

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
02.02.2016	Planungsausschuss		B		

Beratungsgegenstand

Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität (Modal-Split-Erhebung) 2014 und Konzept zur Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzepts

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zur Haushaltsbefragung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Aufbau, die Inhalte und das Vorgehen für die Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzepts zu erarbeiten und in der nächsten Sitzung dem Rat der Stadt Oberhausen zum Beschluss vorzustellen.

stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökol. Stadtentw., -planung	Fachbereich 4-5-10/Statistik	Oberbürgermeister
Janclas 11.01.2016	Sabine Lauxen 14.01.2016	Schönfeld-Nastoll 13.01.2016	Datum
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Bezug

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☒ [X]

ja ☐ []

b) Sonstige

Begründung

Einleitung

Die Förderung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV/SPNV) ist in Oberhausen seit über 20 Jahren erklärtes Ziel der kommunalen Verkehrspolitik und gleichzeitig auch integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Grundlage dafür sind aber wiederkehrend aktuelle und zuverlässige Informationen über das Verkehrsverhalten der Bürger/innen in Oberhausen. Dazu gehören Antworten auf Fragen wie: Wie oft und mit welchem Verkehrsmittel sind die Bürger/innen unterwegs? Was veranlasst sie, unterwegs zu sein? Wie lang sind ihre Wege? Wie zeitaufwendig sind ihre Wege?

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (Kurz: AGFS) bietet ihren Mitgliedern ein Forum, um sich fachlich auszutauschen und intensiv über Problemlösungen zu diskutieren. Sie erstellt Fachbroschüren, erarbeitet Gutachten und unterstützt kommunale Projekte auch finanziell. Diese finanzielle Unterstützung machte es möglich, nach 1995 und 2002 die vorhandenen Daten zum Verkehrsverhalten in Oberhausen zu aktualisieren. Mit dem Instrument einer repräsentativen Haushaltsbefragung zur Mobilität wurden die benötigten Informationen erhoben.

Ablauf und Inhalte der Haushaltsbefragung

Die Oberhausener Untersuchung orientierte sich in ihrer Anlage an die 2009 veröffentlichten Empfehlungen der AGFS zur einheitlichen Erhebung von Modal-Split-Analysen, um die Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen kommunalen Studien der jüngeren Zeit zu verbessern. Erforderlich ist danach eine repräsentative Stichprobe der örtlichen Bevölkerung mit mindestens 1.000 befragten Personen. Es wird ein Stichtag empfohlen, der ein Normalwerktag Di., Mi. oder Do. sein sollte und zwar zwischen April und Juni oder September und November außerhalb der Ferien.

Die Befragung erfolgte durch den Bereich Statistik und Wahlen der Stadt Oberhausen am Di. 6. Mai 2014. Basis der Studie waren 3.000 repräsentativ ausgewählte Oberhausener Haushalte, von denen 1.427 Auskunft gaben. Es konnten somit insgesamt 2.152 Menschen im Alter zwischen 10 und 85 Jahren nach ihren Wegen am Stichtag (6.397 Wege) befragt werden.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

49 Zu den Erhebungsinstrumenten zählen der Haushaltsfragebogen, der Personenfragebogen und das
50 Wegeprotokoll. In Oberhausen wurden die Fragen zu den Personen des Haushalts im Haushaltsfrage-
51 bogen integriert.

52
53 Die Mindestinhalte wurden in Oberhausen berücksichtigt, ergänzend wurden Fragen zur Fahrrad-
54 nutzung und die Beurteilung von Fußwegen mit aufgenommen. Fragen zur sozialen Lage, zum Ein-
55 kommen oder zum Migrationshintergrund wurden in Oberhausen nicht gestellt.

56
57 Zeitnah wurden ähnliche Untersuchungen auch in Essen, Mülheim und Dortmund durchgeführt, die
58 sich ebenfalls an den AGFS-Richtlinien orientieren. Damit besteht die Möglichkeit, die Resultate der
59 Oberhausener Studie auch im regionalen Kontext zu sehen. Dies wurde in dem Bericht auch
60 vergleichend dargestellt.

61
62 Der Vorgängerbericht für Oberhausen aus dem Jahr 2002 hatte methodisch einen anderen Weg
63 gewählt, wodurch ein Vergleich nicht möglich ist und deshalb hier auch nicht dargestellt wird.

64
65 Die jetzt vorliegenden Ergebnisse sollen helfen, im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Ver-
66 kehrsplanung Ziele festzulegen, Strategien fortzuentwickeln und daraus Maßnahmen abzuleiten und
67 ihre Wirkung zu überprüfen.

68

69 **Ergebnisse**

70 Fußgänger/innen:

71 Drei von vier Oberhausener/innen waren mehrmals in der Woche zu Fuß unterwegs, hierbei
72 unterschieden sich Frauen und Männer nicht. Auch in den verschiedenen Altersklassen gab es nur
73 wenige Abweichungen, wobei Menschen zwischen 65 und 85 Jahren tendenziell häufiger zu Fuß
74 unterwegs waren als die jüngeren zwischen 18 und 64 Jahren. Eine wichtige Rolle spielten
75 Führerschein- und PKW-Besitz. Menschen ohne Führerschein und PKW zählten zu den häufigsten
76 Gehern/innen. Personen, die in den Innenstädten von Alt-Oberhausen und Sterkrade wohnten, waren
77 deutlich häufiger zu Fuß unterwegs.

78
79 Die überwiegende Mehrheit der Oberhausener/innen (61%) äußerte sich zufrieden oder sehr zufrieden
80 über die Gehwege in ihrem Wohnumfeld. Weniger zufrieden waren vor allen die Menschen, die
81 angaben, oft zu Fuß zu gehen und die Wegequalität aus eigenem Erleben beurteilen können. Nur teils
82 zufrieden oder sogar unzufrieden zeigten sich besonders Frauen über 65 Jahren.

83
84 Die schadhaften Oberflächen (Stolperkanten) waren das meistgenannte Ärgernis am Zustand der
85 Gehwege, besonders Menschen ab 65 Jahren machte dieser Mangel zu schaffen. Schmutz auf
86 Gehwegen wurde ebenfalls oft genannt. Dies missfiel Frauen und Männern, jung oder alt
87 gleichermaßen. Ein dritter großer Kritikpunkt waren parkende PKW auf den Gehwegen. Darauf wiesen
88 besonders Menschen mit eingeschränkter Mobilität hin.

89

90 Radfahrer/innen

91 71 Prozent der Oberhausener Haushalte besaß 2014 mindestens ein Fahrrad. Allerdings gaben jede/r
92 dritte Oberhausener/in an, grundsätzlich nicht Rad zu fahren. Vor allem für Menschen über 75 Jahre
93 kam Radfahren nicht mehr in Frage, ebenso für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Deutlich mehr
94 Frauen als Männer gaben an, nie mit dem Rad zu fahren und zwar weitgehend unabhängig vom Alter.

95

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Die Untersuchung macht auch deutlich, dass PKW-Nutzer/innen meist auch Radnutzer/innen sind. Drei von vier Autofahrern/innen gaben an, auch mit dem Rad unterwegs zu sein und können somit Verkehrsprobleme aus der „Windschutzscheibenperspektive“ als auch von der „Fahrradlenkerperspektive“ beurteilen.

Zu einem Drittel der Oberhausener/innen passt das Etikett „Genussradler/in“. Sie benutzen das Rad während der hellen Jahreszeiten in der Freizeit und bevorzugt bei gutem Wetter. Für die anderen gut 30 Prozent spielen weder das Wetter noch die Jahreszeit eine Rolle, wenn sie sich aufs Rad setzen. Und sie nutzen das Rad für die alltäglichen Erledigungen.

Viele Oberhausener/innen wiesen darauf hin, dass sie Probleme haben, ihr Rad komfortabel in Haus- bzw. Wohnungsnähe unterzubringen. Nur die Hälfte der Haushalte mit Rädern gab an, sichere und schnelle Abstellmöglichkeiten außerhalb des Hauses (z.B. in der Garage) nutzen zu können. Die andere Hälfte stellten die Räder im Haus, meistens im Keller ab. Ein unbequemer Weg aus dem Keller über eine enge Kellertreppe ist nicht nur lästig, sondern besonders für ältere Menschen ein wirkliches Hindernis für die Fahrradnutzung.

Pedelecs

Fahrräder mit einem unterstützenden Elektromotor, Pedelecs genannt, werden auch in Oberhausen immer beliebter. Im Jahr 2014 besaßen 3,6 Prozent der Haushalte ein Pedelec, bezogen auf die fahrradfahrenden Haushalte waren es 5 Prozent. Das große Potential für den Pedelec-Markt wird erkennbar, wenn man berücksichtigt, dass fast 20 Prozent der Haushalte angab, sich den Kauf eines elektrobetriebenen Fahrrades gut vorstellen zu können.

Öffentlicher Personenverkehr

Der Öffentliche Personenverkehr (ÖV) in Oberhausen erreichte einen eher niedrigen Anteil von 14,4 Prozent am Modal-Split (verglichen mit neueren Ergebnissen aus Essen, Dortmund oder Mülheim an der Ruhr). Die Untersuchung ergab auch, dass ein gutes Drittel der Oberhausener (35,4%) grundsätzlich nicht mit dem Bus oder der Straßenbahn fährt. In der Essener Bevölkerung betrug der Anteil 2011 nur 29 Prozent, in Dortmund sogar nur 21 Prozent.

Modal-Split

In Abbildung 1 ist der ermittelte Modal-Split der Stadt Oberhausen und der Modal-Split getrennt nach Wegezwecken darstellt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

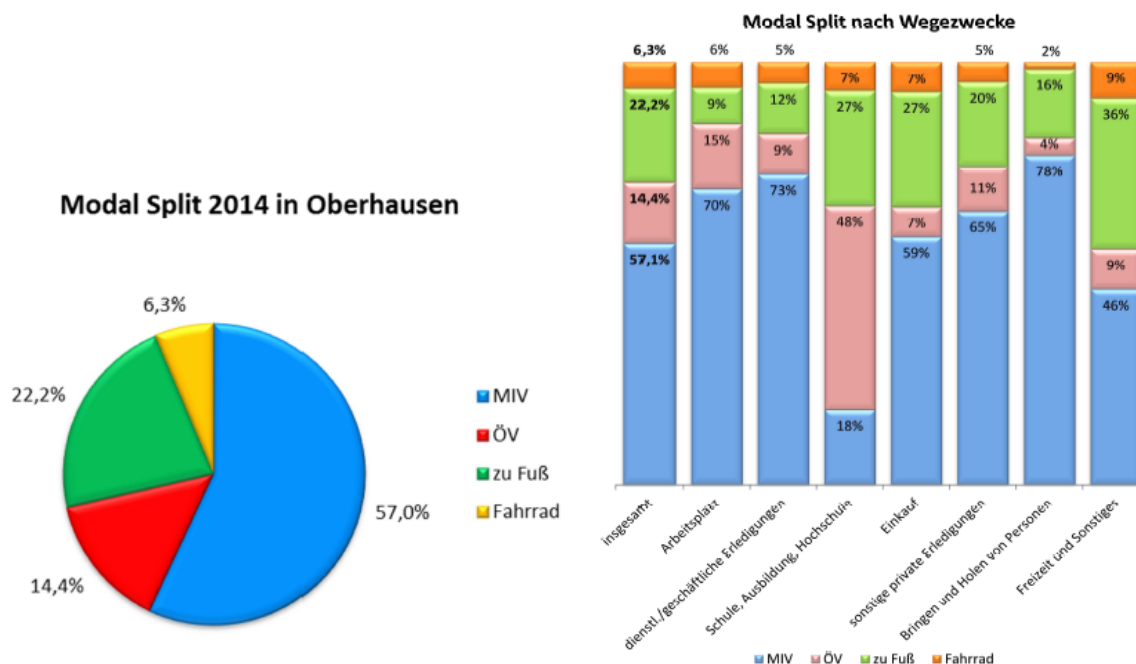


Abbildung 1: Modal-Split der Stadt Oberhausen 2014 (li); Modal-Split getrennt nach Wegezwecken 2014 (re)

Die Fuß- und Radwegeanteile lagen gemeinsam nur bei 28,5 Prozent, die weitaus meisten Wege wurden mit dem PKW durchgeführt (57 %). Der öffentliche Personenverkehr erreichte einen Anteil am Modal-Split von 14,4 Prozent. Somit liegt der Nahmobilitätsanteil in Oberhausen noch weit hinter der von AGFS ausgegebenen Zielmarke zurück.

Vergleich mit Ergebnissen in der Region

Die Städte Dortmund, Mülheim an der Ruhr und Essen haben ebenfalls aktuelle Verkehrsbefragungen durchgeführt und die Ergebnisse veröffentlicht. Zwar unterscheiden sie sich in ihrer Vorgehensweise bei der Datenerhebung, aber sie bauen gemeinsam auf einer repräsentativen Bevölkerungstichprobe auf und orientieren sich weitgehend an den von der AGFS herausgegebenen Empfehlungen zur einheitlichen Modal Split-Erhebung.

Als wesentliche Vergleichsgröße ist der Modal-Split anzusehen. Er stellt die Nutzungshäufigkeiten von MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV (öffentlicher Personenverkehr), Fußwegen und Radfahrten in den vier Städten gegenüber. Träger der Verkehrspolitik wie Politik und Verbände beschreiben ihre verkehrspolitischen Ziele auch über wünschenswerte Anteile der Verkehrsmittel am Modal-Split. In Abbildung 2 ist ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl dargestellt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

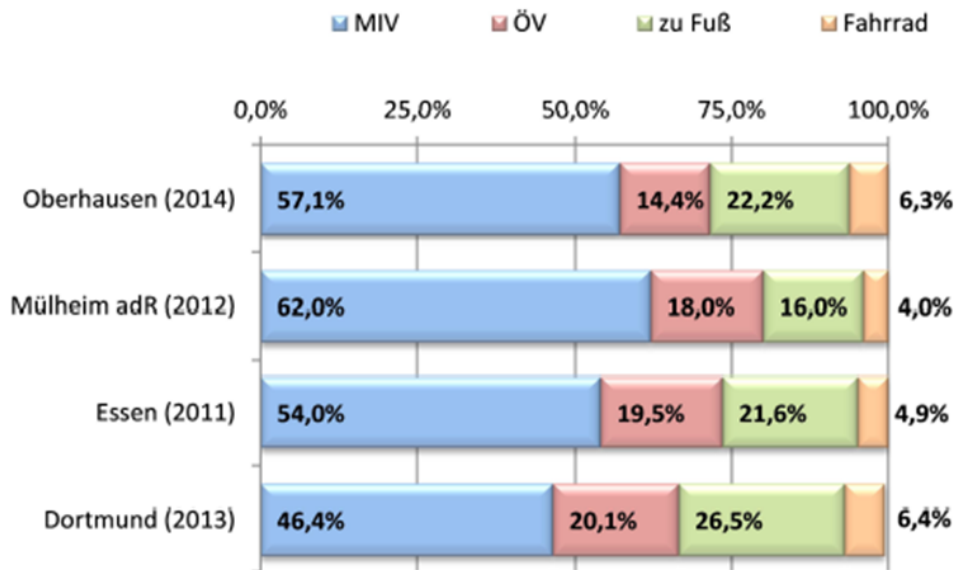


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) nach Städten

Gemeinsam ist den vier Städten die Dominanz des MIV, an zweiter Stelle folgen die Fußwege (ausgenommen Mülheim an der Ruhr). Fahrten mit dem ÖV stehen an dritter Stelle vor den Fahrten mit dem Rad, das die geringste Bedeutung unter den Verkehrsmittelarten besitzt. Neben den Gemeinsamkeiten gibt es auch sichtbare Unterschiede zwischen den Städten. In Mülheim an der Ruhr werden fast zwei von drei Wegen mit dem Auto erledigt, in Dortmund nicht einmal jeder zweite. Dafür erzielt Dortmund die besten Ergebnisse beim ÖV und bei den Fußwegen. Schlusslicht bei der ÖV-Nutzung ist Oberhausen, hier hat die Fahrradnutzung dagegen einen höheren Stellenwert.

Hemmnisse und Chancen für die Nahmobilität

Demografische und wirtschaftliche Veränderungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Zum einen sind die Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen in Oberhausen, wie aber auch landesweit, in den letzten zehn Jahren kontinuierlich gesunken (seit 2003/2004 um 25 %). Schülerinnen und Schüler prägen im besonderen Maße die Nahmobilität; sie sind es, die am meisten zu Fuß unterwegs sind oder mit dem Rad fahren.

Zum Anderen pendeln immer mehr Oberhausener/innen über die Stadtgrenze zu ihrem Arbeitsplatz (plus 10 Prozent seit 2007) und benutzen dabei überwiegend ihr Auto. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Oberhausen gleichzeitig Arbeiten und Wohnen betrug Ende 2014 noch 27.965; zum Vergleich waren es 1990 noch 43.417 Bürger/innen. Parallel dazu hat auch die Zahl der Beruf- Auspendler in die Region zugenommen.

Das kann auch mit erklären, warum in Oberhausen jedes Jahr fast 1.000 PKWs zusätzlich auf die Straße kommen. Allein diese beiden großen Einflussfaktoren haben auch einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die Nahmobilität.

Potentiale für die Nahmobilität dagegen „schlummern“ besonders bei den kurzen Wegen. Selbst bei extrem kurzen Wegen von einem Kilometer Länge wird oft das Auto benutzt. Nur 71 Prozent dieser Wege gingen die Oberhausener/innen zu Fuß, in sieben Prozent wurde das Fahrrad benutzt, aber bei 22 von 100 kurzen Wegen von einem Kilometer Länge kam das Auto zum Einsatz.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

184

185 Bereits bei der Distanz bis unter fünf Kilometer lag die PKW-Nutzung eindeutig vorne. Nur acht Prozent
186 der Wege wurden mit dem Fahrrad zurückgelegt, obwohl es sich um die ideale Fahrraddistanz handelt.

187

188 Jeder zweite Weg endete bereits nach maximal 5 Kilometern, bei innerstädtischen Wegen sind fast 70
189 Prozent kürzer als 5 Kilometer. Besonders viele kurze Wege unter 5 Kilometer wurden beim Einkaufen
190 zurückgelegt, ebenso bei den Freizeitwegen oder beim Holen und Bringen von Personen.
191 Berufsbezogene Wege (Arbeitsplatz, Ausbildung oder geschäftliche Erledigungen) zeichneten sich
192 dagegen durch überdurchschnittliche Wegelängen aus.

193

194 In zeitlicher Hinsicht bietet die PKW-Nutzung auf kurzen Strecken bereits heute kaum Vorteile. Für eine
195 Weglänge von einem Kilometer entstand ein Zeitaufwand von sechs Minuten, Fußgänger/innen waren
196 nach 13 Minuten am Ziel. Für einen Kilometer benötigten die Radfahrer/innen 10 Minuten, ein 3
197 Kilometer langer Weg war mit dem Rad nach 19 Minuten beendet. Mit dem PKW war man auf der
198 gleichen Distanz nur 7 Minuten schneller. Die Wegedauer zu Fuß erreichte für drei Kilometer fast 40
199 Minuten.

200

201 Die Wegezeiten bei der Nahmobilität lassen sich durch gezielte Maßnahmen verbessern. Große
202 Chancen eröffnet die zunehmende Verbreitung der Elektrofahrräder dann, wenn bei der Planung der
203 Verkehrsinfrastruktur die Möglichkeiten zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten berücksichtigt
204 werden.

205

206 **Konzept zur Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzepts**

207 Durch ihre Mitgliedschaft in der AGFS hat sich die Stadt Oberhausen verpflichtet, den Stadtverkehr und
208 insbesondere die Nahmobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Die Leitidee der Nahmobilität
209 strebt danach Städte zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu machen. Verkehrs-
210 planerische Maßnahmen sollen bewegungsaktivierend wirken und das Zufußgehen sowie das Rad-
211 fahren selbstverständlich machen.

212

213 Der ermittelte Modal-Split der Stadt Oberhausen liegt in großen Teilen hinter den Bestrebungen des
214 Bundes, der Landesregierung bzw. AGFS und den Verbandsmitgliedern des Regionalverband Ruhr
215 (RVR). Für die Anteile der Nahmobilität am kommunalen Verkehrsaufkommen hat die AGFS auf
216 Landesebene bis zum Jahre 2030 ein sehr ambitioniertes Ziel ausgegeben. 60 Prozent soll demnach
217 der Nahmobilitätsanteil beim Modal-Split (Verteilung der täglichen Wege auf die einzelnen
218 Verkehrsmittel) erreichen, um das Prädikat nachhaltig, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd zu
219 erhalten. Der RVR hat neben den Bestrebungen durch die Landesregierung für sich und seine
220 Verbandsmitglieder das Ziel den regionalen Modal-Split in seinem Verbandsgebiet für die
221 Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV bis zum Jahr 2025
222 auf jeweils 25 % zu bringen. Ein eigenes Ziel hat die Stadt Oberhausen für sich bisher nicht festgelegt.
223 Die Stadt Oberhausen ist aber als Verbandsmitglied des RVR und Mitglied der AGFS bestrebt diese
224 Ziele zu unterstützen. Zur Erhöhung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes, Förderung
225 des Gesundheits- und Klimaschutz wird eine Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den
226 Umweltverbund sowie eine Aufwertung des Straßenraumes angestrebt. Offenbar werden die heutigen
227 infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen den Anforderungen einer modernen Verkehrs-
228 infrastruktur nicht in allen Belangen ausreichend gerecht. Für die Umsetzung zukünftiger Maßnahmen
229 wird daher ein Konzept benötigt, welches die grundsätzlichen Ziele der konzeptionellen Verkehrs-
230 planung festlegt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

231

232 Der aus dem Jahr 1993 stammende Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oberhausen ist veraltet und
 233 nicht mehr geeignet, um die veränderten Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität zu
 234 berücksichtigen. Verkehrsentwicklungspläne waren in den 1990er Jahren die maßgeblichen
 235 mobilitätsbezogenen Planwerke auf kommunaler Ebene. Sie werden inzwischen immer häufiger
 236 Masterplan Mobilität oder – initiiert durch einen Diskurs auf EU-Ebene- Stadtmobilitätspläne
 237 (Sustainable Urban Mobility Plans) genannt. Darin drückt sich ein verändertes Verständnis hinsichtlich
 238 der Prozessgestaltung, der zu beteiligenden Akteure und der Evaluation von Maßnahmen aus.

239

240 Um die zukünftigen Ziele bzw. Leitbilder der konzeptionellen Verkehrsplanung festzulegen, ist nach 23
 241 Jahren die Aufstellung eines neuen Kommunalen Mobilitätskonzepts dringend erforderlich. Zusätzlich
 242 ist die Aufstellung für die zukünftige Beantragung von Fördermittel unumgänglich. Der genaue Aufbau,
 243 die Inhalte und das Vorgehen für die Aufstellung eines neuen Kommunalen Mobilitätskonzepts werden
 244 durch die Verwaltung erarbeitet und in der nächsten Sitzung dem Rat der Stadt Oberhausen zum
 245 Beschluss vorgestellt.

246

247 **Kurzfassung**

248

249 Die Stadt Oberhausen hat im Jahr 2014 eine Haushaltsbefragung zur Mobilität (Modal-Split-Erhebung)
 250 durchgeführt. Neben den Mindestinhalten wurden ergänzende Fragen zur Fahrradnutzung und die
 251 Beurteilung von Fußwegen mit aufgenommen. Die jetzt vorliegenden Ergebnisse sollen helfen, im
 252 Rahmen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung Ziele festzulegen, Strategien fortzuentwickeln
 253 und daraus Maßnahmen abzuleiten und ihre Wirkung zu überprüfen.

254

255 Die Ergebnisse zeigen, dass der ermittelte Modal-Split der Stadt Oberhausen in großen Teilen hinter
 256 den Bestrebungen des Bundes, der Landesregierung bzw. AGFS und den Verbandsmitgliedern des
 257 Regionalverband Ruhr (RVR) liegt. Zur Erhöhung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes,
 258 Förderung des Gesundheits- und Klimaschutzes wird eine Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf
 259 den Umweltverbund sowie eine Aufwertung des Straßenraumes angestrebt. Die heutigen infrastru-
 260 kturellen und verkehrlichen Bedingungen werden den Anforderungen einer modernen Mobilität aber nur
 261 noch bedingt gerecht.

262

263 Um die zukünftigen Ziele bzw. Leitbilder der konzeptionellen Verkehrsplanung festzulegen ist nach 23
 264 Jahren die Aufstellung eines neuen Kommunalen Mobilitätskonzepts dringend erforderlich.

265

266

267

268

269 **Anlage**

270

271 Bericht zur Modal-Split-Erhebung (nur online als PDF in Allris)

272

Beiträge zur Stadtentwicklung

Nr. 106

Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen

Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung im
April 2014

Herausgeber: Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister
Bereich Statistik und Wahlen

Tel.: 0208/ 825-2044; Fax: 0208/ 825-5120
e-mail: statistik-und-wahlen@oberhausen.de

Postanschrift: Stadt Oberhausen
Dezernat 3 Familie, Bildung, Soziales
Bereich 4-5/ Statistik und Wahlen
46042 Oberhausen

Hausadresse: Essener Straße 66
46047 Oberhausen

Bearbeitung: Dr. Norbert Marißen

Verantwortlich: Ulrike Schönfeld-Nastoll

ISSN (Print-Buchform): 0470-5607

ISSN (Internet – PDF): 2190-4480

Alle Rechte vorbehalten. Es ist insbesondere nicht gestattet, ohne ausdrückliche Genehmigung des Bereiches Statistik und Wahlen der Stadt Oberhausen diese Veröffentlichung oder Teile daraus für gewerbliche Zwecke zu übersetzen, zu vervielfältigen, auf Mikrofilm/-fische zu verfilmen oder in elektronische Systeme einzuspeichern.

© Stadt Oberhausen, Bereich Statistik und Wahlen, 2015

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung.....	4
2. Mobile und immobile Bevölkerung zwischen 10 unter 85 Jahren	6
1) Mobilitätsverhalten.....	6
2) Wege pro Person und Tag	7
3. Verkehrsmittelwahl	8
1) Verkehrsmittelwahl von ausgewählten Personengruppen	9
a) Altersgruppen.....	9
b) Geschlecht.....	10
c) Stellung zum Beruf.....	11
d) Sozialräume	12
e) Modal Split innerstädtisch	13
2) Veränderungen der Bevölkerungs- und Beschäftigungsstruktur mit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl.....	13
4. Art und Intensität der Verkehrsmittelnutzung	15
1) Bus und Straßenbahn	15
2) Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
3) Radverkehr	20
4) Zu Fuß unterwegs.....	22
5. Wegezweck (ohne Nach-Hause-Wege)	28
6. Wegelänge	31
7. Dauer der Wege	34
8. Innerstädtische Wege	37
9. Vergleich mit Ergebnissen in der Region	39
10. Datenerhebung	45
1) Haushaltebefragung.....	45
2) Befragung zu den Wegen.....	46
3) Wetterbedingungen am 6. Mai 2014.....	47
11 Tabellenanhang	48

Haushalts- und Personenbogen

Wegeprotokoll

1. Einleitung

Die Förderung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV/Schienenbahnverkehr) ist in Oberhausen seit über 20 Jahren erklärtes Ziel der kommunalen Verkehrspolitik und inzwischen auch integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Grundlage dafür sind wiederkehrend aktuelle und zuverlässige Informationen über das Verkehrsverhalten der Bürger/innen in Oberhausen. Dazu gehören Antworten auf Fragen wie: Wie oft und mit welchem Verkehrsmittel sind die Bürger/innen unterwegs? Was veranlasst sie, unterwegs zu sein? Wie lang sind ihre Wege? Wie zeitaufwendig sind ihre Wege?

Durch ihre Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (kurz AGFS) hat sich die Stadt Oberhausen verpflichtet, den Stadtverkehr und insbesondere die Nahmobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Die AGFS bietet ihren Mitgliedern ein Forum, um sich fachlich auszutauschen und intensiv über Problemlösungen zu diskutieren. Sie erstellt Fachbroschüren, erarbeitet Gutachten und unterstützt kommunale Projekte eben auch finanziell. Erst diese finanzielle Unterstützung durch die AGS machte es möglich, nach über zehn Jahren die vorhandenen Daten zum Verkehrsverhalten in Oberhausen zu aktualisieren. Mit dem Instrument einer repräsentativen Bürgerbefragung wurden die benötigten Informationen erhoben. Die Befragung erfolgte durch den Bereich Statistik und Wahlen der Stadt Oberhausen. Genaue Angaben über den Verlauf der Befragung befinden sich am Ende des Berichts.

Die Oberhausener Studie orientierte sich in ihrer Anlage an die 2009 veröffentlichten Empfehlungen der AGFS zur einheitlichen Erhebung von Modal Split-Analysen, um die Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen kommunalen Studien zu verbessern.

Erforderlich ist danach eine repräsentative Stichprobe der örtlichen Bevölkerung mit mindestens 1.000 befragten Personen (Oberhausen: 2.341 Personen auf Basis einer repräsentativen Stichprobe). Es wird ein Stichtag empfohlen, der ein Normalwerktag Di, Mi. oder Do. sein sollte, und zwar zwischen April und Juni oder September und November außerhalb der Ferien (Oberhausen: Dienstag, 6. Mai, außerhalb der Ferien).

Zu den Erhebungsinstrumenten zählen der Haushaltsfragebogen, der Personenfragebogen und das Wegeprotokoll. In Oberhausen wurden die Fragen zu den Personen des Haushalts im Haushaltsfragebogen integriert.

Die Mindestinhalte wurden in Oberhausen fast vollständig berücksichtigt, ergänzend wurden Fragen zur Fahrradnutzung und die Beurteilung von Fußwegen mit aufgenommen. Fragen zur sozialen Lage, zum Einkommen oder zum Migrationshintergrund wurden in Oberhausen nicht gestellt.

Zeitnah wurden ähnliche Untersuchungen auch in Essen, Mülheim an der Ruhr und Dortmund durchgeführt, die sich ebenfalls an den AGFS-Richtlinien orientieren. Damit besteht die Möglichkeit, die Resultate der Oberhausener Studie auch im regionalen Kontext zu sehen. Dazu wurde diesem Bericht ein gesondertes Kapitel angefügt.

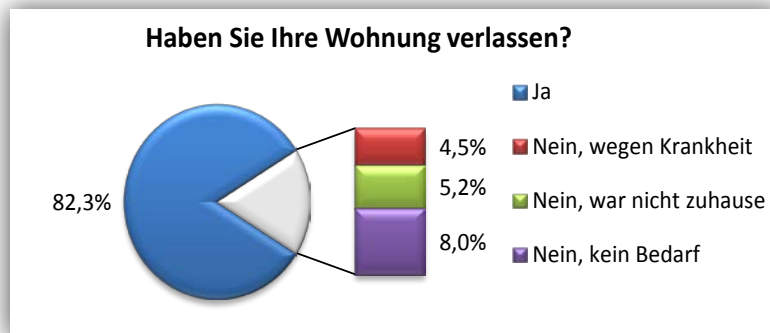
Der Vorgängerbericht für Oberhausen aus dem Jahr 2002 hatte methodisch einen anderen Weg gewählt, wodurch ein Vergleich nur sehr eingeschränkt möglich ist und hier deshalb nicht dargestellt wird.

