



Befragung zum
Mobilitätsverhalten
in Rostock und im
Umland 2012



Impressum

Befragung zum Mobilitätsverhalten in der Hansestadt Rostock und im Umland mit dem Schwerpunkt fahrradaffine Pendler 2012

■ Auftraggeber:

Hansestadt Rostock
Amt für Umweltschutz
Holbeinplatz 14, D-18069 Rostock

Hansestadt Rostock
Tief- und Hafenbauamt
Holbeinplatz 14, D-18069 Rostock

Universität Rostock
Dezernat Technik, Bau und Liegenschaften
Ulmenstraße 69, D-18057 Rostock

■ Bearbeitung:

WIMES Wirtschaftsinstitut
Barnstorfer Weg 6, D-18057 Rostock

Dieses Projekt wurde anteilig finanziert über die EU-South-Baltic-
Programm-Projekte „Access by Cycling: abc.multimodal“ und
„Elmos“ sowie durch die Universität Rostock

Rostock im Dezember 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Befragung und Befragungsmethodik.....	4
2	Befragungsergebnisse	7
2.1	Befragungsquote	7
2.2	Zweck des Pendelns.....	10
2.3	Wohnort der Pendler.....	12
2.4	Zielort der Pendler	14
2.5	Hauptverkehrsmittel der Pendelnden	17
2.6	Änderung des Verkehrsverhaltens	24
2.7	Durchschnittlicher Weg der Pendelnden.....	27
2.8	Angebote zur Fahrradnutzung.....	31
3	Resümee	39
	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	40

Anhang: Pendlermatrix

Hinweis:	Die Veröffentlichung und Interpretation von Grafiken, Tabellen und anderen Berichtsinhalten ist nur unter Angabe der Quelle und in Zusammenhang mit dem Berichtstext zulässig, da ansonsten Fehlinterpretationen möglich sind.
-----------------	--

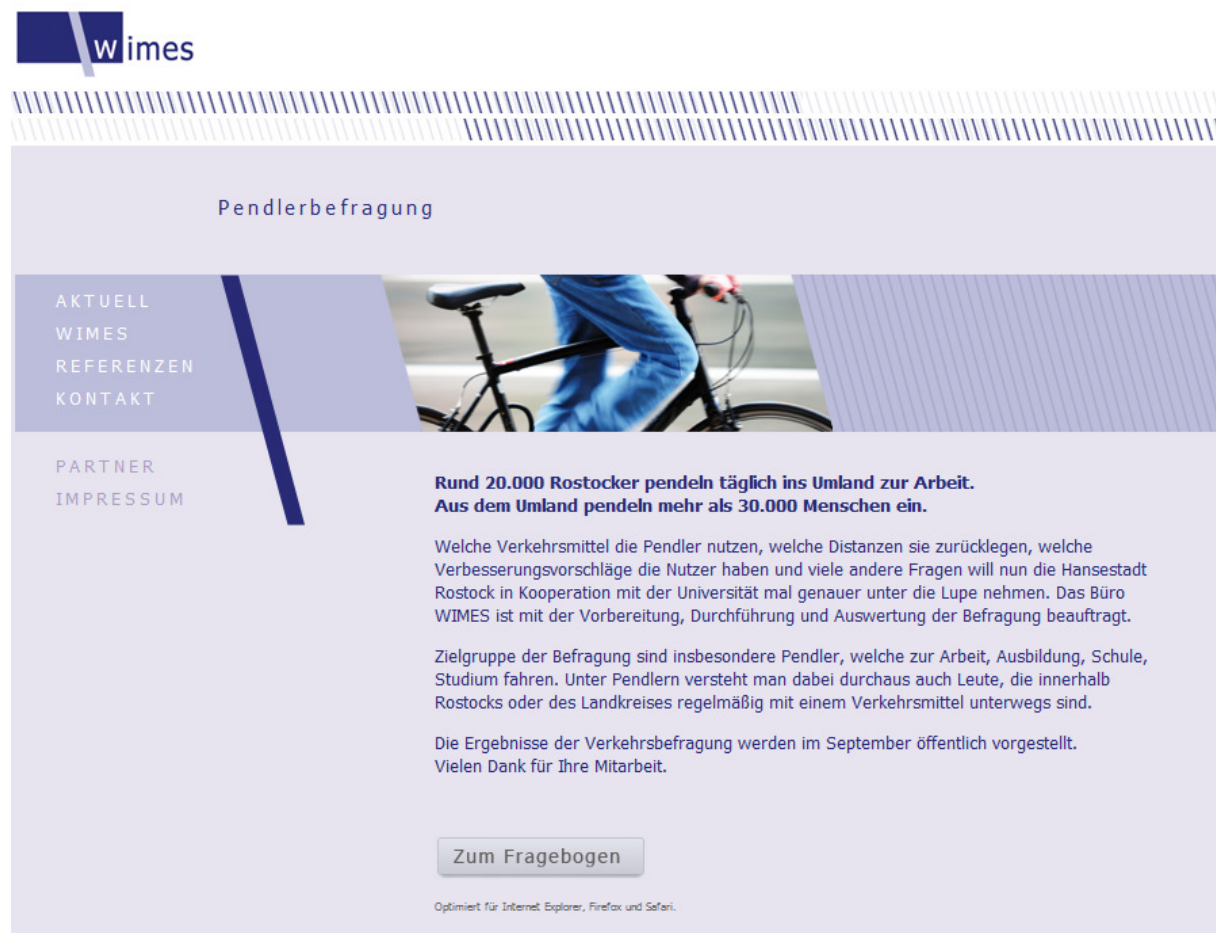
1 Anlass der Befragung und Befragungsmethodik

