



BERICHT ZUM FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITÄT IN STÄDTEN – SRV 2018“ IN WOLFSBURG 2021

KURZFASSUNG



Auftraggeber: Stadt Wolfsburg
Porschestraße 49
38440 Wolfsburg

Autorin: Noreen E. Werner

Bearbeitet durch: Technische Universität Dresden
Professur für Integrierte Verkehrsplanung
und Straßentechnik

Projektleitung: Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Projektbearbeitung: Dr.-Ing. Stefan Hubrich
Dr.-Ing. Frank Ließke
Dipl.-Ing. Sebastian Wittig
PD Dr.-Ing. habil. Rico Wittwer

Illustration: www.mscg.de

Nachdruck: auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe
gestattet
www.wolfsburg.de/stadtentwicklung

INHALTSVERZEICHNIS

1. ANLASS UND ZIELSETZUNG	6
2. METHODIK.....	7
3. ERGEBNISSE	8
3.1. Mobilität in Zahlen	8
3.2. Mobilität der Personen.....	9
3.3. Verkehrsmittelwahl	10
3.4. Haushalt, Fahrzeug, Führerschein.....	13
4. AUSWIRKUNGEN DER COVID-19-PANDEMIE	15
5. FAZIT	16
LITERATUR	17

1. ANLASS UND ZIELSETZUNG

Die Stadt Wolfsburg hat im Herbst 2021 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Wolfsburger Wohnbevölkerung durchgeführt. Die Erhebung aktualisiert die Ergebnisse der letzten Haushaltsbefragung in der Stadt Wolfsburg aus dem Jahr 2010. Im Rahmen der Haushaltsbefragung wollte die Stadt u. a. herausfinden,

- welche Wege von Wolfsburger*innen zurückgelegt werden,
- wie lang diese Wege sind oder
- welche Verkehrsmittel dafür genutzt werden.

Aus den Ergebnissen können Erkenntnisse für eine zielgerichtete formelle und informelle Verkehrsplanung gewonnen werden. Außerdem dienen die Ergebnisse als unerlässliche Datengrundlage für das Wolfsburger Verkehrsmodell zur Modellierung der Verkehrsnachfrage. Darüber hinaus kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. der Bereitstellung von politikrelevanten Kennziffern, der Evaluation der Maßnahmenwirksamkeit der Mobilitätsstrategie oder für den Vergleich mit strukturähnlichen Städten und Befragungen zum gleichen Thema.

Die Befragung wurde von der Technischen Universität Dresden im Rahmen von „Mobilität in Städten – SrV“ durchgeführt und ausgewertet. Die erste Erhebung dieser Art zur Verkehrsentwicklung in Städten fand als System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) im Jahr 1972 statt und wurde seitdem kontinuierlich fortgeführt. Aufgrund einer inhaltlich und methodisch einheitlichen Standarderhebung ermöglicht SrV, neben der Bestimmung stadtspezifischer Kennwerte, auch den Vergleich mit aktuellen Erhebungen anderer Städte. Die SrV-Befragung findet in regelmäßigen Abständen statt. Die Stadt Wolfsburg hat sich zum ersten Mal an der SrV-Befragung beteiligt und plant zukünftig eine regelmäßige Aktualisierung der SrV-Daten. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsbefragung für die Stadt Wolfsburg zusammen.

2. METHODIK

Bei der SrV-Befragung handelt es sich inhaltlich und methodisch um eine Standarderhebung. Die Grundgesamtheit der Erhebung besteht aus allen Einwohner*innen der Stadt Wolfsburg. Damit steht der örtliche Verkehr der Wohnbevölkerung, in erster Linie deren Binnen- und Quellverkehr sowie der rückfließende Zielverkehr im Mittelpunkt. Weitere Verkehrsarten, wie z. B. auswärtige Ausbildungs- und Berufseinpenderverkehre oder Besucherverkehre werden im SrV nicht berücksichtigt.

In Wolfsburg haben insgesamt 2.743 Haushalte mit 5.250 Personen an der Befragung teilgenommen und ihre Wege an einem bestimmten Stichtag im Zeitraum von September bis November 2021 protokolliert sowie allgemeine Fragen zum Haushalt und zum Verkehrsverhalten beantwortet. Mögliche Stichtage für die Befragung waren alle mittleren Werkzeuge, d. h. Dienstag, Mittwoch und Donnerstag außerhalb von Ferien und Feiertagen. Bei der zufallsbasierten Stichprobenziehung bestand keine Einschränkung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität oder Haupt- und Nebenwohnsitz. Die Befragung fand freiwillig und anonym unter Wahrung der Datenschutzbestimmungen statt.

