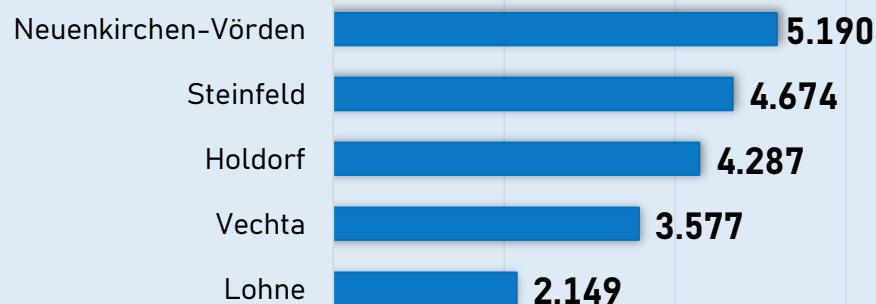
Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)

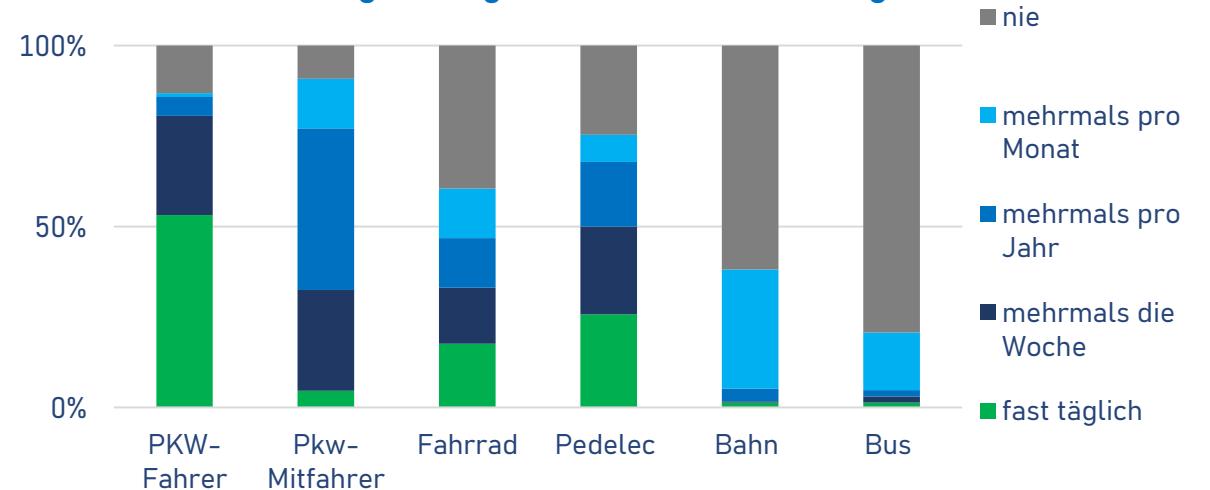
Gesamtnote 3,1
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

Gesamtnote: 3,1
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

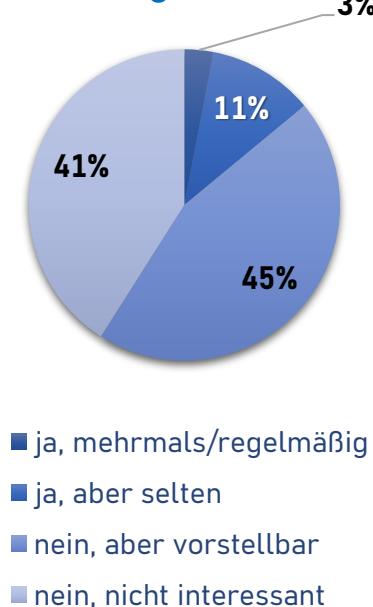
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,8	Städtische Verbindung	2,5
Barrierefreiheit der Gehwege	3,1 ↓	Regionale Verbindung	2,5 ↑
Sicherheit an Querungen	3,1	Qualität Radwege	3,3
Ampelschaltung für Fußgänger	2,7	Sicherheit an Querungen	3,1 ↑
Trennung Rad- und Gehweg	3,9 ↓	Ampelschaltung für Radfahrer	3,0
		Abstellmöglichkeiten	3,8

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

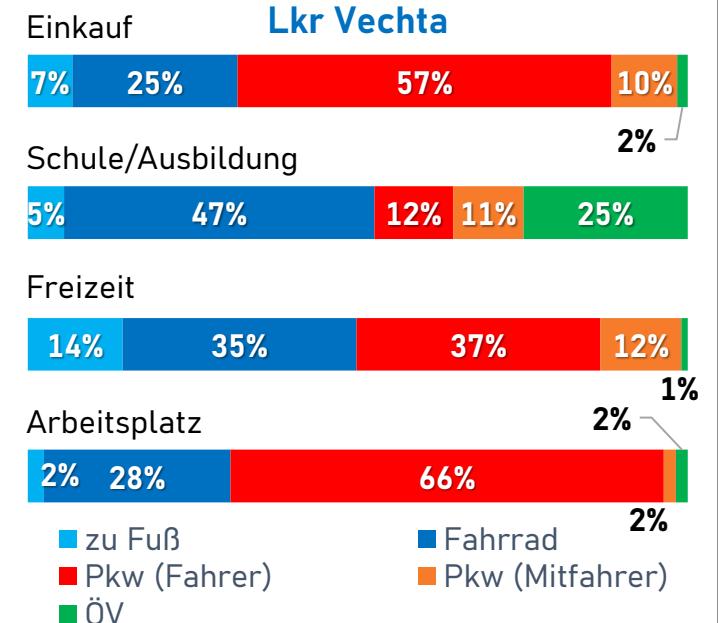
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,3

Besitz pro Haushalt



533

PKW je 1.000 EW



9 %

E-Pkw-Quote

Dinklage

Mai 2024

13.958
Einwohner

39.600
Gesamtzahl Wege pro Tag

190 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,42
Wege pro Werktag je Person

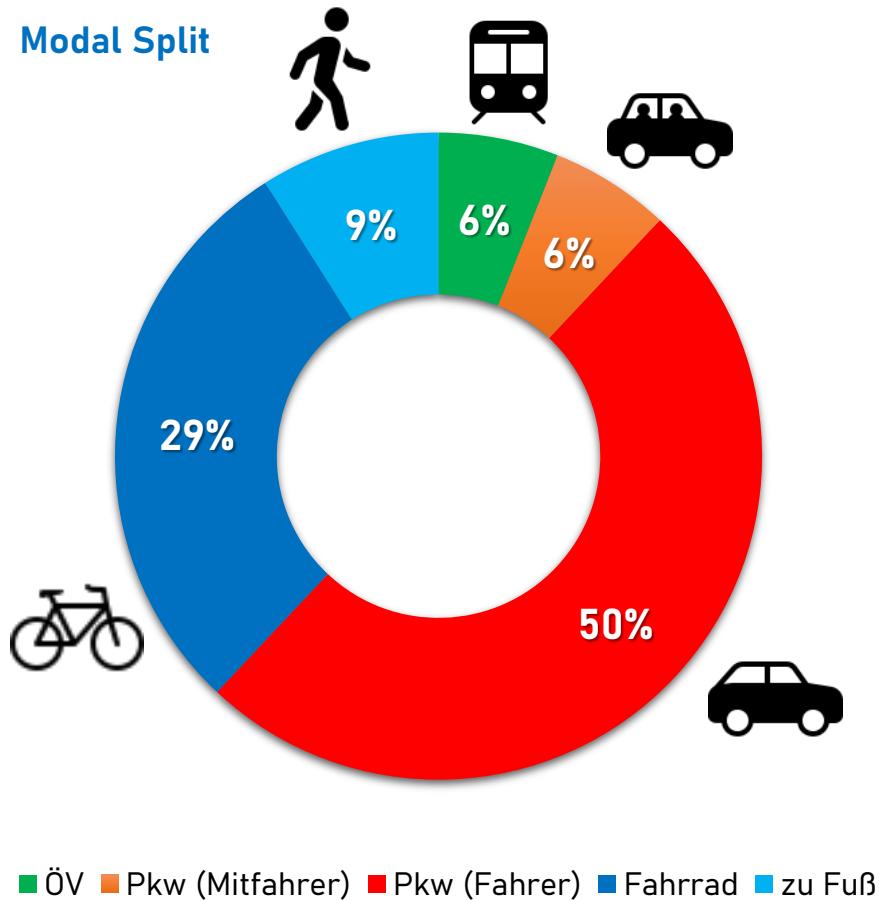
49 %
Fahrten innerhalb der Kommune

3.729
Pendler von außerhalb

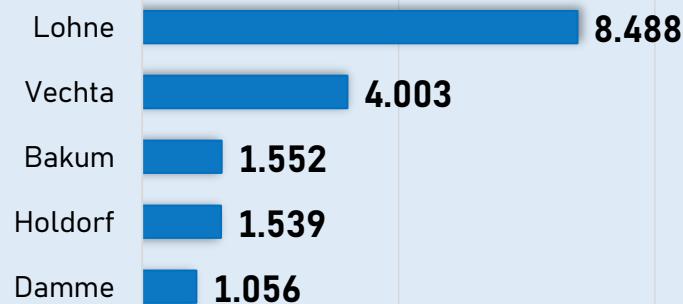
Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)

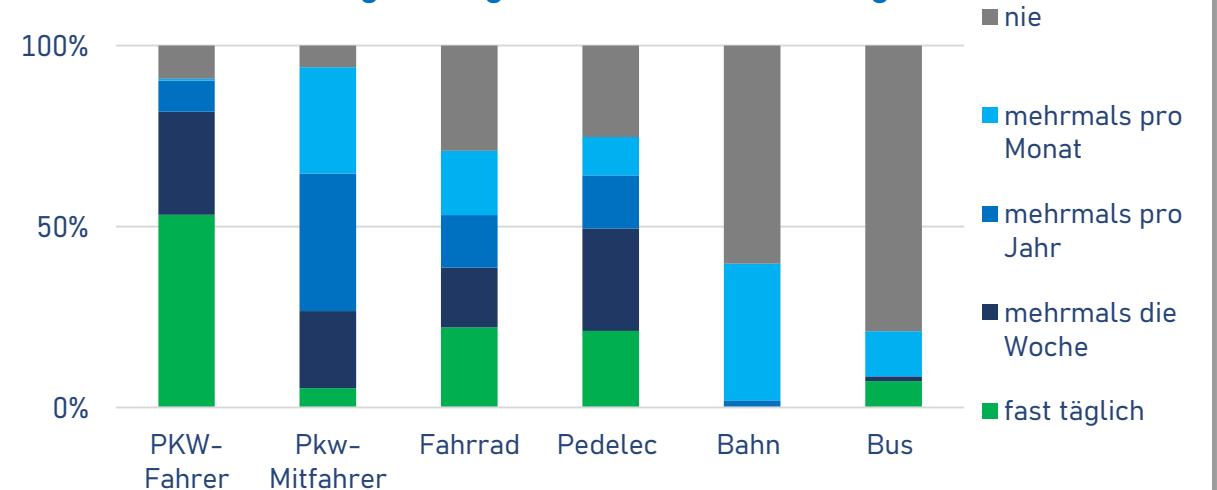
Gesamtnote 3,2
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