Die Hansestadt Rostock widmet sich zwischen 2011-2014 im EU-Projekt abc.multimodal zusammen mit 4 weiteren Partnern - der schwedischen Stadt Kalmar, Gdansk, ADFC Regionalverband Rostock und der polnischen Nichtregierungsorganisation PUMA - der Radverkehrsförderung in Städten des südlichen Ostseeraumes. Dabei geht es zum Einen um die Integration des Radverkehrs in das multimodale Verkehrssystem durch bessere Infrastruktur und Service. Zum Anderen sollen Lösungen gesucht werden, wie man das Radfahren stärker in die Mobilitätskultur integrieren kann.

Rostock wird sich im Projekt mit den Bedingungen für Fahrrad-Pendler und einer exemplarischen Veloroute vom Nordwesten ins Stadtzentrum befassen. Insgesamt stehen dem Projekt 1,18 Mio. € aus dem EU-Interreg-IV-A-Programm „Südliche Ostsee“ zur Verfügung. Die Hansestadt Rostock fungiert als Leadpartner.

Auf der Grundlage einer Zielgruppenanalyse soll ein Masterplan aufgestellt werden, der in einen Aktionsplan mündet. Als wesentliche Grundlage der Zielgruppenanalyse für fahrradaffine Pendler diene eine umfangreiche Befragung von Pendlern mittels Fragebogen. Der Fragebogen wurde in Abstimmung mit dem Umweltamt, dem Tief- und Hafenbauamt und der Universität Rostock erarbeitet. Der Fragebogen diene auch als Grundlage für persönliche Interviews. Zudem wurde eine Internetseite für die Befragung zum Mobilitätsverhalten eingerichtet. Der Fragebogen konnte online unter Berücksichtigung der Datenschutzbestimmungen ausgefüllt und anonym versendet werden. Die Befragung wurde in einer Pressemitteilung im April 2012 angekündigt und ein Link zur Internetbefragung veröffentlicht.

Abbildung 1: Startseite zur Internetbefragung



wimes

Pendlerbefragung

AKTUELL
WIMES
REFERENZEN
KONTAKT

PARTNER
IMPRESSUM

Rund 20.000 Rostocker pendeln täglich ins Umland zur Arbeit. Aus dem Umland pendeln mehr als 30.000 Menschen ein.

Welche Verkehrsmittel die Pendler nutzen, welche Distanzen sie zurücklegen, welche Verbesserungsvorschläge die Nutzer haben und viele andere Fragen will nun die Hansestadt Rostock in Kooperation mit der Universität mal genauer unter die Lupe nehmen. Das Büro WIMES ist mit der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Befragung beauftragt.

Zielgruppe der Befragung sind insbesondere Pendler, welche zur Arbeit, Ausbildung, Schule, Studium fahren. Unter Pendlern versteht man dabei durchaus auch Leute, die innerhalb Rostocks oder des Landkreises regelmäßig mit einem Verkehrsmittel unterwegs sind.

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung werden im September öffentlich vorgestellt. Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

[Zum Fragebogen](#)

Optimiert für Internet Explorer, Firefox und Safari.

Der Online-Fragebogen war benutzerfreundlich aufgebaut. Die Fragen konnten mit einem Mausclick beantwortet werden und offene Fragen sowie Zusatzinformationen der Befragungsteilnehmer konnten problemlos in den Fragebogen eingetragen werden.

Abbildung 2: Eingabemaske der Internetbefragung

Befragung zum Verkehrsverhalten

Die Befragung wird im Auftrag der Hansestadt Rostock und der Universität Rostock durchgeführt und von diesen Partnern sowie mit Mitteln aus dem EU-South-Baltic-Programm finanziert. Weitere Infos zum Fahrrad-Projekt "abc.multimodal" finden Sie unter www.abcmultimodal.eu



1.1 Wo wohnen Sie?

Rostock, Stadtteil: Postleitzahl:

ausserhalb Rostocks, Gemeinde/Stadt: Postleitzahl:

1.2 Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachnennung möglich)

Privat-PKW Dienst-PKW Motorrad/Moped/Motorroller

Elektrofahrrad/Pedelec Fahrrad sonstige Fahrzeuge:

1.3 Sind Sie im Besitz einer Zeitkarte öffentlicher Verkehrsmittel? (Abo, Monats-, Wochenkarte)

ja

ja, saisonal begrenzt

nein

1.4 Pendeln sie regelmäßig zur Arbeit, zum Studium oder zur Schule?

Unter dem Begriff "Pendler" werden Menschen verstanden, die ihren Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz, zum Schul-, Ausbildungs- oder Studienort unter Zuhilfenahme eines Verkehrsmittels bewältigen, auch innerhalb einer Stadt/Gemeinde.

ja

nein ([weiter mit 2.1](#))

1.5 Zu welchem Zweck pendeln Sie?

Arbeit

Ausbildung/Schule

Studium

Den Studenten und Mitarbeitern der Universität Rostock wurde ein gesonderter Link zur Pendlerbefragung per E-Mail gesandt.