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse sollen helfen, im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung Ziele festzulegen, Strategien fortzuentwickeln und daraus Maßnahmen abzuleiten und ihre Wirkung zu überprüfen.

2. Mobile und immobile Bevölkerung zwischen 10 unter 85 Jahren

1) Mobilitätsverhalten

Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung, fast 83 Prozent, hat am 6.+ Mai 2014 die Wohnung verlassen und war in der Stadt unterwegs. Viele, die nicht in der Stadt unterwegs

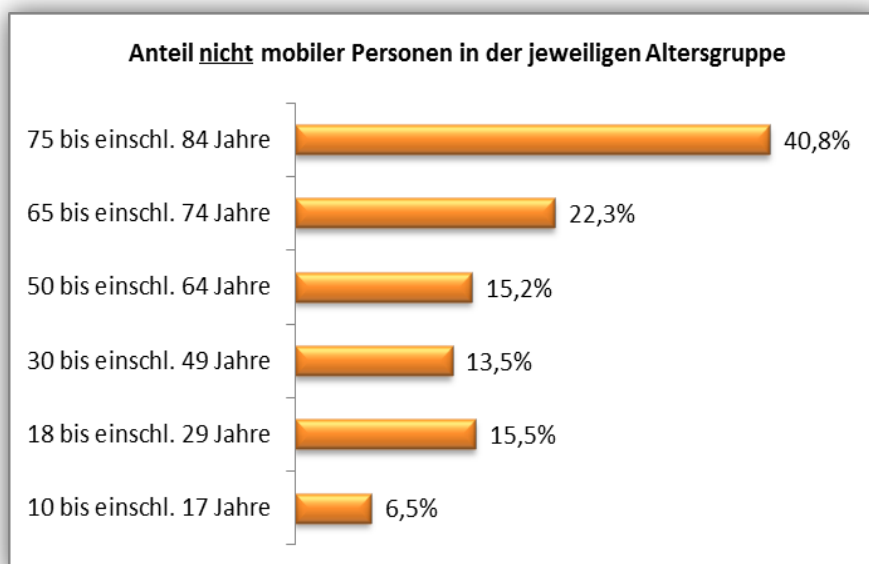


waren, hielten sich gar nicht in Oberhausen auf (5,2%) oder blieben wegen Krankheit in der Wohnung (4,5%), die anderen sahen keinen Grund, das Haus zu verlassen (8%).

Zu denjenigen, die den gesamten Tag ihre Wohnung nicht verlassen hatten, zählten vor allem ältere Menschen ab

75 Jahren (40,8%). Dass bereits bei den 65jährigen der Anteil ansteigt, ist wohl auch auf das Ausscheiden aus dem Berufsleben zurückzuführen.

Kinder und Jugendliche waren fast alle unterwegs (93,5%), was mit dem Schulbesuch und der Schulpflicht zusammenhängen dürfte (der Stichtag 6. Mai 2014 war ein Schultag). Unter den Erwachsenen waren die Teilzeitbeschäftigten mit einem „Außer-Haus-Anteil“ von 91,5 Prozent die mobilste Gruppe.



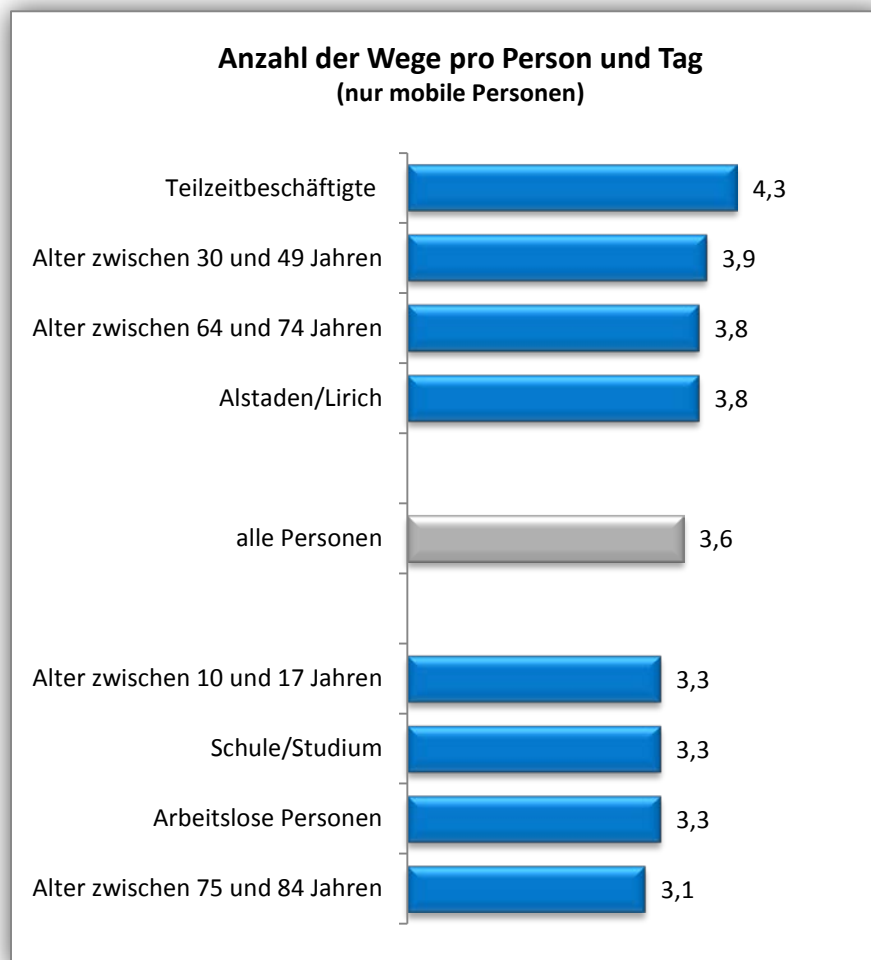
Knapp 14 Prozent der Menschen gaben an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein, davon waren überwiegend ältere Menschen betroffen (61%). Unter den mobilitätseingeschränkten Befragten ist der Anteil derjenigen, die nicht unterwegs waren, mit einem Drittel besonders hoch.

2) Wege pro Person und Tag

Die Oberhausener Bevölkerung legte im Durchschnitt 3,0 Wege zurück. Betrachtet man nur die mobilen Personen (mindestens 1 Weg am Stichtag), errechnen sich 3,6 Wege.

Die mit Abstand meisten Wege machten teilzeitbeschäftigte Personen. Es waren überwiegend Frauen (knapp 90 %), die neben ihren berufsbezogenen Wegen oft andere Personen brachten oder holten. Überdurchschnittlich viele Wege erledigten auch Menschen in der Altersgruppe zwischen 30 bis 49 Jahren (3,9 Wege). Diese Gruppe stellt somit grundsätzlich einen hohen Anteil an Gesamtverkehrsaufkommen.

Seniorinnen und Senioren rangierten erwartungsgemäß am unteren Ende der Skala. Sie absolvierten, wenn sie unterwegs waren, 3,1 Wege am Tag. Kinder und Jugendliche gehörten zu den Gruppen, die eher wenige Wege am Tag zurücklegten.



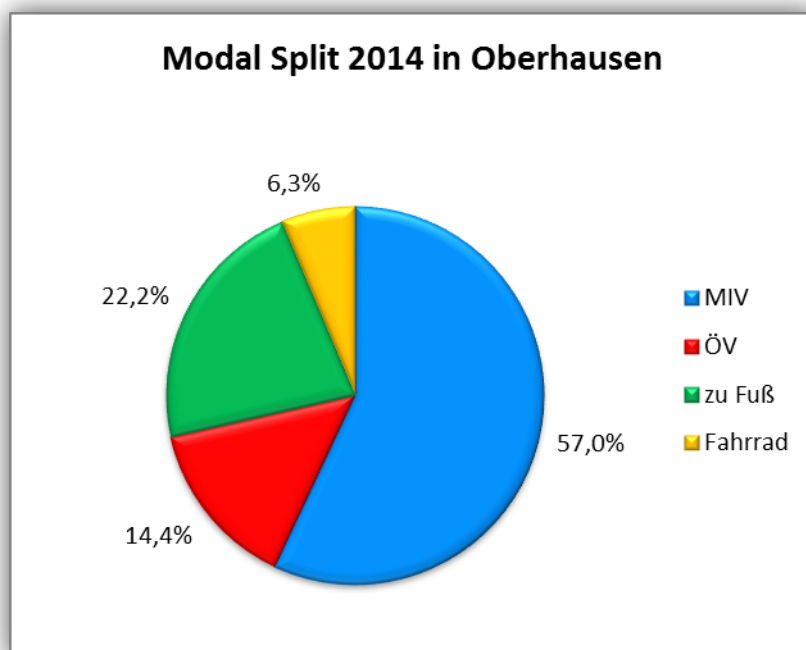
Jeder vierte Arbeitslose war am Stichtag nicht unterwegs, und auch die, die etwas unternommen haben, legten dabei eher wenige Wege zurück. Zu den Gründen könnten die Kosten für Mobilität zählen. Das würde auch erklären, warum Arbeitslose ihre Ziele oft zu Fuß oder mit dem Rad erreichen.

3. Verkehrsmittelwahl

Ob das Gesamtverkehrsaufkommen in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen ist, lässt sich mit den Ergebnissen aus der amtlichen Statistik, die außer Daten über die Länge des Straßennetzes, des PKW-Bestandes und der Anzahl der Verkehrsunfälle keine weiteren Informationen liefert, nicht messen.

Hierzu braucht man Hinweise über das Verkehrsverhalten der Menschen, welches in regelmäßigen Abständen standardisiert zu erheben wäre. Neben der Frage, wie häufig Menschen unterwegs sind (2014 durchschnittlich 3 Wege am Tag), ist für das Gesamtverkehrsaufkommen auch von Bedeutung, welche Verkehrsmittel sie bevorzugen.

Mobile Personen können zwischen verschiedenen Möglichkeiten wählen, um Ziele zu erreichen. Bei der Verkehrsmittelwahl, auch Modal Split genannt, unterscheidet man vier Hauptgruppen: den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖV), den Fußgängerverkehr und den Radverkehr. Die beiden letzten Verkehrsarten werden auch unter dem Begriff „Nahmobilität“ zusammengefasst.

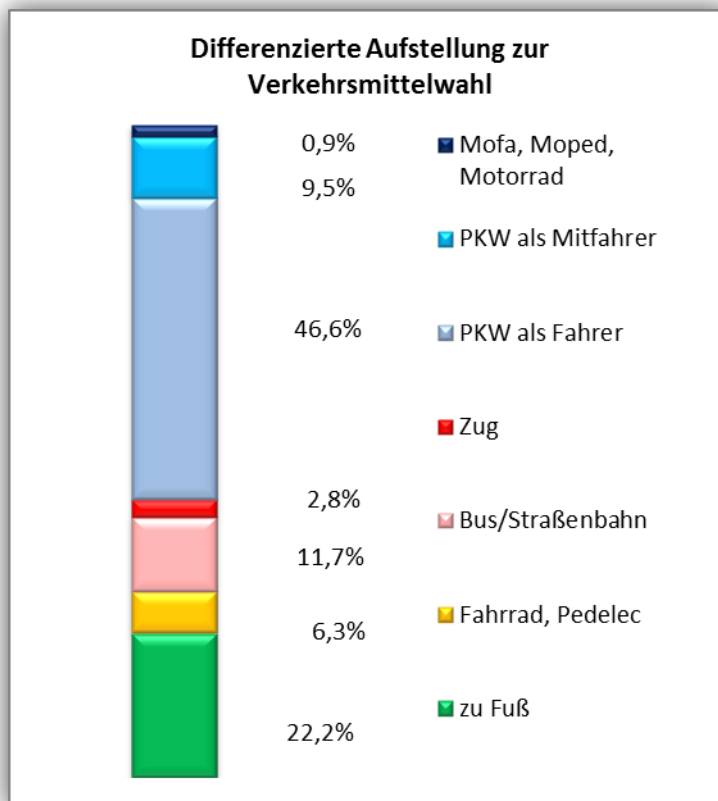


Berücksichtigt wurden in der Statistik alle Verkehrsmittel, die während eines Weges benutzt wurden.

Die große Mehrheit der Oberhausener (57 Prozent) nutzte den motorisierten Individualverkehr (MIV), zu dem PKW-Fahrer/innen ebenso gehören, wie Mofa-, Moped- oder Motorradfahrer/innen. Hinzugerechnet werden auch Personen, die als Mitfahrer/innen unterwegs waren.

Innerhalb des MIV-Anteils stellten PKW-Fahrer/innen die größte Gruppe (46,6%), auf knapp 10 Prozent kam die Personengruppe, die im PKW mitfahren. Unter einem Prozent blieb der Anteil für Fahrten mit motorisierten Zweirädern.

Der Öffentlichen Personennahverkehr (ÖV) erreichte einen Verkehrsanteil von 14,4 Prozent, davon waren 11,7 Prozent den Fahrten mit Bussen und Straßenbahnen zuzurechnen, die übrigen 2,8 Prozent entfielen auf den Zug.



Die Verkehrsarten der „Nahmobilität“ erreichten zusammen einen Anteil von 28,5 Prozent. 22,2 Prozent aller Wege wurden zu Fuß bewältigt. Das Fahrrad einschließlich Pedelec war mit einem Anteil 6,3 Prozent am Modal Split beteiligt.

1) Verkehrsmittelwahl von ausgewählten Personengruppen

Die Verkehrsmittelwahl stellt eine zentrale Information bei der Bewertung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung dar. Sie ist eine persönliche Entscheidung jedes einzelnen, wird aber beeinflusst von seinem Einkommen, seinem Alter, seinem Status (als Stellung zum Beruf), dem verkehrlichen Infrastrukturangebot in der Stadt usw. Die Verkehrsmittelwahl jedes einzelnen beeinflusst die städtische Umwelt, das Unfallgeschehen, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum, um nur einige Punkte zu nennen.

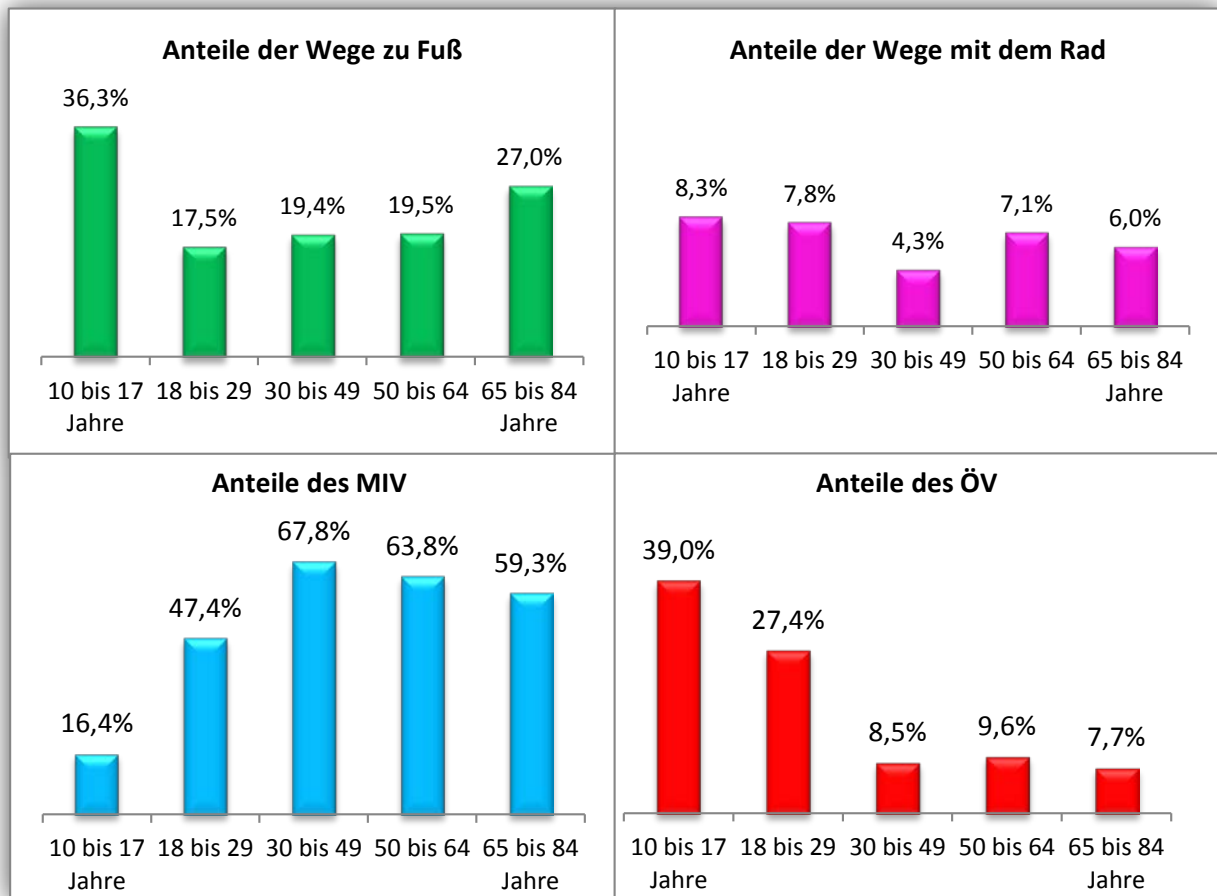
a) Altersgruppen

Das Alter einer Person nimmt deutlichen Einfluss auf seine Verkehrsmittelwahl. Jugendliche und ältere Menschen waren besonders häufig zu Fuß unterwegs, Menschen im erwerbsfähigen Alter erledigten ihre Wege sehr viel seltener zu Fuß.

Das Rad benutzten ebenfalls eher Jüngere und Ältere. Im Alter zwischen 30 und 50 Jahren haben Menschen eine sichtbare Distanz zum Radfahren.

Der ÖV war für Personen bis 30 Jahre sehr wichtig, wird aber danach kaum noch genutzt. Auch die 65jährigen oder älteren Personen verzichteten weitgehend auf den ÖV.

Ziele mit dem PKW zu erreichen, war besonders für Menschen ab dem 30sten Lebensjahr selbstverständlich. Für 30 bis 49jährige spielte das Auto eine besonders große Rolle.



b) Geschlecht

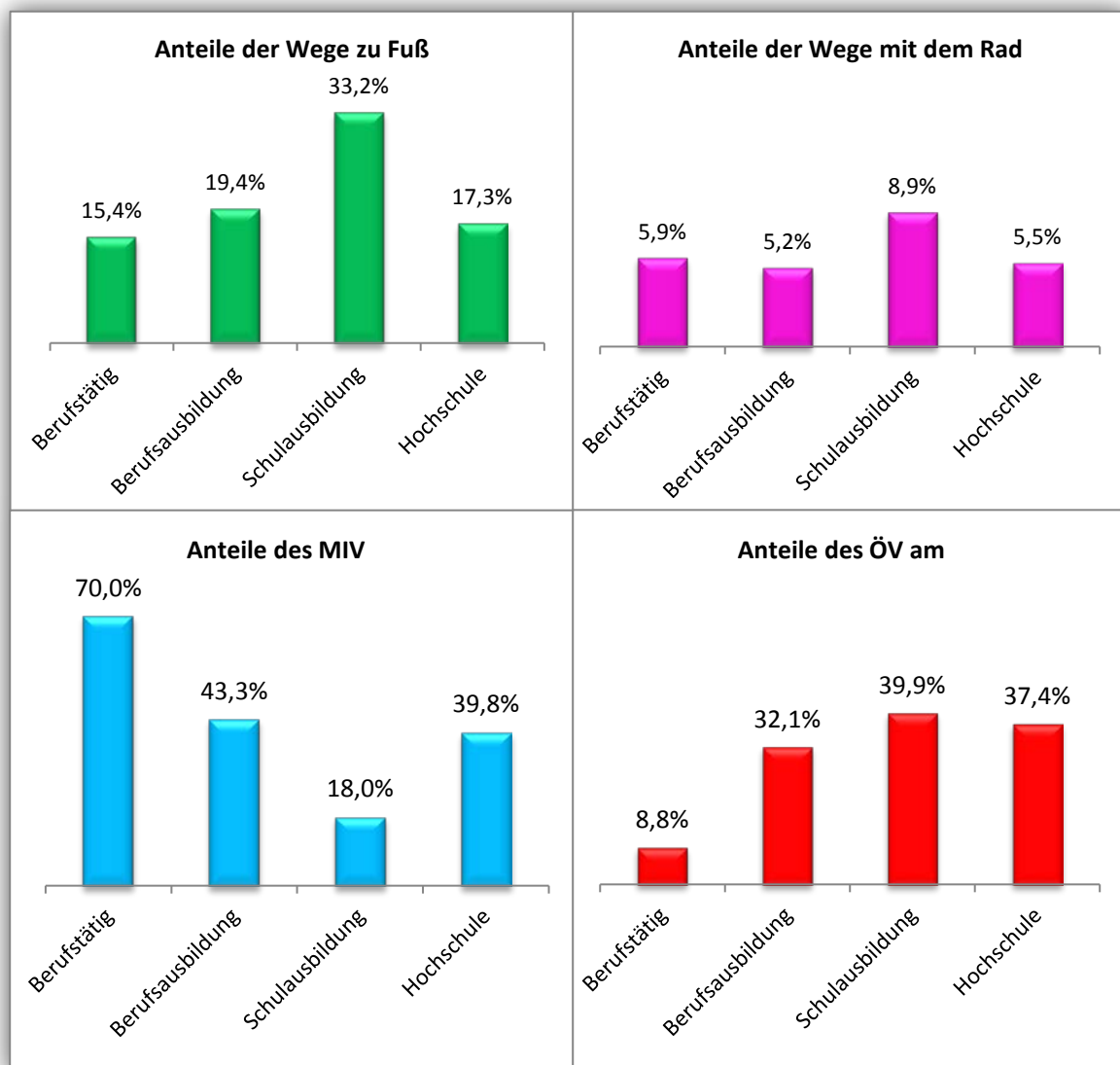
Frauen und Männer unterschieden sich bei der Verkehrsmittelwahl kaum. Während Männer etwas häufiger mit dem MIV oder dem Fahrrad unterwegs waren, nutzten Frauen etwas häufiger den ÖV bzw. gingen häufiger zu Fuß.

c) Stellung zum Beruf

Die Stellung zum Beruf zeigt, welche Beziehung der Einzelne zum Berufsleben einnimmt. Dazu zählt die Zeit vor dem Beruf mit Schule und Ausbildung oder die aktive Berufsausübung selbst.

Jeder dritte Weg von schulpflichtigen Jugendlichen erfolgte per pedes, für die meisten Wege nutzten sie aber den ÖV (39,9%). Für 8,9 Prozent ihrer Wege wählten sie das Fahrrad. PKW-Fahrten, die sie i.d.R. als Mitfahrer tätigten, fielen vergleichsweise wenig an.

Auszubildende, meist etwas älter als Schüler und mit selbst verdientem Geld ausgestattet, bewegten sich deutlich anders. Der Anteil der Fußwege war sehr viel kleiner, Radfahren stand hinten an. PKW-Fahrten wurden wichtiger, auch wegen des endlich erworbenen Führerscheins. Weiterhin bedeutend waren die zurückgelegten Wege mit dem ÖV.

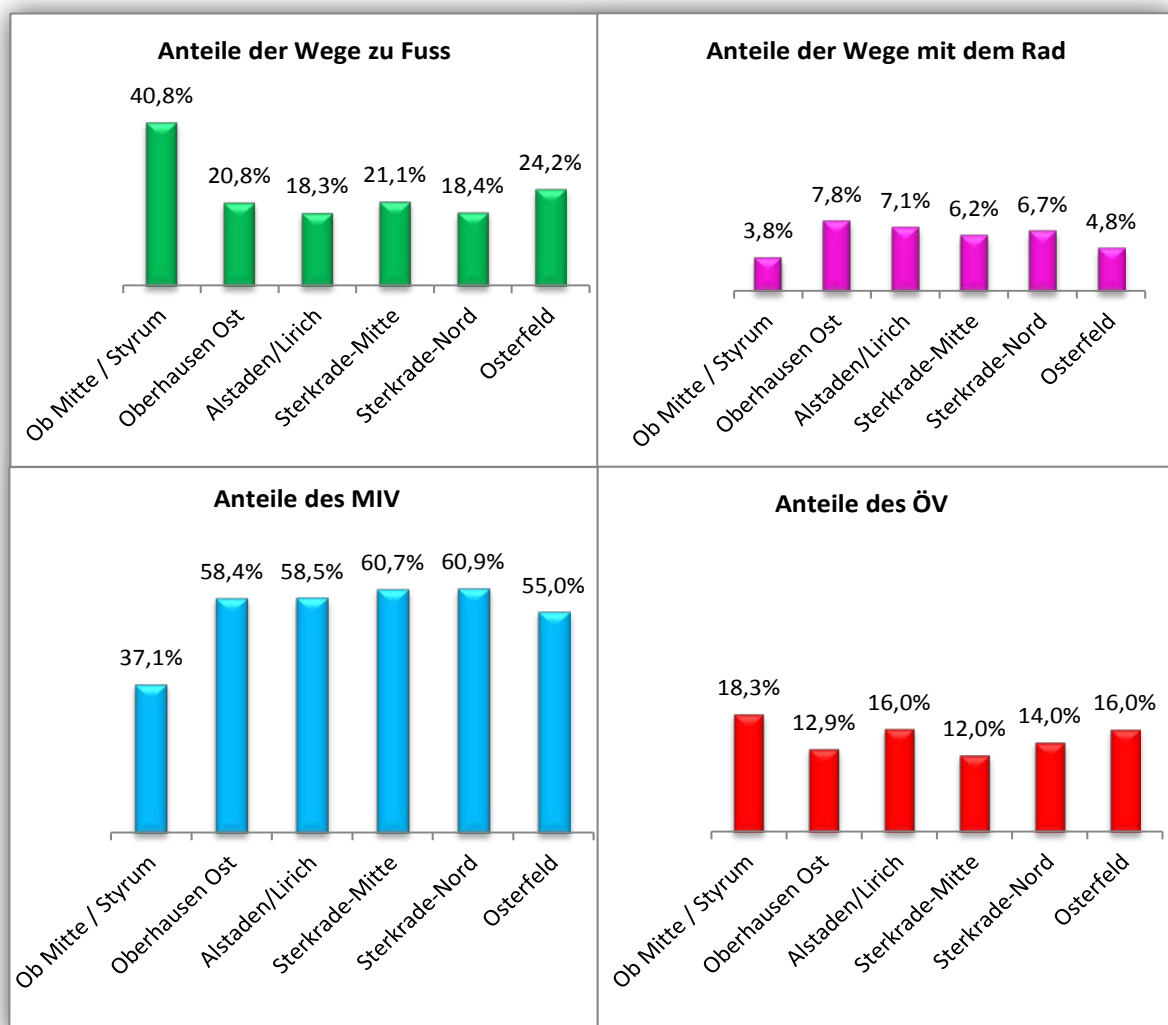


d) Sozialräume

Die Sozialräume unterscheiden sich in ihrer Ausdehnung und hiermit eng verbunden in ihrer Zentralität und ihrer Topografie. Somit war zu vermuten, dass die Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel wählen. Sehr eindrücklich bestätigte dies der sehr hohe Fußwegeanteil in Oberhausens Stadtmitte. Menschen, die hier wohnen, können ihre Nahversorgung oft unmittelbar in Wohnungsnähe erledigen. Gleichzeitig bietet die Innenstadt viele Arbeitsplätze. Über 40 Prozent der Wege machten die Menschen, die in diesem Sozialraum wohnten, zu Fuß.

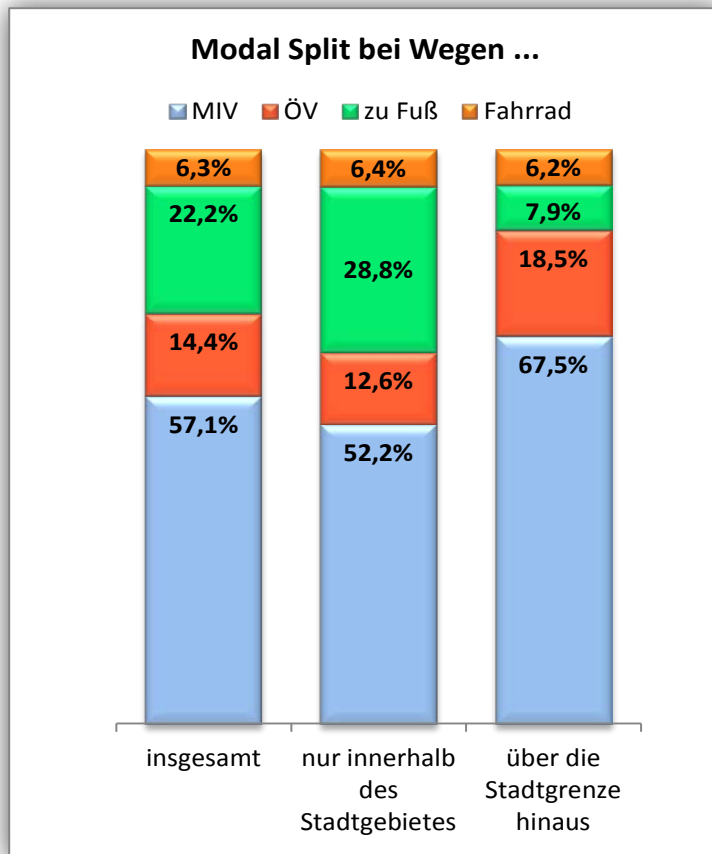
Nur beim ersten Hinsehen verwundert der niedrige Radverkehrsanteil in der Innenstadt. Wie weiter unten erläutert wird, herrscht ein großer Mangel an geeigneten privaten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder; die Hauptverkehrsachsen besitzen häufig keine Radverkehrsanlage und zudem ist der PKW-Verkehr sehr dicht. Im Oberhausener Osten, im Schlad, in Dümpten, im Bermensfeld und im Brücktorviertel wurde dagegen verhältnismäßig viel Rad gefahren.

Der ÖV-Anteil unterscheidet sich im Stadtgebiet kaum. Hervorzuheben ist erneut der Sozialraum Mitte/Styrum mit dem höchsten ÖV-Anteil (18,3%). Die hohe Haltestellen- und Taktichte hier ist sicher mit ursächlich.



e) Modal Split innerstädtisch

Beschränkt sich die Betrachtung auf rein innerstädtische Wege, gewinnen die Fußwege aufgrund der im Schnitt kürzeren Wege stark an Bedeutung (28,8%), im Gegensatz dazu nimmt der Anteil der Wege per Rad nur unwesentlich zu.



Wegen der in der Metropole Ruhr häufig Stadtgrenzen überschreitenden Siedlungsstruktur lassen sich viele Wege auch in die Nachbarstadt zu Fuß bewältigen. So bleibt der Fußwegeanteil (7,9%) weiter größer als der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege (6,2%).

Die meisten Wege über die Stadtgrenze sind jedoch deutlich länger als die innerhalb der Stadt, was zu steigenden Anteilen des ÖV und insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führt.