Alle zufällig ausgewählten Haushalte wurden durch ein Anschreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Wolfsburg über die Befragungsziele und -inhalte informiert. Alle Personen in einem Haushalt waren aufgefordert, den Fragebogen bzw. das Wegeprotokoll auszufüllen. Es wurden zwei Beteiligungsformate angeboten. Neben der telefonischen Befragung bestand die Möglichkeit, den Fragebogen und das Wegeprotokoll online zu übermitteln.

Einfluss der Covid-19-Pandemie auf den Erhebungszeitraum

Die Erhebung fand während der Covid-19-Pandemie statt. Im Erhebungszeitraum wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und gastronomische Betriebe sowie Einzelhandel konnten unter Einhaltung der Masken- und teilweiser Testpflicht aufgesucht werden. Dennoch sind Einflüsse der Pandemie nicht auszuschließen. So kann beispielsweise von einer reduzierten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausgegangen werden. Darüber hinaus wurden während der Pandemie Entwicklungsprozesse beschleunigt, die teilweise Einfluss auf die Alltagsmobilität haben, z. B. flexiblere Arbeitszeiten, vermehrte Arbeit im Homeoffice und veränderte Freizeitaktivitäten. Die Auswirkungen der Pandemie können dazu führen, dass sich Verkehrsspitzen verändern und auch zukünftig Wege eingespart werden. Ergänzend zu den Standardmerkmalen des Fragebogens wurden daher in Wolfsburg zusätzliche Fragen zum Einfluss der Pandemie auf das Verkehrsverhalten gestellt. Allerdings lässt sich der vergangene und zukünftige Einfluss der Pandemie nicht vollends verifizieren.

3. ERGEBNISSE

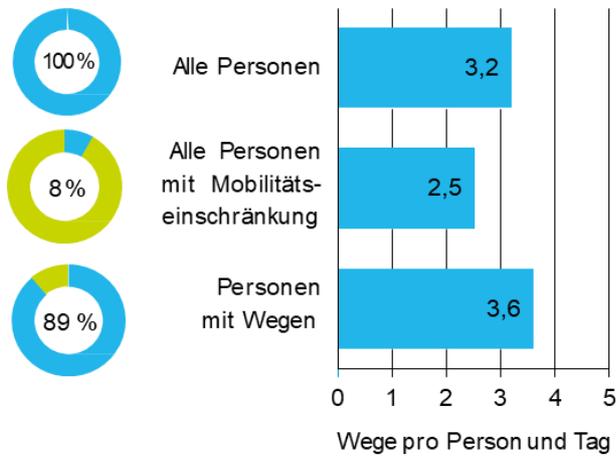
3.1. Mobilität in Zahlen

Die wichtigsten allgemeinen Mobilitätskennwerte in Wolfsburg sind über die drei Faktoren Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße gewichtet und auf die Gesamtstadt anhand der Einwohnerzahlen hochgerechnet. Die aufgeführten Mobilitätskennwerte zeigen die wichtigsten Indikatoren zur Mobilität und Besitzquote in Wolfsburg.

Indikator	Wolfs- burg	Einheit
Mobilität Gesamtbevölkerung	3,2	Wege pro Person und Tag
Anteil Mobiler Personen	88,9	Prozent
Fahrradverfügbarkeit	2,0	Fahrräder pro Haushalt
Autoverfügbarkeit	1,2	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt
Anteil der Haushalte ohne Pkw	11,9	Prozent
Mittlere Länge eines Weges	6,3	Kilometer
Durchschnittliche Wegelänge pro Person und Tag	20,1	Kilometer
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	Pesonen pro Fahrt und Fahrzeug
Tägliche Unterwegszeit im Verkehr	59,0	Minuten
Wegedauer	19,0	Minuten pro Person und Tag