Zielgruppe der Befragung waren hauptsächlich Radpendler, welche zur Ausbildung, Schule, Studium und zur Arbeit fahren. Im Rahmen dieses Projektes zählten Personen, die regelmäßig mit einem Verkehrsmittel zwischen der Stadt und den unmittelbaren Umlandgemeinden,

aber auch innerhalb der Stadtbereiche der Hansestadt Rostock unterwegs sind, zu den Pendlern. Darum wurde hier der Begriff „innerstädtisches Pendeln“ verwendet!

Im statistischen Sinn werden unter Pendlern sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SV-Beschäftigte), deren Arbeitsort nicht die Gemeinde ihres Hauptwohnsitzes ist, verstanden. Nur, wenn Wohn- und Arbeitsort gleich sind, spricht man nicht von Pendlern. Mit sinkender Zahl der SV-Beschäftigungsverhältnisse (=SV-Beschäftigte am Arbeitsort) sinken auch die Zahlen der Einpendler.

SV-Beschäftigte, die außerhalb ihres Wohnortes arbeiten, sind Auspendler. Der Pendlersaldo gibt darüber Aufschluss, ob mehr Arbeitskräfte/SV-Beschäftigte von ihrem Wohnort zum Arbeiten in eine Gemeinde kommen oder mehr in der Gemeinde wohnende SV-Beschäftigte diese regelmäßig verlassen, da sich ihr Arbeitsplatz außerhalb der Gemeinde befindet.

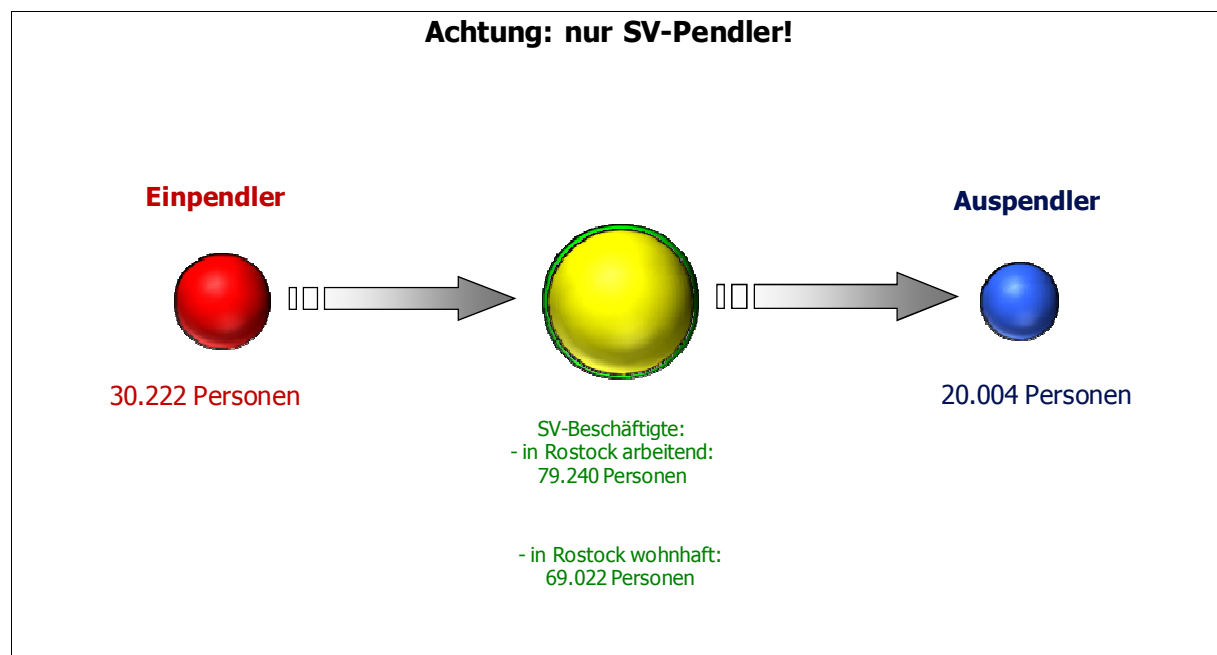
Es ergibt sich ein Einpendlerüberschuss, oftmals nur Pendlerüberschuss genannt, wenn mehr Pendler in die Gemeinde kommen, als sie zum Arbeiten verlassen. Demgegenüber resultiert ein Auspendlerüberschuss, wenn eine Gemeinde mehr SV-Beschäftigte verlassen als zum Arbeiten hineinkommen. Der Pendlersaldo ist also das Verhältnis der SV-Beschäftigten am Arbeitsort (=SV-Arbeitsplätze) zu den SV-Beschäftigten am Wohnort.

Pendlerdaten in der offiziellen Statistik gibt es nur zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, es gibt keine Angaben zu den Pendlern, die freiberuflich oder selbständig tätig sind, die Beamte sind und Pendeln oder zur Schule, Ausbildung, Studium täglich pendeln. Darum richtete sich gerade an diese Zielgruppe die Befragung.