Gesamtnote: 3,0
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

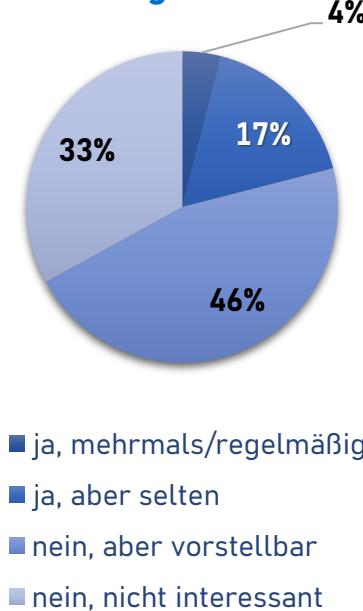
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	3,1 ↓	Städtische Verbindung	2,5
Barrierefreiheit der Gehwege	3,0	Regionale Verbindung	2,4 ↑
Sicherheit an Querungen	3,1	Qualität Radwege	3,1 ↑
Ampelschaltung für Fußgänger	3,8 ↓	Sicherheit an Querungen	3,1 ↑
Trennung Rad- und Gehweg	3,1 ↑	Ampelschaltung für Radfahrer	3,0
		Abstellmöglichkeiten	3,7 ↑

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

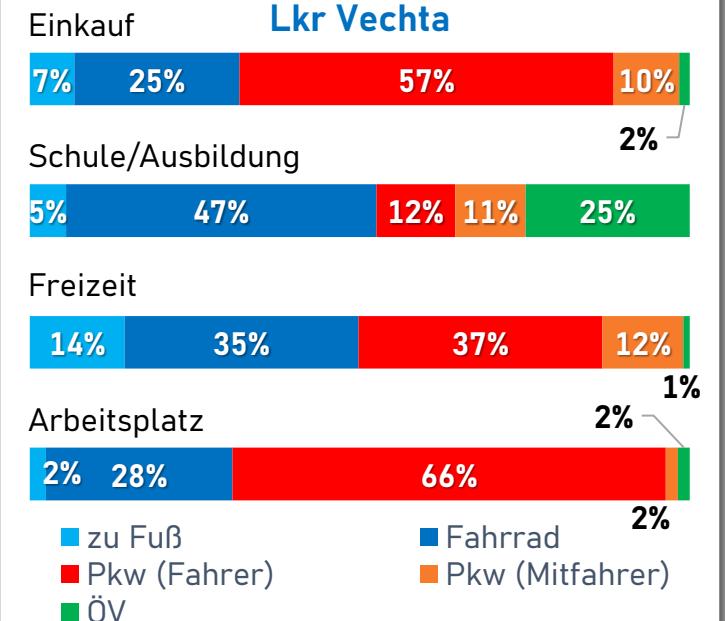
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,2

Besitz pro Haushalt



568

PKW je 1.000 EW



12 %

E-Pkw-Quote

Goldenstedt

Mai 2024

10.238
Einwohner

27.400
Gesamtzahl Wege pro Tag

115 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,34
Wege pro Werktag je Person

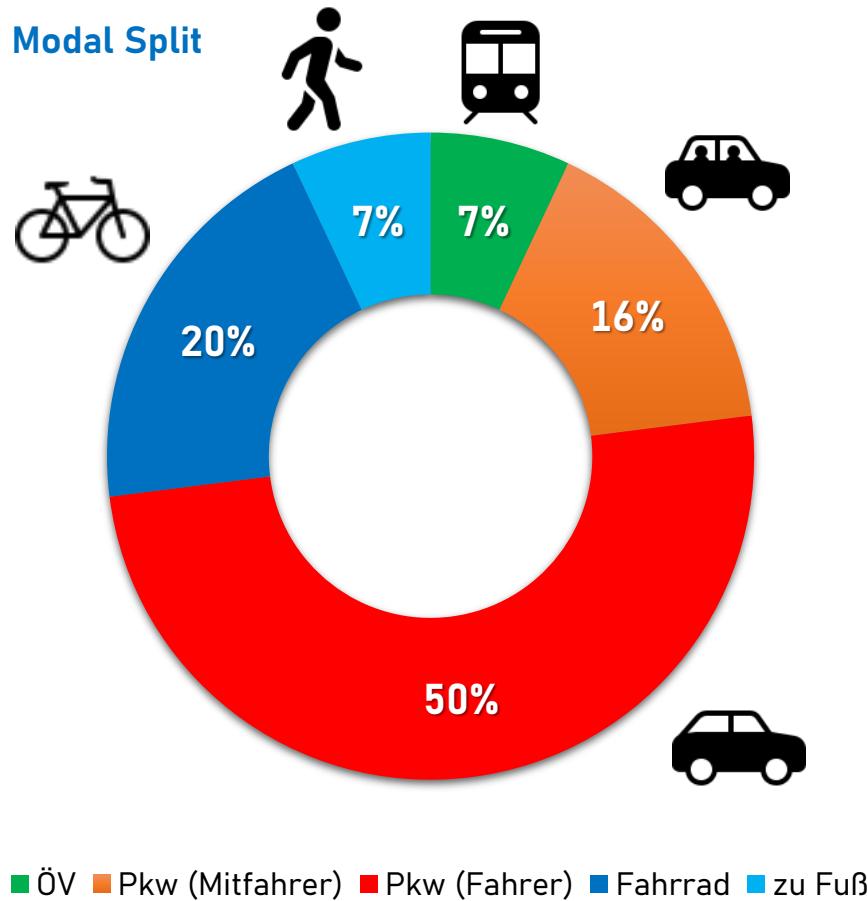
42 %
Fahrten innerhalb der Kommune

1.896
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,4

Besitz pro Haushalt



558

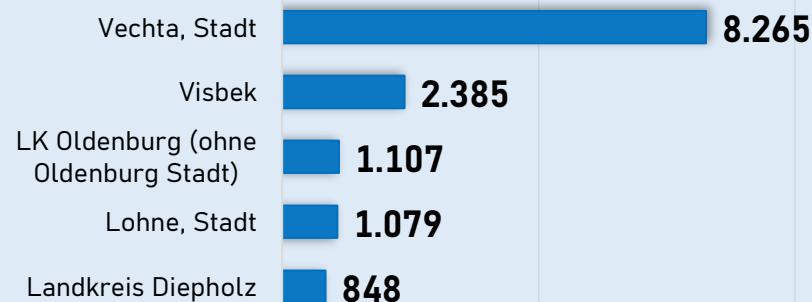
PKW je 1.000 EW



6 %

E-Pkw-Quote

Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)



Gesamtnote **2,9**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

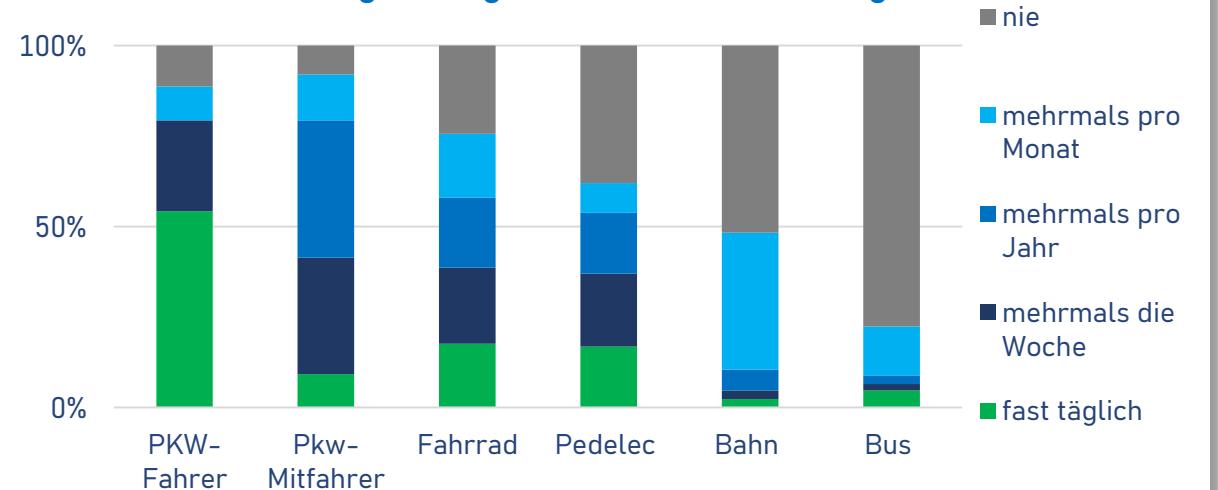


Gesamtnote: **3,0**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

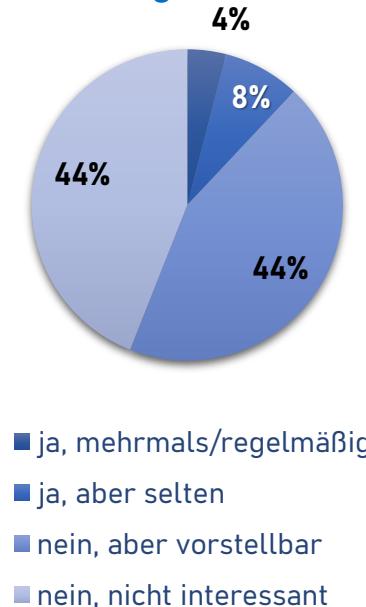
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,6 ↑	Städtische Verbindung	2,4 ↑
Barrierefreiheit der Gehwege	2,8 ↑	Regionale Verbindung	2,5 ↑
Sicherheit an Querungen	2,9 ↑	Qualität Radwege	3,3
Ampelschaltung für Fußgänger	2,6 ↑	Sicherheit an Querungen	3,2
Trennung Rad- und Gehweg	3,5 ↑	Ampelschaltung für Radfahrer	3,0
		Abstellmöglichkeiten	3,7 ↑

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter
 ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

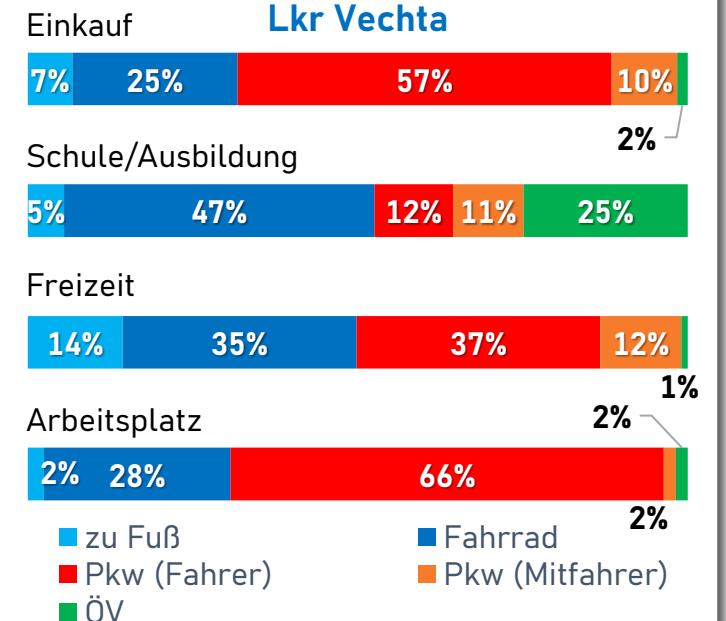
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Holdorf

Mai 2024

7.672
Einwohner

24.000
Gesamtzahl Wege pro Tag

139 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,48
Wege pro Werktag je Person