2) Veränderungen der Bevölkerungs- und Beschäftigungsstruktur mit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl

Demografische und wirtschaftliche Veränderungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Zum einen sind die Schülerzahlen nicht nur in Oberhausen kontinuierlich gesunken. Zum anderen hält die Tendenz, einen Arbeitsplatz außerhalb der Stadt zu wählen, unvermindert an. Damit verbunden ist ein deutlich gewachsener PKW-Bestand in Oberhausen.

Sowohl die absolute Schülerzahl als auch ihr relativer Anteil war in den vergangenen zehn Jahren rückläufig. Schüler und Schülerinnen gehören zur Hauptnutzergruppe von Bussen und Bahnen, diese werden aufgrund dieser Entwicklung nicht mehr so stark frequentiert. Zudem sind sie die häufigsten Nutzer des Fahrrades unter den Alltagsradlern. Ihr Bedeutungsrückgang in der Bevölkerung wird nicht durch erhöhte Fahrradnutzung in anderen Altersgruppen ausgeglichen. Mit dem Wechsel in das Berufsleben findet dann oft ein Wechsel zum motorisierten Individualverkehr statt.

Veränderungen der Bevölkerungs- und Beschäftigungsstruktur mit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl			
Jahr	Schulpflichtige ¹⁾	Bevölkerung ²⁾	Anteil der Schulpflichtigen
2003	28.297	219.684	12,9%
2007	27.517	218.098	12,6%
2014	22.437	210.326	10,7%
Jahr	angemeldete PKW/Krafträder	Bevölkerung ab 18 Jahre	PKW/Krafträder je 1.000 Einw. ab 18 Jahre
2007	107.010	180.004	594
2014	113.826	177.817	640
Jahr	sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler		
2003	35.743		
2007	37.404		
2014	41.565		

1) 6 bis einschl. 17 Jahre

2) Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung

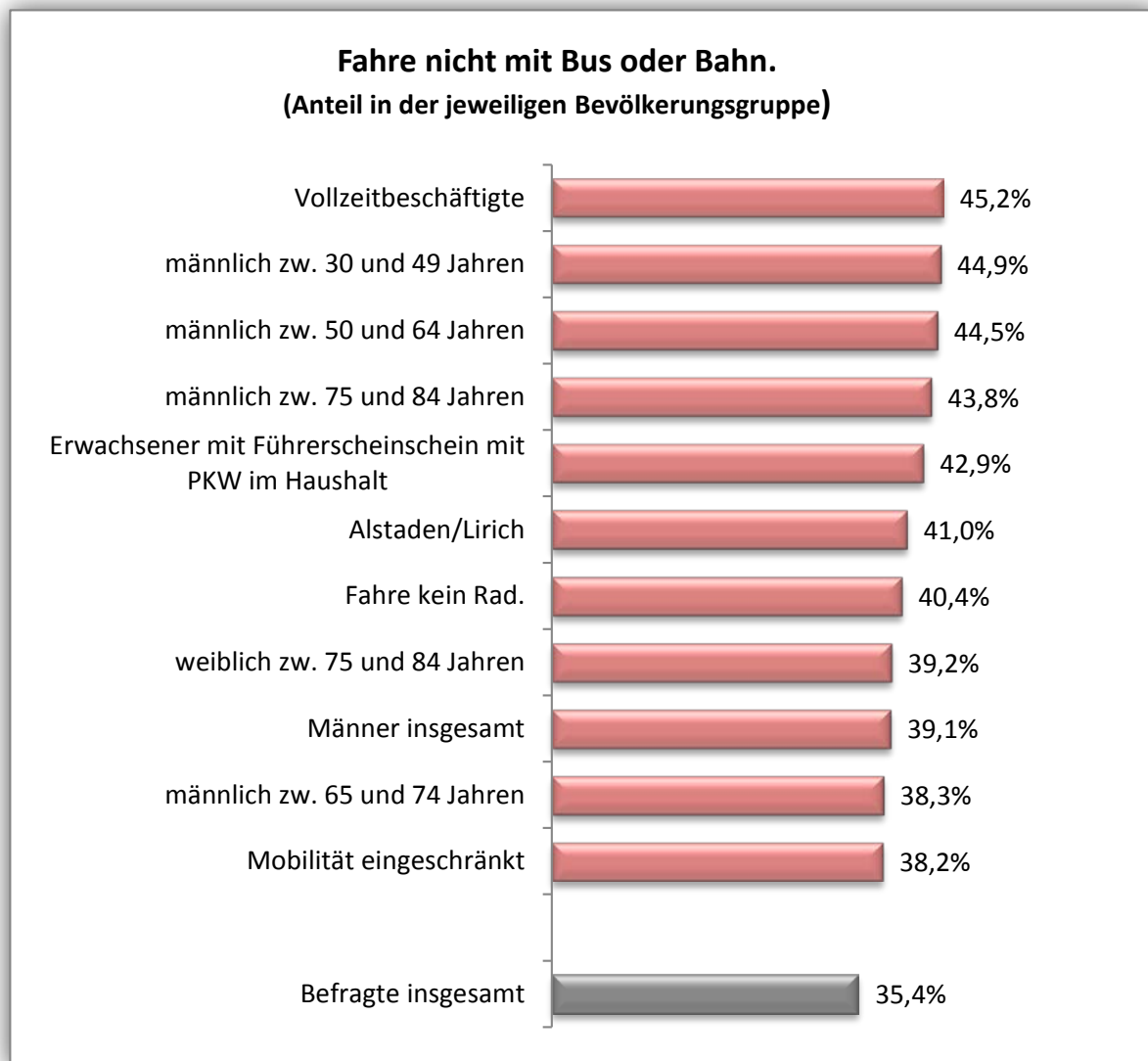
Dank der positiven Beschäftigtenentwicklung und der gestiegenen Erwerbsbeteiligung ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Oberhausener seit 2007 um über 5.000 gestiegen. Immer mehr Oberhausener/innen arbeiten in einer Nachbarstadt oder in der Region, sie pendeln aus (2014: 41.656). Auspendlerverkehre haben einen besonders hohen PKW-Anteil (s. o.). Der immer weiter wachsende Bestand an PKW und Krafträdern in der Stadt lässt sich auch auf immer aufwendigere Wege zum Arbeitsplatz erklären.

Diese Entwicklungen gehen zu Lasten von Fahrten mit dem ÖPNV, dem Fahrrad und den Wegen zu Fuß.

4. Art und Intensität der Verkehrsmittelnutzung

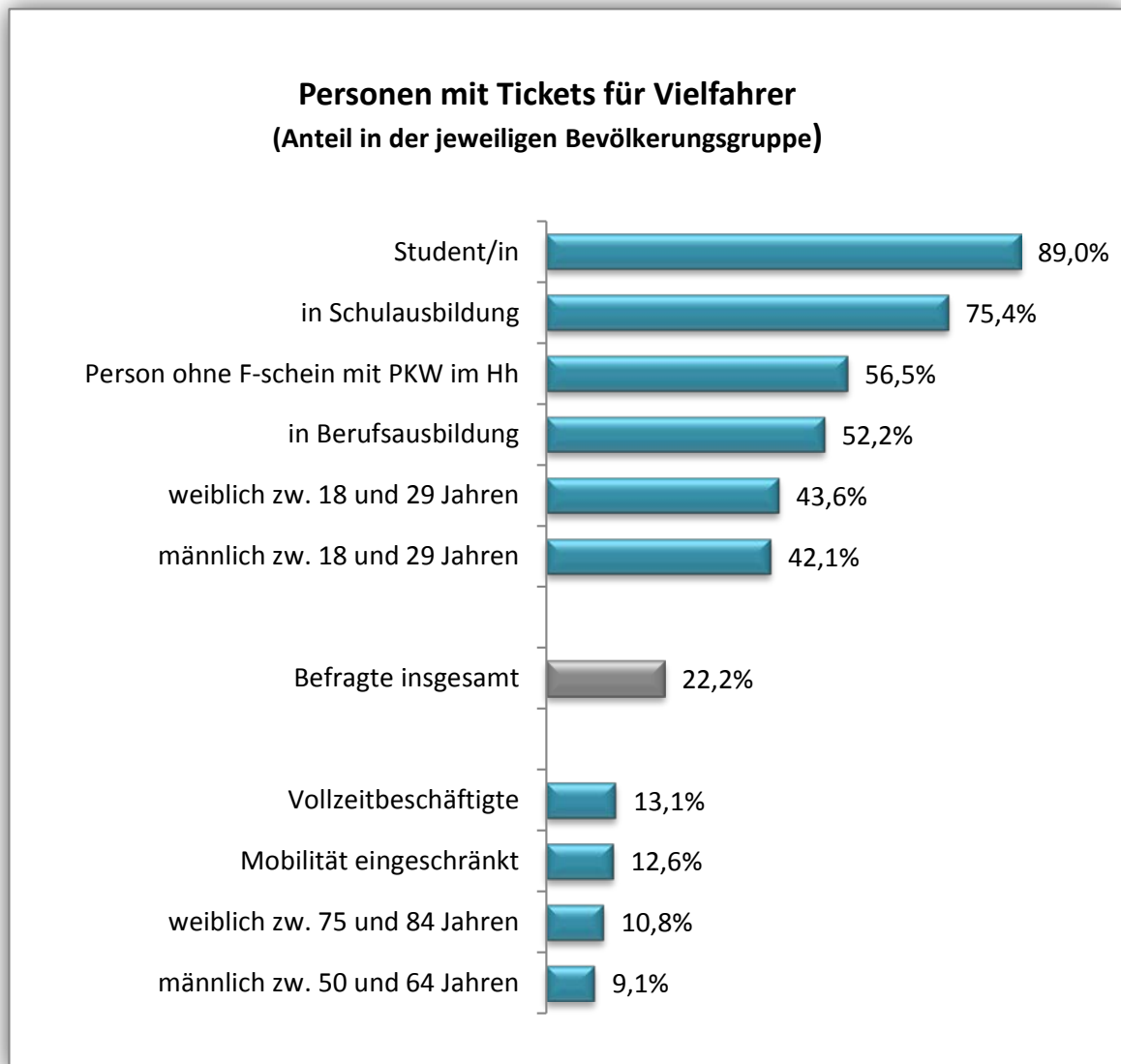
1) Bus und Straßenbahn

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖV) in Oberhausen erreichte einen eher niedrigen Anteil von 14,4 Prozent am Modal Split (verglichen mit neueren Ergebnissen aus Essen, Dortmund oder Mülheim an der Ruhr). Die Untersuchung ergab auch, dass ein gutes Drittel der Oberhausener (35,4%) grundsätzlich nicht mit dem Bus oder der Straßenbahn fährt. In der Essener Bevölkerung betrug der Anteil 2011 nur 29 Prozent, in Dortmund sogar nur 21 Prozent.



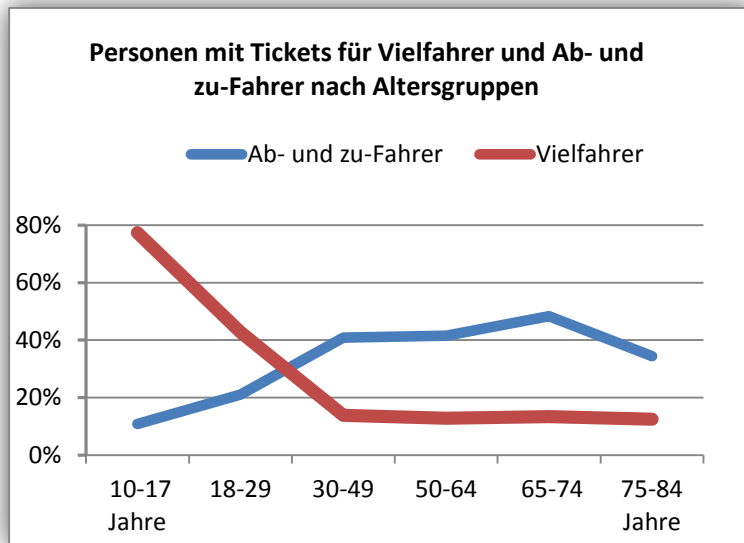
Es waren besonders die Vollzeitberufstätigen, die nicht zu den ÖV-Nutzern bzw. Nutzerinnen zählten (45,2% Nichtnutzer/innen). Daraus folgt auch, dass Männer zwischen 30 und 64 Jahren überproportional häufig angaben, nicht mit Bus oder Bahn zu fahren (44,7%). Seltene ÖV-Nutzer/innen waren auch solche Personen, die einen Führerschein besaßen und denen im Haushalt ein PKW zur Verfügung stand (42,9%).

Auffällig ist das Ergebnis, dass einerseits 41 Prozent der Alstadener und Liricher Befragten erklärten, grundsätzlich Bus oder Bahn nicht zu nutzen, andererseits der ÖV-Anteil am Modal Split mit 16 Prozent überdurchschnittlich war.



Unter den Befragten gab es 22 Prozent Vielfahrer/innen von Bus und Bahn, d.h. Nutzer/innen von Ticket1000/2000, Bären-, Young-, Firmen-, Schoko- oder Semestertickets. Fast alle Schüler/innen und Studenten/innen zählten zu den Vielfahrern, ebenso Menschen in Berufsausbildung. Auch junge Erwachsene bis 30 Jahren nutzten häufig Bus und Bahn.

Unter den Berufstätigen gab es dagegen nur wenige Vielfahrer, ebenso so wie bei den Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt waren. Ältere Menschen, darunter besonders Frauen, waren nur selten im Besitz von Vielfahrer-Tickets.

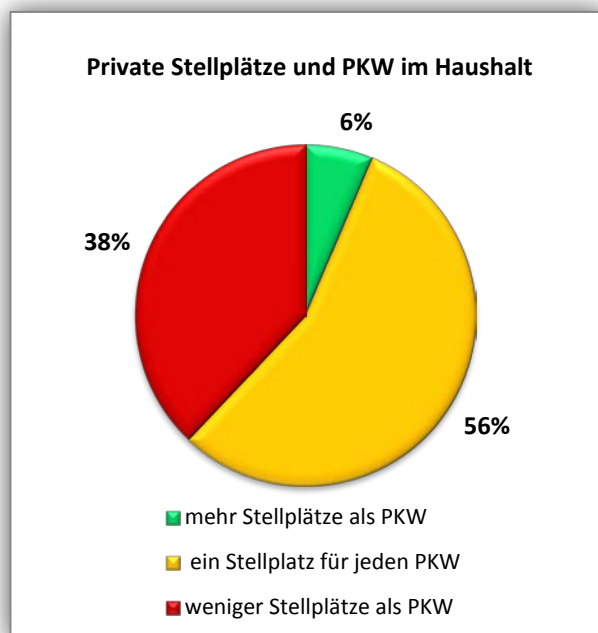


Unter Einbeziehung der Ab- und zu-Fahrer (Automatentickets) wird deutlich, dass aus Vielfahrern mit steigendem Lebensalter oft Ab- und zu-Fahrer werden, bevor im hohen Alter die ÖV-Nutzung in Gänze zurückgeht. Es gelingt offensichtlich nur ungenügend, Vielnutzer/innen nach der Schul- und Ausbildungszeit an den ÖV zu binden.

Die Erreichbarkeit der nächsten Bus- oder Straßenbahnhaltestelle gilt als wichtiges Qualitätsmerkmal des ÖV. Hier gaben die Befragten an, dass sie durchschnittlich knapp 4 Minuten benötigen, um die nächste Haltestelle zu erreichen. Nur bei 13,7 Prozent der befragten Oberhausener ist die Haltestelle 6 Minuten oder länger entfernt.

2) Motorisierter Individualverkehr (MIV)

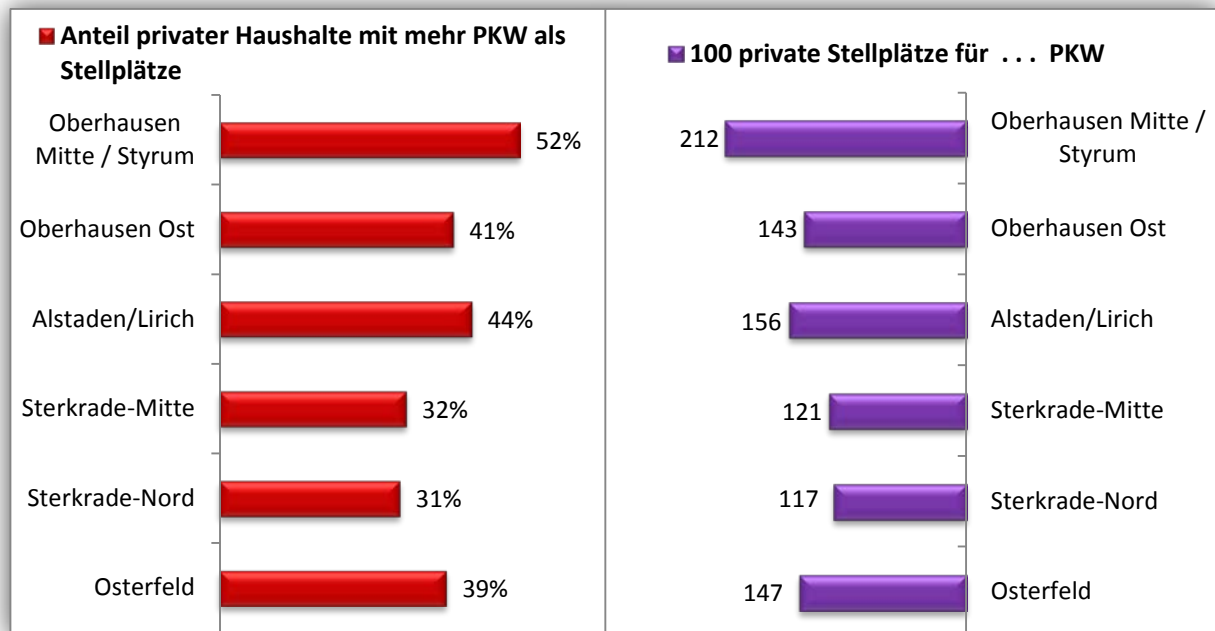
Der motorisierte Individualverkehr (MIV), zu dem die PKW-Fahrer/innen und deren Mitfahrer ebenso gehören, wie Mofa-, Moped- oder Motorradfahrer/innen, ist der Verkehrsträger mit dem höchsten Anteil am Modal Split (57,1%).



Laut amtlicher Statistik kommen auf 1.000 Einwohner in Oberhausen 489 PKW (1.1.2013), laut Auskünfte der Befragten besaßen 78 Prozent der Haushalte mindestens einen PKW. Mehr als ein Drittel der Haushalte kamen 2014 auf 2 oder mehr PKW. Im Durchschnitt besaß jeder Haushalt 1,16 PKW.

Private Abstellplätze für PKW sind knapp im Stadtgebiet, 100 privaten Stellplätzen stehen 136 PKW gegenüber. Nur knapp zwei Drittel der Haushalte (56%) können ihre Fahrzeuge auf eigenen Stellplätzen abstellen, 38 Prozent der Haushalte sind auf Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum angewiesen.

Die Notwendigkeit, im öffentlichen Raum zu parken, ist im Stadtgebiet unterschiedlich stark ausgeprägt. In der Innenstadt hatte über die Hälfte aller Haushalte zu wenig private Parkplätze, hier kamen auf 100 Abstellplätze 212 PKW. Am besten sah es in Sterkrade Nord aus, aber auch hier verfügten 31,4 Prozent der Haushalte über mehr PKW als Abstellplätze. Auf 100 Privatparkplätze kamen 117 PKW.



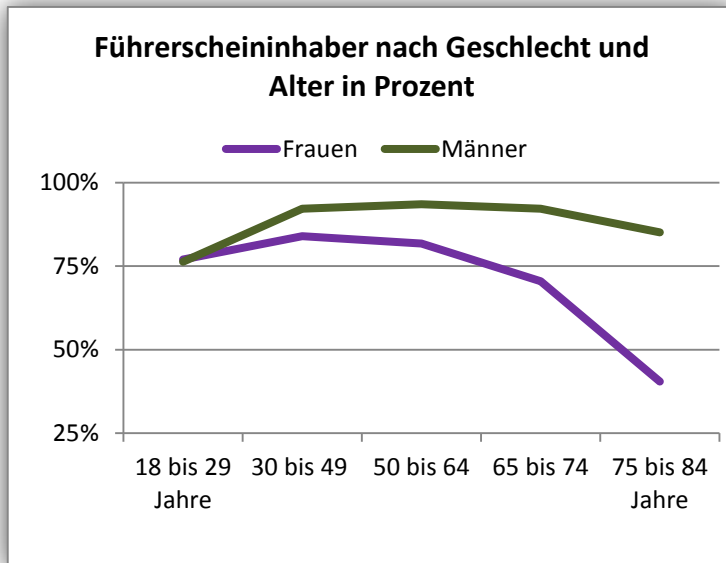
Die Situation in „Oberhausen Mitte/Styrum“ wäre noch weit angespannter, wenn die Haushalte so viele PKW besäßen wie im städtischen Durchschnitt (1.089 PKW pro 1.000 Haushalte)). Tatsächlich ist dort der PKW-Bestand mit 801 pro 1.000 Haushalte sehr niedrig.

Entweder verzichten viele Haushalte wegen der privaten Stellplatzknappheit oft auf den PKW-Besitz oder aber es wohnen dort überdurchschnittlich viele Menschen, die grundsätzlich kein

Auto besitzen wollen oder die es sich aus finanziellen Gründen nicht leisten können.

Sozialraum	Anzahl PKW je 1.000 Haushalte
Oberhausen Mitte / Styrum	801
Oberhausen Ost	1.018
Alstaden/Lirich	946
Sterkrade-Mitte	1.184
Sterkrade-Nord	1.336
Osterfeld	1.048
Oberhausen insgesamt	1.089
31.12.2013	

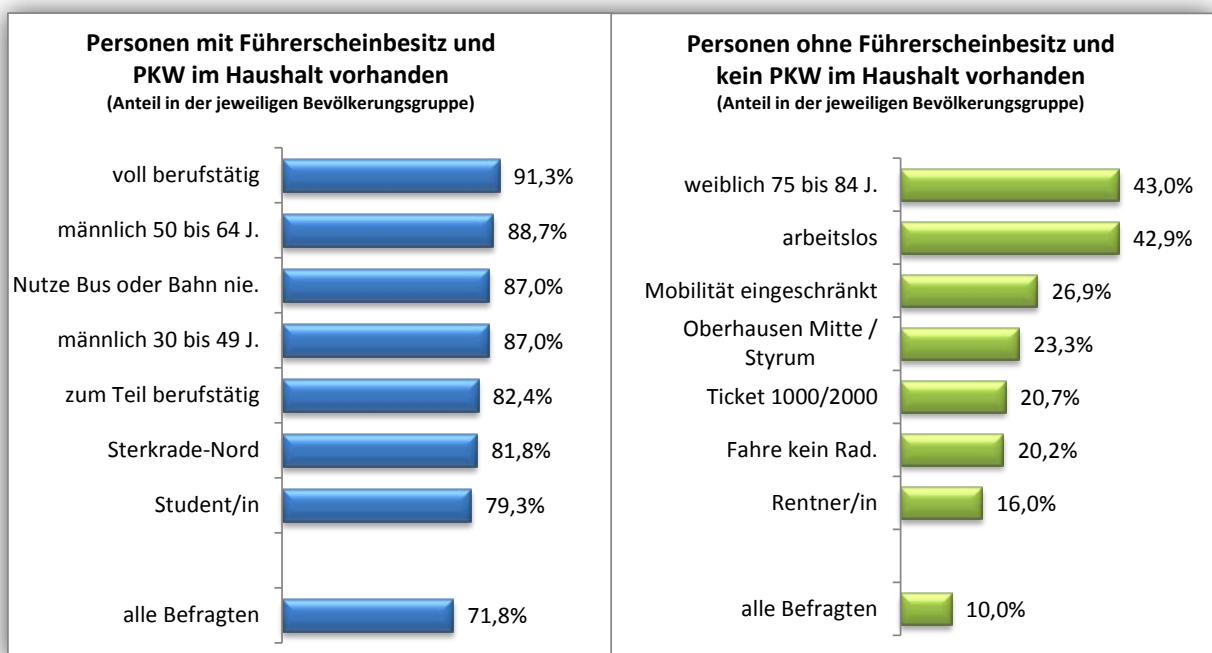
Fast 81,9 Prozent der erwachsenen Bevölkerung besaß 2014 einen Führerschein. Männer hatten häufiger (89%) einen Führerschein als Frauen (75%).



Der Anteil der führerscheinlosen Personen war unter den älteren Frauen besonders groß, aber auch im mittleren Lebensabschnitt war der Führerscheinbesitz bei Frauen seltener. Bei den jungen Erwachsenen spielt dagegen das Geschlecht hinsichtlich des Führerscheinbesitzes kaum noch eine Rolle.

Voraussetzung für eine vollständige Automobilität ist der Besitz der Fahrerlaubnis und die Verfügbarkeit eines PKW im Haushalt.

Das traf für 91,3 Prozent der Berufstätigen zu, ebenso für 87 Prozent der Menschen, die angaben, nie mit Bus oder Bahn zu fahren. Im Stadtgebiet ist es besonders Sterkrade-Nord, wo viele Personen sowohl einen Führerschein vorweisen konnten und sich auch mindestens ein PKW im Haushalt befindet.

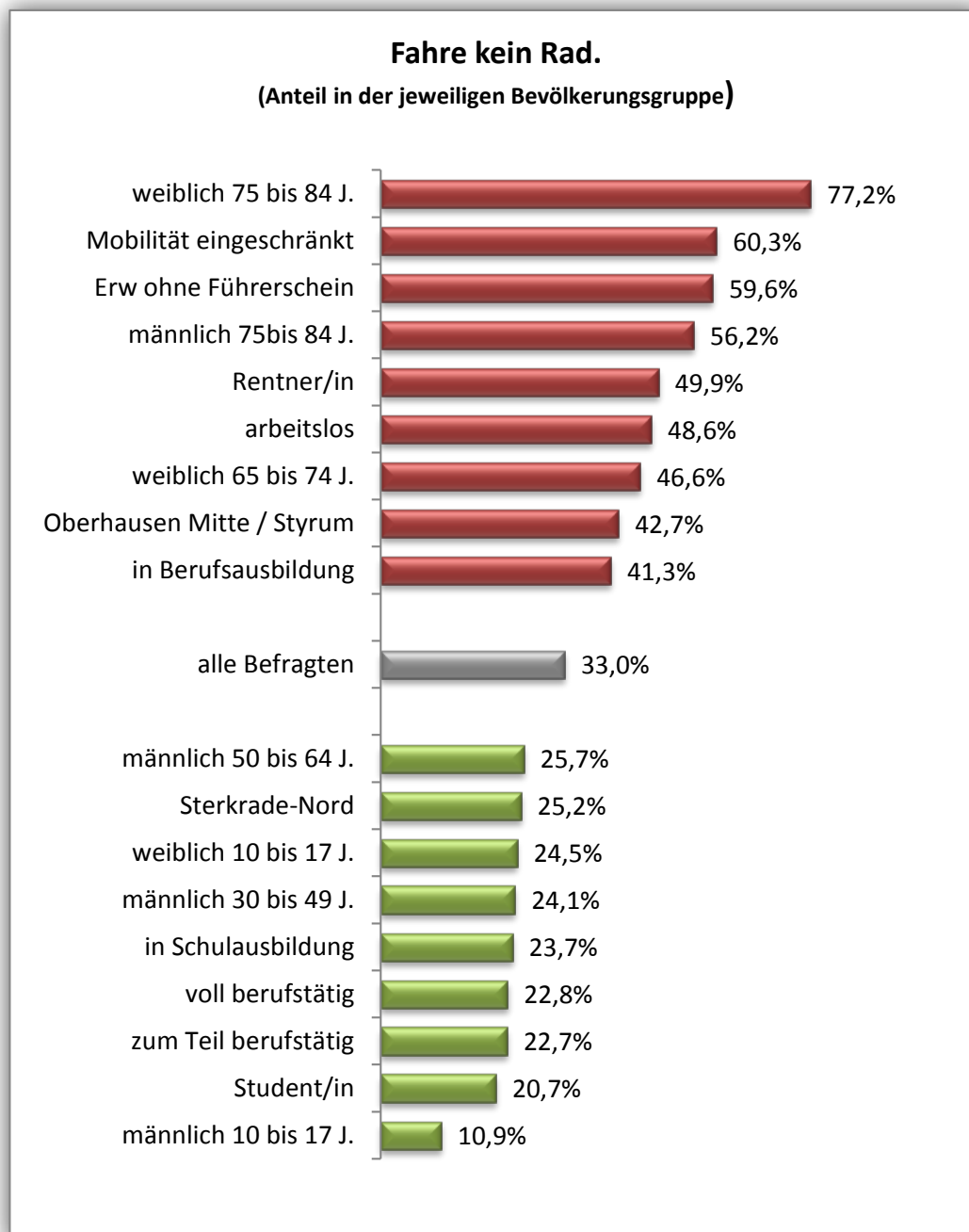


Eine sichtbare Autodistanz haben die Menschen, die weder über einen Führerschein noch über ein Auto verfügen. Dazu gehörten in besonderem Maße ältere Frauen (43%) und arbeitslose Personen (42,9%). Auch in Stadtmitte/Styrum kamen viele Einwohner ohne PKW aus. Von denen, die das Ticket 1000/2000 nutzten, hatten 20,7 Prozent weder Führerschein noch Auto.

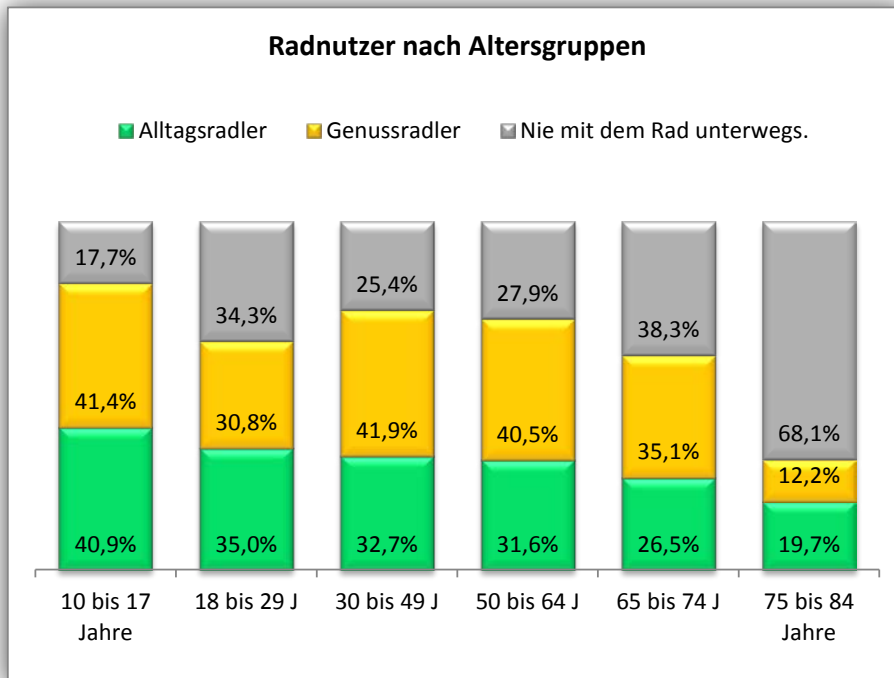
3) Radverkehr

Ein Drittel aller Oberhausener fahren 2014 grundsätzlich nicht mit dem Rad und entsprechend befand sich nur in 71 Prozent der Haushalte ein Fahrrad. Eine Studie für Dortmund (2014) kommt dort auf noch höhere Distanz zum Verkehrsmittel Fahrrad: nur 62 Prozent der Haushalte besaßen ein Fahrrad, gleichzeitig gaben 42 Prozent der Befragten an, kein Rad zu fahren.