Ziel war eine Befragung zum Mobilitätsverhalten in Rostock und im Umland mit dem Schwerpunkt fahrradaffine Pendler. Dabei wurde der Frage nachgegangen, wie bewegen sich Personen zum Arbeiten oder zum Studium/zur Ausbildung von Stadtbereich A nach Stadtbereich B oder von und in eine Umlandgemeinde? Für diese Zielgruppe der fahrradaffinen Pendler sind die Befragungsergebnisse repräsentativ.

Das Verkehrsverhalten der rund 30.000 Einpendler nach Rostock und der rund 20.000 Auspendler aus Rostock wurde im Rahmen des Projektes nicht untersucht und ist demzufolge nicht repräsentativ wiedergegeben worden.

Abbildung 3: Verhältnis der Ein- und Auspendler in der Hansestadt Rostock in 2011



2 Befragungsergebnisse

2.1 Befragungsquote

Angenommen wurde ein Fragebogenrücklauf von rund 2.000 auswertbaren Fragebögen. Dieses Ziel ist deutlich übertroffen worden. Insgesamt betrug der Rücklauf 4.036 Fragebögen, davon waren 3.549 auswertbar und davon pendeln 3.391 Befragte.

Tabelle 1: Befragungsquote

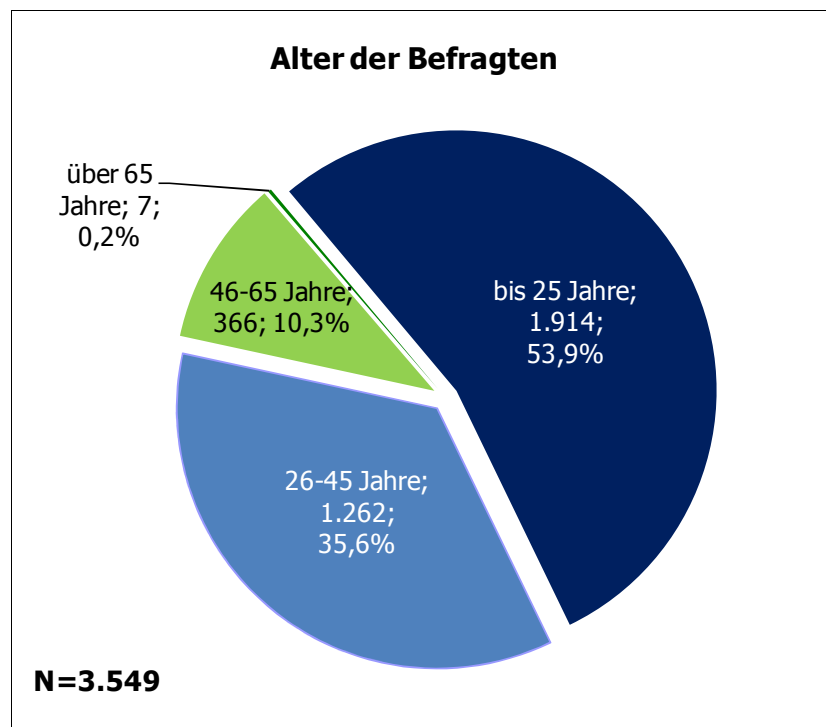
Fragebogenrücklauf Internet	3.124
davon nicht auswertbar absolut und in (%)	487 (15,6)
verteilte Fragebögen	2.000
Rücklauf Fragebögen Papier absolut und in (%)	412 (20,6)
zusätzliche persönliche Befragungen	500
auswertbare Befragungen (Stichprobenumfang = N)	3.549

Aufgrund der Methodik der Verbreitung und Ankündigung der Befragung gab es eine hohe Beteiligung, insbesondere durch Studenten und Mitarbeiter der Universität Rostock (rund 2.100 Befragte). Gerade von dieser Zielgruppe konnte so ein statistisch sehr gesichertes Abbild des Mobilitätsverhaltens erhalten werden.

Allgemein wird eingeschätzt, dass 60 % - 70 % der Pendler, die innerhalb einer Stadt und den stadtnahen Umlandgemeinden regelmäßig mit dem Fahrrad zum Studium, zur Ausbildung, zur Schule oder zur Arbeit pendeln, Jugendliche und junge Erwachsene im Alter zwischen 15 und 25 Jahren sind.