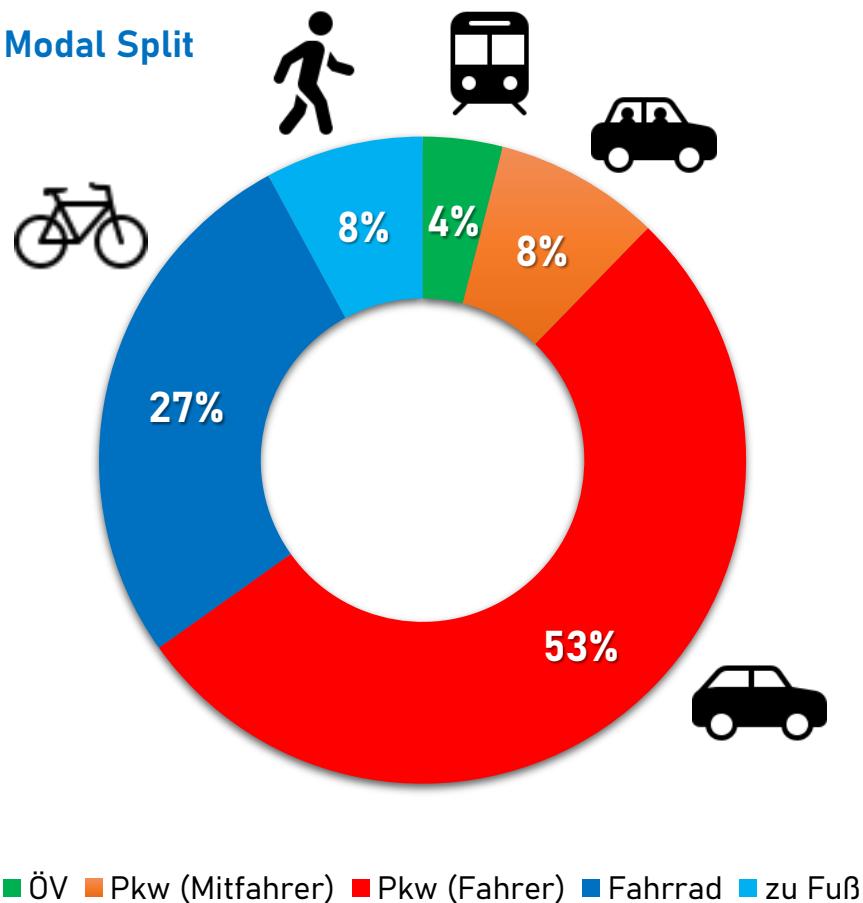
40 %
Fahrten innerhalb der Kommune

2.392
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,3

Besitz pro Haushalt



594

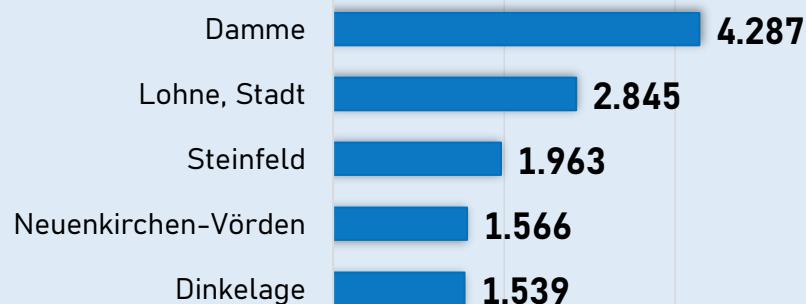
PKW je 1.000 EW



7 %

E-Pkw-Quote

Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)



Gesamtnote **3,1**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)



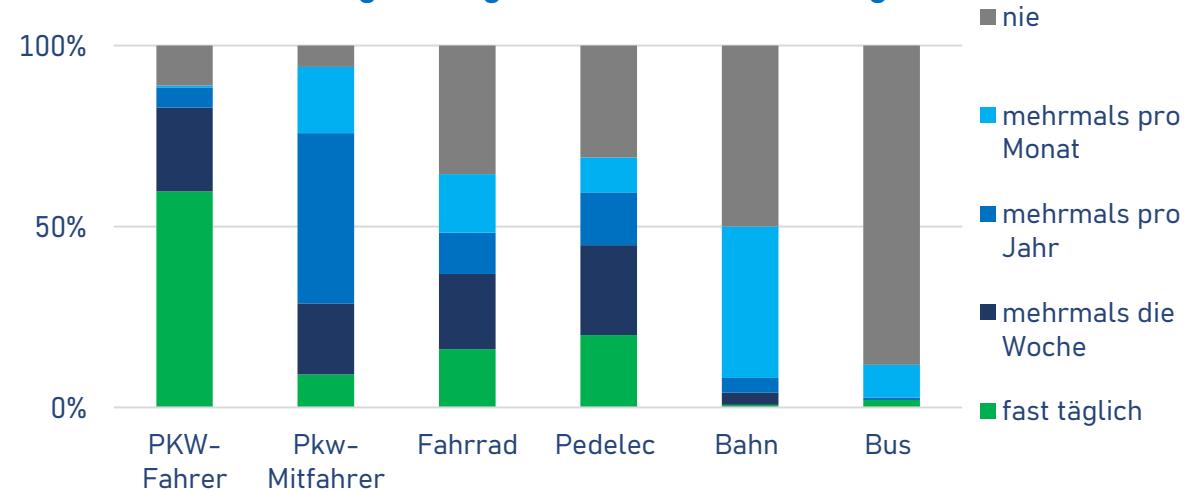
Gesamtnote: **3,1**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,8	Städtische Verbindung	2,6 ↓
Barrierefreiheit der Gehwege	2,9 ↑	Regionale Verbindung	2,7 ↓
Sicherheit an Querungen	3,4 ↓	Qualität Radwege	3,2 ↑
Ampelschaltung für Fußgänger	2,9 ↓	Sicherheit an Querungen	3,3 ↓
Trennung Rad- und Gehweg	3,8	Ampelschaltung für Radfahrer	3,1 ↓
		Abstellmöglichkeiten	3,8

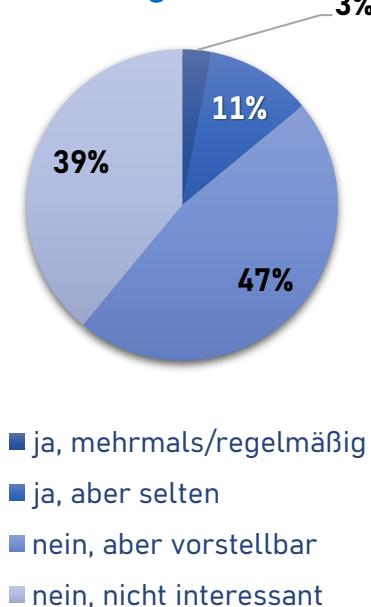
↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter

↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

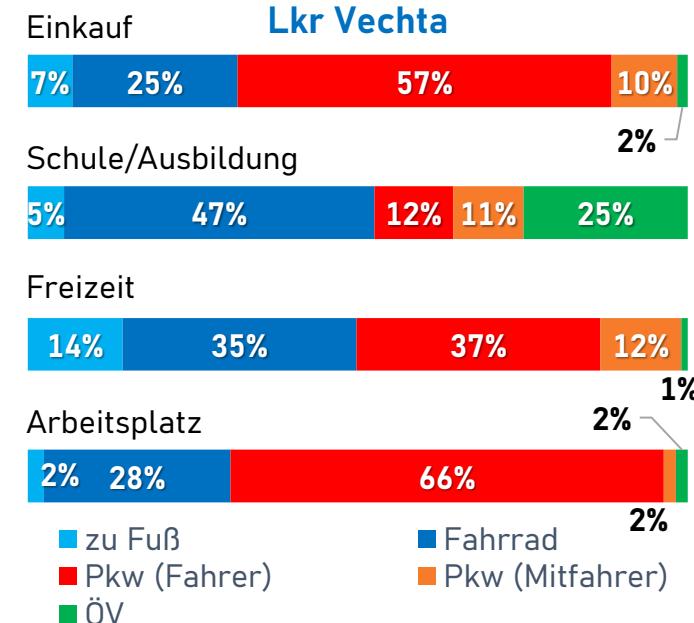
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Lohne

Mai 2024

27.906
Einwohner

87.600
Gesamtzahl Wege pro Tag

307 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,28
Wege pro Werktag je Person

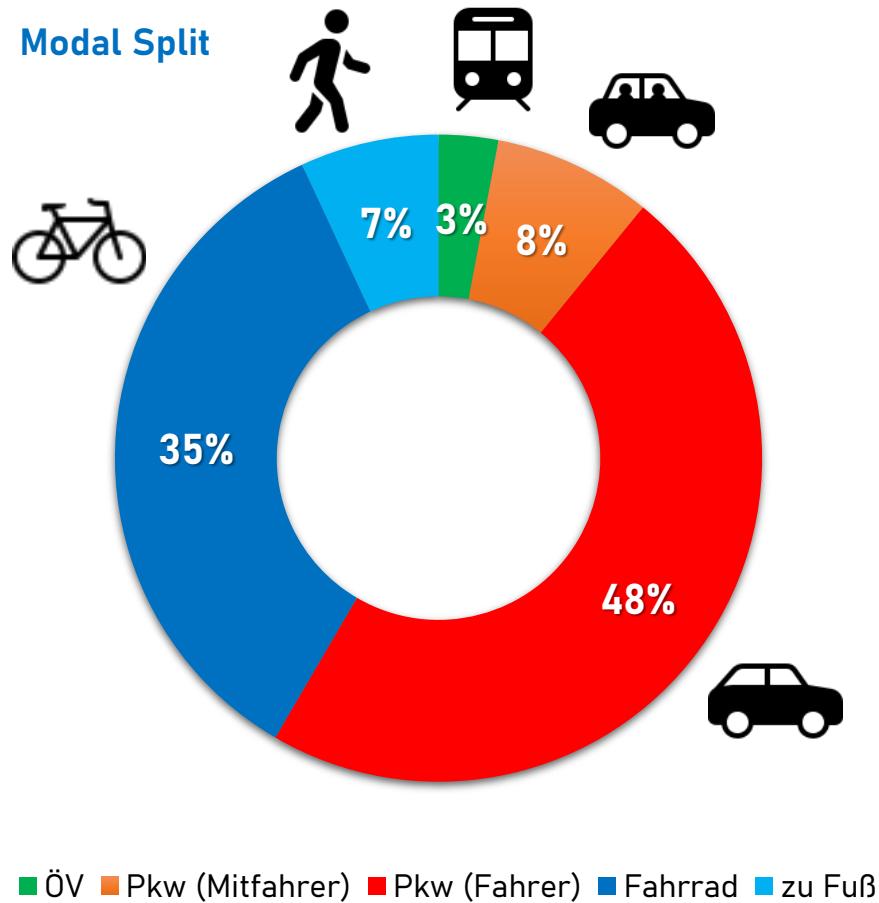
53 %
Fahrten innerhalb der Kommune

9.317
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)

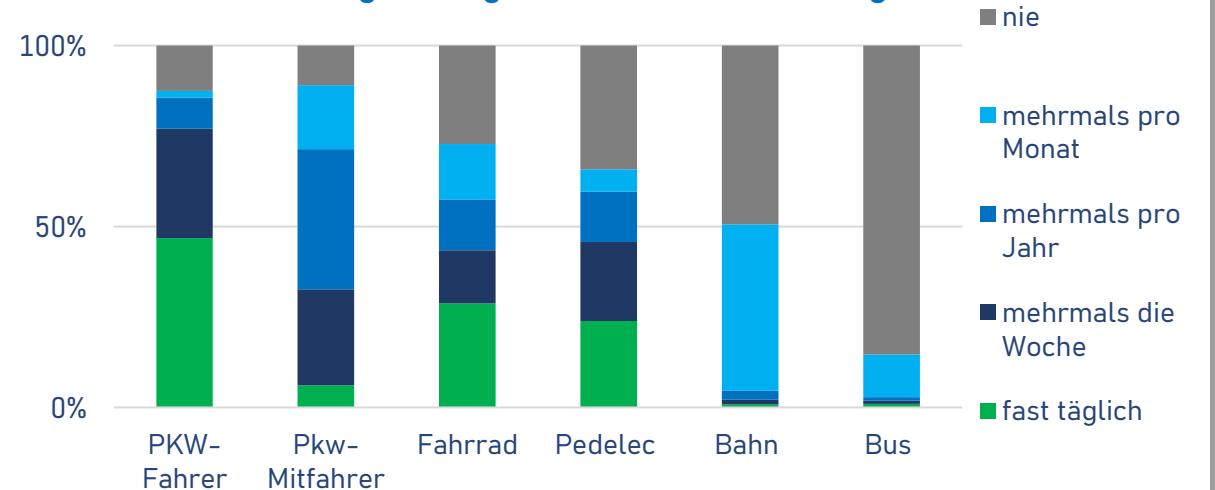
Gesamtnote 3,3
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