Die Nutzung des Rades ist besonders vom Alter abhängig. Nur noch eine Minderheit unter den älteren Frauen (22,8%) ist mit dem Rad unterwegs, ganz anders die 10 bis 17jährigen Kinder und Jugendlichen (89,1%). Zu den Personengruppen mit hoher Nichtfahrer-Quote zählten die mit eingeschränkter Mobilität und Rentner/innen, aber auch Arbeitslose und Erwachsene ohne Führerschein. Ebenfalls gaben Auszubildende oft an, kein Rad (mehr) zu fahren (41,3%).



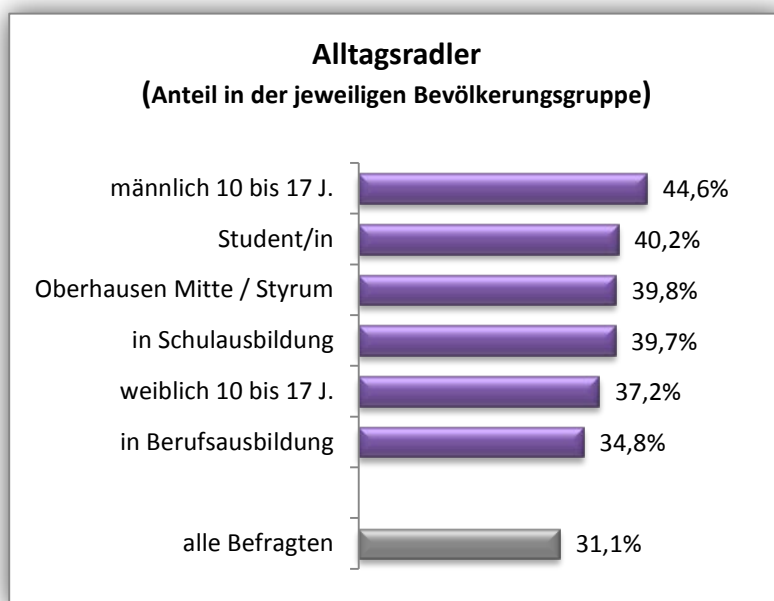
Als Genussradler (oder Freizeitradler) werden hier die Personen bezeichnet, die bei schönem Wetter und am Wochenende und in der Sommerzeit mit dem Rad unterwegs sind. Alltagsradler sind dagegen diejenigen, die grundsätzlich ihre Wege mit dem Rad erledigen und das bei jedem Wetter.



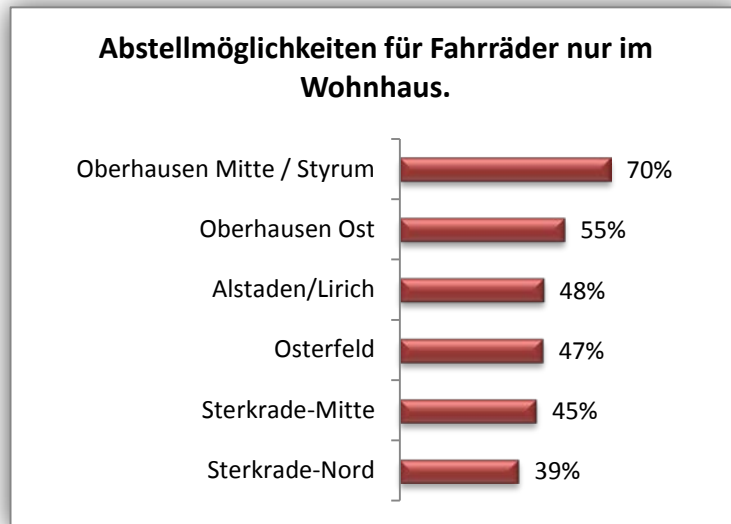
Den höchsten Anteil an Alltagsradlern gab es mit 40,9 Prozent bei den jungen Menschen bis 17 Jahren. Der Anteil sank beständig mit zunehmendem Alter. Zu beachten bleibt hier, dass auch im hohen Alter mit 75 und mehr Jahren jeder Fünfte seine Alltagswege mit dem Rad absolvierte.

Nicht wenige unter den jungen Erwachsenen, die nach

ihrer Jugend nicht mehr Rad fuhren, entdecken das Radfahren nach dem 30. Lebensjahr neu. Gleichzeitig wandeln sich Alltagsradler/innen zu reinen Freizeitradlern/innen. Als Folge bilden die Genussradler/innen im Alter von 30 bis 64 Jahren die größte Gruppe.



Wer als Genussradler nur wenig Fahrradroutine besitzt, hört meist nach dem 75. Lebensjahr auf, sich mit dem Rad in den Verkehr zu begeben. Alltagsradler mit einem hohen Gewöhnungsgrad an den Straßenverkehr fahren öfter bis ins hohe Alter Rad.



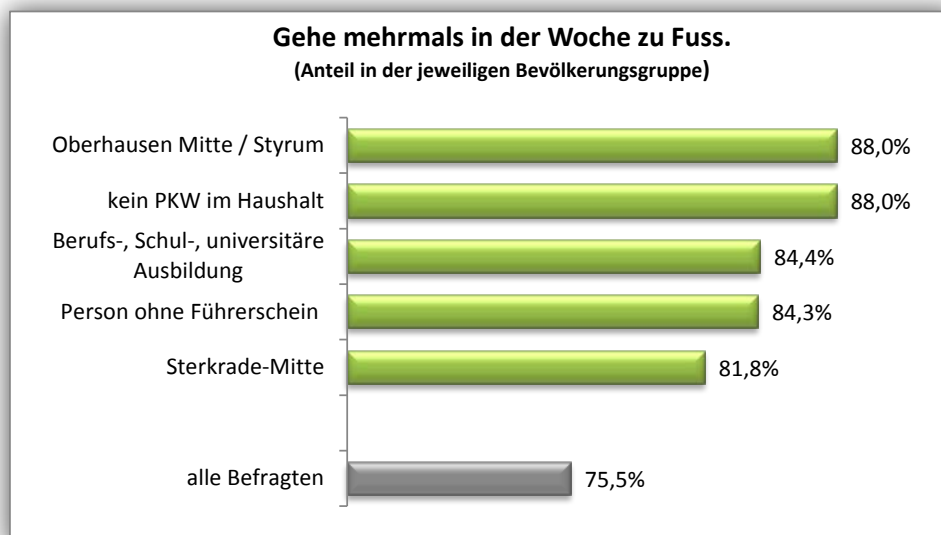
Wer in der Innenstadt (mit dem Ortsteil Styrum) mit dem Rad unterwegs war, zählte meist zu den Alltagsradlern (39,8%), gleichzeitig gaben nirgendwo sonst im Stadtgebiet Befragte so oft an, gar nicht mit dem Rad zu fahren (42,7%). Vermutlich liegt das auch an dem Problem, das Rad in der Innenstadt komfortabel unterbringen zu können, denn 7 von 10 Haushalten nahmen ihre Räder mit ins Haus, um es im Keller

oder in der Wohnung abzustellen. Dieses Ergebnis passt zu dem Befund, dass jeder zweite Haushalt dort über kein einziges Fahrrad verfügte.

Ganz anders ist die Situation in Sterkrade-Nord: Hier verfügten die Haushalte sehr oft über Abstellmöglichkeiten in verschlossenen Räumen außerhalb des Hauses. Die Quote der Fahrradbesitzer/innen war mit 85 Prozent am höchsten in der Stadt und nur jeder vierte gab an, nie Rad zu fahren. Die große Zahl der Genussradler/innen unter den Befragten in Sterkrade-Nord (42,2%) rundet das Gesamtbild ab.

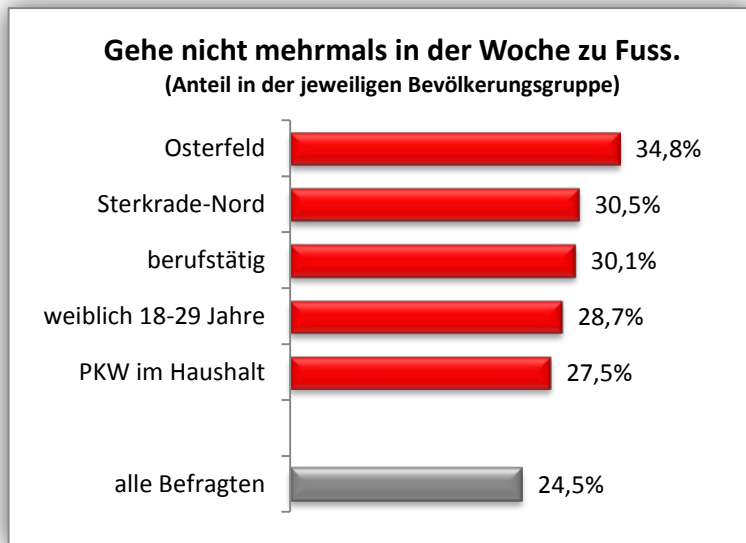
4) Zu Fuß unterwegs

Fußgängerbelange sind eher selten Thema in Verkehrsanalysen von Kommunen. Dieses Defizit gilt es zu reduzieren. Einige Fragen richteten sich speziell auf die Rolle des/r Befragten als Fußgänger/in. Welche Menschen sind besonders oft zu Fuß unterwegs? Sind sie mit den Gehwegen in ihrem Wohnumfeld zufrieden? Wie lässt sich der Komfort auf Gehwegen aus Sicht des/r Bürgers/in verbessern?



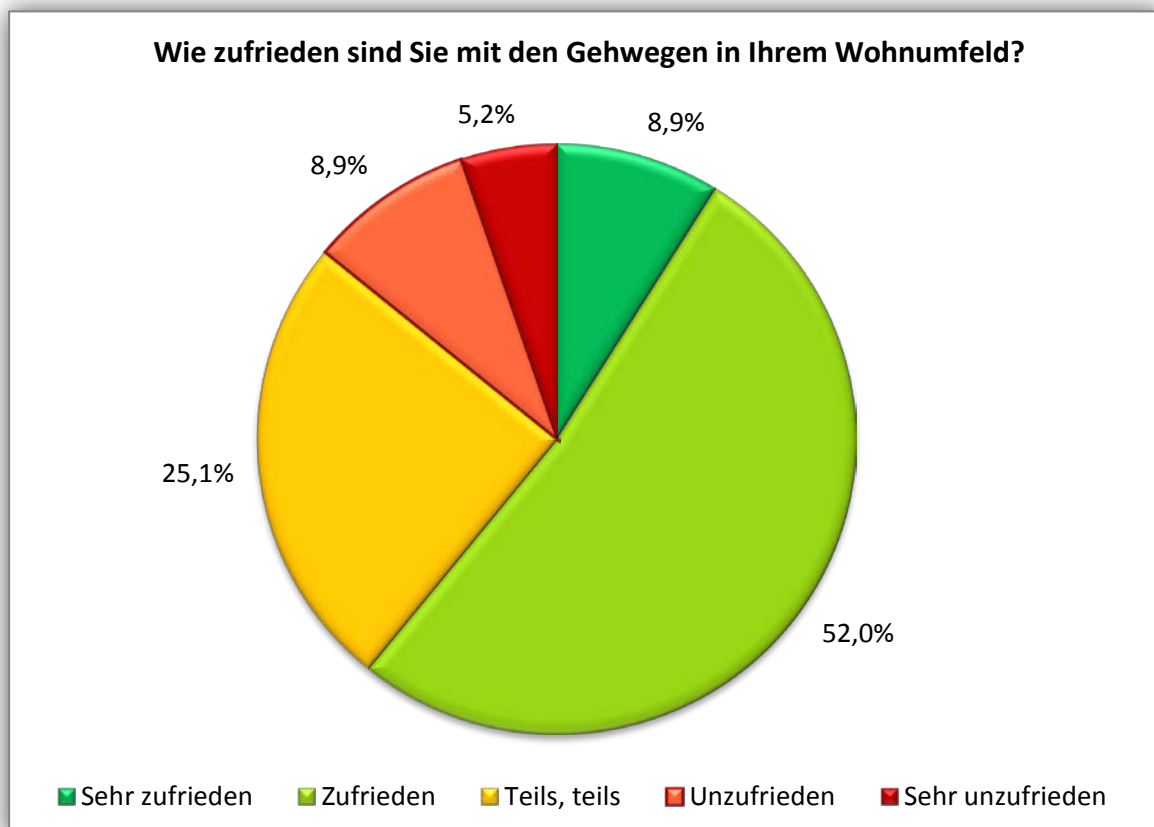
Einer von vier Befragten gab an, sich nur selten zu Fuß auf den Weg zu machen. Die weit überwiegende Anzahl der Menschen (75,5%) waren dagegen mehrmals in der Woche als Fußgänger unterwegs.

Besonders hoch war ihr Anteil bei den Bewohnern der Innenstädte in Alt-Oberhausen und Sterkrade mit ihren Fußgängerzonen. Auch Personen ohne Führerschein oder PKW im Haushalt waren häufiger per pedes unterwegs.

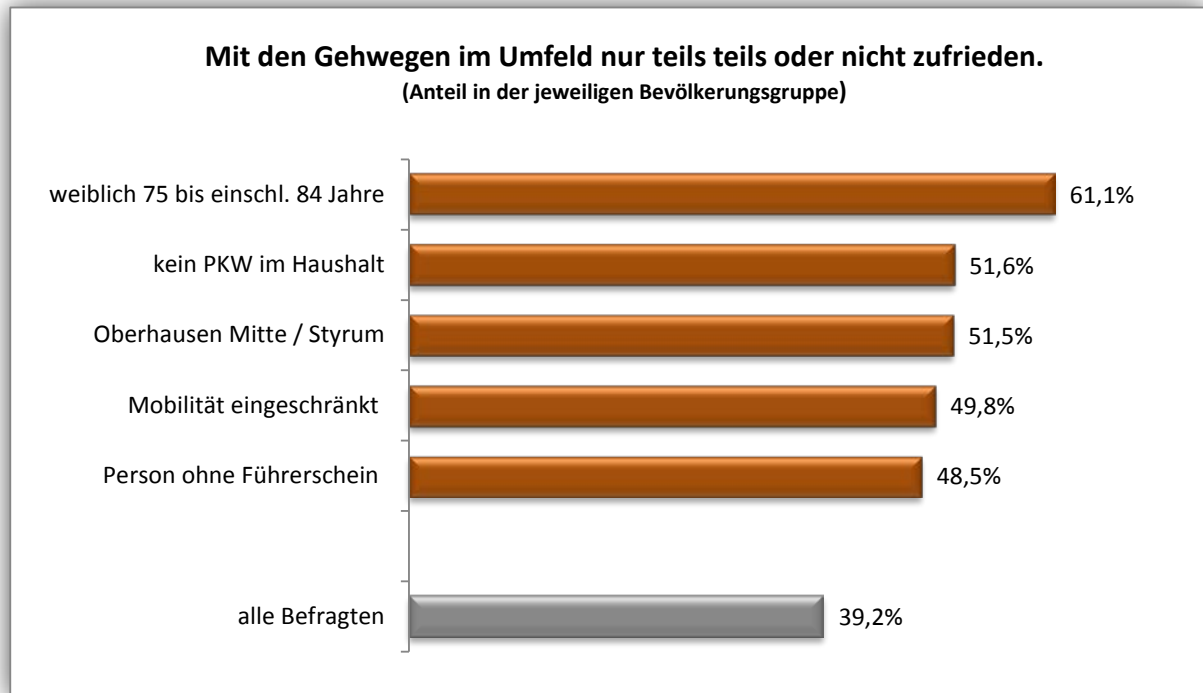


In Sterkrade-Nord und in Osterfeld trifft man seltener Fußgänger/innen an. Auch Berufstätige unternahmen weniger zu Fuß, ebenso wie jüngere Frauen zwischen 18 und 29 Jahren. Auch wenn sich ein PKW im Haushalt befindet, nahm die Neigung, Dinge zu Fuß zu erledigen, etwas ab.

Über die Hälfte der Befragten ist zufrieden mit dem Zustand der Gehwege in ihrem Wohnumfeld, knapp neun Prozent sogar sehr zufrieden. Die übrigen knapp 40 Prozent der Befragten übten leichte bis deutliche Kritik.



Dazu zählten insbesondere Frauen ab dem 75. Lebensjahr. Kritischer gegenüber dem Gehwegzustand zeigten sich auch Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Personen, in deren Haushalt kein PKW zur Verfügung stand oder die nicht über einen Führerschein verfügten, sahen die Gehwegqualität ebenfalls kritisch. Auffällig ist auch die größere Unzufriedenheit von Bewohnern und Bewohnerinnen des Zentrums von Alt-Oberhausen. Zusammenfassend sind in erster Linie diejenigen unzufriedener, die häufig auf Gehwegen unterwegs sind und sie somit wohl auch besser beurteilen können.



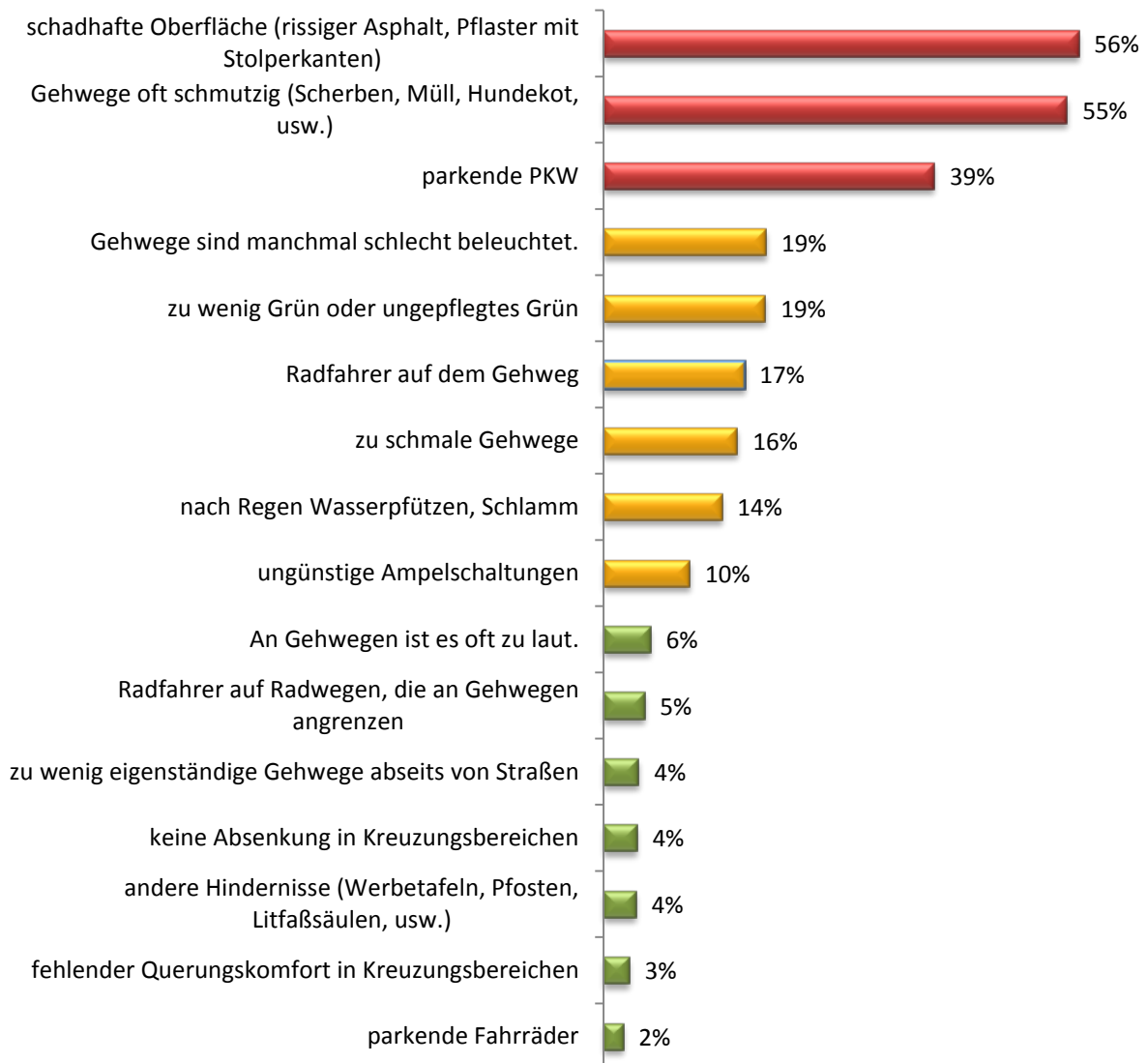
Was genau haben die Befragten an den Gehwegen auszusetzen? Aus einer Liste von 16 Mängeln konnten maximal 5 angekreuzt werden. Durchschnittlich nannten die Befragten 2,7 Mängel.

Besonders störten schadhafte Gehwegoberflächen (von 56% der Befragten genannt), hier gab es nur leichte Unterschiede zwischen den Personengruppen. Herauszuheben sind hier jedoch die Frauen ab 65 Jahre, die offenbar Stürze besonders fürchten oder auf Gehhilfen angewiesen sind. Auch unter den Personen mit eingeschränkter Mobilität finden sich überdurchschnittlich viele Kritiker.

Der am zweithäufigsten genannte Mangel betrifft den Schmutz auf Gehwegen (von 55% der Befragten genannt).

Deutlich in der Kritik standen auch parkende PKW auf dem Gehweg (von 39% der Befragten genannt). Besonders häufig wurde dieser Punkt von den Personen mit eingeschränkter Mobilität genannt (47%), und auch von PKW-fernen Menschen ohne Fahrzeug im Haushalt und ohne Führerscheinbesitz.

Was stört Sie an Gehwegen in Ihrem Wohnumfeld?
 (Mehrfachnennungen möglich; durchschnittlich 2,7 Nennungen je befragte Person)



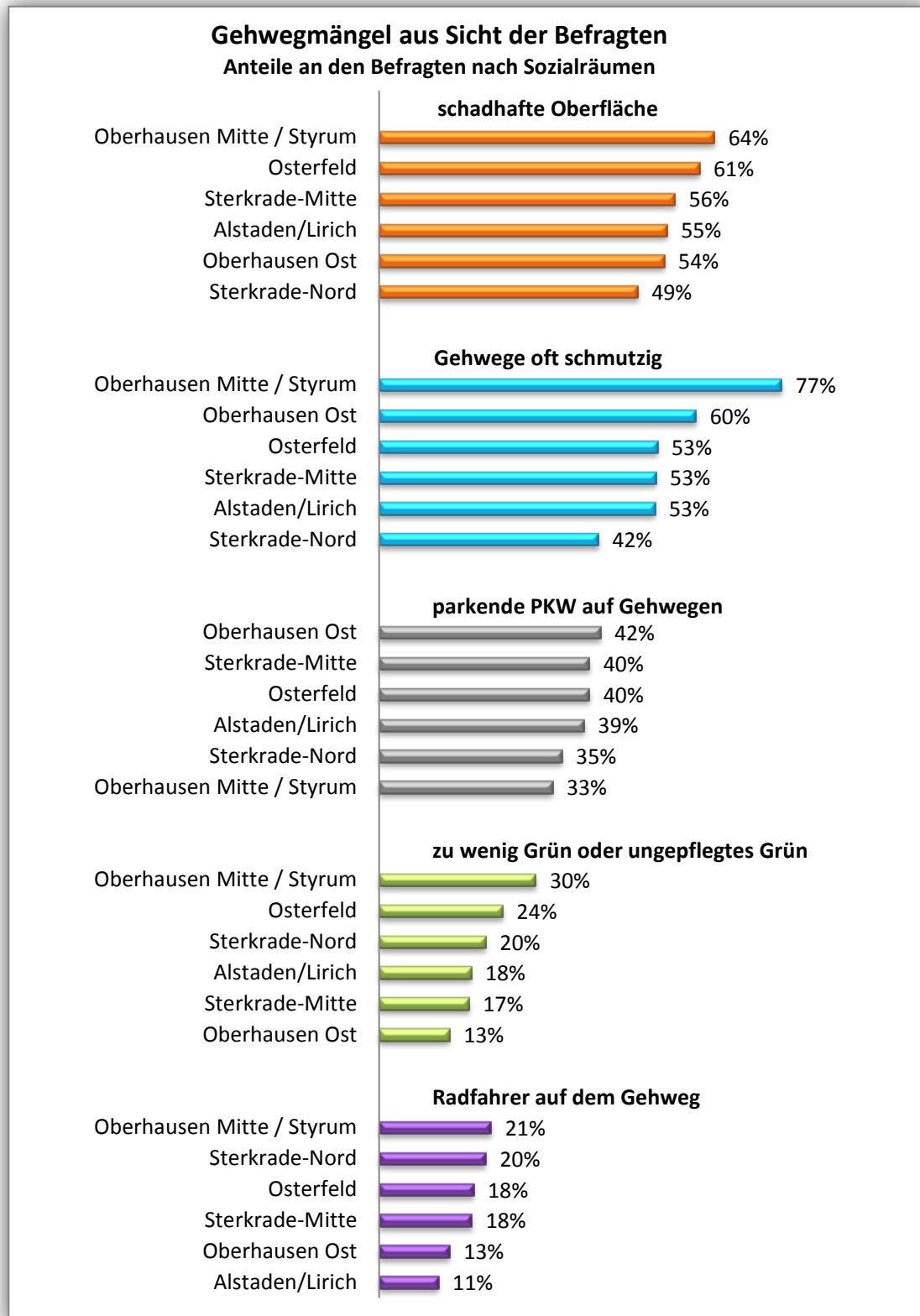
Vielen sind Gehwege oft zu schlecht beleuchtet (19%). Diese Kritik äußerten Frauen etwa häufiger als Männer, besonders im Alter von 30 bis 64 Jahren.

Der ungepflegte Zustand von Gehwegen wird von jüngeren Befragten viel seltener wahrgenommen (9%) als von der Gesamtheit der Befragten (19%).

Jeder sechste Befragte fühlte sich von Radfahrern auf dem Gehweg gestört. Besonders bedrängt fühlten sich Menschen ohne Rad im eignen Haushalt.

Auf verhältnismäßig wenig Kritik stieß die Situation in Kreuzungsbereichen. Fehlende Absenkungen, geringer Querungskomfort oder ungünstige Ampelschaltungen wurden nur selten als Mangel genannt.

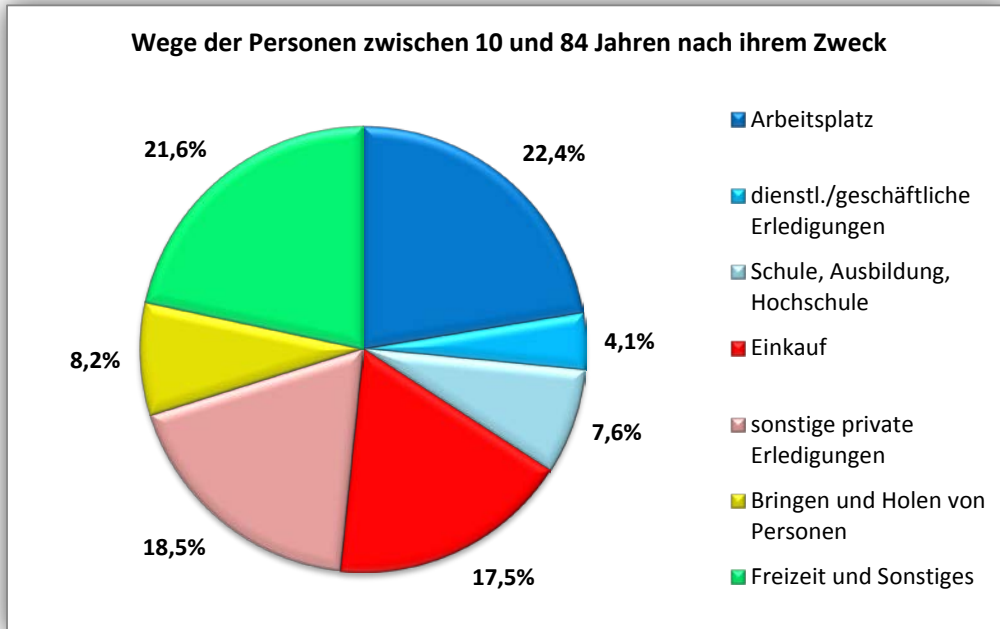
Abschließend bleibt noch auf die unterschiedliche Bewertung der Gehwege in den Sozialräumen hinzuweisen. Die Bewohner/innen der Innenstadt und Styums nannten die meisten Mängel mit durchschnittlich 3,2 Störungen pro Person. So fanden fast 80 Prozent von ihnen die Gehwege dort oft schmutzig, 64 Prozent störten sich an schadhafte Oberflächen. Mehr als anderswo wurden fehlendes Grün oder Radfahrer auf dem Gehweg beanstandet. Auf dem Gehweg parkende PKW störten hier jedoch seltener als sonst in der Stadt.



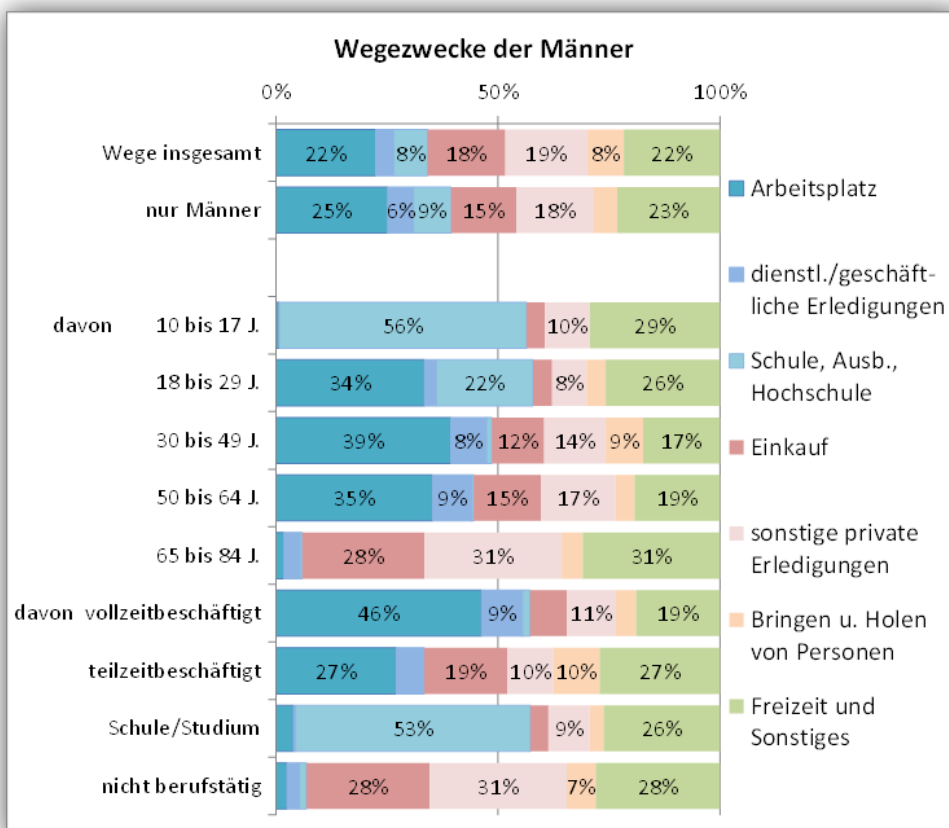
In Alstaden und Lirich äußerten sich die Menschen zufriedener mit der Gehwegsituation. Mit nur 2,4 angekreuzten Störungen pro Person wurde der niedrigste Wert im Stadtgebiet erreicht. Die wenigsten monierten Radfahrer auf dem Gehweg, zu schmale Gehwege oder Wasserpützen nach Regenschauern. Aber auch hier gab es oft Klagen wegen Schmutz oder schadhaften Oberflächen.