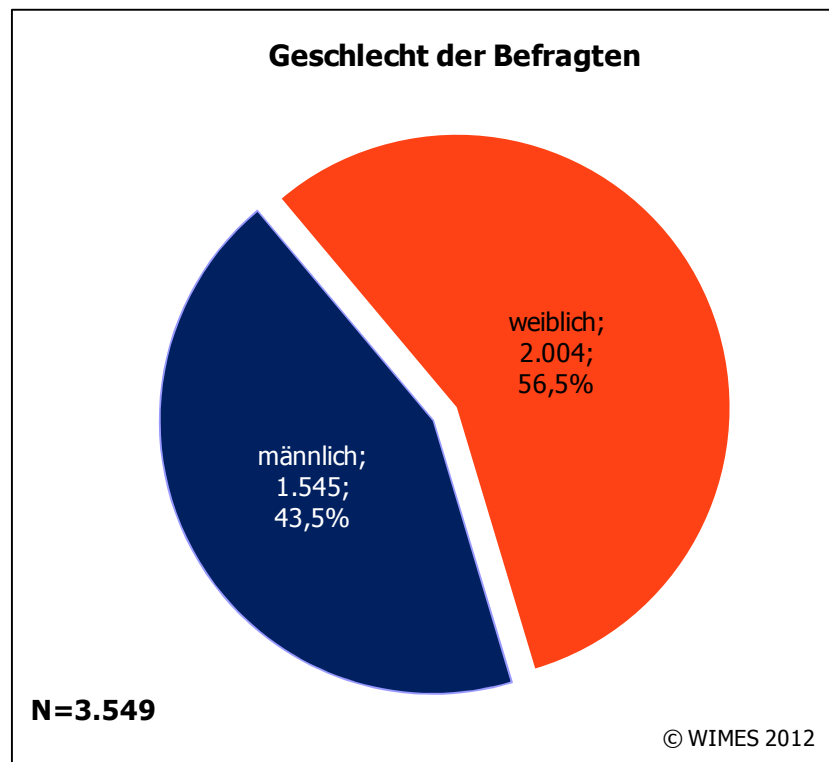
Genau diese Zielgruppe hat sich auch aktiv an der Befragung beteiligt. 1.914 Personen, die an der Pendlerbefragung teilnahmen, waren Jugendliche im Alter bis 25 Jahre, weitere 1.262 Befragte zählte zur Altersgruppe 26-45 Jahre.

Abbildung 4: Fragebogenrücklauf nach ausgewählten Altersgruppen



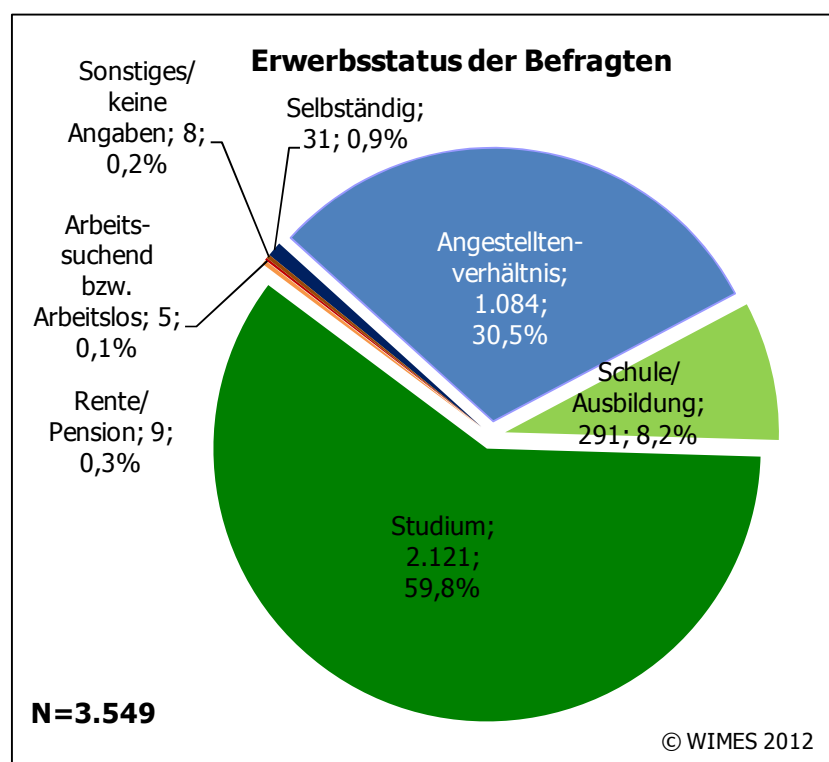
Mit einem Anteil von 56,5 % liegt die weibliche Befragungsquote leicht über der der Männer.

Abbildung 5: Befragungsquote nach dem Geschlecht



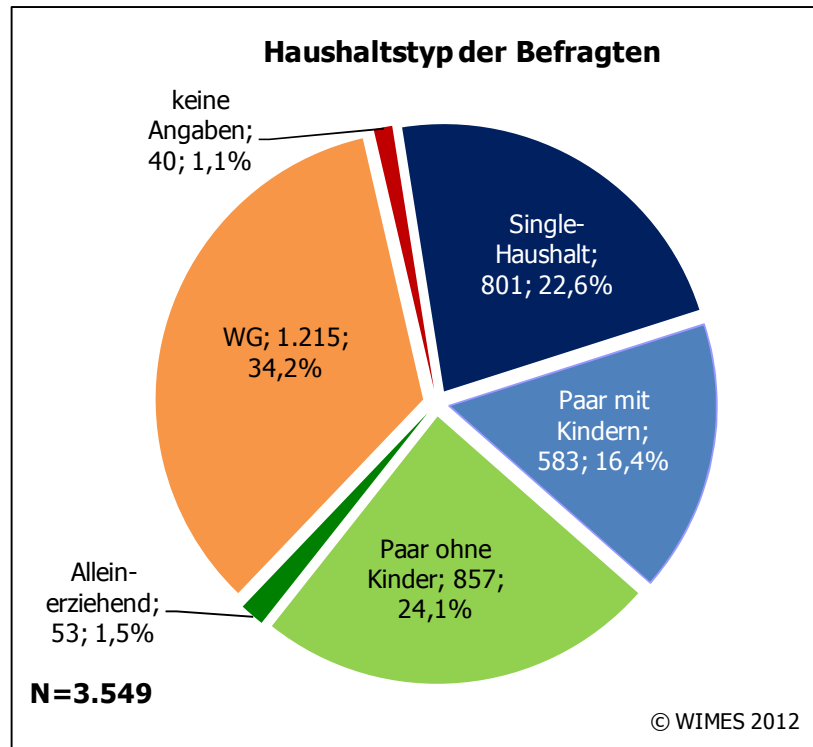
Der überwiegende Teil der Befragten zählt bezüglich des Erwerbsstatus zu den Studenten. Dies ist, wie bereits oben beschrieben, auf die Methodik der Befragung zurückzuführen. Rund 31 % der Befragten befinden sich in einem Angestelltenverhältnis, weitere lediglich 0,9 % sind selbständig. In Schule bzw. Ausbildung befinden sich 8,2 % der Befragten.