Gesamtnote: 3,2
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

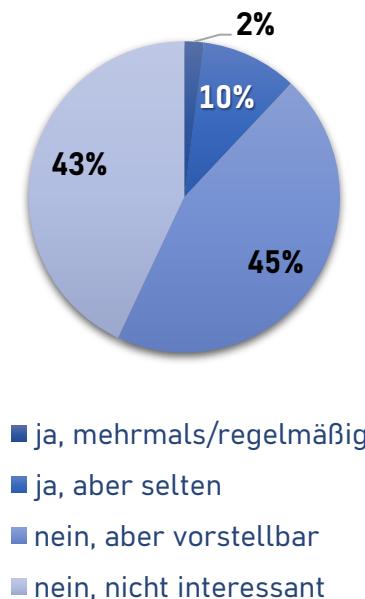
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,7 ↑	Städtische Verbindung	2,4 ↑
Barrierefreiheit der Gehwege	3,0	Regionale Verbindung	2,7 ↓
Sicherheit an Querungen	2,9 ↑	Qualität Radwege	3,2 ↑
Ampelschaltung für Fußgänger	2,8 ↓	Sicherheit an Querungen	3,2
Trennung Rad- und Gehweg	3,4 ↑	Ampelschaltung für Radfahrer	3,9 ↓
		Abstellmöglichkeiten	3,6 ↑

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter
 ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

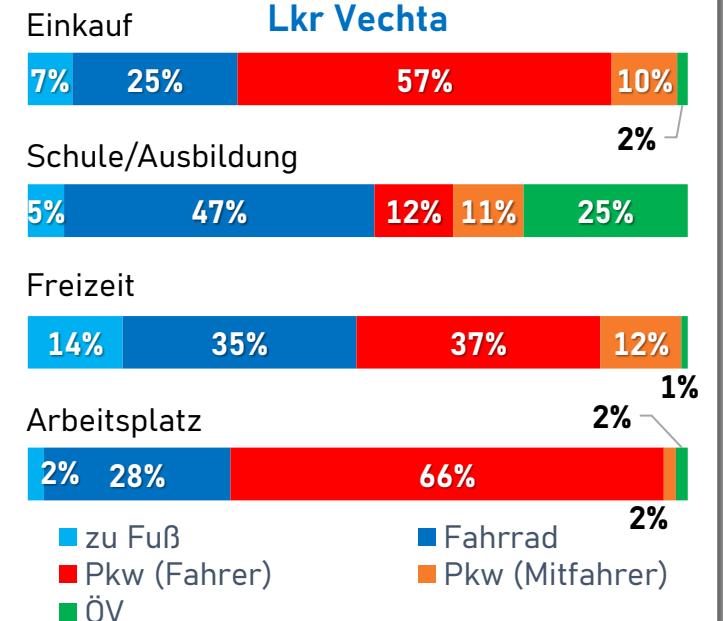
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,5

Besitz pro Haushalt



531

PKW je 1.000 EW



4 %

E-Pkw-Quote

Neuenkirchen-Vörden

Mai 2024

8.923
Einwohner

24.100
Gesamtzahl Wege pro Tag

98 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,62
Wege pro Werktag je Person

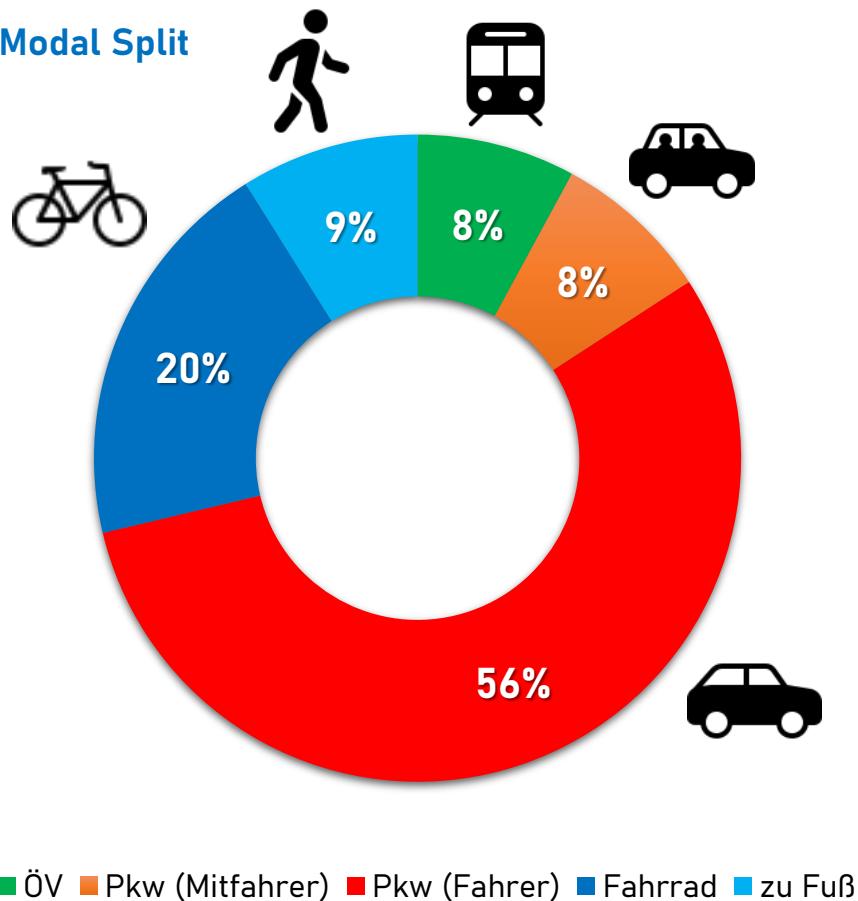
43 %
Fahrten innerhalb der Kommune

2.149
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,4

Besitz pro Haushalt



579

PKW je 1.000 EW



8 %

E-Pkw-Quote

Zufriedenheit (in Schulnoten)



Gesamtnote **3,1**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

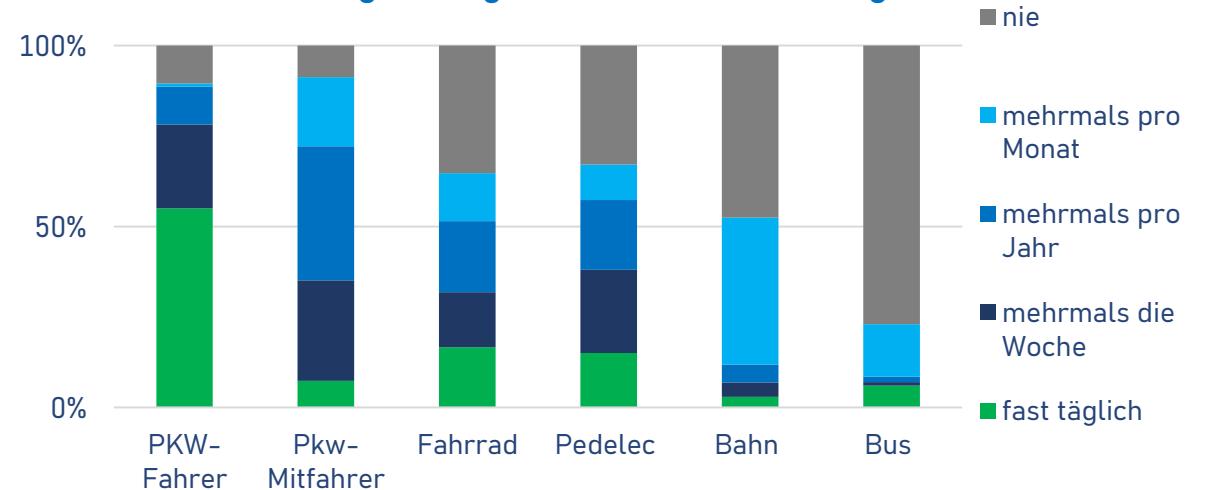


Gesamtnote: **3,3**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

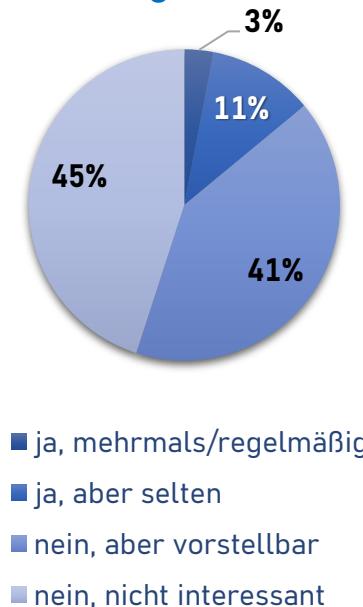
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,8	Städtische Verbindung	2,7 ↓
Barrierefreiheit der Gehwege	2,7 ↑	Regionale Verbindung	3,0 ↓
Sicherheit an Querungen	3,3 ↓	Qualität Radwege	3,4 ↓
Ampelschaltung für Fußgänger	2,7	Sicherheit an Querungen	3,4 ↓
Trennung Rad- und Gehweg	4,2 ↓	Ampelschaltung für Radfahrer	3,3 ↓
		Abstellmöglichkeiten	4,0 ↓

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter
 ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

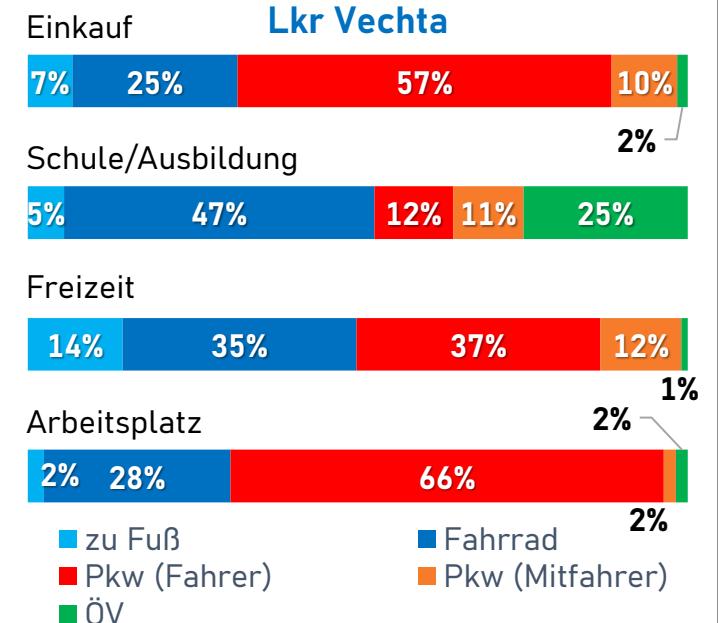
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Steinfeld

Mai 2024

10.762
Einwohner

30.100
Gesamtzahl Wege pro Tag

180 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,14
Wege pro Werktag je Person