5. Wegezweck (ohne Nach-Hause-Wege)

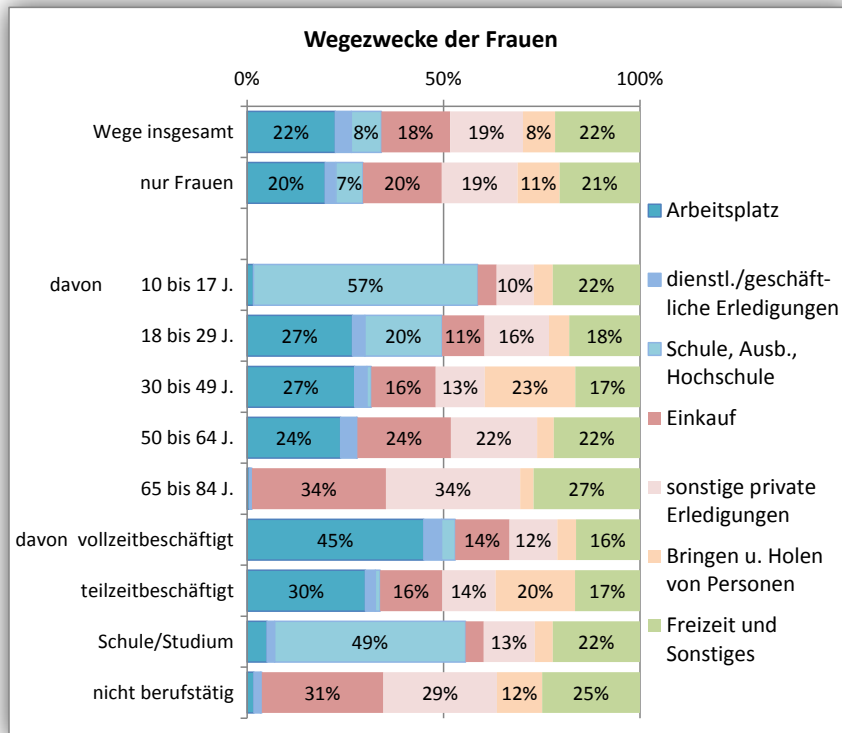
Ca. ein Drittel aller Wege stehen im Zusammenhang mit Schule, Ausbildung oder Beruf. Jeder fünfte Weg erfolgt zur Durchführung einer Freizeittätigkeit, der Rest geht auf das Konto privater Erledigungen.



Männer sind an einem normalen Werktag überdurchschnittlich häufig beruflich unterwegs. So waren 55 Prozent aller Wege der vollzeitbeschäftigten Männer am 6. Mai 2014 berufsbezogen.



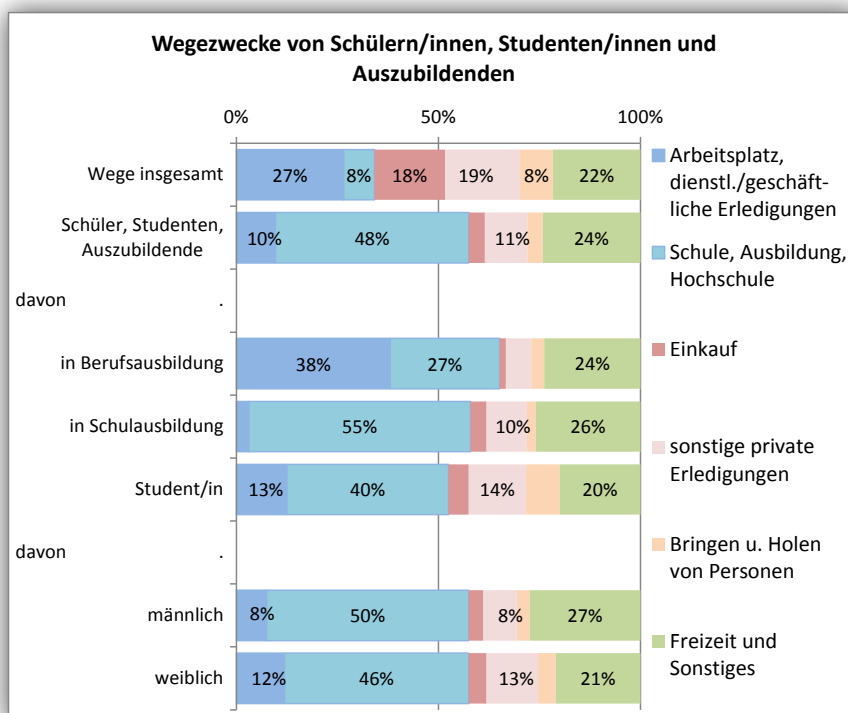
Dagegen wurden kaum Wege für private Erledigungen gemacht, auch Freizeitwege waren selten. Ältere Männer ab 65 Jahre waren meist wegen privater Erledigungen, darunter fallen auch gesundheitsbezogene Anlässe, unterwegs.



Die Wege von Männern und Frauen unterscheiden sich zum Teil deutlich. Besonders hervorzuheben ist bei Frauen das häufige Bringen und Holen von Personen, und zwar in der Altersgruppe von 30 bis 49 Jahren ebenso wie bei den Teilzeitbeschäftigten. Das Einkaufen ist bei den älteren Frauen und Männern gleichermaßen einer der wichtigen Anlässe, die Wohnung zu verlassen. Der Anteil der Freizeitwege war bei den Männern ab 65 Jahren

noch deutlich höher als bei den gleichaltrigen Frauen.

Knapp die Hälfte aller Wege von Schüler/innen, Studentinnen und Auszubildenden erfolgten in Zusammenhang mit Schule, Studium und Ausbildung. Arbeitsplatzbezogene Wege waren nicht nur bei Auszubildenden häufig (38,1 % ihrer Wege), auch Studenten waren im stärkeren Maße aus diesem Anlass unterwegs.



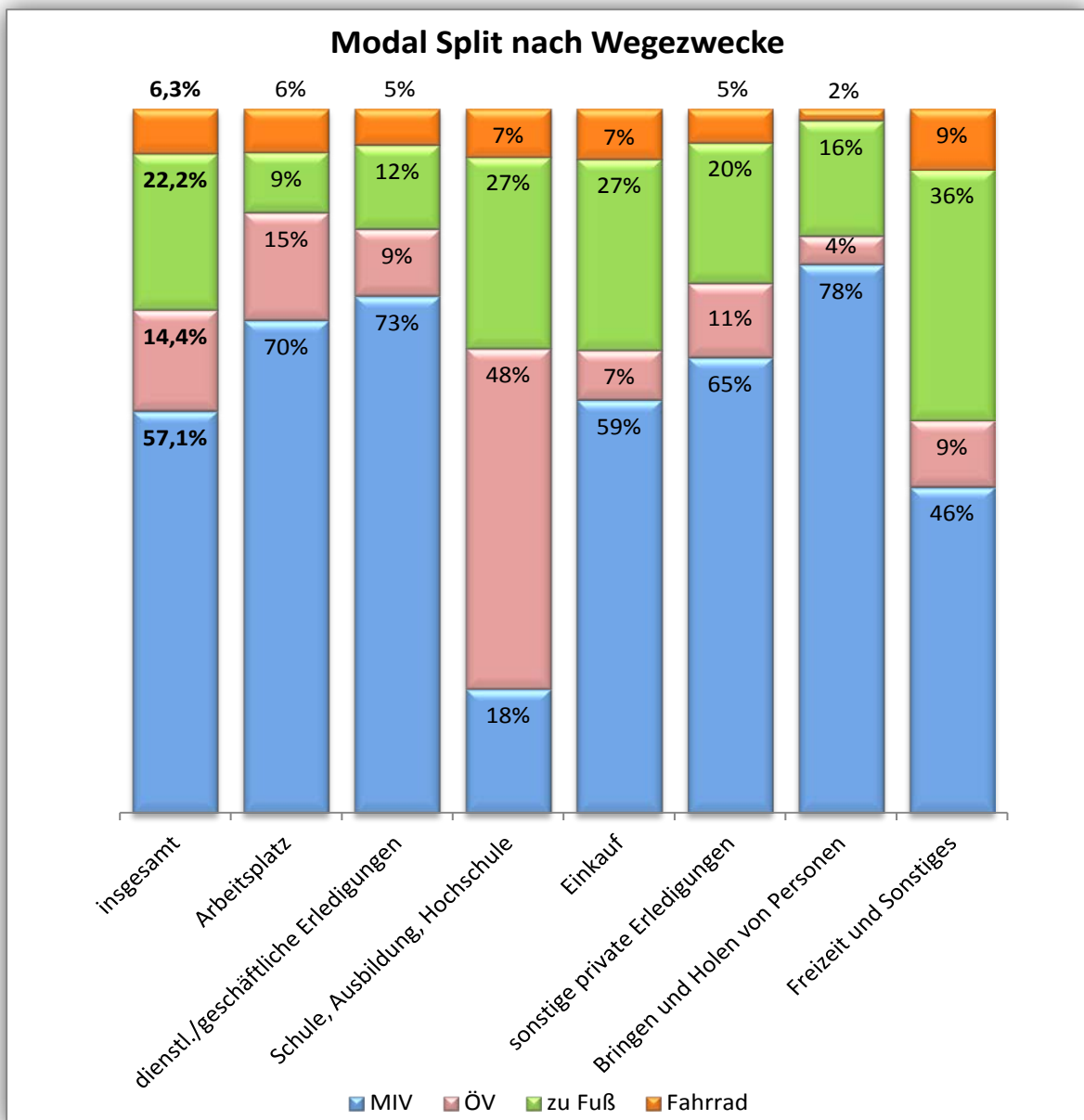
Reine freizeitbezogene Wege erfolgten bei dieser Personengruppe häufiger als im Bevölkerungsdurchschnitt. Es waren die männlichen Personen unter ihnen, die hier besonders hohe Anteile erreichten. Frauen waren eher wegen privater Erledigungen unterwegs und absolvierten mehr arbeitsplatzbezogene Wege. Die Bedeutung von Einkaufswegen war bei beiden Geschlechtern gleich.

Modal Split nach Wegezwecken

Welche Verkehrsmittel bevorzugten die Befragten je nach Zweck ihres Weges? Abgesehen von den Wegen zur Schule/Hochschule und zur Ausbildungsstelle war stets der PKW das meistgewählte Verkehrsmittel. Besonders war das der Fall, wenn es zur Arbeitsstelle ging oder es sich um geschäftliche Erledigungen handelte. Mussten Personen gebracht oder geholt werden, geschah dies weit überwiegend (78%) mit dem Auto.

Bei Schul- oder Ausbildungswegen waren Busse und Straßenbahn das am meisten bevorzugte Verkehrsmittel (48%). In der Freizeit bewegt man sich etwas anders. Über ein Drittel der Wege (36%) machte man zu Fuß, bei fast jedem zehnten Weg gaben die Befragten an, das Fahrrad zu benutzen.

Einkäufe erledigten die Befragten vorwiegend (59%) mit dem Auto, die Anteile für das Einkaufen zu Fuß (27%) oder mit dem Rad (7%) waren leicht überdurchschnittlich.



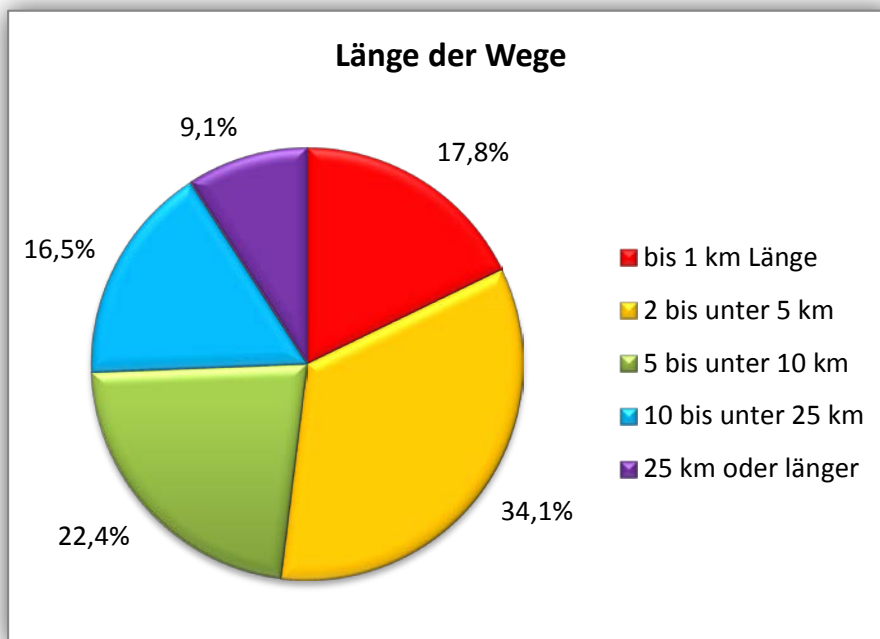
6. Wegelänge

Die Länge eines Weges der befragten Oberhausener/innen im Alter zwischen 10 und 84 Jahren, abgefragt in vollen Kilometern, betrug am 6. Mai 2014 durchschnittlich 8,9 Kilometer.

Die durchschnittliche Länge eines Fußweges betrug 1,5 Kilometer, die Länge eines Radweges 4,3 Kilometer. Die Fahrt mit einem PKW als Fahrzeugführer/in endete im Schnitt nach 11,2 Kilometern, als Mitfahrer/in nach 9,1 Kilometern.

Die durchschnittliche Bus- und Bahnfahrt erreichte eine Länge von 6,8 Kilometern, Reisen mit dem Zug waren durchschnittlich 30,1 Kilometer lang.

Die Hälfte aller Wege (genau 51,9%) war kürzer als 5 Kilometer, fast jeder fünfte Weg (17,8%) hatte eine Länge von höchstens einen Kilometer. 9,1 Prozent aller Wege waren mehr als 25 Kilometern weit.



Rein innerstädtische Wege hatten eine durchschnittliche Länge von 3,7 Kilometern. Deutlich länger waren Wege, wenn sie über die Stadtgrenze führten (20,7 km) oder die außerhalb der Stadt erfolgten (14,2 km).

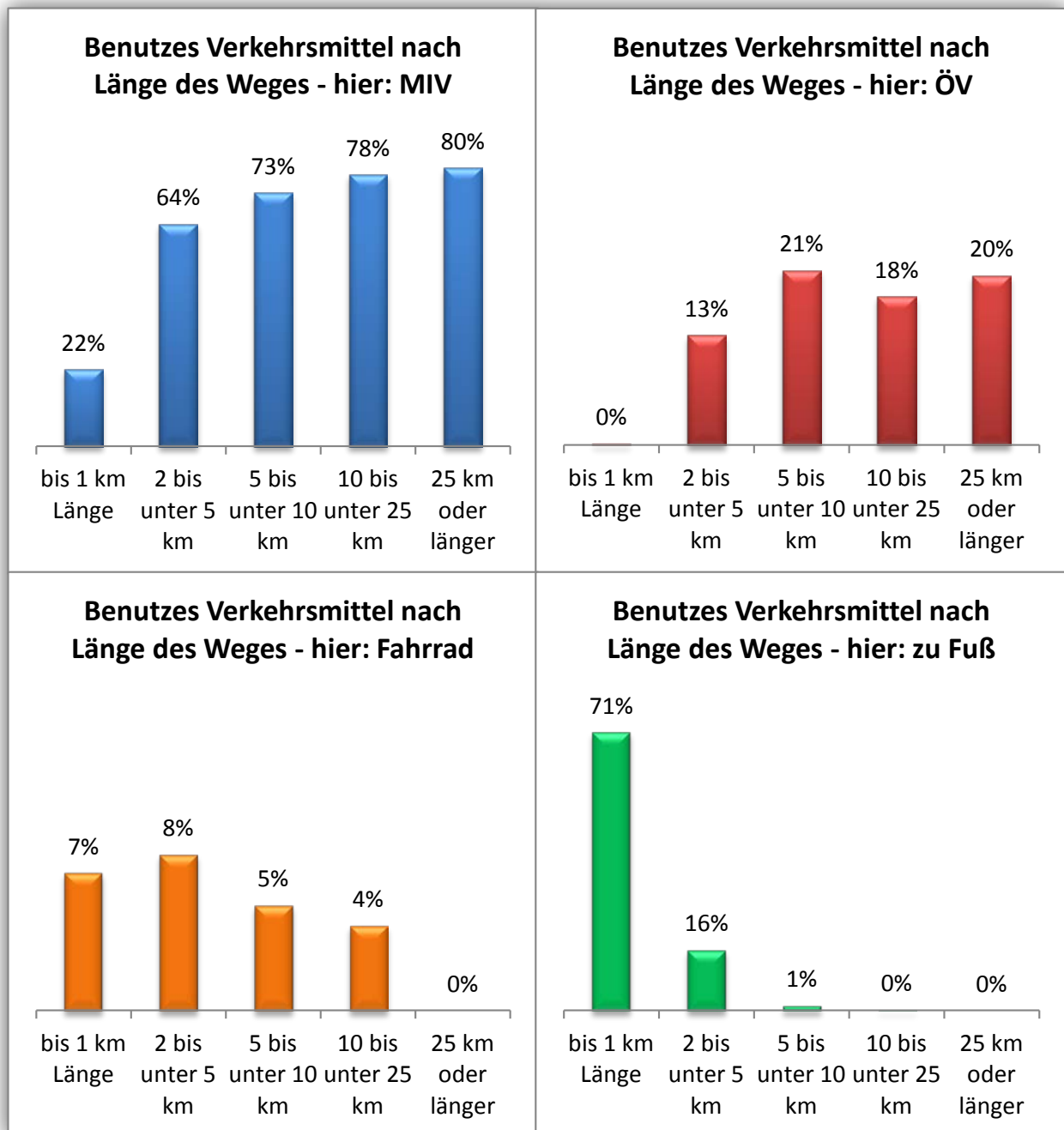
Die Wege von Kindern und Jugendlichen (10 bis 17 Jahre) waren relativ kurz (im Schnitt 5,2 km), ebenso die der älteren Menschen ab 75 Jahre (4,7 km). Die durchschnittlich längsten Wege absolvierten Menschen im Alter von 18 bis 29 Jahren (12,3 km).

Je nach Länge des Weges entschieden sich die Befragten für die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Beispielsweise wurden 71 Prozent der Wege bis zu einem Kilometer Länge zu Fuß bewältigt. Aber schon auf dieser ganz kurzen Distanz wurde bereits oft das Auto benutzt (22 %).

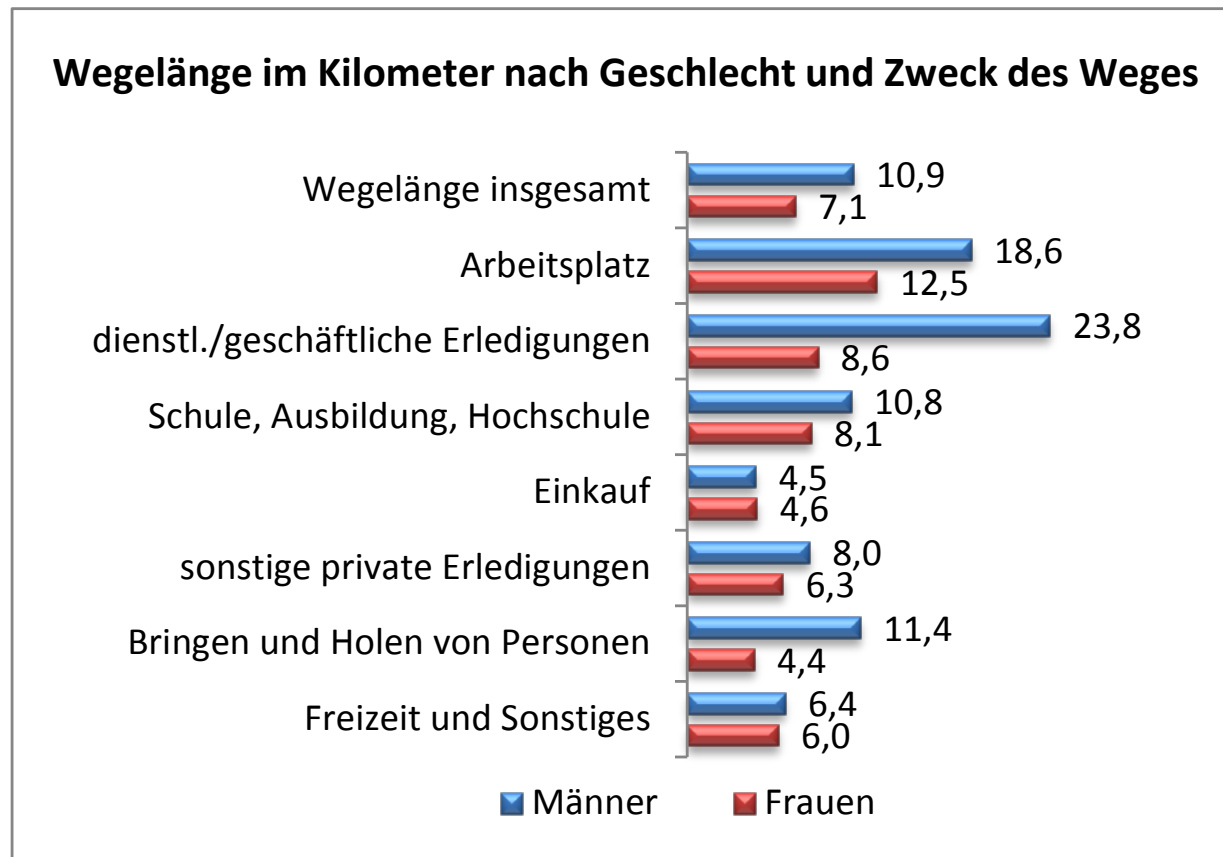
Auf den Wegen zwischen 2 und unter 5 Kilometern wurden die Verkehrsarten am häufigsten gemischt. Es war die wichtigste Distanz beim Einsatz eines Fahrrades (8%). Viele Oberhausener

bewältigten diese Weglänge auch zu Fuß (16%). Busse und Bahnen wurden jetzt auch benutzt. Doch schon bei dieser kurzen Strecke wurden zwei von drei Wegen mit dem PKW ausgeführt.

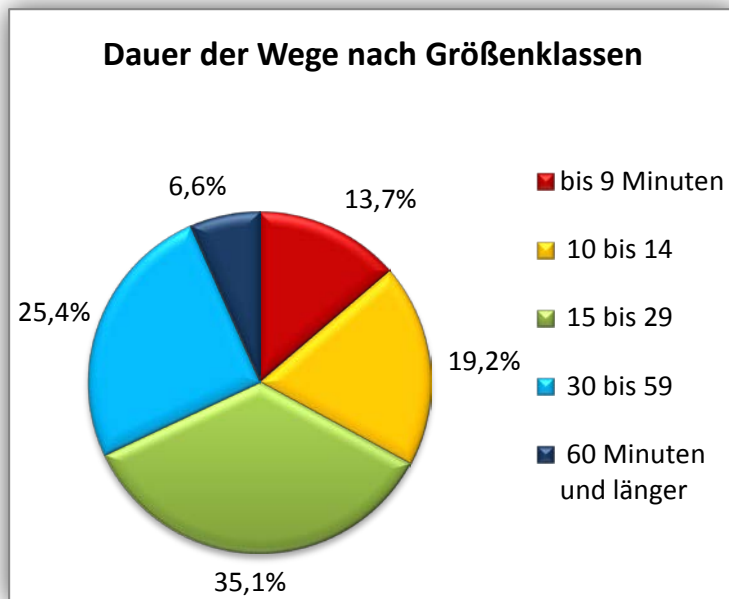
Bei Weglängen ab 5 Kilometer gab es kaum noch Fußwege und ab 25 Kilometern keine Radnutzung mehr. Bei den großen Distanzen (25 Kilometer u. m.) kamen ausschließlich PKW und ÖV zum Einsatz, und zwar im Verhältnis 4:1.



Männer machen deutlich weitere Wege als Frauen. Die durchschnittliche Länge betrug bei Männern 10,9 Kilometern, bei Frauen 7,1. Dies ist nicht allein auf längere berufliche Wege zurückzuführen, auch die Wege zur Ausbildung oder bei privaten Erledigungen waren länger. Ähnlich weite Wege verrichteten beide Geschlechter dagegen für Freizeitaktivitäten und beim Einkaufen.



7. Dauer der Wege



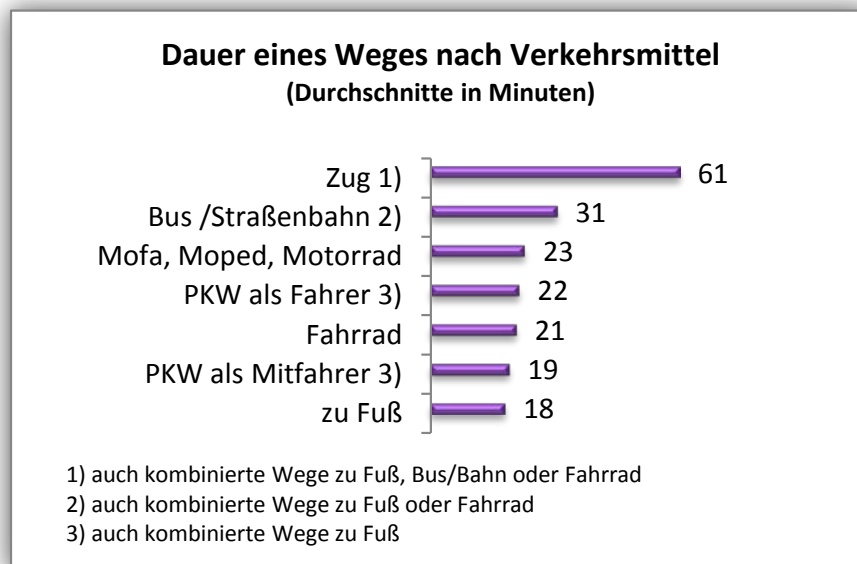
23 Minuten dauerte im Durchschnitt ein Weg, wenn ein Oberhausener am 6. Mai 2014 unterwegs war.

Ca. ein Drittel der Wege war nach 14 Minuten beendet, ein weiteres Drittel nach einer halben Stunde und ebenfalls ein Drittel der Wege dauerte länger als eine halbe Stunde.

Am kürzesten waren Fußwege, die durchschnittlich 18 Minuten dauerten; am längsten waren Wege mit dem Zug (61 Min.). Auch das

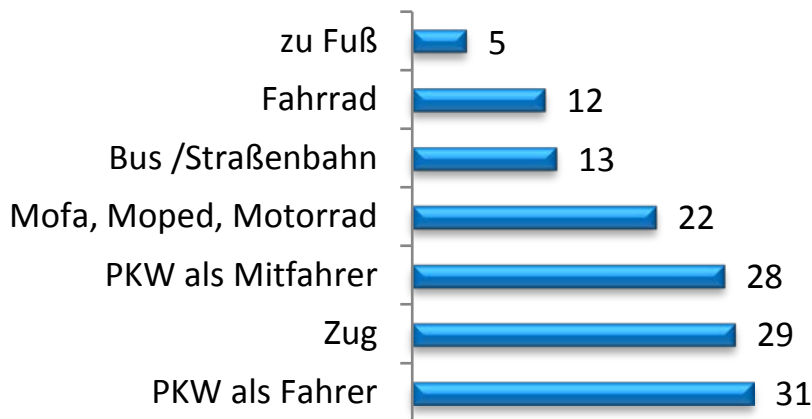
Benutzen von Bussen und Bahnen war mit einer halben Stunde pro Weg sehr zeitaufwändig. PKW-Fahrer/innen benötigten 22 Minuten für einen Fahrweg, Radfahrer 21 Minuten.

Die Schnelligkeit eines Verkehrsmittels lässt sich nur dann richtig beurteilen, wenn die Länge



der Wege berücksichtigt wird. Da die Befragten sowohl Angaben zur Dauer als zur Länge des Weges gemacht haben, können so Geschwindigkeiten in Kilometer pro Stunde berechnet werden. Bei Wegen mit mehreren benutzten Verkehrsmittel wurde zu Berechnung das Hauptverkehrsmittel zugrunde gelegt.

Schnelligkeit nach Verkehrsmittel (Kilometer pro Stunde)



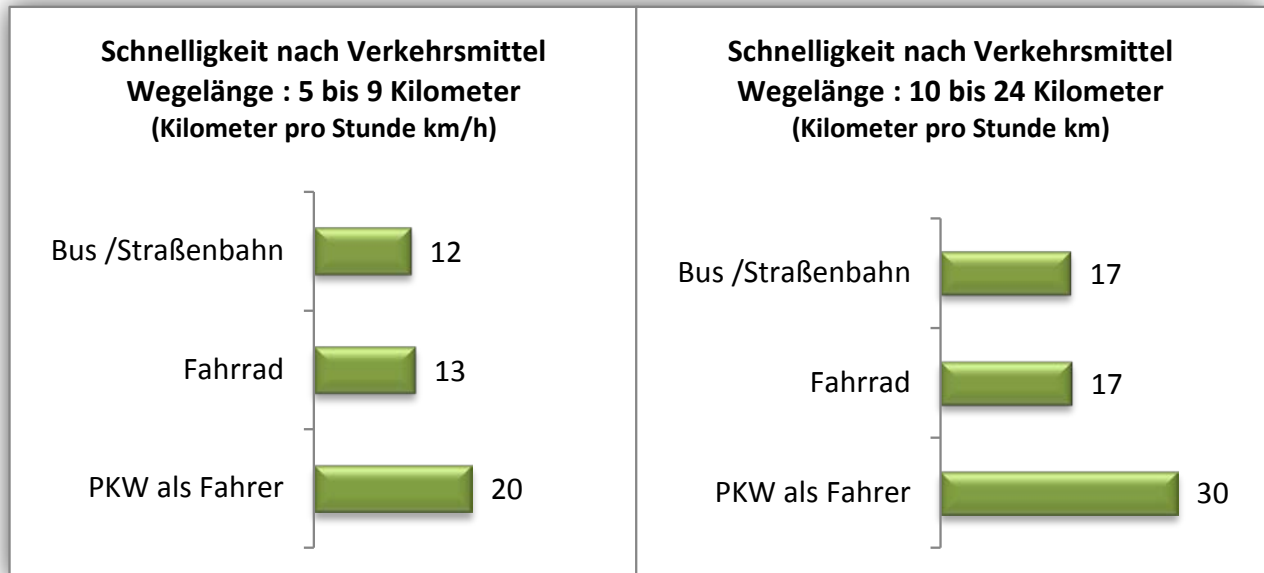
Die Zu-Fuß-Geschwindigkeit lag bei 5 km/h. Da die Befragten für alle Strecken unter einem Kilometer den Wert 1 angeben mussten, wird die tatsächliche Gehgeschwindigkeit unter 5 km/h gelegen haben.