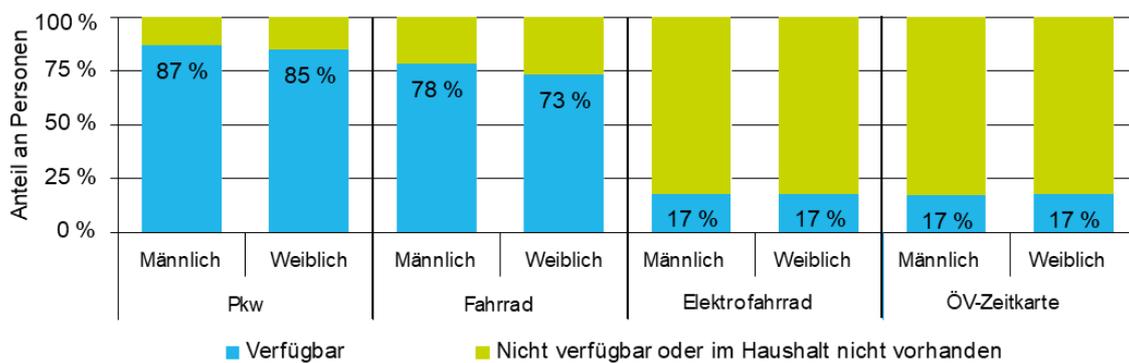
3.2. Mobilität der Personen

Wege und Wegehäufigkeit nach Alter



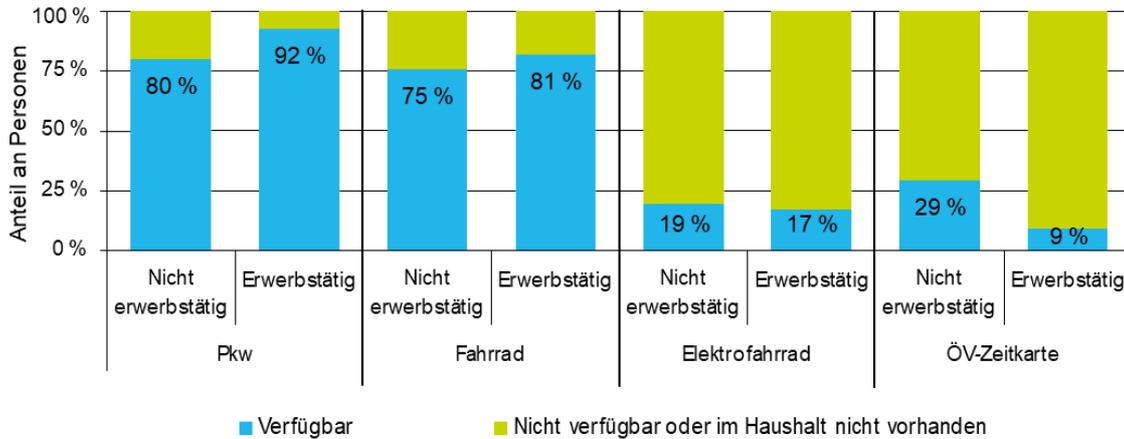
Die Wolfsburger*innen legen am Tag durchschnittlich 3,2 Wege pro Person zurück. Bei einer stärkeren Differenzierung zwischen Personen mit Wegen am Stichtag (89 %) werden 3,6 Wege pro Person und Tag durchgeführt. Bei Personen mit Mobilitätseinschränkung reduziert sich die Anzahl auf 2,5 Wege pro Person und Tag. In der Altersgruppe der 0- bis unter 15-Jährigen werden 2,8 Wege pro Person und Tag durchgeführt, in der Altersgruppe der 15- bis unter 65-Jährigen 3,3 Wege und bei den 65-Jährigen und älteren Personen 3,2 Wege.

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht



Der Besitz sowie die tägliche Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. 88 % der Haushalte in Wolfsburg besitzen mindestens einen Pkw. Am Stichtag der Befragung stand 87 % der männlichen Personen und 85 % der weiblichen Personen ein Pkw zur Verfügung. Über ein Fahrrad verfügen 78 % der Männer und 73 % der Frauen. Sowohl bei 17 % der Männer als auch der Frauen steht ein Elektrofahrrad im Haushalt zur Verfügung. 83 % der Wolfsburger als auch der Wolfsburgerinnen besitzen keine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (ÖV).

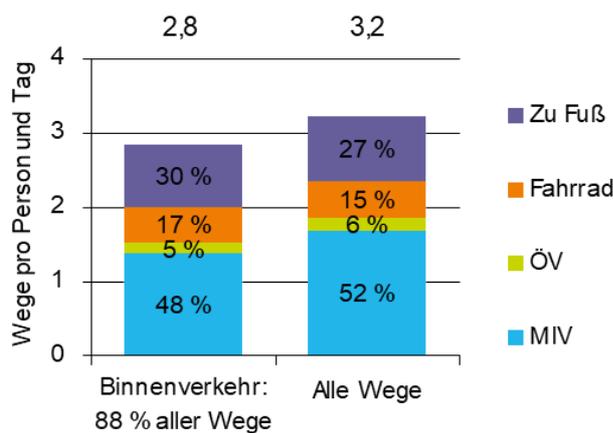
Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Erwerbstätigkeit der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre



Kombiniert man die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel mit der Erwerbstätigkeit im Alter zwischen 15 und unter 65 Jahren, ist erkennbar, dass bei 92 % der Erwerbstätigen in Wolfsburg ein Pkw verfügbar ist. Bei den nicht Erwerbstätigen sind es 80 %. 81 % der Erwerbstätigen verfügen über ein Fahrrad, während bei nicht erwerbstätigen Wolfsburg*innen 75 % über ein Fahrrad verfügen. Die Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern liegt stattdessen bei nicht erwerbstätigen Wolfsburg*innen leicht höher als bei den Erwerbstätigen. Nicht erwerbstätige Personen verfügen zudem mit 29 % häufiger über eine ÖV-Zeitkarte als erwerbstätige Personen, von denen 9 % eine ÖV-Zeitkarte am Stichtag besaßen.

3.3. Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



Die Wolfsburger Wohnbevölkerung führt insgesamt 3,2 Wege pro Person und Tag durch. 52 % der Wege entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), 6 % der Wege auf den ÖV, 15 % auf den Radverkehr und 27 % auf den Fußverkehr.

Innerhalb der Stadt Wolfsburg, d. h. im Binnenverkehr, werden insgesamt 88 % aller Wege gemacht. Wenn die Wolfsburger*innen innerhalb der Stadtgrenzen unterwegs sind, werden mit 2,8 Wegen pro Person und Tag weniger Wege zurückgelegt als über alle Wege betrachtet. 48 % der Wege im Binnenverkehr entfallen dabei auf den MIV, 30 % auf den Fußverkehr, 17 % auf den Radverkehr und 5 % auf den ÖV. Innerhalb der Stadt nimmt die Nutzung des Umweltverbundes demnach einen größeren Anteil am Verkehrsaufkommen ein, wobei die Nutzung des ÖV leicht sinkt und Rad- und Fußverkehre hinzu gewinnen.

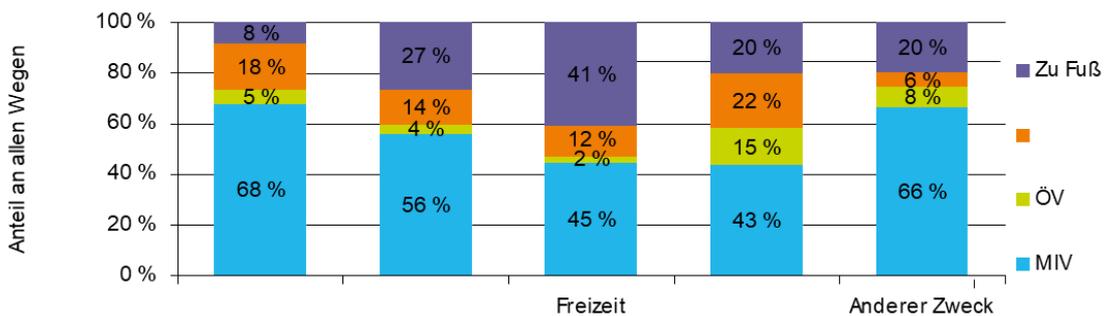
Verkehrsmittelwahl und Wegelänge nach Wegezweck

In Wolfsburg werden 16 % aller Wege zum eigenen Arbeitsplatz zurückgelegt. Die mittlere Wegelänge beträgt im Durchschnitt 10,9 Kilometer. Wege zum Arbeitsplatz werden überwiegend im MIV zurückgelegt (68 %). 5 % der Arbeitswege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 18 % mit dem Fahrrad und 8 % zu Fuß gemacht.

31 % der Wege mit einer mittleren Wegelänge von 4,8 Kilometer werden zum Einkaufen oder für Erledigungen durchgeführt. Bei den Wegen zum Einkauf liegt der Anteil des Fußverkehrs bei 27 %. 56 % der Einkaufswege werden im MIV, 14 % mit dem Fahrrad und 4 % mit dem ÖV zurückgelegt.

32 % der Wege sind Freizeitwege, die durchschnittlich etwa 5,8 Kilometer lang sind. Die Freizeitwege werden überwiegend im Umweltverbund, das heißt 41 % zu Fuß, 12 % mit dem Rad und 2 % mit dem ÖV gemacht. Der MIV-Anteil für Freizeitwecke liegt bei 45 %.