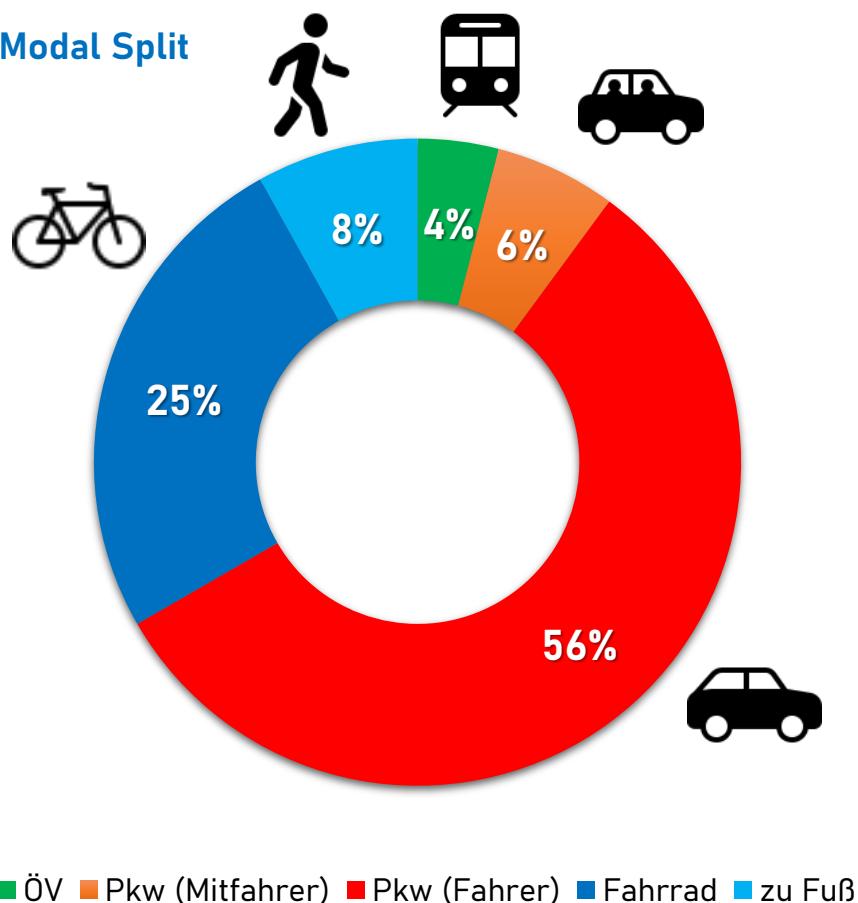
47 %
Fahrten innerhalb der Kommune

4.165
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Zufriedenheit (in Schulnoten)

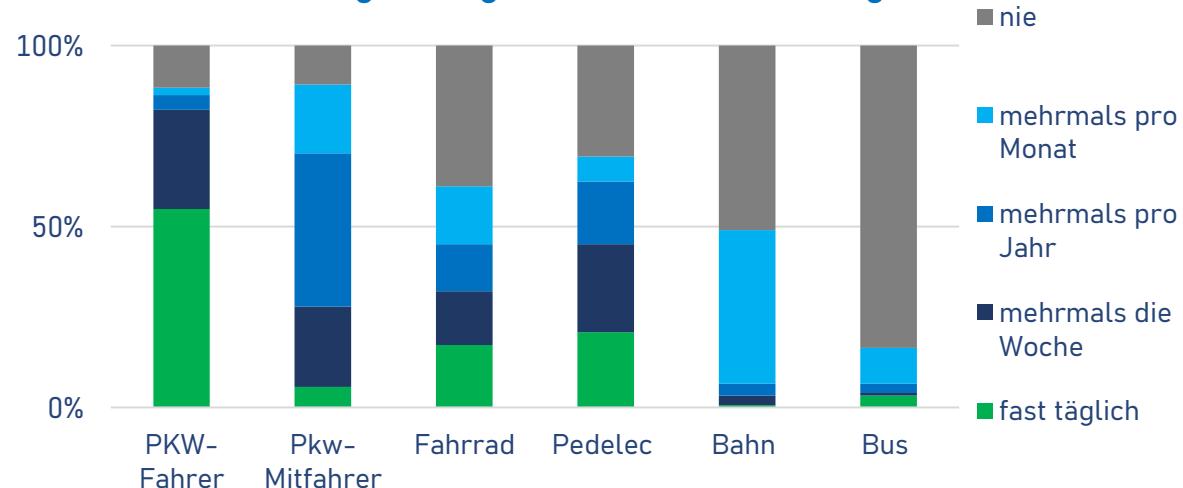
Gesamtnote 3,5
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

Gesamtnote: 3,3
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

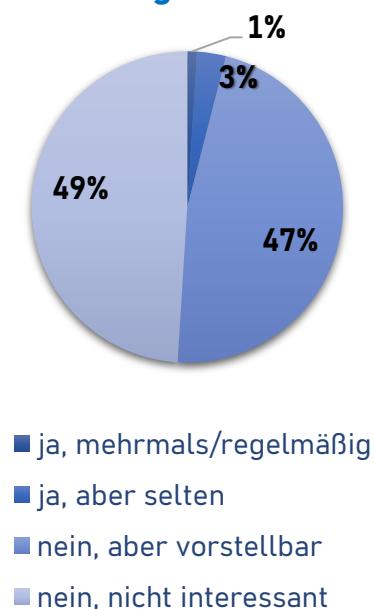
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	3,2 ↓	Städtische Verbindung	3,0 ↓
Barrierefreiheit der Gehwege	3,4 ↓	Regionale Verbindung	2,7 ↓
Sicherheit an Querungen	3,4 ↓	Qualität Radwege	3,5 ↓
Ampelschaltung für Fußgänger	3,1 ↓	Sicherheit an Querungen	3,4 ↓
Trennung Rad- und Gehweg	4,4 ↓	Ampelschaltung für Radfahrer	3,4 ↓
		Abstellmöglichkeiten	4,0 ↓

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

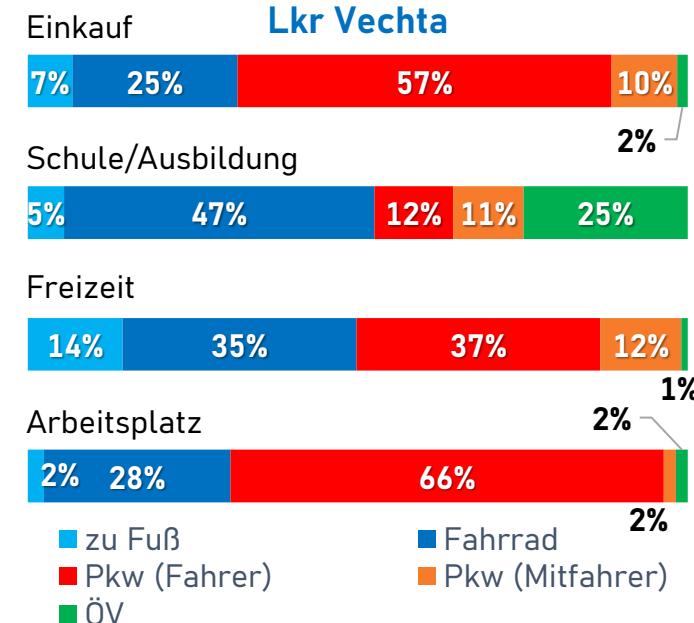
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,2

Besitz pro Haushalt



568

PKW je 1.000 EW



7 %

E-Pkw-Quote

Vechta

Mai 2024

34.145
Einwohner

110.100
Gesamtzahl Wege pro Tag

388 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,26
Wege pro Werktag je Person

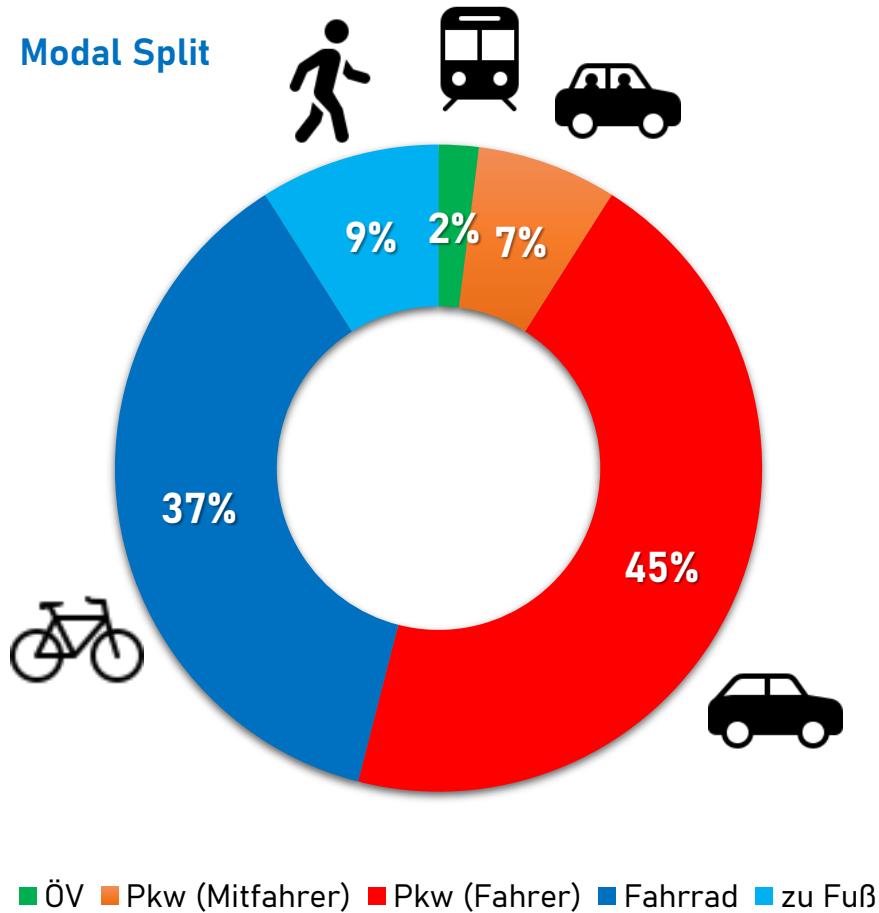
51 %
Fahrten innerhalb der Kommune

12.760
Pendler von außerhalb

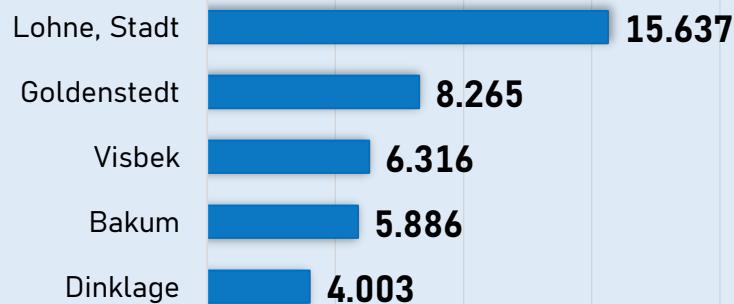
Modal Split (Begriffserklärung)

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



2,5

Besitz pro Haushalt



529

PKW je 1.000 EW



8 %

E-Pkw-Quote

Zufriedenheit (in Schulnoten)