Abbildung 6: Befragte nach dem Erwerbsstatus



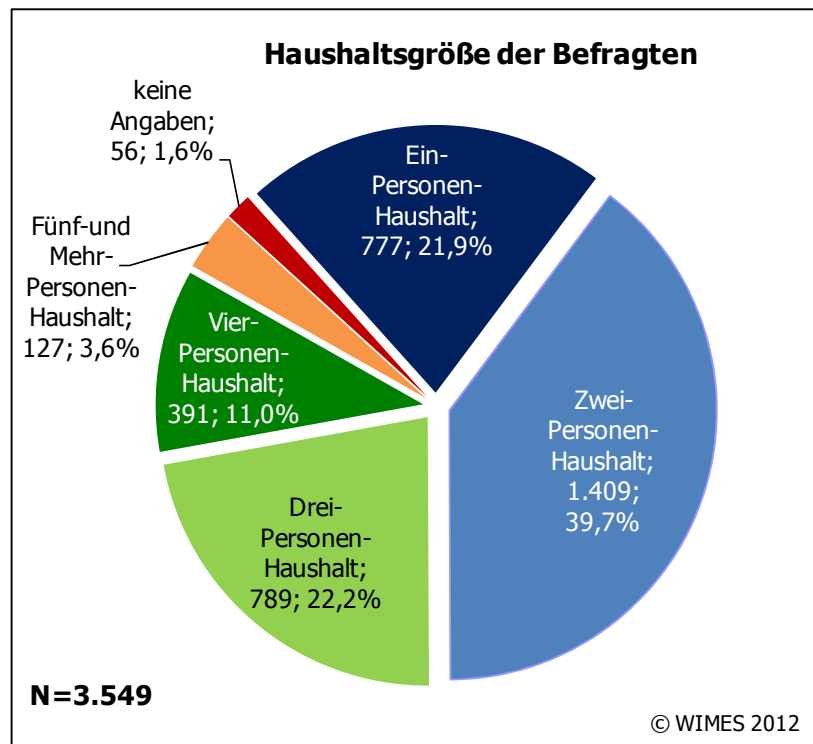
Die Einteilung der Befragten nach Haushaltstypen verweist auf die o. g. hohe Beteiligung von Studenten. So zählt rund ein Drittel der Befragten zu Wohngemeinschaften, weitere ca. 23 % sind Singlehaushalte. Ein Viertel der Befragten stellen Paare ohne Kinder dar und lediglich 16,4 % Paare mit Kindern.

Abbildung 7: Befragungsquote nach dem Haushaltstyp



Die Auswertung der Befragungsergebnisse ergab eine durchschnittliche Haushaltsgröße von rund 2,4 Personen je Haushalt. Dieser recht hohe Wert ist auf den hohen Anteil von Wohngemeinschaften zurückzuführen.

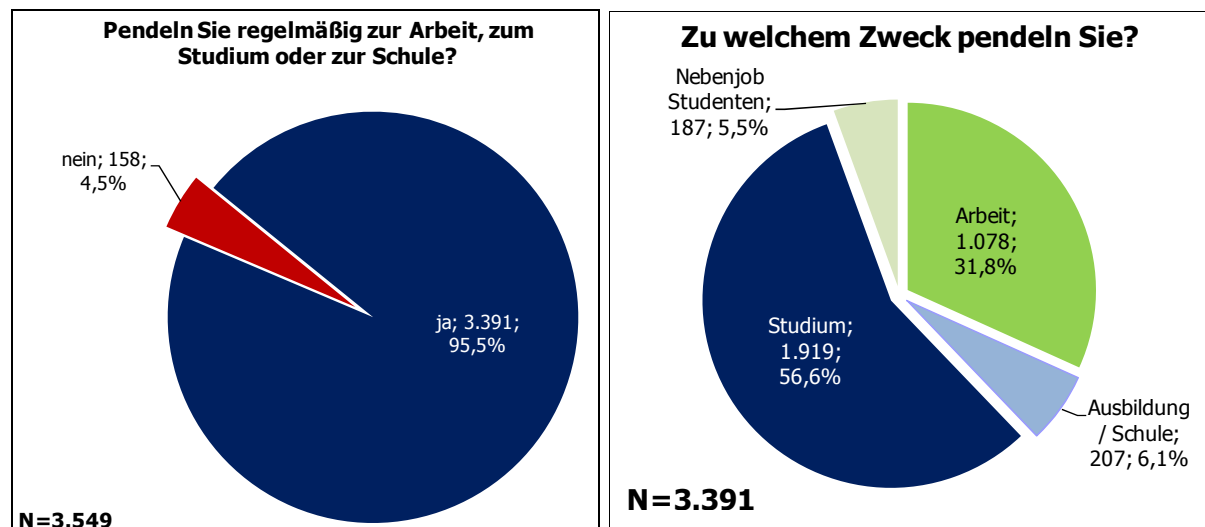
Abbildung 8: Verteilung der Befragten nach der Haushaltsgröße