Die Radfahrer/innen erreichten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km/h und damit waren sie fast ebenso schnell wie die Nutzer/innen von Bussen und Bahnen mit 13 km/h. Die schnellsten Verkehrsmittel waren Zug und PKW.

Die Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel veränderten sich je nach der Wegelänge. Darin kommt zum Ausdruck, dass Vor- und Nachbereitungen einer Fahrt berücksichtigt wurden (Fahrrad auf die Straße bringen und am Ziel abschließen, das Auto „startklar“ machen oder Parkplatzsuche) oder bei längeren Wegen mehr schnelle Wegabschnitte gewählt wurden.

Auf kurzer Distanz von einem Kilometer lagen Fußgänger (4,5 km/h) und Radfahrer (6 km/h) nahe beieinander, schneller war das Auto (10 km/h). Anders ausgedrückt: Fußgänger hatten ihren Weg nach 13 Minuten beendet, Radfahrer nach 10 und Autofahrer nach 6 Minuten.

In der mittleren Distanz von 5 bis unter 10 Kilometern lagen Bus und Bahn (12 km/h) mit dem Fahrrad (13 km/h) fast gleichauf. Eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreichten die Autofahrer (20 km/h). Für einen sechs Kilometer weiten Weg benötigte der Radfahrer 28 Minuten, der PKW-Fahrer war mit 18 Minuten auf dieser Distanz 10 Minuten schneller.



Unverändert zeigt sich die Situation, wenn man Wegestrecken von 10 bis unter 25 Kilometer betrachtet. Die erreichte Geschwindigkeit bei Bussen und Bahn betrug 17 km/h, mit dem Rad ebenfalls 17 km/h. Die durchschnittliche PKW-Geschwindigkeit betrug hier 30 km/h. Für alle drei Verkehrsmittel gilt: je länger die Strecke, desto schneller die Durchschnittsgeschwindigkeit. Für einen 15 Kilometer langen Weg benötigte ein Autofahrer 30 Minuten, mit den beiden anderen Verkehrsmitteln war man knapp eine Stunde unterwegs.

Pro Weg benötigten die Männer 25 Minuten, Frauen 21 Minuten. Beim Vergleich der Altersgruppen fällt auf, dass die benötigten Zeiten pro Weg sehr ähnlich waren, obwohl die Weglängen deutlich voneinander abwichen. Dies hängt mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zusammen, die in den Altersgruppen vorwiegend genutzt werden.

Ein innerstädtischer Weg dauerte im Schnitt 17 Minuten, Wege über die Stadtgrenze waren durchschnittlich 36 Minuten lang.

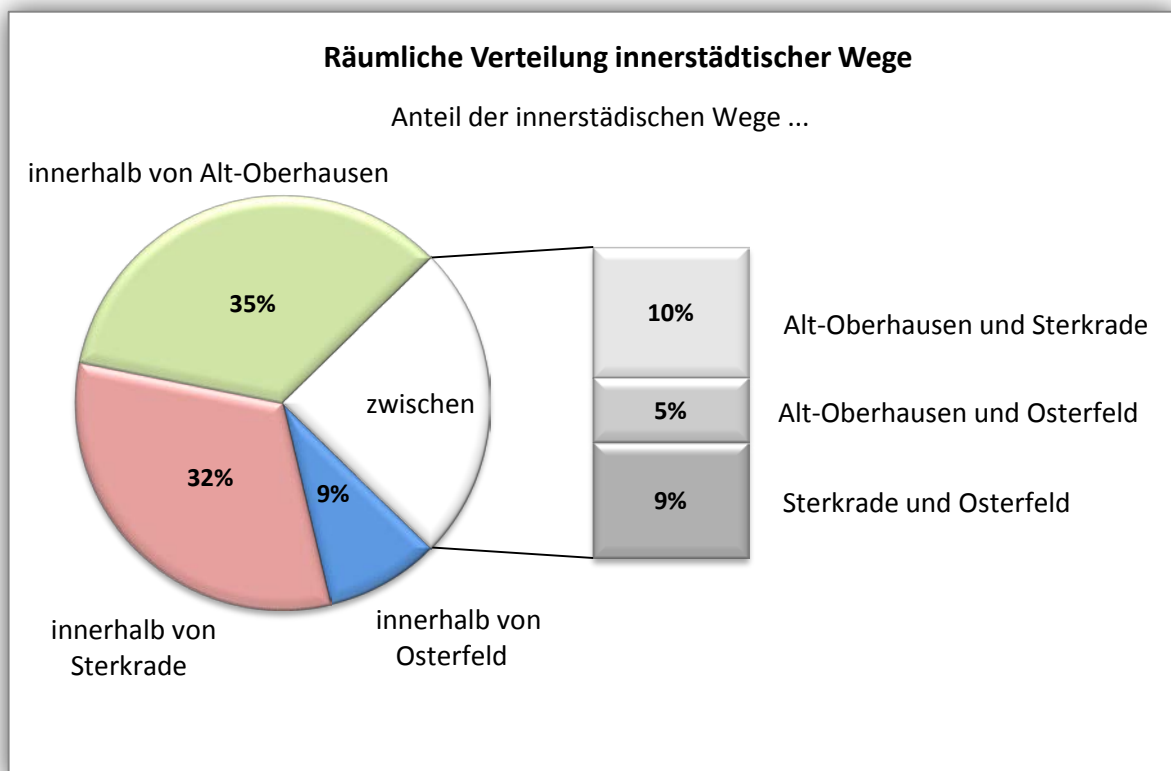
8. Innerstädtische Wege

Knapp sieben von zehn Wegen fanden im Stadtgebiet Oberhausen statt, 29,5 Prozent führten über die Stadtgrenze hinaus und bei 1,5 Prozent der Wege lagen Start und Ziel außerhalb des Stadtgebiets.

	Prozent	Länge in Kilometer	Dauer in Minuten
Wege insgesamt	100,0%	8,9	23,1
Wege innerhalb der Stadt	69,0%	3,7	17,3
Wege über die Stadtgrenze	29,5%	20,7	36,4
Wege außerhalb der Stadt	1,5%	14,7	27,5

Rein innerstädtische Wege hatten eine durchschnittliche Länge von 3,7 Kilometern. Deutlich länger waren Wege, wenn sie über die Stadtgrenze führten (20,7 Km) oder die außerhalb der Stadt erfolgten (14,2 Km). Ein innerstädtischer Weg dauerte im Schnitt 17 Minuten, Wege über die Stadtgrenze waren durchschnittlich 36 Minuten lang.

Gut ein Drittel der innerstädtischen Verkehre erfolgten in Alt-Oberhausen, ein knappes weiteres Drittel innerhalb von Sterkrade. Lediglich 9 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens fanden in Osterfeld statt.



Erstaunlich klein sind die Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtbezirken. Nur 10 Prozent der Wege führten über die Stadtbezirksgrenze von Alt-Oberhausen und Sterkrade, sogar nur 5 Prozent über die Stadtbezirksgrenze von Alt-Oberhausen und Osterfeld. Vergleichsweise intensiv sind die Wegebeziehungen zwischen Sterkrade und Osterfeld mit einem Anteil von 9 Prozent an den innerstädtischen Wegen.

Wege innerhalb der Stadtbezirke

Wege innerhalb von	Länge in Kilometer	Dauer in Minuten
Alt-Oberhausen	2,7	15,2
Sterkrade	3,1	15,9
Osterfeld	2,2	14,4

Ein durchschnittlicher Weg hatte in Alt-Oberhausen die Länge von 2,7 Kilometern und dauerte gut 15 Minuten. Wege in Sterkrade waren im Schnitt 3.1 Kilometer lang, darin kommt auch zum Ausdruck, dass Sterkrade der flächenmäßig größte Stadtbezirk ist (75% größer als Alt-Oberhausen). Mit knapp 16 Minuten dauerte das Zurücklegen eines durchschnittlichen Weges nur wenig länger verglichen mit Alt-Oberhausen. Im flächenmäßig kleinsten Stadtbezirk Osterfeld waren die Wege am kürzesten, dauerten aber mit über 14 Minuten verhältnismäßig lange.

Wege zwischen den Stadtbezirken

Am längsten waren die Befragten bei Wegen von Alt-Oberhausen nach Sterkrade unterwegs, und zwar sowohl zeitlich (24,7 Min.) wie auch distanzmäßig (8,2 Km). Kürzer waren die Wege von Alt-Oberhausen nach Osterfeld, für sie wurde aber fast die gleiche Zeit benötigt.

Wege zwischen	Länge in Kilometer	Dauer in Minuten
Alt-Oberhausen u. Sterkrade	8,2	24,7
Alt-Oberhausen u. Osterfeld	6,2	24,5
Sterkrade u. Osterfeld	5,0	20,1

Die vorteilhaftesten Wegebeziehungen gab es zwischen Sterkrade und Osterfeld mit einer Durchschnittslänge von 5 Kilometern und einer Dauer von 20 Minuten.

9. Vergleich mit Ergebnissen in der Region

Die Städte Dortmund, Mülheim an der Ruhr und Essen haben ebenfalls aktuelle Verkehrsbefragungen durchgeführt und die Ergebnisse veröffentlicht. Zwar unterscheiden sie sich in ihrer Vorgehensweise bei der Datenerhebung, aber sie bauen gemeinsam auf einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe auf und orientieren sich weitgehend an den von der AGFS herausgegebenen Empfehlungen zur einheitlichen Modal Split-Erhebung.

Stadt	Oberhausen	Dortmund	Mülheim a.d. Ruhr	Essen
Stichtag der Wegeprotokolle	06.05.2014	Sept. u. Okt. 2013	06.-11. Nov. 2012	Juni, Juli, Okt. 2011
Befragte Personen (einbezogene Altersjahre)	2.152 10 bis 84 Jahren	8.029 alle Altersjahre	3.442 10 Jahre u. älter	6.334 14 Jahre u. älter
Anzahl Wegeprotokolle (einbezogene Altersjahre)	6.397 10 bis 84 Jahren	24.069 alle Altersjahre	10.579 10 Jahre u. älter	20.272 14 Jahre u. älter
Erhebungsmethode	mündlich per Interviewer/in oder postalisch	telefonisch und online	postalisch, telefonisch und online	postalisch, telefonisch und online

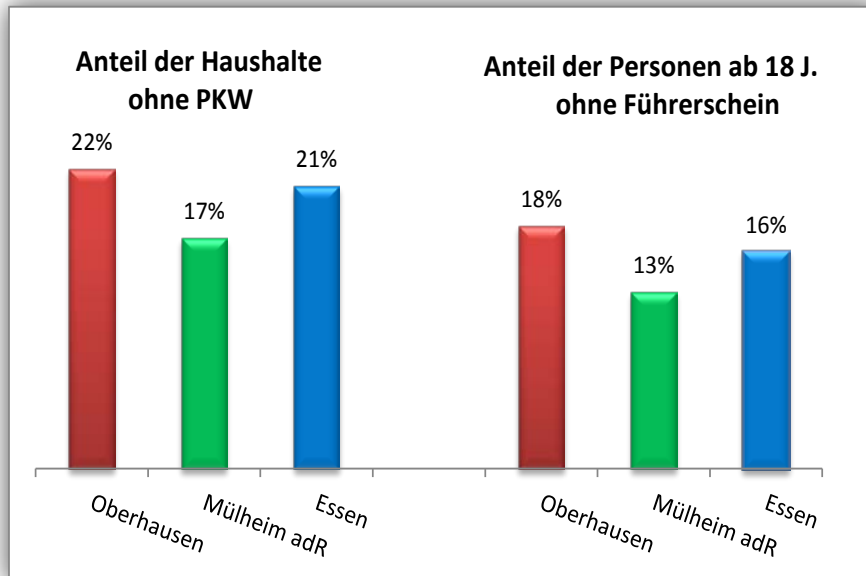
Alle Städte liegen über der geforderten Stichprobengröße von ca. 1% der Bevölkerung bzw. 1.000 befragten Personen. In Oberhausen wurden Wegeprotokolle von Befragten im Alter zwischen 10 und 84 Jahren berücksichtigt, da die Repräsentativität bei den ganz Jungen und ganz Alten zu unsicher erschien. In Mülheim an der Ruhr wurden die Wegeprotokolle aller Befragten ab 10 Jahre, in Essen aller Befragten ab 14 Jahre und in Dortmund aller Personen berücksichtigt.

Aufgrund der Ähnlichkeiten in der Demografie und der Wirtschaftsstruktur sind zunächst gleichgelagerte Ergebnisse in den vier Städten zu erwarten. Zugleich gibt es aber auch Unterschiede, die das Verkehrsverhalten beeinflussen könnten (z.B. Nahverkehrsangebot oder Universitätsstandort).

Die Daten zeigen, dass die Menschen ähnlich viele **Wege pro Person** zurücklegen. Bezogen auf alle Personen sind es zwischen 2,9 und 3,1 Wege am Tag, bezogen auf die mobilen Personen 3,6 Wege am Tag. In Oberhausen waren 82 Prozent der Befragten am Stichtag unterwegs, in Essen (85%), Mülheim an der Ruhr (86%) und Dortmund (89%) war lag der Anteil etwas höher.

Die **durchschnittliche Länge** eines Weges betrug in Oberhausen wie in Mülheim an der Ruhr 8,9 km. Leicht kürzer waren die Wege der Essener mit 8,7 km und deutlich länger die Wege der Dortmunder Bevölkerung mit 9,8 km.

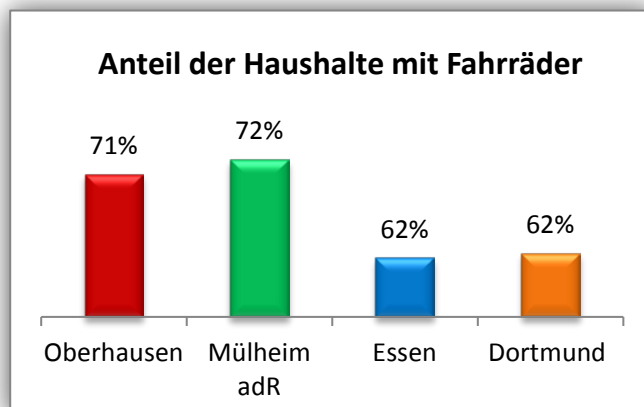
Ein einzelner Weg dauerte in Oberhausen 23 Minuten und damit genau so lange wie in Essen und Mülheim an der Ruhr.



Der größte Anteil an **Haushalten ohne eigenen PKW** (22%) weist Oberhausen aus, den kleinsten Mülheim an der Ruhr (17%), während Essen genau dazwischen liegt (21%). In Oberhausen gaben zudem relativ viele Befragte an, keinen Führerschein zu besitzen (18%). Der Anteil der Personen

ohne Fahrerlaubnis war in Mülheim an der Ruhr (13%) deutlich geringer.

Sowohl in Oberhausen, Mülheim an der Ruhr oder Essen verfügten ca. 10 Prozent der Haushalte über ein Motorrad, bez. Mofa oder Moped.



Deutliche Unterschiede gab es dagegen beim **Besitz von Fahrrädern**. Während über 70 Prozent der Haushalte in Oberhausen und Mülheim an der Ruhr Fahrräder besaßen, traf dies in Essen und Dortmund nur für 62 Prozent der Haushalte zu. Grund dürfte hier die stärker verdichtete Wohnweise sein, denn auch für die Oberhausener Innenstadt, der städtische Raum mit der höchsten Wohndichte, gilt, dass nur jeder

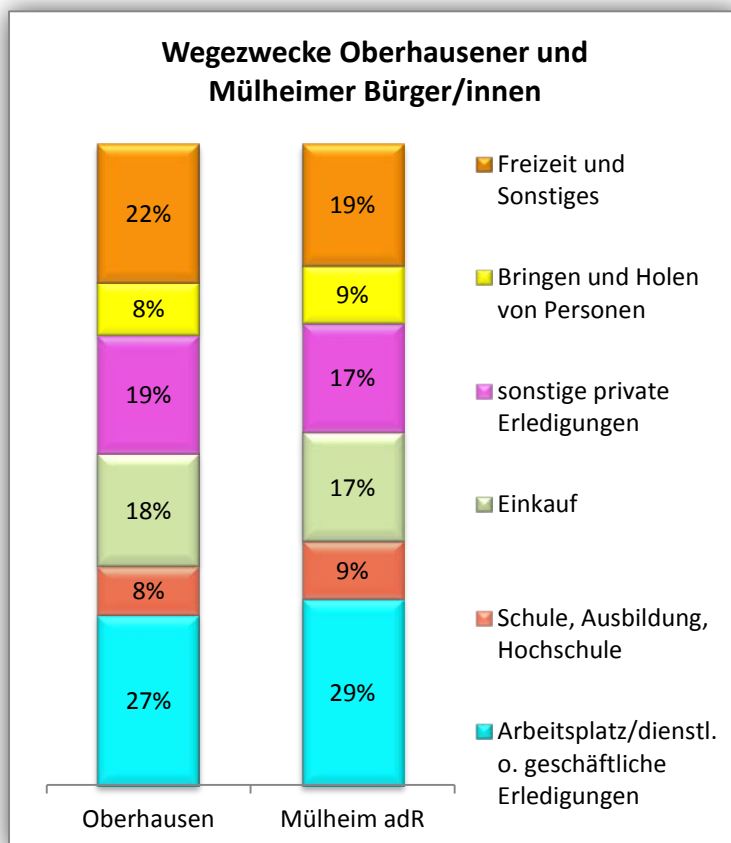
zweite Haushalt über ein Fahrrad verfügt.

Die unterschiedliche Ausstattung der Haushalte mit **Pedelecs** hängt wohl mit dem Zeitpunkt der Erhebung zusammen und zeigt damit auch das rasante Wachstum dieses Marktes. Bei der Erhebung in Essen im Jahr 2011 gaben nur 1,1 der Haushalte den Besitz eines Fahrrades mit Elektromotor an, in Mülheim an der Ruhr ein Jahr später (2012) waren es 2,2 Prozent, im darauffolgenden Jahr in Dortmund bereits 3 Prozent. Bei der jüngsten Erhebung in Oberhausen sind es bereits 3,6 Prozent der Haushalt, die angaben, mit dem Pedelec unterwegs zu sein.

Schwieriger ist ein Vergleich der **Ergebnisse zu Thema ÖPNV**, weil in den vier Studien zu unterschiedlich erhoben wurde. In Oberhausen und Dortmund sollten die Befragten angeben,

ob sie den öffentlichen Nahverkehr grundsätzlich nicht benutzen. Das bestätigten in Oberhausen 35 Prozent der Menschen, in Dortmund lag der Anteil mit 21 Prozent sehr viel niedriger. In Oberhausen gaben nur 22 Prozent der Befragten an, Nutzer/innen von Dauerfahrkarten zu sein, in Mülheim an der Ruhr waren es immerhin 26 Prozent. Der Dortmunder Wert kann aus der dortigen Veröffentlichung nur indirekt entnommen werden und beträgt wohl ca. 36 Prozent. Hier macht sich natürlich die Universitätsstadt bemerkbar, in der alle Studierenden mit einem Semesterticket ausgestattet sind.

Bei den Anlässen, warum die Menschen das Haus verlassen, liegt die Vermutung nahe, keine Unterschiede zwischen den Städten zu erwarten. Das bestätigen dann auch die Ergebnisse. Die wenigen Unterschieden zwischen den Oberhausener und Mülheimer an der Ruhr Bürger/innen können tatsächlich von Verhaltensunterschieden verursacht sein. Möglich sind aber auch Gründe, die in der Bevölkerungsstruktur liegen oder mit dem methodischen Vorgehen zusammenhängen.

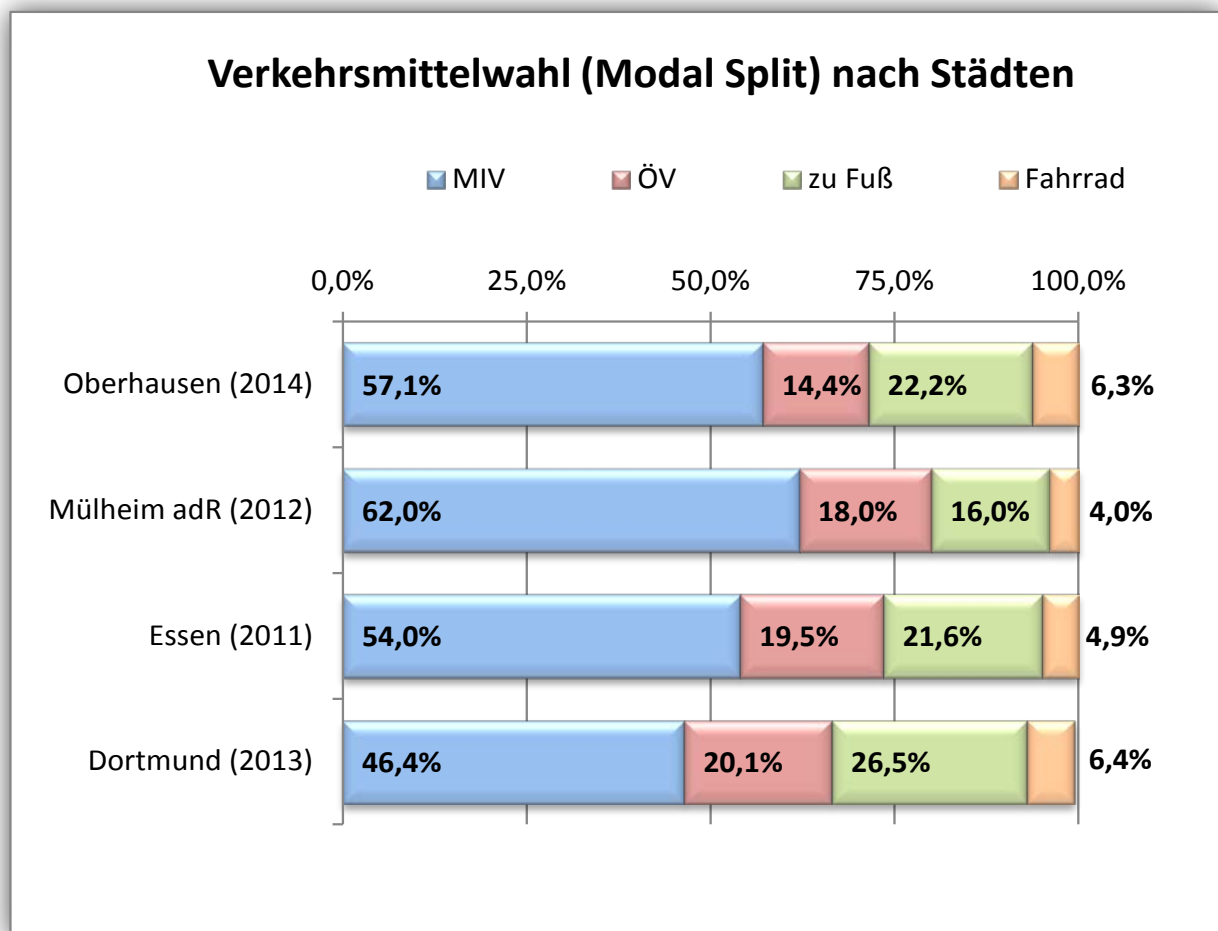


Ein Vergleich der **Wegezwecke** ist nur zwischen Mülheim an der Ruhr und Oberhausen möglich. Da in Essen die Kategorien anders zusammengefasst und in Dortmund auch Wege der 0 bis 9jährigen einbezogen wurden, ist eine direkte Gegenüberstellung der Prozentwerte nicht möglich. Da, wo die Kategorien vergleichbar sind, z.B. Wege, um einzukaufen (Essen: 19%; Dortmund: 19%) oder Wege zum Arbeitsplatz bzw. wegen dienstlicher oder geschäftlicher Erledigungen (Essen: 26%; Dortmund: 24%) stellen sich ähnliche Prozentwerte ein.

Die angegebenen Wegezwecke in Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sind nahezu identisch. Eine Ausnahme ist der Anteil der Freizeitweg, der in Oberhausen auffällig höher ausfällt.

Als wesentliche Vergleichsgröße ist der **Modal Split** zu anzusehen. Er stellt die Nutzungshäufigkeiten von MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV (öffentlicher Personennahverkehr), Fußwegen und Radfahrten in den vier Städten gegenüber. Träger der Verkehrspolitik wie Politik und Verbände beschreiben ihre verkehrspolitischen Ziele auch über wünschenswerte Anteile der Verkehrsmittel am Modal Split.

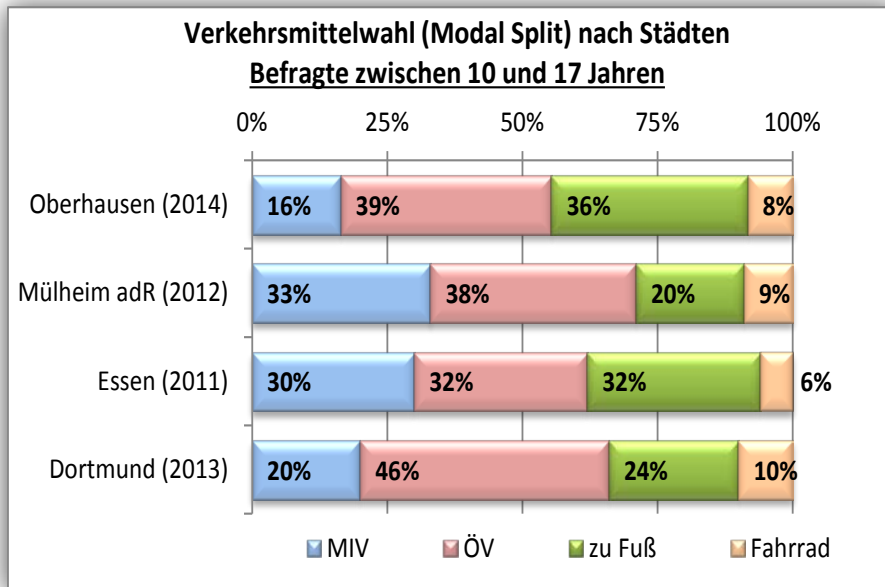
Gemeinsam ist den vier Städten die Dominanz des MIV, an zweiter Stelle folgen die Fußwege (ausgenommen Mülheim an der Ruhr). Fahrten mit dem ÖV stehen an dritter Stelle vor den Fahrten mit dem Rad, dass die geringste Bedeutung unter den Verkehrsmittelarten besitzt. Neben den Gemeinsamkeiten gibt es auch sichtbare Unterschiede zwischen den Städten. In Mülheim an der Ruhr werden fast zwei von drei Wegen mit dem Auto erledigt, in Dortmund nicht einmal jeder zweite. Dafür erzielt Dortmund die besten Ergebnisse beim ÖV und bei den Fußwegen. Schlusslicht bei der ÖV-Nutzung ist Oberhausen, hier hat die Fahrradnutzung dagegen einen höheren Stellenwert.



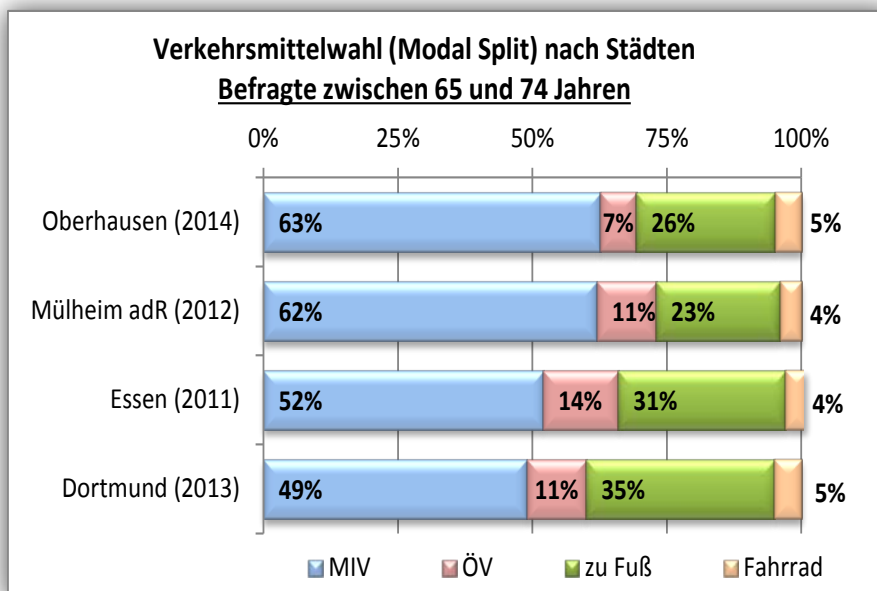
Ein Teil der Unterschiede erklärt sich auch durch die unterschiedliche Anlage der Untersuchungen. So lag die Messung in Mülheim an der Ruhr im Monat November, einer Jahreszeit, in der viele Menschen ihre Fahrräder bereits für den Winter eingemottet haben. In der hellen Jahreszeit wäre der Radanteil möglicherweise höher ausgefallen.

In Dortmund wurden die Wege der Kinder unter 10 Jahren in die Ergebnisse einbezogen, die Jahrgänge erzielten einen besonders hohen Fußwegeanteil von 40 Prozent. Wäre diese Altersgruppe nicht berücksichtigt worden, hätte der Anteil der Fußwege am Modal Split (für 10jährige und Ältere) nur einen Wert von um die 24 Prozent erreicht.

Beschränkt man den Blick auf Kinder und Jugendliche, lassen sich zwischen den Städten durchaus Unterschiede feststellen. Die meisten Fußwege werden von Kindern und Jugendlichen in Oberhausen gemacht (36%) und damit lassen sie sich sehr viel weniger von ihren Eltern fahren als in den anderen Städten.