Gesamtnote **2,9**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

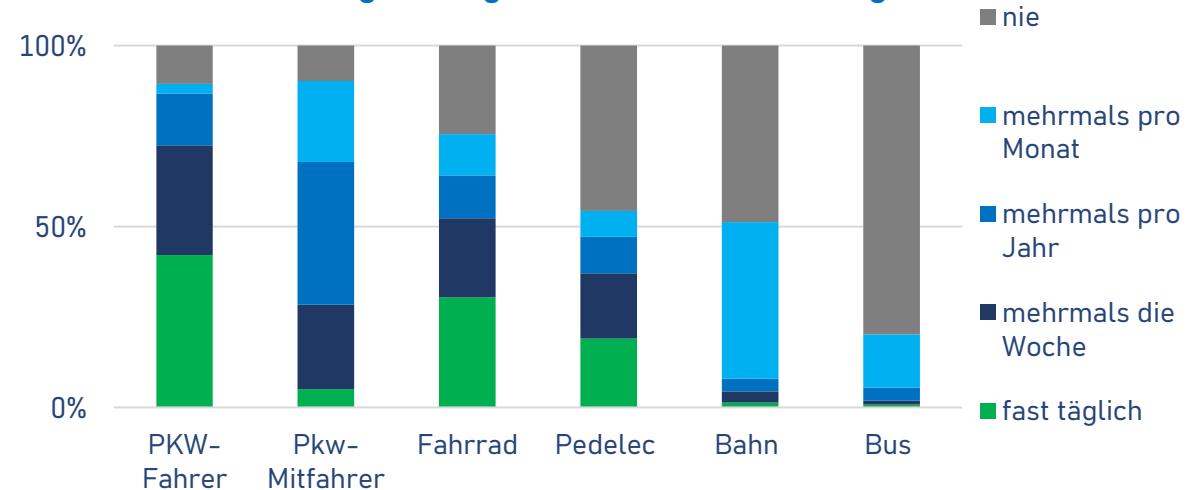


Gesamtnote: **3,0**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

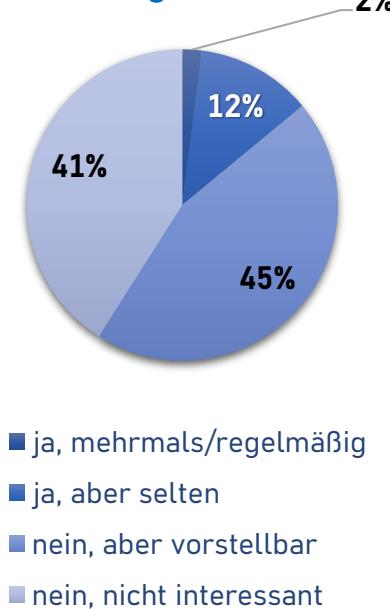
Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,7 ↑	Städtische Verbindung	2,4 ↑
Barrierefreiheit der Gehwege	3,0	Regionale Verbindung	2,7 ↓
Sicherheit an Querungen	2,9 ↑	Qualität Radwege	3,2 ↑
Ampelschaltung für Fußgänger	2,8 ↓	Sicherheit an Querungen	3,2
Trennung Rad- und Gehweg	3,4 ↑	Ampelschaltung für Radfahrer	2,9 ↑
		Abstellmöglichkeiten	3,6 ↑

↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter
 ↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

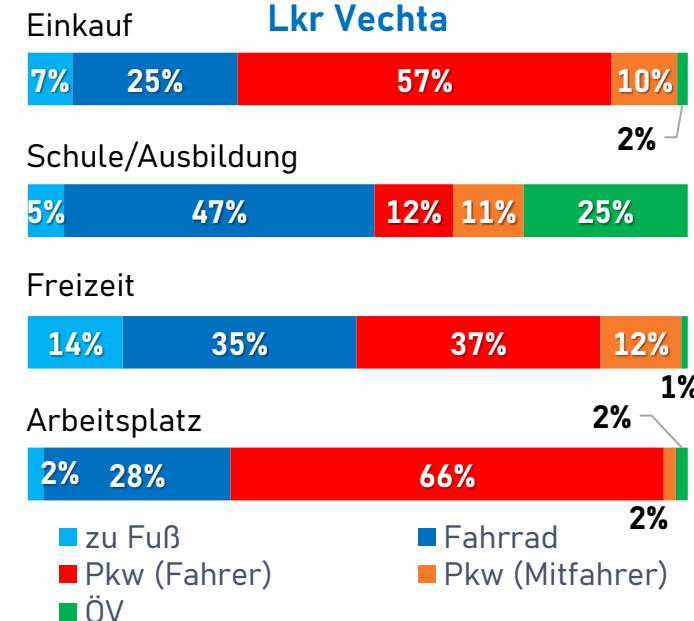
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung



Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta



Visbek

Mai 2024

10.496
Einwohner

25.700
Gesamtzahl Wege pro Tag

130 Personen pro km²
Einwohnerdichte

3,14
Wege pro Werktag je Person

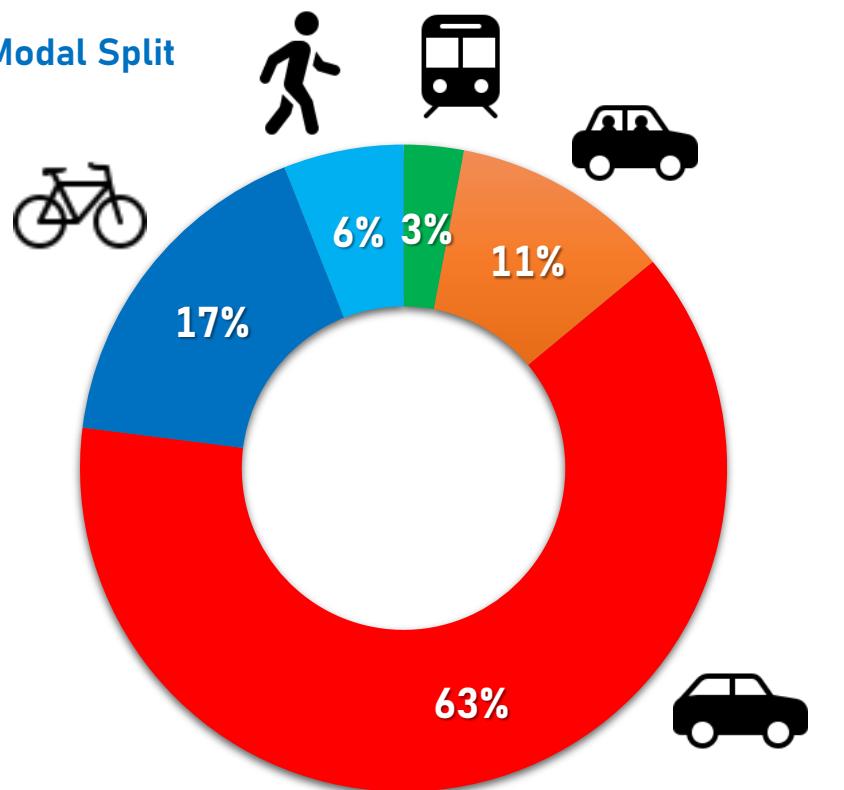
41 %
Fahrten innerhalb der Kommune

3.728
Pendler von außerhalb

Modal Split (Begriffserklärung)

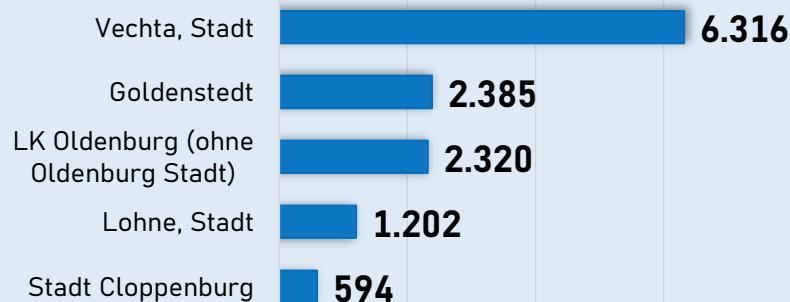
Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsleistung differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Kurzgesagt der Marktanteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen.

Modal Split



■ ÖV ■ Pkw (Mitfahrer) ■ Pkw (Fahrer) ■ Fahrrad ■ zu Fuß

Stärkste Verkehrsströme nach außerhalb



2,3

Besitz pro Haushalt



577

PKW je 1.000 EW



5 %

E-Pkw-Quote

Zufriedenheit (in Schulnoten)



Gesamtnote **3,0**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)



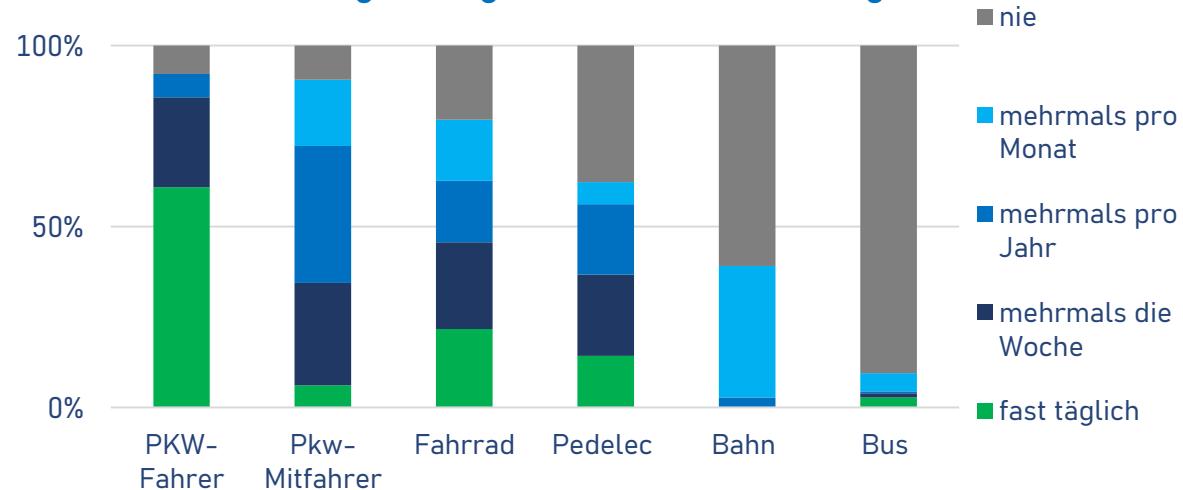
Gesamtnote: **3,0**
(Vergleich Gesamtnote Lkr. Vechta: 3,1)

Gehwege (Einzelnoten nach Themen)	Note	Radwege (Einzelnoten nach Themen)	Note
Qualität der Gehwege	2,7 ↑	Städtische Verbindung	2,4 ↑
Barrierefreiheit der Gehwege	2,9 ↑	Regionale Verbindung	2,5 ↑
Sicherheit an Querungen	3,2 ↓	Qualität Radwege	3,2 ↑
Ampelschaltung für Fußgänger	2,6 ↑	Sicherheit an Querungen	3,2
Trennung Rad- und Gehweg	3,9 ↓	Ampelschaltung für Radfahrer	2,9 ↑
		Abstellmöglichkeiten	3,8

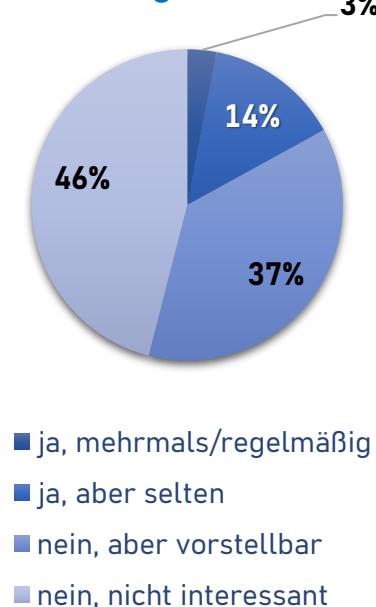
↓ Im Vergleich zum Landkreiswert schlechter

↑ Im Vergleich zum Landkreiswert besser

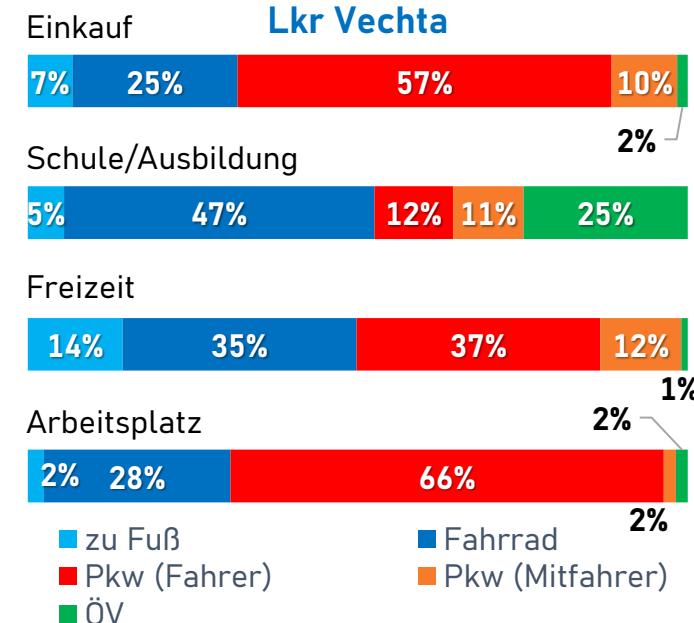
Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

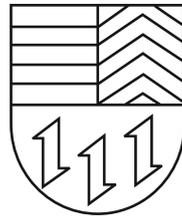


Nutzung Moobil+



Modal Split nach Wegezwecken Lkr Vechta





Befragung zum Mobilitätsverhalten

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger des Kreises Vechta,

auch als Bewohner einer ländlichen Region stellen wir hohe Anforderungen an gute Erreichbarkeit. Dies gilt insbesondere für Schulen, Arbeitsplätze, Sport- und Freizeitanlagen, soziale oder kirchliche Einrichtungen und solche des Gesundheitswesens.