18 % der Wege werden zu Ausbildungszwecken, zur KiTa oder Schule mit einer mittleren Wegelänge von 4,7 Kilometer zurückgelegt. Bei den Wegen zu Ausbildungszwecken liegt der Umweltverbund mit 20 % Fußanteil, 22 % Radverkehrsanteil und 15 % ÖV-Anteil vor der Nutzung des MIV mit 43 %.



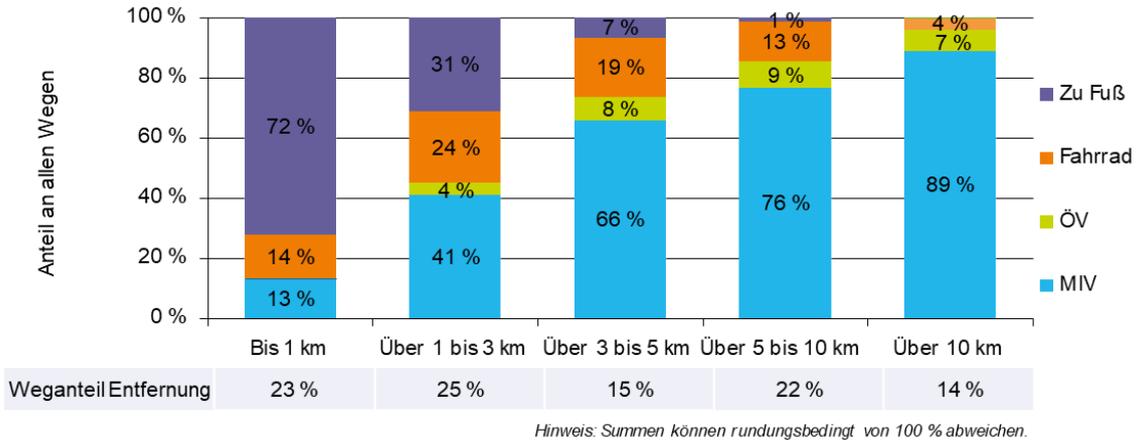
Weganteil Zweck	16 %	31 %	32 %	18 %	3 %
Mittlere Weglänge	10,9 km	4,8 km	5,8 km	4,7 km	9,7 km

*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

3 % der Wege werden zu einem anderen als dem hier aufgeführten Zweck gemacht. Diese Wege sind etwa 9,7 Kilometer lang. Bei anderen Zwecken

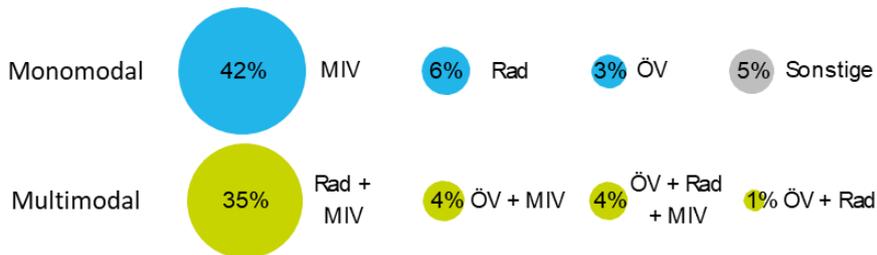
dominiert wiederum mit 66 % der MIV, während der Umweltverbund einen Anteil von 44 % (Fuß 20 %, Rad 6 %, ÖV 8 %) besitzt.