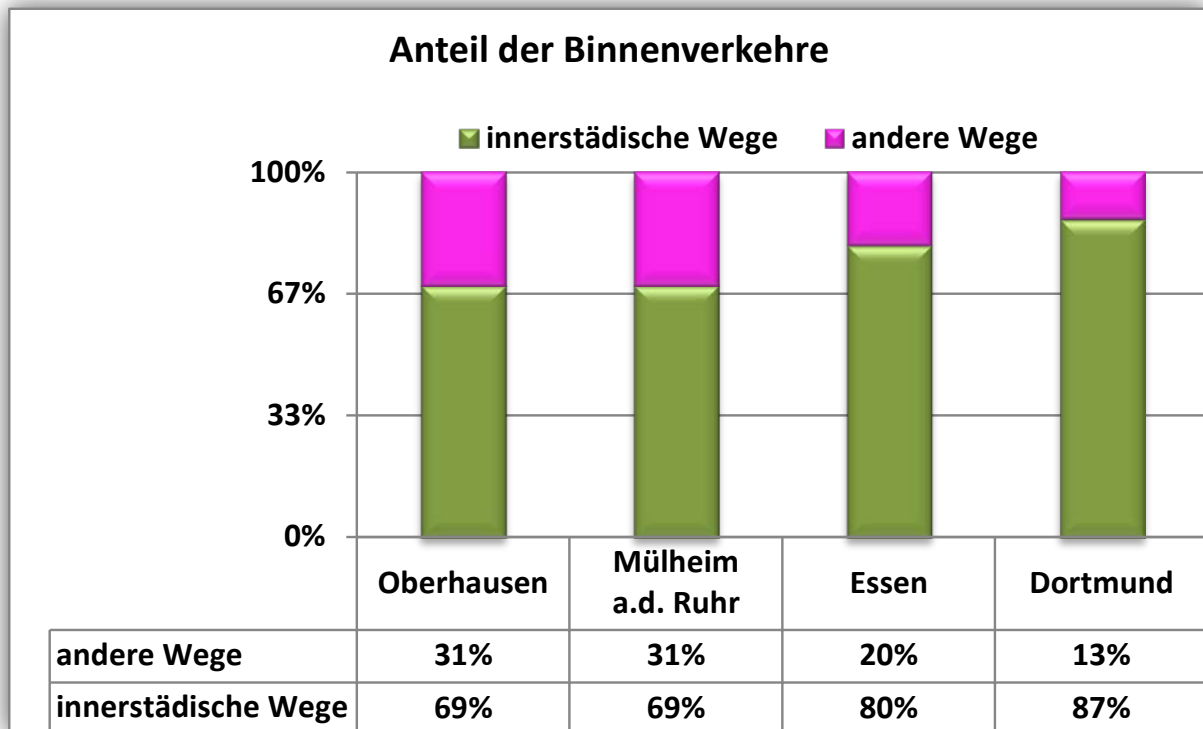


Zudem sind sie intensive ÖPNV-Nutzer/innen (39%), ganz im Gegensatz zu den anderen Altersgruppen in Oberhausen und werden darin nur von den Dortmundern (46%) übertroffen.



Die älteren Befragten bewegen sich überwiegend mit dem PKW, besonders aber in Oberhausen und Mülheim an der Ruhr und zwar zu Lasten der Fortbewegung mit den Füßen. Die Nutzung von Bussen und Bahnen ist für Ältere nicht mehr attraktiv, ganz ausgeprägt gilt dies für die Oberhausener Senioren/innen.

Der Anteil der **innerstädtischen Wege** war in den beiden größten Städten Essen und Dortmund deutlich höher als in den beiden kleineren Städten Oberhausen und Mülheim an der Ruhr. Dieses Ergebnis muss auch so erwartet werden, da die hohe Arbeitsplatzdichte in Essen und Dortmund zur Folge hat, dass die Zahl der Auspendler verhältnismäßig klein ist. Abgesehen davon liegen auch nichtberuflich Ziele in großen Städten häufiger innerhalb des Stadtgebietes.



10. Datenerhebung

1) Haushaltebefragung

Der Studie liegt eine repräsentative Auswahl Oberhausener Haushalte zugrunde. Dazu wurde aus dem Einwohnermeldebestand zum 31. Januar 2014 eine Haushaltsdatei mit 103.998 Einheiten (ohne Heimadressen) aufgebaut. Davon wurden 3.100 Adressen (=2,9 Prozent) angeschrieben mit der Bitte, Angaben zum Haushalt zu machen. Die Interviews mit dem Haushaltsfragebogen erfolgten anschließend mündlich durch geschulte Interviewer/innen des Bereichs Statistik und Wahlen. Dabei wurden auch Angaben für alle im Haushalt lebenden Personen erhoben. Die Befragung erfolgte von Mitte März bis Mitte April 2014.

Die Zahl der bearbeitbaren Adressen (Nettostichprobe) betrug 2.997, die Zahl der durchgeführten Interviews 1.378. Die Rücklaufquote beträgt damit 46 Prozent. Zusätzlich wurden 49 Personen in Heimen befragt. Insgesamt liegen damit 1.427 ausgefüllte Fragebögen vor.

Stichprobenqualität nach Haushaltsgröße

	Stichprobe: Haushalte mit ausgefülltem Fragebogen	Grundgesamtheit: Haushalte aus dem Einwohnerbestand am 31.01.2014
Haushaltsgröße		
1 Person	32,6%	41,6%
2 Personen	40,5%	31,4%
3 Personen	14,5%	14,5%
4 Personen	9,6%	8,8%
5 und mehr Personen	2,8%	3,7%
	100,0%	100,0%

Einpersonenhaushalte waren im Befragungsergebnis unterrepräsentiert, ebenso wie Haushalte mit 4 und mehr Personen. Mit 40,5 Prozent lag der Anteil der Zweipersonenhaushalte in der Stichprobe höher als in der Grundgesamtheit.

Die Prüfung des Befragungserfolges im Stadtgebiet zeigt, dass im Sozialraum Mitte/Styrum zu wenig Interviews (9,4%) durchgeführt werden konnten, überrepräsentiert ist dagegen der Sozialraum Sterkrade-Nord (18,1%).

Stichprobenqualität nach Stadtbezirken

	Stichprobe: Haushalte mit ausgefülltem Fragebogen	Grundgesamtheit: Haushalte aus dem Einwohnerbestand am 31.01.2014
Sozialraum		
Oberhausen Mitte / Styrum	8,4%	13,0%
Oberhausen Ost	19,3%	17,4%
Alstaden/Lirich	15,1%	14,5%
Sterkrade-Mitte	20,7%	22,5%
Sterkrade-Nord	18,1%	15,1%
Osterfeld	18,4%	17,4%
	100,0%	100,0%

Der Sozialraum Mitte/Styrum ist geprägt durch Menschen in Arbeitslosigkeit, mit Migrationshintergrund und vielen Alleinerziehenden. Bei Sterkrade-Nord handelt es sich dagegen überwiegend um eine gutbürgerliche Bevölkerung. Die Beteiligung in den anderen Sozialräumen entspricht sehr gut ihren Anteilen in der Grundgesamtheit.

2) Befragung zu den Wegen

In den 1.427 Haushaltsfragebogen wurden 2.981 Personen als Haushaltmitglieder benannt. Sofern sie nicht älter als 84 Jahre waren, wurden sie aufgefordert, ihre Wege am 6. Mai 2014 (Mobilitätstag) zu protokollieren. Dazu erhielten sie Anfang Mai 2014 postalisch einen Wegefragebogen, den sie selbständig ausfüllen sollten. Die ausgefüllten Wegebögen wurden von Interviewern/innen abgeholt, die den Befragten bei Bedarf behilflich waren.

Insgesamt machten 2.341 Personen Angaben zu ihren Wegen, 640 Personen (21,5%) machten keine Angaben. Die Wege bezogen sich in 94 Prozent der Fälle auf den Mobilitätstag, in 6 Prozent auf einen Tag um den 6. Mai 2014, aber nicht auf einen Samstag oder Sonntag.

	Personen mit Wegeangaben	Einwohnerbestand am Ort der Hauptwhg. am 31.01.2014
Geschlecht		
männlich	47,9%	49,2%
weiblich	52,1%	50,8%
	100,0%	100,0%
Altersgruppen		
0 bis unter 10 J.	6,9%	8,2%
10 bis unter 18 J.	7,6%	7,8%
18 bis unter 30 J.	12,6%	14,3%
30 bis unter 50 J.	27,7%	27,4%
50 bis unter 65 J.	25,8%	23,2%
65 bis unter 85 J.	19,5%	19,0%
	100,1%	100,0%

Unter den Personen mit Wegeangaben waren Frauen leicht überrepräsentiert (52,1%). In der Altersgruppe der 50 bis unter 65jährigen waren die Menschen ebenfalls sehr auskunftsfreudig, dagegen gab es bei den Kindern bis 9 Jahren relativ wenige Angaben.

Insgesamt standen 6.892 protokollierte Wege zur inhaltlichen Analyse zur Verfügung.

3) Wetterbedingungen am 6. Mai 2014

Das Wetter am 6. Mai war am Ende einer Schönwetterperiode leicht unbeständig: vormittags trocken, über die Mittagszeit leichter Regen, nachmittags trocken und ab 18 Uhr mehr Regen. Bei nur wenig Sonnenschein lagen die Temperaturen im normalen Bereich.

Wetterauskunft des DWD Essen für den 06.05.2014	
Niederschlagsmenge	
6 bis 11 Uhr	0,0 mm Niederschlag
11 bis 13 Uhr	0,7 mm Niederschlag
13 bis 18 Uhr	0,0 mm Niederschlag
18 bis 23 Uhr	13,5 mm Niederschlag
Sonnenscheindauer	2,1 Stunden
Temperatur	
6 Uhr	13,9 Grad C
12 Uhr	16,1 Grad C
18 Uhr	14,0 Grad C
23 Uhr	12,6 Grad C

11 Tabellenanhang

Kapitel 2 Mobile und nicht mobile Personen

	nicht mobile Personen	mobile Personen	Anzahl Wege je mobiler Person am (Mobilitäts-)Tag
Insgesamt	17,7%	82,3%	3,6
Männer	15,9%	84,1%	3,5
Frauen	19,3%	80,7%	3,7
10 bis einschl. 17 Jahre	6,5%	93,5%	3,3
18 bis einschl. 29 Jahre	15,5%	84,5%	3,4
30 bis einschl. 49 Jahre	13,5%	86,5%	3,9
50 bis einschl. 64 Jahre	15,2%	84,8%	3,7
65 bis einschl. 74 Jahre	22,3%	77,7%	3,8
75 bis einschl. 84 Jahre	40,8%	59,2%	3,1
Vollzeitbeschäftigte	13,2%	86,8%	3,5
Teilzeitbeschäftigte	8,5%	91,5%	4,3
Schule/Studium	9,7%	90,3%	3,3
Arbeitslose Personen	24,0%	76,0%	3,3
Oberhausen Mitte / Styrum	17,6%	82,4%	3,4
Oberhausen Ost	20,9%	79,1%	3,6
Alstaden/Lirich	14,5%	85,5%	3,8
Sterkrade-Mitte	11,8%	88,2%	3,6
Sterkrade-Nord	17,8%	82,2%	3,6
Osterfeld	23,1%	76,9%	3,5

Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 3 Verkehrsmittelwahl

	MIV ¹⁾	ÖV ²⁾	zu Fuß	Fahrrad	Insgesamt
Befragte insgesamt	57,1%	14,4%	22,2%	6,3%	100,0%
Männer	59,1%	13,9%	20,3%	6,7%	100,0%
Frauen	55,3%	14,8%	23,9%	6,0%	100,0%
10 bis einschl. 17 Jahre	16,4%	39,0%	36,3%	8,3%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	47,4%	27,4%	17,5%	7,8%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	67,8%	8,5%	19,4%	4,3%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	63,8%	9,6%	19,5%	7,1%	100,0%
65 bis einschl. 84 Jahre	59,3%	7,7%	27,0%	6,0%	100,0%
Voll berufstätig	70,1%	9,0%	15,4%	5,5%	100,0%
Zum Teil berufstätig	69,7%	8,1%	15,4%	6,8%	100,0%
Arbeitslos	28,3%	24,7%	34,2%	12,8%	100,0%
Rentner/in	59,4%	8,1%	26,4%	6,1%	100,0%
Hausfrau/-mann	57,5%	9,1%	30,1%	3,2%	100,0%
In Berufsausbildung	43,3%	32,1%	19,4%	5,2%	100,0%
In Schulausbildung	18,0%	39,9%	33,2%	8,9%	100,0%
Student/in	39,8%	37,4%	17,3%	5,5%	100,0%
Alt-Oberhausen	54,4%	15,2%	23,7%	6,8%	100,0%
Sterkrade	60,8%	12,9%	19,9%	6,4%	100,0%
Osterfeld	55,0%	16,0%	24,2%	4,8%	100,0%
Oberhausen Mitte / Styrum	37,1%	18,3%	40,8%	3,8%	100,0%
Oberhausen Ost	58,4%	12,9%	20,8%	7,8%	100,0%
Alstadt/Lirich	58,5%	16,0%	18,3%	7,1%	100,0%
Sterkrade-Mitte	60,7%	12,0%	21,1%	6,2%	100,0%
Sterkrade-Nord	60,9%	14,0%	18,4%	6,7%	100,0%
Osterfeld	55,0%	16,0%	24,2%	4,8%	100,0%
Wege nur					
innerstädtisch	52,2%	12,6%	28,8%	6,4%	100,0%
in die Nachbarstädte	67,5%	18,5%	7,9%	6,2%	100,0%
außerhalb Oberhausens	61,2%	11,7%	25,2%	1,9%	100,0%
Wege nur innerhalb von					
Alt-Oberhausen	48,7%	10,1%	33,5%	7,7%	100,0%
Sterkrade	51,3%	10,3%	31,3%	7,2%	100,0%
Osterfeld	36,7%	9,7%	47,8%	5,8%	100,0%

1) motorisierter Individualverkehr als Fahrer/in oder als Mitfahrer/in

2) ÖV Öffentlicher Personenverkehr

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 4.1 Mit welchem Ticket sind Sie unterwegs, wenn Sie Bus oder Bahn fahren?

	Fahre nicht mit Bus oder Bahn	Ticket für		Sonstiges / keine Angabe	Insgesamt
		Ticket für Ab- und Zufahrer ¹⁾	Viel- fahrer ²⁾		
Befragte insgesamt	35,4%	36,2%	22,2%	6,2%	100,0%
Männer	39,1%	33,5%	21,1%	6,3%	100,0%
Frauen	31,8%	38,9%	23,2%	6,1%	100,0%
Männer im Alter von					
10 bis einschl. 17 Jahre	4,3%	13,0%	76,2%	6,5%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	33,3%	18,9%	42,1%	5,7%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	44,9%	37,1%	13,9%	4,1%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	44,5%	39,4%	9,1%	7,0%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	38,3%	45,0%	10,0%	6,7%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	43,8%	30,6%	14,9%	10,7%	100,0%
Frauen im Alter von					
10 bis einschl. 17 Jahre	2,1%	8,5%	78,8%	10,6%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	27,0%	23,5%	43,6%	5,9%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	39,1%	44,1%	13,8%	3,0%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	33,7%	43,6%	16,6%	6,1%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	26,9%	51,3%	16,6%	5,2%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	39,2%	37,3%	10,8%	12,7%	100,0%
Voll berufstätig	45,2%	38,8%	13,1%	3,0%	100,1%
Zum Teil berufstätig	35,8%	43,5%	18,0%	2,7%	100,0%
Arbeitslos	26,6%	38,1%	21,0%	14,3%	100,0%
Rentner/in	35,7%	41,1%	13,5%	9,7%	100,0%
Hausfrau/-mann	34,4%	50,9%	10,4%	4,3%	100,0%
In Berufsausbildung	28,2%	10,9%	52,2%	8,7%	100,0%
In Schulausbildung	4,7%	10,8%	75,4%	9,1%	100,0%
Student/in	8,5%	0,0%	89,1%	2,4%	100,0%
In der Mobilität eingeschränkt?					
Ja	38,2%	30,8%	12,6%	18,5%	100,1%
Nein	34,8%	37,1%	23,9%	4,2%	100,0%
Oberhausen Mitte / Styrum	35,9%	31,6%	20,4%	12,1%	100,0%
Oberhausen Ost	35,8%	36,1%	20,6%	7,5%	100,0%
Alstaden/Lirich	41,1%	29,9%	23,8%	5,2%	100,0%
Sterkrade-Mitte	28,4%	44,3%	21,2%	6,1%	100,0%
Sterkrade-Nord	37,0%	36,4%	22,1%	4,5%	100,0%
Osterfeld	35,6%	34,7%	24,5%	5,2%	100,0%
Radnutzung					
Alltagsradler ³⁾	31,4%	39,9%	22,9%	5,8%	100,0%
Genussradler ⁴⁾	34,1%	41,6%	21,6%	2,7%	100,0%
Fahre kein Rad.	40,5%	27,1%	22,2%	10,2%	100,0%
Person ohne F-schein ⁵⁾ ohne PKW im Hh.	22,9%	28,7%	31,3%	17,1%	100,0%
Erw mit F-schein ohne PKW im Haush.	14,5%	34,5%	35,2%	15,9%	100,1%
Person ohne F-schein mit PKW im Hh.	11,8%	24,7%	56,5%	7,0%	100,0%
Erw mit F-schein mit PKW im Haushalt	42,9%	39,5%	13,8%	3,8%	100,0%

1) Nutzer/innen von Automatentickets

2) Nutzer/innen von Ticket1000/2000, Bären-, Young-, Firmen-, Schoko- oder Semestertickets

3) Radnutzung grundsätzlich für alle Wege und bei jedem Wetter

4) Radnutzung grundsätzlich nur bei schönem Wetter in der hellen Zeit

5) Führerschein

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 4.2 Haben Sie einen Führerschein? / Befindet sich ein PKW im Besitz des Haushalts?

	Person ohne Führerschein	Person mit Führerschein	Person ohne Führerschein	Person mit Führerschein	Insgesamt
	ohne PKW im Haushalt		mit PKW im Haushalt		
Befragte insgesamt	10,0%	5,3%	13,0%	71,7%	100,0%
Männer	6,6%	5,5%	10,1%	77,8%	100,0%
Frauen	13,3%	5,1%	15,6%	66,0%	100,0%
Männer im Alter von					
10 bis einschl. 17 Jahre	7,6%	0,0%	88,1%	4,3%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	7,9%	3,5%	15,4%	73,2%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	6,1%	5,2%	1,7%	87,0%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	4,6%	5,1%	1,6%	88,7%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	6,1%	8,9%	1,7%	83,3%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	11,6%	9,9%	3,3%	75,2%	100,0%
Frauen im Alter von					
10 bis einschl. 17 Jahre	8,5%	0,0%	81,9%	9,6%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	12,3%	3,4%	10,3%	74,0%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	8,3%	3,0%	7,0%	81,7%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	6,9%	4,4%	11,3%	77,4%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	14,5%	9,8%	15,0%	60,7%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	43,0%	11,4%	15,8%	29,8%	100,0%
Voll berufstätig	3,0%	2,8%	3,0%	91,2%	100,0%
Zum Teil berufstätig	4,7%	2,7%	10,2%	82,4%	100,0%
Arbeitslos	42,9%	15,2%	7,6%	34,3%	100,0%
Rentner/in	16,0%	10,0%	8,8%	65,2%	100,0%
Hausfrau/-mann	12,3%	3,7%	19,6%	64,4%	100,0%
In Berufsausbildung	8,7%	2,2%	17,4%	71,7%	100,0%
In Schulausbildung	9,9%	0,0%	73,7%	16,4%	100,0%
Student/in	3,7%	7,3%	9,8%	79,2%	100,0%
In der Mobilität eingeschränkt?					
Ja	26,9%	11,8%	8,5%	52,8%	100,0%
Nein	7,2%	4,2%	13,7%	74,9%	100,0%
Oberhausen Mitte / Styrum	23,3%	11,7%	9,7%	55,3%	100,0%
Oberhausen Ost	12,4%	7,1%	11,8%	68,7%	100,0%
Alstaden/Lirich	9,3%	3,4%	12,2%	75,1%	100,0%
Sterkrade-Mitte	7,9%	4,7%	12,9%	74,5%	100,0%
Sterkrade-Nord	1,4%	3,5%	13,4%	81,8%	100,1%
Osterfeld	13,9%	5,0%	15,6%	65,5%	100,0%
Radnutzung					
Fahre Rad.	5,0%	3,6%	12,8%	78,6%	100,0%
Fahre kein Rad.	20,2%	8,6%	13,3%	57,9%	100,0%
Nutzung von Bus und Bahn					
Nutze Bus oder Bahn nie.	6,5%	2,2%	4,3%	87,0%	100,0%
Nutzer/innen von Automatentickets	7,9%	5,0%	8,8%	78,3%	100,0%
Nutzer/innen von Ticket1000/2000	20,7%	11,8%	23,2%	44,3%	100,0%
Nutzer/innen von Bären-, Young-, Firmen-, Schoko- oder Semestertickets	9,6%	6,0%	39,5%	44,9%	100,0%

Antworten von Personen zwischen 18 und unter 85 Jahren

Kapitel 4.3 Fahren Sie mit dem Rad?

	Fahre kein Rad.	Genussradeln ¹⁾	Radfahren im Alltag	Insgesamt
Befragte insgesamt	33,0%	35,8%	31,1%	100,0%
Männer	29,6%	35,5%	34,8%	100,0%
Frauen	36,2%	36,1%	27,7%	100,0%
Männer im Alter von				
10 bis einschl. 17 Jahre	10,9%	44,6%	44,6%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	38,2%	25,4%	36,4%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	24,1%	39,4%	36,5%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	25,7%	39,7%	34,6%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	29,4%	39,4%	31,1%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	56,2%	18,2%	25,6%	100,0%
Frauen im Alter von				
10 bis einschl. 17 Jahre	24,5%	38,3%	37,2%	100,0%
18 bis einschl. 29 Jahre	29,9%	36,8%	33,3%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	26,6%	44,1%	29,3%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	30,1%	41,4%	28,5%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	46,6%	31,1%	22,3%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	77,2%	7,6%	15,2%	100,0%
Voll berufstätig	22,8%	43,2%	34,0%	100,0%
Zum Teil berufstätig	22,7%	44,7%	32,5%	100,0%
Arbeitslos	48,6%	20,0%	31,4%	100,0%
Rentner/in	49,9%	25,8%	24,3%	100,0%
Hausfrau/-mann	38,7%	36,2%	25,2%	100,0%
In Berufsausbildung	41,3%	23,9%	34,8%	100,0%
In Schulausbildung	23,7%	36,6%	39,7%	100,0%
Student/in	20,7%	39,0%	40,2%	100,0%
In der Mobilität eingeschränkt?				
Ja	60,3%	19,5%	20,3%	100,0%
Nein	28,6%	38,6%	32,8%	100,0%
Oberhausen Mitte / Styrum	42,7%	17,5%	39,8%	100,0%
Oberhausen Ost	38,0%	31,6%	30,4%	100,0%
Alstaden/Lirich	29,0%	33,1%	37,9%	100,0%
Sterkrade-Mitte	27,5%	41,7%	30,9%	100,0%
Sterkrade-Nord	25,2%	42,2%	32,6%	100,0%
Osterfeld	41,4%	37,0%	21,6%	100,0%
Führerschein / PKW				
Erwachsene Person ohne Führerschein	59,6%	16,6%	23,8%	100,0%
Erwachsene Person mit Führerschein				
ohne PKW im Haushalt	53,8%	15,9%	30,3%	100,0%
mit PKW im Haushalt	26,7%	41,3%	32,0%	100,0%

1) Radfahren nur bei schönem Wetter und nur im Hellen und nur in der Freizeit

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 4.4 Sind Sie mehrmals in der Woche zu Fuß unterwegs?

	Ja	Nein	Insgesamt
Befragte insgesamt	75,5%	24,5%	100,0%
Männer	75,4%	24,6%	100,0%
Frauen	75,6%	24,4%	100,0%
Männer im Alter von			
18 bis einschl. 29 Jahre	73,8%	26,2%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	74,1%	25,9%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	72,1%	27,9%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	87,4%	12,6%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	74,0%	26,0%	100,0%
Frauen im Alter von			
18 bis einschl. 29 Jahre	71,3%	28,7%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	76,2%	23,8%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	76,4%	23,6%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	76,1%	23,9%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	75,3%	24,7%	100,0%
Berufstätig	69,9%	30,1%	100,0%
Berufs-, Schul-, universitäre Ausbildung	84,4%	15,6%	100,0%
nicht in Ausbildung, nicht berufstätig	79,4%	20,6%	100,0%
In der Mobilität eingeschränkt?			
Ja	73,5%	26,5%	100,0%
Nein	76,0%	24,0%	100,0%
Oberhausen Mitte / Styrum	88,0%	12,0%	100,0%
Oberhausen Ost	77,2%	22,8%	100,0%
Alstaden/Lirich	77,2%	22,8%	100,0%
Sterkrade-Mitte	81,8%	18,2%	100,0%
Sterkrade-Nord	69,5%	30,5%	100,0%
Osterfeld	65,2%	34,8%	100,0%
Haushalt mit PKW	72,5%	27,5%	100,0%
Haushalt ohne PKW	88,0%	12,0%	100,0%
Person mit Führerschein	73,8%	26,2%	100,0%
Person ohne Führerschein	84,3%	15,7%	100,0%
Rad/Räder im Haushalt vorhanden	74,3%	25,7%	100,0%
Kein/e Rad/Räder im Haushalt	78,9%	21,1%	100,0%
Mit den Gehwegen im Wohnumfeld			
zufrieden	74,1%	25,9%	100,0%
unzufrieden	77,8%	22,2%	100,0%

Antworten von Personen zwischen 18 und unter 85 Jahren

Kapitel 4.4 Sind Sie mit den Gehwegen in Ihrem Wohnumfeld zufrieden?

	zufrieden	teils/teils oder unzufrieden	Insgesamt
Befragte insgesamt	60,8%	39,2%	100,0%
Männer	62,0%	38,0%	100,0%
Frauen	59,7%	40,3%	100,0%
Männer im Alter von			
18 bis einschl. 29 Jahre	70,5%	29,5%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	53,3%	46,7%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	63,8%	36,2%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	65,4%	34,6%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	69,2%	30,8%	100,0%
Frauen im Alter von			
18 bis einschl. 29 Jahre	70,5%	29,5%	100,0%
30 bis einschl. 49 Jahre	64,2%	35,8%	100,0%
50 bis einschl. 64 Jahre	58,5%	41,5%	100,0%
65 bis einschl. 74 Jahre	63,5%	36,5%	100,0%
75 bis einschl. 84 Jahre	38,9%	61,1%	100,0%
Berufstätig	62,5%	37,5%	100,0%
Berufs-, Schul-, universitäre Ausbildung	70,5%	25,0%	100,0%
nicht in Ausbildung, nicht berufstätig	59,0%	41,0%	100,0%
In der Mobilität eingeschränkt?			
Ja	50,2%	49,8%	100,0%
Nein	63,0%	37,0%	100,0%
Oberhausen Mitte / Styrum	48,5%	51,5%	100,0%
Oberhausen Ost	59,3%	40,7%	100,0%
Alstaden/Lirich	59,2%	40,8%	100,0%
Sterkrade-Mitte	58,4%	41,6%	100,0%
Sterkrade-Nord	71,0%	29,0%	100,0%
Osterfeld	61,2%	38,8%	100,0%
Haushalt mit PKW	64,0%	36,0%	100,0%
Haushalt ohne PKW	48,4%	51,6%	100,0%
Person mit Führerschein	62,9%	37,1%	100,0%
Person ohne Führerschein	51,5%	48,5%	100,0%
Rad/Räder im Haushalt vorhanden	63,3%	36,7%	100,0%
Kein/e Rad/Räder im Haushalt	54,4%	45,6%	100,0%

Antworten von Personen zwischen 18 und unter 85 Jahren

Kapitel 4.4 Was stört Sie, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind? (Mehrfachnennungen)

	schadhafte Oberfläche (rissiger Asphalt, Pflaster mit Stolperkanten)	Gehwege oft schmutzig (Scherben, Müll, Hundekot, usw.)	parkende PKW auf Gehwegen	zu wenig Grün oder ungepflegtes Grün
Befragte insgesamt	55,9%	54,5%	38,9%	19,0%
Männer	55,8%	53,5%	39,0%	18,7%
Frauen	56,0%	55,5%	38,8%	19,4%
Männer im Alter von				
18 bis einschl. 29 Jahre	52,2%	52,2%	28,3%	8,7%
30 bis einschl. 64 Jahre	55,5%	54,1%	43,1%	18,7%
65 bis einschl. 84 Jahre	57,8%	52,4%	32,0%	21,8%
Frauen im Alter von				
18 bis einschl. 29 Jahre	45,0%	51,7%	30,0%	10,0%
30 bis einschl. 64 Jahre	53,2%	58,5%	39,0%	25,1%
65 bis einschl. 84 Jahre	65,5%	50,6%	41,4%	10,9%
Person ist in Schul-, Berufs- universitäre Ausbildung	44,0%	60,0%	36,0%	12,0%
Person ist berufstätig	53,7%	53,7%	38,4%	20,0%
Person ist nicht berufstätig zwischen 18 und 64 Jahre alt	54,4%	57,9%	43,9%	21,1%
Person ist Rentner/in	60,6%	54,8%	38,1%	16,7%
In der Mobilität eingeschränkt?				
Ja	63,2%	51,8%	47,2%	17,1%
Nein	54,4%	55,0%	37,1%	19,5%
Oberhausen Mitte / Styrum	63,8%	76,6%	33,0%	29,8%
Oberhausen Ost	54,3%	60,3%	42,1%	13,4%
Alstaden/Lirich	54,8%	52,5%	39,0%	17,5%
Sterkrade-Mitte	56,3%	52,7%	40,0%	17,1%
Sterkrade-Nord	49,2%	41,7%	34,8%	20,3%
Osterfeld	61,0%	53,0%	40,0%	23,5%
Haushalt mit PKW	55,1%	54,1%	38,1%	20,4%
Haushalt ohne PKW	58,9%	56,0%	41,9%	14,1%
Person mit Führerschein	55,7%	54,4%	37,9%	19,6%
Person ohne Führerschein	57,1%	55,1%	43,4%	16,1%
Rad/Räder im Haushalt vorhanden	55,6%	54,8%	39,0%	20,1%
Kein/e Rad/Räder im Haushalt	56,7%	53,8%	38,5%	16,2%
Mit den Gehwegen im Wohnumfeld				
zufrieden	41,1%	49,8%	36,6%	14,6%
unzufrieden	73,7%	59,5%	41,8%	24,4%

Antworten von Personen zwischen 18 und unter 85 Jahren

4.4 Was stört Sie, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind? (Fortsetzung)

	Gehwege sind manchmal schlecht beleuchtet.	Radfahrer auf dem Gehweg	zu schmale Gehwege	nach Regen Wasserpfützen, Schlamm
Befragte insgesamt	19,1%	16,5%	15,7%	13,9%
Männer	18,5%	15,3%	14,9%	14,2%
Frauen	19,7%	17,7%	16,5%	13,7%
Männer im Alter von				
18 bis einschl. 29 Jahre	17,4%	8,7%	17,4%	21,7%
30 bis einschl. 64 Jahre	18,4%	17,0%	14,8%	12,6%
65 bis einschl. 84 Jahre	19,0%	12,9%	14,3%	15,6%
Frauen im Alter von				
18 bis einschl. 29 Jahre	18,3%	25,0%	18,3%	11,7%
30 bis einschl. 64 Jahre	22,0%	17,3%	17,0%	14,2%
65 bis einschl. 84 Jahre	15,5%	16,1%	14,9%	13,2%
Person ist in Schul-, Berufs- universitäre Ausbildung	16,0%	12,0%	16,0%	20,0%
Person ist berufstätig	20,4%	15,9%	16,4%	13,1%
Person ist nicht berufstätig zwischen 18 und 64 Jahre alt	21,9%	19,3%	15,8%	13,2%
Person ist Rentner/in	15,9%	17,0%	13,3%	14,9%
In der Mobilität eingeschränkt?				
Ja	15,5%	18,7%	22,3%	10,4%
Nein	19,8%	16,1%	14,3%	14,6%
Oberhausen Mitte / Styrum	21,3%	21,3%	13,8%	16,0%
Oberhausen Ost	17,8%	13,4%	14,6%	13,8%
Alstaden/Lirich	20,3%	11,3%	13,0%	9,0%
Sterkrade-Mitte	20,8%	17,6%	16,3%	17,6%
Sterkrade-Nord	18,7%	20,3%	18,2%	15,5%
Osterfeld	17,0%	18,0%	17,5%	11,5%
Haushalt mit PKW	19,1%	16,6%	15,0%	13,6%
Haushalt ohne PKW	19,1%	16,2%	18,7%	14,9%
Person mit Führerschein	19,1%	16,4%	15,8%	14,1%
Person ohne Führerschein	19,0%	16,6%	15,1%	13,2%
Rad/Räder im Haushalt vorhanden	19,7%	15,1%	15,6%	13,8%
Kein/e Rad/Räder im Haushalt	17,5%	20,4%	16,2%	14,3%
Mit den Gehwegen im Wohnumfeld				
zufrieden	16,1%	17,4%	10,2%	9,0%
unzufrieden	22,9%	15,9%	21,9%	19,7%