Um auf die daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse zielgerichtet und umweltverträglich reagieren zu können, bedarf es einer soliden Datengrundlage.

Mit der Beantwortung der anliegenden Fragebögen leisten Sie hierzu einen wichtigen Beitrag. Denn nur so lassen sich die Stärken und Schwächen der heutigen Verkehrssituation im Kreis Vechta identifizieren und mögliche Handlungsfelder für zukünftige Verkehrsplanungen aufzeigen.

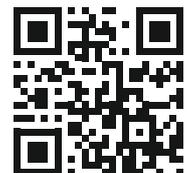
Sie sind im Rahmen einer Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt worden. Der Erfolg der Befragung hängt in großem Maße davon ab, dass sich möglichst alle angeschriebenen Personen beteiligen. Ihre Antworten werden selbstverständlich anonym erhoben und ausgewertet, alle Kriterien des Datenschutzes werden strikt eingehalten und Ihre persönlichen Daten nicht an Dritte weitergegeben.

Bitte vermerken Sie alle Wege, die Sie am

Dienstag, 28. Mai 2024 oder Donnerstag, 30. Mai 2024

unternommen haben, in dem beigefügten Wegeprotokoll.

Sie können dazu das Protokoll in Papierform ausfüllen (und den beigefügten portofreien Rückumschlag nutzen) oder sich digital über den Link t1p.de/c0baj beteiligen. Alternativ können Sie den QR-Code einscannen und kommen sofort auf die Webseite der Befragung.



Für Ihre Unterstützung möchte ich mich schon heute herzlich bei Ihnen bedanken und verbleibe

mit freundlichem Gruß

Ihr

Tobias Gerdesmeyer
Landrat

Hinweise zur Befragung

Ziel der Befragung

Das Ziel der Befragung ist es, statistisch repräsentative Daten zur Mobilität der Bevölkerung des Landkreis Vechta zu erhalten. Solche Daten sind für eine Verkehrsplanung, die sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausrichtet, unerlässlich. Ihre Teilnahme ist für den Erfolg der Studie sehr wichtig. Die hohen Anforderungen, die an die Repräsentativität der Untersuchung gestellt werden, können nur erfüllt werden, wenn möglichst alle Befragten Ihre komplett ausgefüllten Befragungsunterlagen zurücksenden oder **online teilnehmen**.

Auswahl der Befragten

Sie sind im Rahmen einer Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt worden. Ihre Teilnahme an der Studie ist freiwillig. Alle Vorschriften des Datenschutzes werden strikt eingehalten, Ihre Angaben nur in anonymisierter Form ausgewertet und nicht an Dritte weitergegeben. Nach Auswertung aller Daten werden alle Fragebögen vernichtet.

Die Befragung richtet sich an Einwohner des Landkreises Vechta, die mindestens 6 Jahre alt sind. Da auch die Mobilität von Kindern und Jugendlichen verbessert werden soll, wendet sich die Befragung auch an diese Altersgruppen. Wir bitten die Eltern um Mithilfe beim Ausfüllen. Das Ausfüllen der Fragebögen dauert in der Regel max. 15 min.

Stichtage

Bitte füllen Sie den Fragebogen **nur für einen Stichtag aus!**
Entweder für **Dienstag, den 28. Mai ODER Donnerstag, den 30. Mai 2024**

Befragungsinhalte

Alle Wege, die Sie am 28. Mai ODER 30. Mai 2024 zurücklegen, egal ob zu Fuß, per Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) oder im Pkw als Fahrer:in oder Mitfahrer:in, werden in ein Wegeprotokoll eingetragen. Auch wenn Sie an diesem Stichtag überhaupt keine Wege zurücklegen oder nicht zu Hause sind, benötigen wir einige allgemeine Informationen von Ihnen.

Was ist ein Weg?

Ein Weg ist, wenn man sich zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel außer Haus, d.h. außerhalb seines eigenen Grundstücks oder der Wohnung, fortbewegt.

Ein Weg hat einen Ausgangspunkt und ein Ziel, Hin- und Rückwege sind also **zwei getrennte Wege**.

Auch wenn Sie in verschiedene Verkehrsmittel umsteigen (z.B. vom Auto in die Bahn), findet dies innerhalb eines Weges statt, so lange, bis das Ziel des Weges erreicht ist.

Bitte geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel an. Zu Fuß gehen gilt ebenfalls als Verkehrsmittel. Bitte tragen Sie alle Wege des ganzen Tages ein! Auch kurze Wege sind wichtig (z.B. Brief zur Post bringen, Hund ausführen, Joggen, Spaziergang).

Sollten Sie mehr als sieben Wege an dem Stichtag unternommen haben, vermerken Sie bitte am Ende der Wegeprotokolle die Anzahl der noch unternommenen Wege.

Zusatzfragen zum Verkehr im Landkreis Vechta

Weiterhin werden in einem gesonderten Fragebogen Zusatzfragen zur Mobilität im Landkreis Vechta abgefragt. Hierdurch soll ermittelt werden bei welchen Verkehrsmitteln im Landkreis Optimierungsbedarf besteht. Aus diesem Grund stellen wir Ihnen zusätzliche Fragen zu diesem Themenkomplex und bitten Sie um Beantwortung.

Online an der Befragung teilnehmen

Sie möchten den Befragungsbogen lieber an Ihrem Computer, per Handy oder Tablet ausfüllen? Sie finden den online-Fragebogen im Internet unter www.t1p.de/c0baj www.landkreis-vechta.de gleich auf der Startseite. Oder nutzen Sie den QR-Code:



Rückfragen

Für Rückfragen stehen wir Ihnen Montag bis Freitag von 9 bis 17 Uhr bis zum 07.06.24 unter der Telefonnummer 0221 / 789 527 77 zur Verfügung. Über die Emailadresse vechhb@viakoeln.de können Sie uns ebenfalls erreichen.

Rücksendung

Bitte senden Sie nach dem Stichtag die Befragungsunterlagen möglichst schnell, **spätestens aber bis 07. Juni 2024**, in dem beiliegenden Rückumschlag portofrei an den Landkreis Vechta zurück.

Erläuterung zum Datenschutz

Der Landkreis Vechta hat das Planungsbüro VIA eG, Köln, mit der Erstellung einer Haushaltsbefragung zur Mobilität beauftragt. Es ist vertraglich sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgrundverordnung (DS-GVO), Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und des Niedersächsischen Datenschutzgesetzes (NDSG)) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsuntersuchung generiert notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung, die eine Pflichtaufgabe des Landkreis Vechta ist.

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister der kreisangehörigen Kommunen ausgewählte Teilnehmer:innen per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der Teilnehmer:innen verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt. Für den ersten Schritt werden Adressdaten aus dem lokalen Einwohnermelderegister zufällig ausgewählt.

Die Aufbereitung und Auswertung der Antworten im zweiten Schritt, erfolgt ausschließlich anonym, d. h. ohne Namen und Adressen. Dabei wird dafür Sorge getragen, dass auch keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger als sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

Ihre Teilnahme an der Untersuchung ist freiwillig.

Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte:

Landkreis Vechta
Ravensberger Straße 20
49377 Vechta
E-Mail: datenschutz@landkreis-vechta.de

Folgende Ansprechpartner stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

Kommunale Datenverarbeitung Oldenburg
Elsässer Straße 66
26121 Oldenburg
0441-9714-0
datenschutz@landkreis-vechta.de

Planungsbüro VIA eG
Datenschutzbeauftragter
Herr Dirk Stein
Telefon 0221 789527-21
E-Mail dirk.stein@viakoeln.de

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DS-GVO). Die Auskunft beschränkt sich auf Ihre gespeicherten Adressdaten, nicht jedoch auf Ihre abgegebenen Antworten. Diese sind anonym und können Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden und fallen daher nicht unter das Datenschutzrecht. Sollten Ihre Adressdaten nicht richtig sein, so können Sie nach Art. 16 DS-GVO die Berichtigung Ihrer Daten verlangen. Gemäß Art. 17 Abs. 1 lit a) DS-GVO haben Sie das Recht auf Löschung Ihrer personenbezogenen Daten, sobald diese für die Durchführung der Mobilitätsuntersuchung nicht mehr notwendig sind. Hierzu hat sich das Planungsbüro VIA eG vertraglich verpflichtet. Bis zur Fertigstellung der Mobilitätsuntersuchung (voraussichtlich 20.12.2024) besteht nach Art. 17 Abs. 3 lit b DS-GVO kein Anspruch auf Löschung. Bereits abgegebene Antworten können nicht gelöscht werden, weil diese ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden können. Das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 Abs. 1 lit c) DS-GVO ist nur gegeben, wenn Ihre Adressdaten für die Verarbeitung nicht mehr benötigt werden. Dies erledigt sich mit Löschung der Daten nach Fertigstellung der Mobilitätsuntersuchung (voraussichtlich 01.01.2025).

Für Beschwerden und Rückfragen wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Datenschutzbeauftragten. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle jede Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung. Zuständige Aufsichtsbehörde in Niedersachsen:

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen
Prinzenstr. 5
30159 Hannover
Tel.: 0511 - 120 4500 / Fax: 0511 - 120 4599
poststelle@lfd.niedersachsen.de

Fragen zu Ihrem Haushalt

<p>1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?</p>	<p><input type="checkbox"/> Anzahl Personen <u>insgesamt</u>, <u>davon</u> Anzahl der Personen:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> unter 6 Jahre</td> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> von 41 bis 50 Jahre</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> von 6 bis 14 Jahre</td> <td><input type="checkbox"/> von 51 bis 60 Jahre</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> von 15 bis 17 Jahre</td> <td><input type="checkbox"/> von 61 bis 70 Jahre</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> von 18 bis 30 Jahre</td> <td><input type="checkbox"/> über 70 Jahre</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> von 31 bis 40 Jahre</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> unter 6 Jahre	<input type="checkbox"/> von 41 bis 50 Jahre	<input type="checkbox"/> von 6 bis 14 Jahre	<input type="checkbox"/> von 51 bis 60 Jahre	<input type="checkbox"/> von 15 bis 17 Jahre	<input type="checkbox"/> von 61 bis 70 Jahre	<input type="checkbox"/> von 18 bis 30 Jahre	<input type="checkbox"/> über 70 Jahre	<input type="checkbox"/> von 31 bis 40 Jahre																										
<input type="checkbox"/> unter 6 Jahre	<input type="checkbox"/> von 41 bis 50 Jahre																																			
<input type="checkbox"/> von 6 bis 14 Jahre	<input type="checkbox"/> von 51 bis 60 Jahre																																			
<input type="checkbox"/> von 15 bis 17 Jahre	<input type="checkbox"/> von 61 bis 70 Jahre																																			
<input type="checkbox"/> von 18 bis 30 Jahre	<input type="checkbox"/> über 70 Jahre																																			
<input type="checkbox"/> von 31 bis 40 Jahre																																				
<p>2. Über wie viele fahrtaugliche Fahrzeuge verfügt Ihr Haushalt? Wie oft können <u>Sie</u> <u>persönlich</u> diese Fahrzeuge nutzen?</p>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anzahl:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">immer</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">manchmal</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">nie</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Pkw</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td rowspan="6" style="vertical-align: top; padding-left: 10px;"> Falls im Haushalt kein Kfz, bitte Grund angeben: <input type="checkbox"/> nicht notwendig <input type="checkbox"/> zu teuer <input type="checkbox"/> bewusster Verzicht <input type="checkbox"/> Alters-/gesundheitl. Gründe <input type="checkbox"/> sonstiges: </td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Elektro-Pkw</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Mofa / Moped / Motorrad</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrrad</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Sonstige:</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; height: 20px;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="border: 1px solid black; height: 20px;"></td> </tr> </table>	Anzahl:	immer	manchmal	nie		<input type="checkbox"/> Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Falls im Haushalt kein Kfz, bitte Grund angeben: <input type="checkbox"/> nicht notwendig <input type="checkbox"/> zu teuer <input type="checkbox"/> bewusster Verzicht <input type="checkbox"/> Alters-/gesundheitl. Gründe <input type="checkbox"/> sonstiges:	<input type="checkbox"/> Elektro-Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Mofa / Moped / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Sonstige:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Anzahl:	immer	manchmal	nie																																	
<input type="checkbox"/> Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Falls im Haushalt kein Kfz, bitte Grund angeben: <input type="checkbox"/> nicht notwendig <input type="checkbox"/> zu teuer <input type="checkbox"/> bewusster Verzicht <input type="checkbox"/> Alters-/gesundheitl. Gründe <input type="checkbox"/> sonstiges:																																
<input type="checkbox"/> Elektro-Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/> Mofa / Moped / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/> Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/> Sonstige:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																	