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



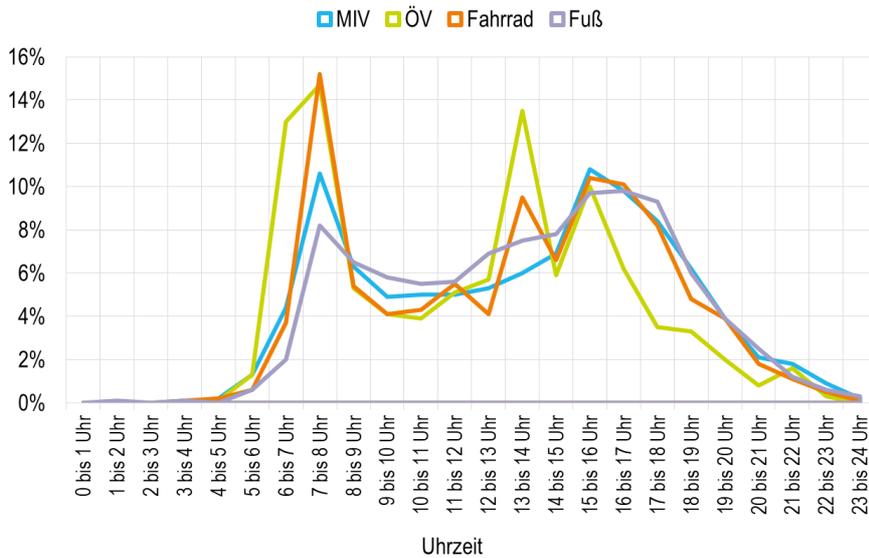
23 % aller Wege in Wolfsburg sind unter 1 Kilometer lang. Am häufigsten werden diese Wege zu Fuß oder mit dem Rad gemacht. Der MIV-Anteil beträgt 13 %. Den ÖV nutzte am Stichtag niemand für diese Strecke. Den größten Anteil haben in Wolfsburg Wege zwischen 1 und 3 Kilometer (25 % aller Wege). Am häufigsten werden diese Wege mit dem MIV, gefolgt vom Fuß- und Radverkehr durchgeführt. Der Anteil des ÖV ist eher gering. Wege bis 5 Kilometer (15 %) werden in Wolfsburg bereits zu 66 % mit dem Auto unternommen. Der ÖV-Anteil gewinnt hinzu, während der Anteil des Rad- und Fußverkehrs abnimmt. 22 % aller Wege in Wolfsburg sind Wege zwischen 5 und 10 Kilometer. 76 % dieser Wege werden im MIV gemacht, 9 % im ÖV, 13 % im Radverkehr und immer noch 1 % im Fußverkehr. Betrachtet man Wege über 10 Kilometer (14 % aller Wege) liegt der Anteil des MIV bei 89 %. Der Anteil des ÖV nimmt wieder ab. Der Radanteil liegt bei nur noch 4 %.

Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. In Wolfsburg sind 56 % der Verkehrsteilnehmer*innen innerhalb einer Woche ausschließlich monomodal unterwegs. Die meisten monomodalen Nutzer*innen hat der MIV mit 42 %. 6 % nutzen ausschließlich das Fahrrad, 3 % den ÖV und 5 % sonstige Verkehrsmittel. 35 % der multimodalen Nutzer*innen kombinieren den MIV und das Fahrrad. 4 % sind multimodal sowohl mit ÖV und MIV als auch aus einer Kombination von ÖV, Rad und MIV unterwegs. 1 % kombinieren ÖV und Rad miteinander.

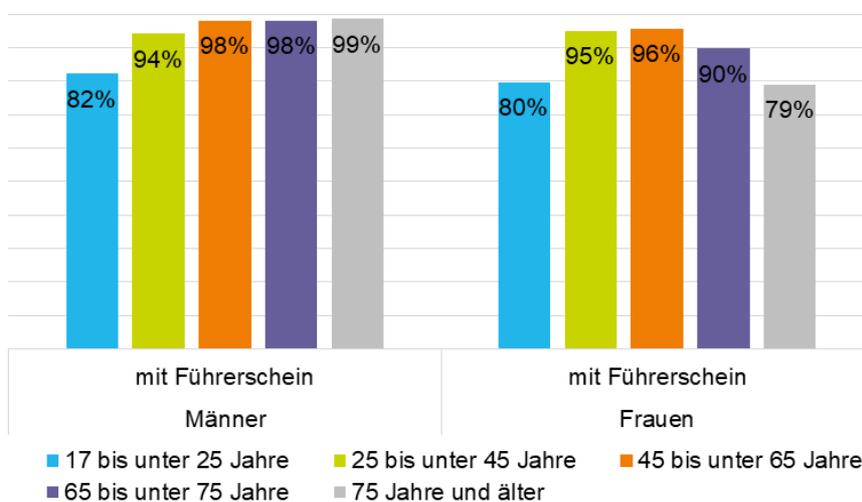
Verkehr im Tagesverlauf nach Hauptverkehrsmitteln



Eine ungleichmäßige Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag führt häufig zu Verkehrsproblemen. Eine Tagesganglinie liefert einen Einblick in die Zusammenhänge. Für den mittleren Werktag ist in Wolfsburg eine Verkehrsspitze zwischen 7:00 und 8:00 Uhr erkennbar. In dieser Zeit werden das Fahrrad und der ÖV häufiger genutzt als der MIV. Die morgendliche Spitzenstunde übertrifft dabei deutlich die Nachmittagsspitzen. Am Nachmittag verteilen sich die Verkehrsmengen über einen Zeitraum von ca. 4 Stunden. Eine erste Verkehrsspitze, auslöst im ÖV, liegt zwischen 13:00 und 14:00 Uhr. Eine weitere Verkehrsspitze liegt zwischen 15:00 und 16:00 Uhr, in der alle Verkehrsmittel gleichmäßig verteilt, genutzt werden. Erkennbar ist auch, dass es im MIV nur eine Verkehrsspitze am Nachmittag zwischen 15:00 und 16:00 Uhr gibt.