Antworten von Personen zwischen 18 und unter 85 Jahren

Mehrfachnennungen, max, 3 Nennungen möglich

Kapitel 5 Wege der Männer nach Wegezweck

	Befragte insgesamt	darunter Männer					
		insgesamt	davon				
			10 bis 17 J.	18 bis 29 J.	30 bis 49 J.	50 bis 64 J.	65 bis 84 J.
Arbeitsplatz	22,4%	25,2%	0,7%	33,5%	39,4%	35,2%	1,8%
dienstl./geschäftliche Erledigungen	4,1%	5,8%	0,0%	2,6%	8,1%	8,9%	3,6%
Schule, Ausbildung, Hochschule	7,6%	8,5%	55,8%	21,9%	1,2%	0,4%	0,5%
Einkauf	17,5%	14,7%	4,1%	4,3%	11,8%	15,1%	27,6%
sonstige private Erledigungen	18,5%	17,5%	10,2%	7,7%	13,8%	16,8%	30,9%
Bringen u. Holen von Personen	8,2%	5,2%	0,0%	4,3%	8,5%	4,3%	4,8%
Freizeit und Sonstiges	21,6%	23,2%	29,3%	25,8%	17,3%	19,2%	30,9%
Wege Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	darunter Männer				
	insgesamt	davon			
		vollzeit-beschäftigt	teilzeit-beschäftigt	Schule / Studium	nicht berufstätig
Arbeitsplatz	25,2%	46,3%	27,1%	4,0%	2,5%
dienstl./geschäftliche Erledigungen	5,8%	9,2%	6,3%	0,4%	2,8%
Schule, Ausbildung, Hochschule	8,5%	1,7%	0,0%	52,9%	1,6%
Einkauf	14,7%	8,4%	18,8%	4,0%	27,7%
sonstige private Erledigungen	17,5%	11,0%	10,4%	9,3%	30,9%
Bringen u. Holen von Personen	5,2%	4,5%	10,4%	3,1%	6,5%
Freizeit und Sonstiges	23,2%	18,9%	27,1%	26,2%	28,0%
Wege Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 5 Wege der Frauen nach Wegezweck

	Befragte insgesamt	darunter Frauen					
		insgesamt	davon				
			10 bis 17 J.	18 bis 29 J.	30 bis 49 J.	50 bis 64 J.	65 bis 84 J.
Arbeitsplatz	22,4%	19,9%	1,6%	26,8%	27,4%	23,8%	0,6%
dienstl./geschäftliche Erledigungen	4,1%	2,7%	0,0%	3,2%	3,1%	4,0%	0,3%
Schule, Ausbildung, Hochschule	7,6%	6,9%	57,1%	19,6%	1,1%	0,2%	0,3%
Einkauf	17,5%	20,1%	4,8%	10,8%	16,4%	23,8%	34,1%
sonstige private Erledigungen	18,5%	19,3%	9,5%	16,4%	12,5%	21,9%	34,1%
Bringen u. Holen von Personen	8,2%	10,7%	4,8%	5,2%	23,0%	4,3%	3,4%
Freizeit und Sonstiges	21,6%	20,5%	22,2%	18,0%	16,5%	21,9%	27,1%
Wege Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	darunter Frauen				
	insgesamt	davon			
		vollzeit-beschäftigt	teilzeit-beschäftigt	Schule / Studium	nicht berufstätig
Arbeitsplatz	19,9%	44,9%	30,1%	5,1%	1,7%
dienstl./geschäftliche Erledigungen	2,7%	4,5%	2,5%	1,9%	1,7%
Schule, Ausbildung, Hochschule	6,9%	3,5%	1,2%	48,6%	0,3%
Einkauf	20,1%	13,8%	15,8%	4,6%	31,0%
sonstige private Erledigungen	19,3%	12,2%	13,6%	13,0%	28,9%
Bringen u. Holen von Personen	10,7%	4,7%	20,2%	4,6%	11,5%
Freizeit und Sonstiges	20,5%	16,3%	16,5%	22,2%	24,9%
Wege Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 5 Wege von Personen in Ausbildung nach Wegezweck

	Befragte insgesamt	Schüler, Studenten, Auszubildende	davon		davon		
			Männer	Frauen	Schüler/innen	Auszubildende	Studenten/innen
Arbeitsplatz, dienstl./geschäftliche Erledigungen	26,5%	9,7%	7,5%	11,9%	3,1%	38,1%	12,5%
Schule, Hochschule	7,6%	47,8%	50,0%	45,6%	54,8%	27,0%	40,0%
Einkauf	17,5%	4,0%	3,6%	4,4%	4,0%	1,6%	5,0%
sonstige private Erledigungen	18,5%	10,5%	8,3%	12,7%	10,0%	6,3%	14,2%
Bringen u. Holen von Personen	8,2%	3,8%	3,2%	4,4%	2,2%	3,2%	8,3%
Freizeit und Sonstiges	21,6%	24,2%	27,4%	21,0%	25,9%	23,8%	20,0%
Wege Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kapitel 5 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

	MIV ¹⁾	ÖV ²⁾	zu Fuß	Fahrrad	Insgesamt
Befragte insgesamt	57,1%	14,4%	22,2%	6,3%	100,0%
Arbeitsplatz	70,0%	15,3%	8,6%	6,1%	100,0%
Dienstl./geschäftliche Erledigungen	73,4%	9,5%	12,0%	5,1%	100,0%
Schule, Ausbildung, Hochschule	17,7%	48,3%	27,3%	6,8%	100,0%
Einkauf	58,7%	7,0%	27,2%	7,0%	100,0%
Sonstige private Erledigungen	64,7%	10,6%	20,0%	4,8%	100,0%
Bringen und Holen von Personen	77,9%	4,0%	16,4%	1,7%	100,0%
Freizeit und Sonstiges	46,3%	9,4%	35,7%	8,5%	100,0%

1) motorisierter Individualverkehr als Fahrer/in oder als Mitfahrer/in

2) ÖV Öffentlicher Personenverkehr

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 6 Länge der Wege

	Durchschnittliche Länge in Km	Längenklassen				Ins-gesamt
		bis 1 Km	2 bis unter 5 Km	5 bis unter 10 Km	10 Km oder länger	
Befragte insgesamt	8,9	17,8%	34,1%	22,4%	25,6%	100%
Männer	10,9	15,4%	29,3%	24,7%	30,6%	100%
Frauen	7,1	20,0%	38,5%	20,4%	21,1%	100%
10 bis einschl. 17 Jahre	5,2	19,0%	39,2%	29,8%	12,1%	100%
18 bis einschl. 29 Jahre	12,3	10,1%	25,8%	22,7%	41,5%	100%
30 bis einschl. 49 Jahre	9,9	19,3%	31,5%	19,1%	30,0%	100%
50 bis einschl. 64 Jahre	9,6	15,5%	34,5%	23,2%	26,9%	100%
65 bis einschl. 74 Jahre	6,1	21,5%	40,6%	23,2%	14,6%	100%
75 bis einschl. 84 Jahre	4,7	27,0%	41,3%	22,7%	9,1%	100%
Voll berufstätig	12,9	13,4%	25,8%	21,0%	39,8%	100%
Zum Teil berufstätig	7,0	20,2%	32,9%	26,8%	20,1%	100%
Arbeitslos	7,9	23,2%	40,7%	12,4%	23,7%	100%
Rentner/in	6,1	22,3%	41,7%	22,4%	13,6%	100%
Hausfrau/-mann	4,7	22,5%	49,0%	18,2%	10,3%	100%
In Berufsausbildung	9,3	13,1%	31,8%	23,4%	31,8%	100%
In Schulausbildung	5,7	17,5%	37,0%	29,7%	15,9%	100%
Student/in	14,9	6,4%	26,5%	16,7%	50,5%	100%
Arbeitsplatz	15,7	7,7%	17,9%	22,8%	51,6%	100%
dienstl./geschäftliche Erledigungen	18,9	12,0%	20,3%	21,5%	46,2%	100%
Schule, Ausbildung, Hochschule	9,5	9,7%	30,5%	27,9%	31,9%	100%
Einkauf	4,5	28,2%	43,8%	18,3%	9,6%	100%
Sonstige priv. Erledigungen	7,1	16,8%	38,6%	26,2%	18,4%	100%
Bringen u. Holen von Personen	6,5	23,7%	44,4%	14,7%	17,1%	100%
Freizeit und Sonstiges	6,2	21,8%	39,7%	21,9%	16,6%	100%
PKW als Fahrer	11,2	6,3%	33,6%	25,5%	34,6%	100%
PKW als Mitfahrer	9,1	6,3%	41,8%	30,0%	22,0%	100%
Bus /Straßenbahn ¹⁾	6,8	0,3%	41,1%	41,7%	16,9%	100%
Zug ¹⁾	30,1			4,1%	95,9%	100%
Zu Fuß	1,5	69,1%	29,1%	1,6%	0,2%	100%
Fahrrad	4,3	21,2%	46,0%	20,6%	12,3%	100%
Mofa, Moped, Motorrad	8,5	6,5%	48,4%	25,8%	19,4%	100%
Wege nur						
innerstädtisch	3,7	24,8%	44,5%	25,0%	5,7%	100%
in die Nachbarstädte	20,7	1,6%	9,8%	17,1%	71,5%	100%
außerhalb Oberhausens	14,7	10,3%	35,1%	10,3%	44,3%	100%
Wege nur innerhalb von						
Alt-Oberhausen	2,7	30,6%	54,8%	13,9%	0,7%	100%
Sterkrade	3,1	29,3%	47,3%	21,7%	1,6%	100%
Osterfeld	2,2	46,3%	42,5%	10,4%	0,8%	100%

1) auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Kapitel 7 Dauer der Wege

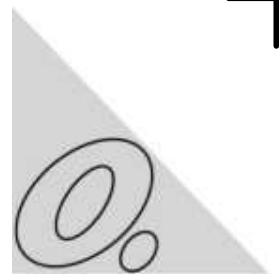
	Durchschnittliche Dauer in Min	Dauer in Klassen				Ins-gesamt
		unter 10 Min	10 bis unter 15 Min	15 bis unter 30 Min	30 Min oder länger	
Befragte insgesamt	23,0	13,8%	19,2%	35,1%	32,0%	100%
Männer	25,0	12,4%	17,3%	34,7%	35,6%	100%
Frauen	21,3	15,0%	20,8%	35,4%	28,8%	100%
10 bis einschl. 17 Jahre	24,4	9,2%	12,2%	42,6%	36,0%	100%
18 bis einschl. 29 Jahre	27,7	11,2%	14,5%	32,7%	41,6%	100%
30 bis einschl. 49 Jahre	22,2	17,5%	20,1%	31,6%	30,8%	100%
50 bis einschl. 64 Jahre	23,3	10,4%	20,9%	37,2%	31,5%	100%
65 bis einschl. 74 Jahre	20,4	17,8%	19,2%	36,7%	26,3%	100%
75 bis einschl. 84 Jahre	20,1	13,0%	26,3%	34,2%	26,5%	100%
Voll berufstätig	24,8	11,9%	17,1%	34,5%	36,5%	100%
Zum Teil berufstätig	19,2	17,0%	23,4%	34,5%	25,2%	100%
Arbeitslos	26,2	11,4%	23,4%	30,3%	34,9%	100%
Rentner/in	20,8	15,2%	22,6%	35,9%	26,3%	100%
Hausfrau/-mann	18,3	23,0%	21,8%	33,3%	22,0%	100%
In Berufsausbildung	29,3	3,8%	16,3%	36,5%	43,3%	100%
In Schulausbildung	25,0	8,8%	11,6%	42,4%	37,3%	100%
Student/in	32,6	14,3%	14,3%	24,1%	47,3%	100%
Arbeitsplatz	28,3	7,4%	13,4%	34,4%	44,8%	100%
dienstl./geschäftliche Erledigungen	31,7	11,8%	15,0%	32,7%	40,5%	100%
Schule, Ausbildung, Hochschule	30,5	5,4%	11,9%	32,7%	50,0%	100%
Einkauf	16,9	21,7%	30,3%	30,6%	17,3%	100%
Sonstige priv. Erledigungen	21,0	12,8%	22,3%	38,8%	26,1%	100%
Bringen u. Holen von Personen	17,5	31,3%	21,6%	29,5%	17,6%	100%
Freizeit und Sonstiges	22,6	11,1%	18,8%	38,5%	31,6%	100%
PKW als Fahrer	21,7	14,5%	19,4%	37,3%	28,8%	100%
PKW als Mitfahrer	19,3	10,6%	27,7%	41,5%	20,1%	100%
Bus /Straßenbahn ¹⁾	31,2	3,6%	6,9%	33,9%	55,7%	100%
Zug ¹⁾	61,7	0,0%	0,5%	5,7%	93,8%	100%
zu Fuß	18,3	22,3%	23,1%	30,3%	24,2%	100%
Fahrrad	21,4	12,9%	21,1%	35,1%	31,0%	100%
Mofa, Moped, Motorrad	23,1	6,5%	38,7%	41,9%	12,9%	100%
Wege nur						
innerstädtisch	17,3	18,5%	25,0%	37,8%	18,7%	100%
in die Nachbarstädte	36,4	2,6%	5,4%	29,6%	62,4%	100%
außerhalb Oberhausens	27,5	13,0%	21,7%	19,6%	45,7%	100%
Wege nur innerhalb von						
Alt-Oberhausen	15,2	20,0%	32,1%	34,6%	13,2%	100%
Sterkrade	15,9	23,7%	26,0%	35,2%	15,1%	100%
Osterfeld	14,4	32,3%	25,1%	27,2%	15,4%	100%

1) auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

Antworten von Personen zwischen 10 und unter 85 Jahren

Befragung zum Verkehrsverhalten der Oberhausener Bevölkerung 2014

- Haushalts- und Personenbogen -



Name des Haushaltes

Straße & Hausnummer

PLZ

Ort

Telefon:

Email-Adresse

Interviewer-ID

HH-ID:

Mittelblock

Wieviele Personen leben in Ihrem Haushalt? Anzahl



davon sind unter 10 Jahre: Anzahl

Welche Fahrzeuge befinden sich im Besitz des Haushaltes?

Mehrfachnennungen möglich!

Anzahl:

PKW (auch Firmenwagen, Wohnmobile oder Kleinbus)

Zweiräder mit Nummernschild (Motorrad, E-Bikes, Mofa, Moped)

Fahrrad darunter Pedelec:

Steht Ihnen ein Abstellplatz für Ihr PKW zur Verfügung?

☐

Ja



A Garagenplatz Anzahl

☐

Nein

B im Freien (Stellplatz oder Carport) Anzahl

In welcher Zeit können Sie von zu Hause aus die nächstgelegene Haltestelle von Bus oder Straßenbahn zu Fuß erreichen?

Minuten

Ihre Fahrräder stehen bei Ihnen zuhause...

Mehrfachnennungen möglich!

- ☐ im Haus (z. B. Keller, Hausflur, Wohnung)
- ☐ außerhalb des Hauses in einem geschlossenen Raum (Autogarage, Fahrradgarage, Schuppen o. ä.)
- ☐ im Freien (z. B. Unterstand)

	1. Person	2. Person	3. Person
	Vorname 1. Person 	Vorname 2. Person 	Vorname 3. Person
Geburtsjahr			
Haben Sie einen Führerschein?	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐
Wenn Sie Bus oder (Straßen-)Bahn fahren, mit welchem Ticket sind Sie dann unterwegs?			
Nutze Bus oder Bahn nie.	☐	☐	☐
Einzel- oder Mehrfahrtenkarte	☐	☐	☐
Ticket 1000/2000	☐	☐	☐
anderes Ticket (Bären-, Firmen-, Semesterticket, u. a.)	☐	☐	☐
Bahncard	☐	☐	☐
andere Fahrkarten	☐	☐	☐
Wann bzw. wie oft fahren Sie mit dem Rad?			
Fahre kein Rad.	☐	☐	☐
nur in den hellen Jahreszeiten	☐	☐	☐
auch im Winter	☐	☐	☐
nur bei schönem Wetter	☐	☐	☐
bei jedem Wetter	☐	☐	☐
täglich oder mehrmals in der Woche	☐	☐	☐
mehrmals im Monat	☐	☐	☐
seltener oder nie	☐	☐	☐
Mehrfachnennungen möglich!			
in der Freizeit	☐	☐	☐
zum Arbeitsplatz oder für Besorgungen u. Termine	☐	☐	☐
Sind Sie...			
voll berufsfähig	☐	☐	☐
zum Teil berufsfähig	☐	☐	☐
arbeitslos	☐	☐	☐
Rentner/in	☐	☐	☐
Hausfrau/-mann	☐	☐	☐
in Berufsausbildung	☐	☐	☐
in Schulausbildung	☐	☐	☐
Student/in	☐	☐	☐
Sonstiges	☐	☐	☐
männlich	☐	☐	☐
weiblich	☐	☐	☐
wegen Krankheit in Ihrer Mobilität (Geh-, Seh-, Hörbehinderung oder anderes) eingeschränkt?	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐

	4. Person	5. Person	6. Person
	Vorname 4. Person 	Vorname 5. Person 	Vorname 6. Person
Geburtsjahr			
Haben Sie einen Führerschein?	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐
Wenn Sie Bus oder (Straßen-)Bahn fahren, mit welchem Ticket sind Sie dann unterwegs?			
Nutze Bus oder Bahn nie.	☐	☐	☐
Einzel- oder Mehrfahrtenkarte	☐	☐	☐
Ticket 1000/2000	☐	☐	☐
anderes Ticket (Bären-, Firmen-, Semesterticket, u. a.)	☐	☐	☐
Bahncard	☐	☐	☐
andere Fahrkarten	☐	☐	☐
Wann bzw. wie oft fahren Sie mit dem Rad?			
Fahre kein Rad.	☐	☐	☐
nur in den hellen Jahreszeiten	☐	☐	☐
auch im Winter	☐	☐	☐
nur bei schönem Wetter	☐	☐	☐
bei jedem Wetter	☐	☐	☐
täglich oder mehrmals in der Woche	☐	☐	☐
mehrmals im Monat	☐	☐	☐
seltener oder nie	☐	☐	☐
Mehrfachnennungen möglich!			
in der Freizeit	☐	☐	☐
zum Arbeitsplatz oder für Besorgungen u. Termine	☐	☐	☐
Sind Sie...			
voll berufsfähig	☐	☐	☐
zum Teil berufsfähig	☐	☐	☐
arbeitslos	☐	☐	☐
Rentner/in	☐	☐	☐
Hausfrau/-mann	☐	☐	☐
in Berufsausbildung	☐	☐	☐
in Schulausbildung	☐	☐	☐
Student/in	☐	☐	☐
Sonstiges	☐	☐	☐
männlich	☐	☐	☐
weiblich	☐	☐	☐
wegen Krankheit in Ihrer Mobilität (Geh-, Seh-, Hörbehinderung oder anderes) eingeschränkt?	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐	Ja ☐ Nein ☐

Sind Sie mehrmals in der Woche zu Fuß unterwegs?

☐ Nein

☐ Ja, und zwar aus folgendem Grund:

Mehrfachnennungen möglich!

- ☐ A Habe kein Auto/keinen Führerschein.
- ☐ B Habe kein Fahrrad.
- ☐ C Bus und Bahn sind nicht attraktiv genug.
- ☐ D Habe oft nur kurze Wege.
- ☐ E Zählt zu meinen sportlichen Aktivitäten.
- ☐ F Liebe Bewegung an der frischen Luft.
- ☐ G Sonstiger Grund:

Wie zufrieden sind Sie im Allgemeinen mit den Gehwegen in Ihrem Wohnumfeld?

☐ Sehr zufrieden ☐ Zufrieden ☐ Teils, teils ☐ Unzufrieden ☐ Sehr unzufrieden

Was stört Sie am meisten, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind?

- ☐ A zu schmale Gehwege *Maximal 5 Nennungen möglich!*
 - ☐ B An Gehwegen ist es oft zu laut.
 - ☐ C Radfahrer auf dem Gehweg
 - ☐ D Radfahrer auf Radwegen, die an Gehwegen angrenzen
 - ☐ E Gehwege oft schmutzig (Scherben, Müll, Hundekot, usw.)
 - ☐ F zu wenig Grün oder ungepflegtes Grün
 - ☐ G parkende Fahrräder
 - ☐ H parkende PKW's
 - ☐ I andere Hindernisse (Werbetafeln, Pfosten, Litfaßsäulen, usw.)
 - ☐ K zu wenig eigenständige Gehwege abseits von Straßen
 - ☐ L schadhafte Oberfläche (rissiger Asphalt, Pflaster mit Stolperkanten)
 - ☐ M nach Regen Wasserpfützen, Schlamm
 - ☐ N keine Absenkung in Kreuzungsbereichen
 - ☐ O fehlender Querungskomfort in Kreuzungsbereichen
 - ☐ P ungünstige Ampelschaltungen
 - ☐ Q Gehwege sind manchmal schlecht beleuchtet.
-

Seit einigen Jahren nutzen immer mehr Menschen Fahrräder mit Elektromotoren. Kommt ein solches Fahrrad auch für Sie in Frage?

- ☐ Ja, besitze ich bereits.
- ☐ Ja, ich kann mir den Kauf eines solchen Fahrrades gut vorstellen.
- ☐ Nein, ist mir zu teuer.
- ☐ Nein, ich bevorzuge ein klassisches Rad ohne Motor.
- ☐ Nein, ich fahre grundsätzlich kein Fahrrad.

Befragung zum Verkehrsverhalten der Oberhausener Bevölkerung 2014

- Hinweise zum Wegeprotokoll -

Bitte erst hier lesen!

1. Tragen Sie und ggf. Ihre Haushaltsmitglieder bitte die Wege ein, die von Ihnen am
Dienstag, den 06. Mai
2. gemacht wurden. (Dieser beginnt um 0:00 Uhr und endet um 23:59 Uhr. Wenn Sie im Schichtdienst tätig sind und Ihren Feierabend am Morgen des nächsten Tages haben, dann bedeutet das, dass Sie den Heimweg **nicht** protokollieren.)
3. Sollten Sie sich an Ihre Wege vom 06. Mai nicht mehr genau erinnern, dann können Sie einen anderen Tag in der Woche protokollieren. Es darf sich dabei aber nicht um einen Samstag oder Sonntag handeln.
4. Bitte füllen Sie die Wegeprotokolle auch für Ihre Kinder aus.
5. Wenn Sie an dem angegebenen Stichtag das Haus nicht verlassen haben oder nicht zu Hause waren, machen Sie bitte bei der ersten Frage ein entsprechendes Kreuzchen.
6. Ein Weg beginnt immer dann, wenn man das Haus/Grundstück verlässt.
7. Jeder Weg besteht mindestens aus einem Hin- und Rückweg.
8. Wege, die man als „**Rundwege**“ versteht, wie z.B. spazieren gehen, joggen oder Gassi gehen, werden in Hin- und Rückweg aufgeteilt. Die einfachste Methode ist, die Dauer und Länge des Weges aufzuteilen.
9. Wenn Sie einer „**fahrenden Berufstätigkeit**“ nachgehen (wie z.B. Postbote, Taxi- oder Busfahrer), dann tragen Sie die Wege in Ihrer Arbeitszeit als **einen Weg** ein. Bitte geben Sie Beginn und Ende, die Gesamtlänge in Kilometer, sowie das benutzte Verkehrsmittel an.
10. Wenn Sie verschiedene **Verkehrsmittel** für Ihren Weg genutzt haben, dann kreuzen Sie bitte alle genutzten Verkehrsmittel an.
11. Bei „**Beginn**“ und „**Ende**“ tragen Sie nur die **Uhrzeiten Ihres Weges** ein, nicht die Dauer der Tätigkeit (wie das Einkaufen selbst oder der Arztbesuch).
12. Bei „**Länge des Weges in Kilometer**“ geben Sie bitte die zurückgelegten Kilometer an. Hier genügt es, wenn Sie Schätzwerte angeben. Nutzen Sie zur richtigen Einschätzung die Entfernungstabelle auf der Rückseite des Anschreibens. Bei kurzen Strecken unter einem Kilometer tragen Sie bitte „1“ ein.
13. Bei „**Zweck des Weges**“ können Sie nur einen Zweck ankreuzen. Wenn Sie von Zuhause ein Kind zur Schule bringen, anschließend einkaufen und danach wieder nach Hause fahren/gehen, dann handelt es sich um 3 Wege mit jeweils eigenem Zweck:
 1. Von Zuhause zur Schule
 2. Von der Schule zum Einkauf
 3. Vom Einkauf nach Zuhause

Bei weiteren Fragen können Sie auch die folgenden Telefonnummern anrufen, um sich informieren zu lassen.

☎ 0208/825 2342
Herr Marißen

☎ 0208/825 2179
Frau Hönscheid

Befragung zum Verkehrsverhalten

der 0 berhausener Bevölkerung 2014

- Wegebeschreibung -

HH-ID:

--	--	--	--

Name

Vorname

--	--

Geburtsjahr:

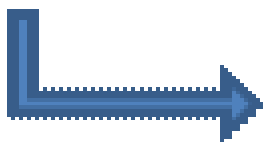
--	--	--	--



stadt
oberhausen

Haben Sie Ihr/e Wohnung/Grundstück verlassen?

☐ Ja ☐ Nein, wegen Krankheit ☐ Nein, war nicht zuhause ☐ Nein, sonstiges



	1. Weg		2. Weg		3. Weg	
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.
Beginn						
Ende						

Start Ihres Weges

Von zuhause

☐
☐
☐

Alt-Oberhausen

☐
☐
☐

Sterkrade

☐
☐
☐

Osterfeld

☐
☐
☐

Von einer anderen Stadt

☐
☐
☐

Ziel Ihres Weges

Nachhause

☐
☐
☐

Alt-Oberhausen

☐
☐
☐

Sterkrade

☐
☐
☐

Osterfeld

☐
☐
☐

Zu einer anderen Stadt

☐
☐
☐

Länge des Weges in Kilometer

--	--	--

 km

--	--	--

 km

--	--	--

 km

Bitte alle benutzten Verkehrsmittel angeben.

(Mehrfachnennungen)

zu Fuß

☐
☐
☐

Fahrrad, Pedelec

☐
☐
☐

Mofa, Moped, Motorrad

☐
☐
☐

Bus/Straßenbahn

☐
☐
☐

Zug

☐
☐
☐

PKW als Fahrer

☐
☐
☐

PKW als Mitfahrer

☐
☐
☐

Sonstiges

☐
☐
☐

Zweck Ihres Weges

Arbeitsplatz

☐
☐
☐

dienstl./geschäftliche Erledigungen

☐
☐
☐

Schule, Ausbildung, Hochschule

☐
☐
☐

Einkauf

☐
☐
☐

sonstige private Erledigungen

☐
☐
☐

Bringen und Holen von Personen

☐
☐
☐

Freizeit und Sonstiges

☐
☐
☐



		4. Weg		5. Weg		6. Weg	
		Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.
Beginn							
Ende							
Start Ihres Weges	Von zuhause		☐		☐		☐
	Alt-Oberhausen		☐		☐		☐
	Sterkrade		☐		☐		☐
	Osterfeld		☐		☐		☐
	Von einer anderen Stadt		☐		☐		☐
Ziel Ihres Weges	Nachhause		☐		☐		☐
	Alt-Oberhausen		☐		☐		☐
	Sterkrade		☐		☐		☐
	Osterfeld		☐		☐		☐
	Zu einer anderen Stadt		☐		☐		☐
Länge des Weges in Kilometer		km	km	km			
Bitte <u>alle benutzten</u> Verkehrsmittel angeben. (Mehrfachnennungen)							
zu Fuß		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad, Pedelec		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mofa, Moped, Motorrad		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus/Straßenbahn		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug		☐	☐	☐	☐	☐	☐
PKW als Fahrer		☐	☐	☐	☐	☐	☐
PKW als Mitfahrer		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zweck Ihres Weges	Arbeitsplatz	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	dienstl./geschäftliche Erledigungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Schule, Ausbildung, Hochschule	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Einkauf	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	sonstige private Erledigungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Bringen und Holen von Personen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Freizeit und Sonstiges	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Handelt es sich bei Ihrer Berufstätigkeit um eine fahrende Berufstätigkeit (z. B. Taxifahrer, Busfahrer, Polizeidienst, Rettungsdienst, Briefzusteller, ambulanter Krankendienst und andere)?

☐ Ja

☐ Nein

Wenn ja, bitte für Ihre Wege am Arbeitsplatz nur einmal Beginn, Ende, Länge in km und benutztes Verkehrsmittel zur Ausübung der Berufstätigkeit angeben.

	7. Weg		8. Weg		9. Weg	
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.

Beginn			:			:		
Ende			:			:		

Start Ihres Weges	Von zuhause	☐	☐	☐
	Alt-Oberhausen	☐	☐	☐
	Sterkrade	☐	☐	☐
	Osterfeld	☐	☐	☐
	Von einer anderen Stadt	☐	☐	☐

Ziel Ihres Weges	Nachhause	☐	☐	☐
	Alt-Oberhausen	☐	☐	☐
	Sterkrade	☐	☐	☐
	Osterfeld	☐	☐	☐
	Zu einer anderen Stadt	☐	☐	☐

Länge des Weges in Kilometer	km	km	km
------------------------------	---	---	---

Bitte alle benutzten Verkehrsmittel angeben.

(Mehrfachnennungen)	zu Fuß	☐	☐	☐
	Fahrrad, Pedelec	☐	☐	☐
	Mofa, Moped, Motorrad	☐	☐	☐
	Bus/Straßenbahn	☐	☐	☐
	Zug	☐	☐	☐
	PKW als Fahrer	☐	☐	☐
	PKW als Mitfahrer	☐	☐	☐
	Sonstiges	☐	☐	☐

Zweck Ihres Weges	Arbeitsplatz	☐	☐	☐
	dienstl./geschäftliche Erledigungen	☐	☐	☐
	Schule, Ausbildung, Hochschule	☐	☐	☐
	Einkauf	☐	☐	☐
	sonstige private Erledigungen	☐	☐	☐
	Bringen und Holen von Personen	☐	☐	☐
	Freizeit und Sonstiges	☐	☐	☐

Die Angaben beziehen sich auf

☐ den Mobilitätstag 06. Mai 2014

☐ einen anderen Wochentag im Mai 2014: . .