Fragen zu Ihrer Person

<p>1. Wo wohnen Sie?</p>	<p>Stadt / Gemeinde: _____</p> <p>Ortsteil: _____</p>
<p>2. Bitte Geburtsjahr und Geschlecht angeben</p>	<p>Geburtsjahr: <input style="width: 40px; border: none; border-bottom: 1px solid black;" type="text"/> <input style="width: 40px; border: none; border-bottom: 1px solid black;" type="text"/> <input style="width: 40px; border: none; border-bottom: 1px solid black;" type="text"/> <input style="width: 40px; border: none; border-bottom: 1px solid black;" type="text"/></p> <p style="text-align: right;"> <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d </p>
<p>3. Berufstätigkeit (Wählen Sie <u>nur</u> eine Möglichkeit aus)</p> <p><input type="checkbox"/> Hausfrau / -mann</p> <p><input type="checkbox"/> Rentner:in / Pensionär:in</p> <hr style="border-top: 1px dotted black;"/> <p><input type="checkbox"/> in Schulausbildung</p> <p><input type="checkbox"/> in Hochschulausbildung</p> <p><input type="checkbox"/> in Berufsausbildung / Lehre</p> <hr style="border-top: 1px dotted black;"/> <p><input type="checkbox"/> voll berufstätig</p> <p><input type="checkbox"/> teilzeit berufstätig</p> <p><input type="checkbox"/> erwerbslos</p>	<p>4. Homeoffice:</p> <p>Arbeiten Sie derzeit (teilweise) im Homeoffice ?</p> <p><input type="checkbox"/> 1-2 Werktage</p> <p><input type="checkbox"/> 3 und mehr Werktage</p> <p><input type="checkbox"/> Ich arbeite nicht im Homeoffice</p>
<p>5. Besitzen Sie einen Führerschein ?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>
<p>6. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme dauerhaft oder längerfristig in Ihrer Mobilität eingeschränkt?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>

Fragen zum Stichtag

<p>1. Am Stichtag stand mir ein Pkw als Fahrer:in zur Verfügung.</p>	<p><input type="checkbox"/> ja, den ganzen Tag <input type="checkbox"/> nein</p> <p><input type="checkbox"/> ja, aber nur zeitweise</p>
<p>2. Waren Sie am Stichtag im Landkreis Vechta?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> nein => Bitte nicht mehr das Wegeprotokoll, sondern nur noch den Zusatzfragebogen ausfüllen!</p>
<p>3. Haben Sie am Stichtag Ihre Wohnung verlassen?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja => Bitte das Wegeprotokoll und den Zusatzfragebogen auf der folgenden Seite ausfüllen!</p> <p><input type="checkbox"/> nein => Bitte den Zusatzfragebogen ausfüllen!</p>

Wegeprotokoll für Dienstag, 28. Mai **ODER** Donnerstag, 30. Mai 2024

Wo haben Sie Ihren Weg begonnen?

Bitte neben der Stadt / Gemeinde auch den Ortsteil (wenn nicht Innenstadt) eintragen!

1. Weg

Ausgangspunkt des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

2. Weg

Ausgangspunkt des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

3. Weg

Ausgangspunkt des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?

Beginn (Uhrzeit)

Beginn (Uhrzeit)

Beginn (Uhrzeit)

Zu welchem Ziel / Zweck haben Sie den Weg unternommen?

Pro Weg bitte nur einen Zweck angeben!

- Ziel / Zweck
- Arbeitsplatz
 - dienstlich/geschäftlich
 - Schule/Ausbildung
 - Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)
 - Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik)
 - private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt)
 - Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen)
 - Begleitung von Personen
 - nach Hause
 - Sonstiges _____

- Ziel / Zweck
- Arbeitsplatz
 - dienstlich/geschäftlich
 - Schule/Ausbildung
 - Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)
 - Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik)
 - private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt)
 - Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen)
 - Begleitung von Personen
 - nach Hause
 - Rückweg vom vorherigen Weg
 - Sonstiges _____

- Ziel / Zweck
- Arbeitsplatz
 - dienstlich/geschäftlich
 - Schule/Ausbildung
 - Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)
 - Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik)
 - private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt)
 - Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen)
 - Begleitung von Personen
 - nach Hause
 - Rückweg vom vorherigen Weg
 - Sonstiges _____

Mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?

Bitte **alle** benutzten Verkehrsmittel angeben!

Kombinationen möglich, z.B.:

- Pkw und Bus/Bahn (Park+Ride)
- Fahrrad und Bus/Bahn (Bike+Ride)
- Pkw als Fahrer:in und Mitfahrer:in

- Verkehrsmittel
- zu Fuß
 - Fahrrad
 - Pedelec / E-Bike
 - Mofa/Moped/Motorrad
 - Pkw als Fahrer:in
 - Pkw als Mitfahrer:in
 - Taxi
 - Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn
 - Linienbus / Stadtbus
 - moobil+Bus
 - Sonstiges: _____

- Verkehrsmittel
- zu Fuß
 - Fahrrad
 - Pedelec / E-Bike
 - Mofa/Moped/Motorrad
 - Pkw als Fahrer:in
 - Pkw als Mitfahrer:in
 - Taxi
 - Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn
 - Linienbus / Stadtbus
 - moobil+Bus
 - Sonstiges: _____

- Verkehrsmittel
- zu Fuß
 - Fahrrad
 - Pedelec / E-Bike
 - Mofa/Moped/Motorrad
 - Pkw als Fahrer:in
 - Pkw als Mitfahrer:in
 - Taxi
 - Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn
 - Linienbus / Stadtbus
 - moobil+Bus
 - Sonstiges: _____

Wo lag Ihr Ziel?

Bitte neben der Stadt / Gemeinde auch den Ortsteil (wenn nicht Innenstadt) eintragen!

Ziel des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Ziel des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Ziel des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Wie groß war die Entfernung ungefähr?

km

km

km

Um wieviel Uhr sind Sie an Ihrem Ziel angekommen?

Ankunft (Uhrzeit)

Ankunft (Uhrzeit)

Ankunft (Uhrzeit)

Haben Sie danach noch einen weiteren Weg unternommen?

- Nein Ja

- Nein Ja

- Nein Ja

nächster Weg: nächste Spalte

nächster Weg: nächste Spalte

nächster Weg: nächste Spalte

Bitte wenden! →

4. Weg
Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Beginn (Uhrzeit) </div>
Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> moobil+Bus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> km </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Ankunft (Uhrzeit) </div>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja </div>
nächster Weg: nächste Spalte

5. Weg
Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Beginn (Uhrzeit) </div>
Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> moobil+Bus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> km </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Ankunft (Uhrzeit) </div>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja </div>
nächster Weg: nächste Spalte

6. Weg
Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Beginn (Uhrzeit) </div>
Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> moobil+Bus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> km </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Ankunft (Uhrzeit) </div>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja </div>
nächster Weg: nächste Spalte

7. Weg
Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Beginn (Uhrzeit) </div>
Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> moobil+Bus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/> Ortsteil: <input style="width: 90%;" type="text"/> <hr/>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> km </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; margin-right: 5px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Ankunft (Uhrzeit) </div>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja </div>
nächster Weg: nächste Spalte
Anzahl weiterer Wege: <input style="width: 40px;" type="text"/>

<p>6. Aus welchen Gründen nutzen Sie vorwiegend das Auto? (Mehrfachantworten sind möglich)</p>	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Individuelle Freiheit</td> <td><input type="checkbox"/> Beruf / Arbeit</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bequemlichkeit</td> <td><input type="checkbox"/> Transport</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Schneller als ÖPNV</td> <td><input type="checkbox"/> Auto wird nicht vorwiegend genutzt</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Individuelle Freiheit	<input type="checkbox"/> Beruf / Arbeit	<input type="checkbox"/> Bequemlichkeit	<input type="checkbox"/> Transport	<input type="checkbox"/> Schneller als ÖPNV	<input type="checkbox"/> Auto wird nicht vorwiegend genutzt																								
<input type="checkbox"/> Individuelle Freiheit	<input type="checkbox"/> Beruf / Arbeit																														
<input type="checkbox"/> Bequemlichkeit	<input type="checkbox"/> Transport																														
<input type="checkbox"/> Schneller als ÖPNV	<input type="checkbox"/> Auto wird nicht vorwiegend genutzt																														
<p>7. Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf Ihren Wegen überwiegend auf das Auto verzichten? (Mehrfachantworten sind möglich)</p>	<table border="0"> <tr><td><input type="checkbox"/> Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.)</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Bei besserem ÖPNV-Angebot</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Bei günstigerem ÖPNV</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Nur äußerst ungerne</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.)	<input type="checkbox"/> Bei besserem ÖPNV-Angebot	<input type="checkbox"/> Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)	<input type="checkbox"/> Bei günstigerem ÖPNV	<input type="checkbox"/> Nur äußerst ungerne																								
<input type="checkbox"/> Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.)																															
<input type="checkbox"/> Bei besserem ÖPNV-Angebot																															
<input type="checkbox"/> Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur																															
<input type="checkbox"/> Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)																															
<input type="checkbox"/> Bei günstigerem ÖPNV																															
<input type="checkbox"/> Nur äußerst ungerne																															
<p>8. Denken Sie, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändern wird?</p>	<p>Ich werde in Zukunft...</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><i>häufiger</i></td> <td style="text-align: center;"><i>genauso oft</i></td> <td style="text-align: center;"><i>weniger</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>zu Fuß unterwegs sein.</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mit dem Fahrrad fahren.</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mit dem Bus fahren.</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mit dem Zug fahren.</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mit dem Auto fahren.</td> </tr> </table>		<i>häufiger</i>	<i>genauso oft</i>	<i>weniger</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zu Fuß unterwegs sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Fahrrad fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Bus fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Zug fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Auto fahren.
	<i>häufiger</i>	<i>genauso oft</i>	<i>weniger</i>																												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zu Fuß unterwegs sein.																											
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Fahrrad fahren.																											
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Bus fahren.																											
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Zug fahren.																											
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mit dem Auto fahren.																											

Vielen Dank für Ihre Teilnahme !

Falls Sie noch weitere Anregungen zum Verkehr und der Mobilität im Landkreis Vechta haben, dann können Sie diese auch ortsgenau in unsere Onlinekarte eintragen.

Diese finden Sie unter folgender Internetadresse:

www.wegedetektiv.de/vechta