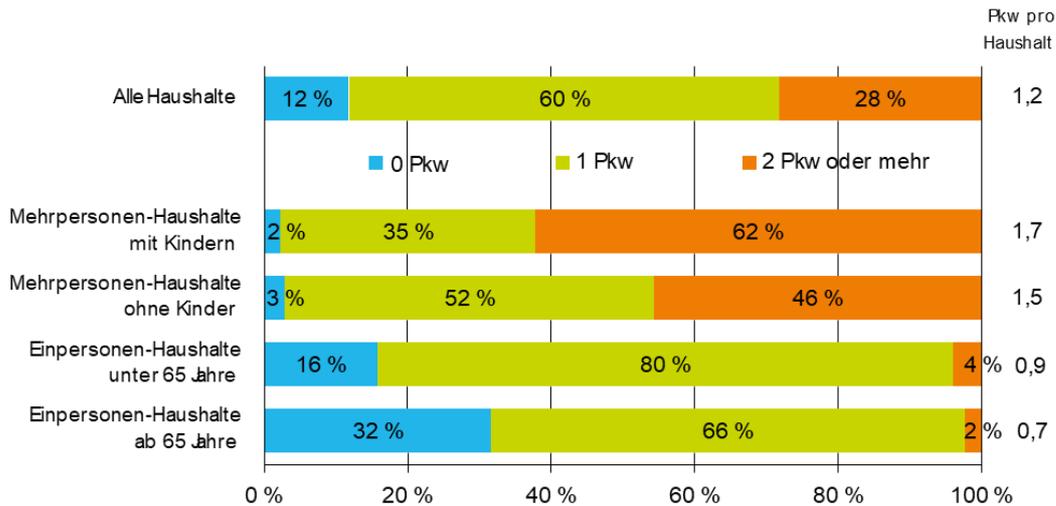
3.4. Haushalt, Fahrzeug, Führerschein

Führerscheinbesitz für Pkw nach Alter und Geschlecht



In Wolfsburg besitzen 82 % der Männer und 80 % der Frauen im Alter zwischen 17 bis unter 25 Jahren einen Pkw-Führerschein. In der Altersgruppe 25 bis unter 45 Jahre steigt der Führerscheinbesitz auf 94 % bei den Männern und 95 % der Frauen an. In den weiteren Altersgruppen besitzt nahezu jeder Mann einen Führerschein. Bei den Frauen sinkt der Führerscheinbesitz in der Altersgruppe der 65- bis unter 75-Jährigen auf 90 % und ab 75 Jahren auf 79 %.

Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen



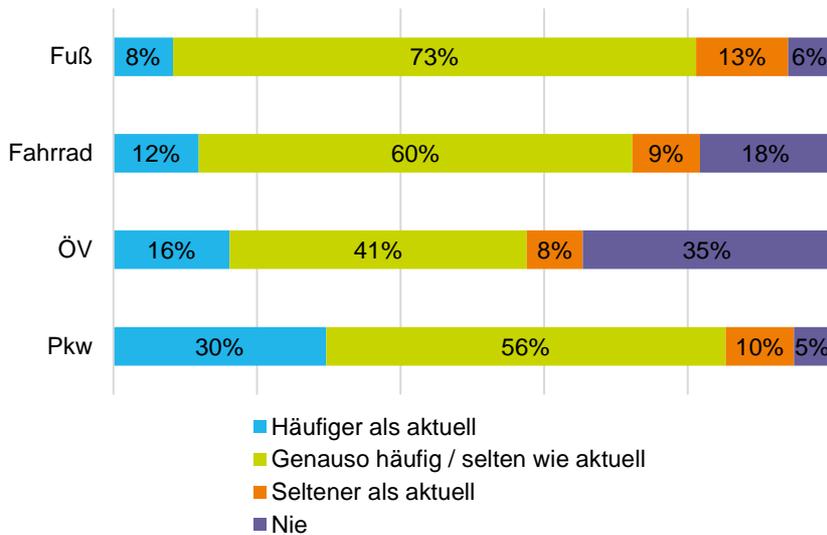
In Wolfsburg verfügen 12 % der Haushalte über keinen Pkw, 60 % über einen Pkw und 28 % über 2 Pkw oder mehr. Damit besitzen die Wolfsburger Haushalte durchschnittlich 1,2 Pkw. Betrachtet man die Mehrpersonen-Haushalte mit Kindern, verfügen 2 % über keinen Pkw, 35 % über einen Pkw und 62 % über zwei Pkw oder mehr. In Mehrpersonen-Haushalten ohne Kindern sinkt der Anteil von 2 Pkw oder mehr pro Haushalt auf 46 %. Der Anteil von einem Pkw pro Haushalt liegt hier bei 52 % und 3 % dieser Haushalte verfügen über keinen Pkw.

4. AUSWIRKUNGEN DER COVID-19-PANDEMIE

Die Anzahl der Wege der Wolfsburger*innen ist seit der letzten Haushaltsbefragung Mobilität 2010 gesunken. Das lässt sich zum Teil auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie im Untersuchungszeitraum zurückführen. Zu den Auswirkungen der Corona-Schutzmaßnahmen auf die Alltagsmobilität im Untersuchungszeitraum gaben 33 % der Personen an, weniger Wege als vorher zu unternehmen. Bei 53 % der Personen hatten die Corona-Schutzmaßnahmen keinen Einfluss auf die Alltagsmobilität genommen.

Nutzungshäufigkeit der Hauptverkehrsmittel im Allgemeinen vor Corona

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie können dazu führen, dass z. B. gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel weniger häufig in Anspruch genommen werden. In Wolfsburg gaben 16 % der Personen am Befragungstichtag an, den ÖV häufiger vor der Pandemie genutzt zu haben als aktuell. Bei 41 % der Personen gab es keine Veränderungen in der Nutzungshäufigkeit des ÖV. 8 % der Personen gaben aber auch an, den ÖV vor der Pandemie seltener genutzt zu haben als im Untersuchungszeitraum. Ansonsten ist erkennbar, dass 13 % der Personen vor der Pandemie seltener zu Fuß gegangen sind als während der Pandemie und 9 % seltener mit dem Fahrrad unterwegs waren.



5. FAZIT

Mit der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in Wolfsburg sind Grundlegenden Daten ermittelt worden, die eine aktuelle Datenbasis für die Verkehrsnachfragemodellierung in Wolfsburg, sowohl für das Verkehrsnachfragemodell als auch für informelle und formelle Planungszwecke bietet. Insgesamt können deutliche Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl der Einwohner*innen im Zeitraum von ca. 11 Jahren seit der letzten Haushaltsbefragung festgestellt werden: Die Anzahl der Wege pro Person und Tag ist leicht rückläufig. Der Anteil des MIV ist gesunken, bleibt aber das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Der Fuß- und Radverkehr gewinnt hinzu, während öffentliche Verkehrsmittel weiter Anteile verlieren.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Nahmobilität bis 3 Kilometer einen bedeutenden Anteil im Alltagsverkehr einnimmt. Allerdings wird dafür häufig der eigene Pkw genutzt. Dem gegenüber steht ein Rückgang des ÖV-Anteils, der zum einen mit der pandemischen Lage begründet werden kann. Immerhin wird der ÖV zu einem großen Teil für Ausbildungs- und Schulwege genutzt. Andererseits besitzen wenige erwerbstätige Wolfsburger*innen eine ÖV-Zeitkarte und haben vergleichsweise lange Reisezeiten gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Der Anteil des Rad- und Fußverkehrs ist im Vergleich zur letzten Haushaltsbefragung gestiegen. Neue Mobilitätsangebote wie der E - Scooter werden im kleinen Umfang zumindest gelegentlich genutzt. Das Verkehrsverhalten der Wolfsburger*innen ist gegenüber 2010 insgesamt umweltverträglicher geworden.

2021 wurden insgesamt mehr Personen und Haushalte befragt als noch 2010, so dass eine höhere Genauigkeit der Ergebnisse angenommen werden kann. Für bestimmte Zusammenhänge können auf Grundlage der vorliegenden Daten weitere Auswertungen durchgeführt werden, die auf stadtspezifische Besonderheiten eingehen. Außerdem können bei Bedarf Ergebnisse mit anderen Untersuchungsräumen außerhalb von Wolfsburg verglichen werden. Die Aktualisierung der Daten soll zukünftig in regelmäßigen Abständen erfolgen.

LITERATUR

Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2022): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ (einschließlich der Sondererhebungen in Monheim am Rhein 2020 und 2021 sowie Wolfsburg 2021). Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<https://tu-dresden.de/srv>>.

Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2022): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Wolfsburg 2021. Technische Universität Dresden.

**... UND WO FÜHRT
DICH DER GRÜNE
FADEN HIN?**