2.2 Zweck des Pendelns

Von den insgesamt 3.549 Befragten, gaben an, dass 95,5 % regelmäßig zur Arbeit, zum Studium, zur Schule oder Ausbildung pendeln. Rund zwei Drittel der Befragten pendelte zwischen Wohnort und Ausbildungsort (Universität, Schule) überwiegend innerhalb der Stadt. Ein Drittel der Befragungsteilnehmer pendelt täglich zur Arbeit.

Abbildung 9: Pendler und Zweck des Pendelns



Etwa 62 % der 1.078 Personen, die regelmäßig zur Arbeit pendeln, sind zwischen 25 und 45 Jahre alt. In der Altersgruppe der 46 bis 65jährigen liegt der Anteil der Personen, die zur Arbeit pendeln bei ca. 32 %. Entsprechend dem Ziel der Befragung dominiert die Altersgruppe der bis 25jährigen, darunter überwiegend Studenten.

Tabelle 2: Altersstruktur der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns

Altersstruktur der Pendelnden - nach Zweck des Pendelns					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	gesamt
bis 25 Jahre	61	189	1.456	115	1.821
26-45 Jahre	665	18	463	72	1.218
46-65 Jahre	348				348
über 65 Jahre	4				4
N	1.078	207	1.919	187	3.391

Altersstruktur der Pendelnden - nach Zweck des Pendelns (Verteilung in %)					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	gesamt
bis 25 Jahre	5,7	91,3	75,9	61,5	53,7
26-45 Jahre	61,7	8,7	24,1	38,5	35,9
46-65 Jahre	32,3	0,0	0,0	0,0	10,3
über 65 Jahre	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1
N	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Eine nähere Betrachtung der Haushaltsstruktur der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns zeigt, dass bei den Befragten, die zur Arbeit pendeln, fast 38 % der Haushaltsform „Paar mit Kindern“ entstammen. Gefolgt von etwa 30 % aus Paarhaushalten ohne Kinder. Der Anteil der Single-Haushalte bei den Befragten, die zur Arbeit pendeln, liegt bei 20,8 %.

Bei den Befragten, die als Zweck des Pendelns Schule/Ausbildung, Studium oder Nebenjob angeben, dominiert die Haushaltsstruktur der Wohngemeinschaften deutlich.

Tabelle 3: Haushaltsstruktur der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns

Haushaltsstruktur der Pendelnden - nach Zweck des Pendelns					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	gesamt
Single-Haushalt	224	55	431	46	756
Paar mit Kindern	405	30	119	9	563
Paar ohne Kinder	321	28	435	37	821
Alleinerziehend	36	6	7	2	51
WG	77	81	914	93	1.165
keine Angaben	15	7	13		35
N	1.078	207	1.919	187	3.391

Haushaltsstruktur der Pendelnden - nach Zweck des Pendelns					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	gesamt
Single-Haushalt	20,8	26,6	22,5	24,6	22,3
Paar mit Kindern	37,6	14,5	6,2	4,8	16,6
Paar ohne Kinder	29,8	13,5	22,7	19,8	24,2
Alleinerziehend	3,3	2,9	0,4	1,1	1,5
WG	7,1	39,1	47,6	49,7	34,4
keine Angaben	1,4	3,4	0,7	0,0	1,0
N	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 4: Haushaltsgröße der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns

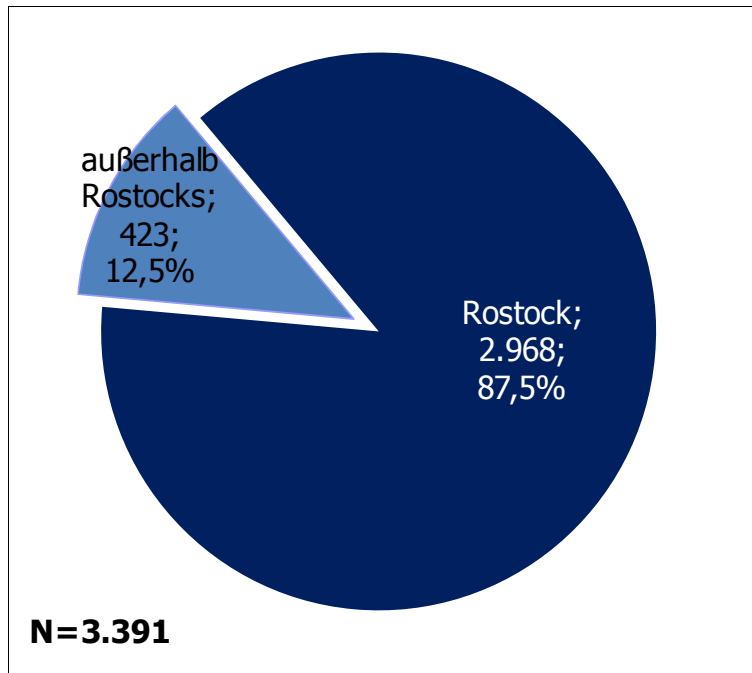
Haushaltsgröße der Pendelnden - nach Zweck des Pendelns					
	Arbeit	Schule/	Studium	Nebenjob	gesamt
Ein-Personen-HH	213	51	423	45	732
Zwei-Personen-HH	392	51	833	75	1.351
Drei-Personen-HH	236	44	441	45	766
Vier-Personen-HH	164	25	163	17	369
Fünf-und Mehr-Personen-HH	52	24	43	4	123
keine Angaben	21	12	16	1	50
N	1.078	207	1.919	187	3.391

Haushaltsgröße der Pendelnden - nach Zweck des Pendelns (Verteilung in %)					
	Arbeit	Schule/	Studium	Nebenjob	gesamt
Ein-Personen-HH	19,8	24,6	22,0	24,1	21,6
Zwei-Personen-HH	36,4	24,6	43,4	40,1	39,8
Drei-Personen-HH	21,9	21,3	23,0	24,1	22,6
Vier-Personen-HH	15,2	12,1	8,5	9,1	10,9
Fünf-und Mehr-Personen-HH	4,8	11,6	2,2	2,1	3,6
keine Angaben	1,9	5,8	0,8	0,5	1,5
N	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2.3 Wohnort der Pendler

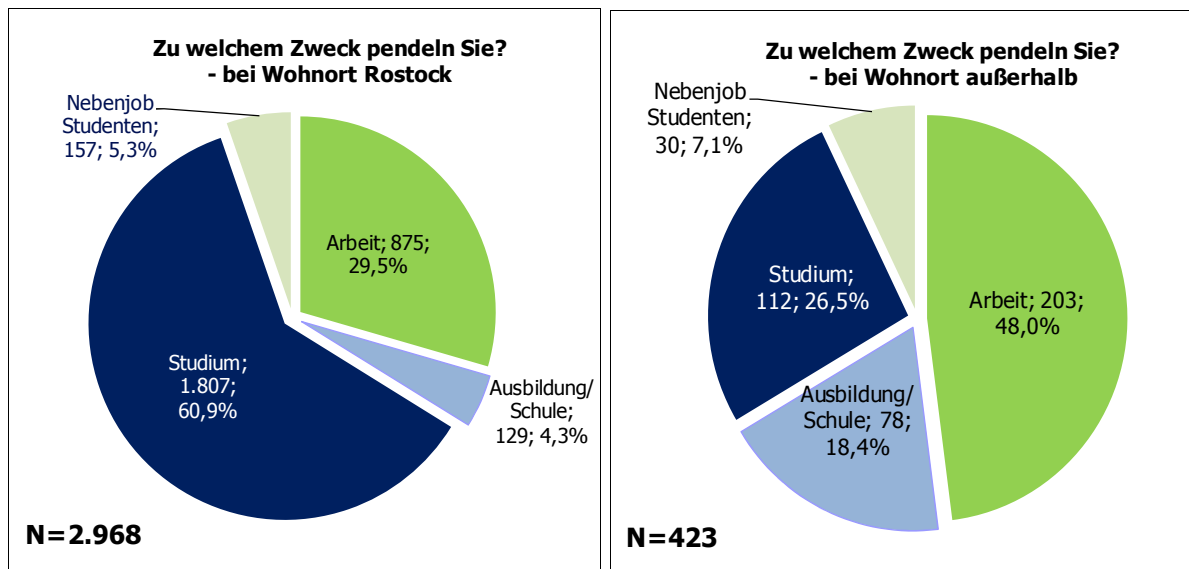
87,5 % der Befragten, die regelmäßig pendeln, wohnen in der Hansestadt Rostock und 12,5 % außerhalb der Stadt.

Abbildung 10: Wohnort der Pendler



Von den 2.968 Befragungsteilnehmern, die in Rostock wohnen, pendeln rund 60 % zu den Studienorten der Universität. Demgegenüber pendelt fast jeder zweite Befragungsteilnehmer, der außerhalb Rostocks wohnt, aus Arbeitsgründen.

Abbildung 11: Wohnort der Pendler und Zweck des Pendelns



Von den insgesamt 2.968 Pendelnden mit Wohnort Rostock wohnen allein 786 Personen (26,5 %) in der KTV, gefolgt von der Stadtmitte (498 Personen/16,8 %) und der Südstadt (317 Personen/10,7 %). Dies korreliert mit dem hohen Anteil der Studenten innerhalb der Befragung, die ihren Wohnort in Nähe zu ihren Studienorten haben.

Abbildung 12: In welchem Stadtteil wohnen die Pendler bei Wohnort Rostock?

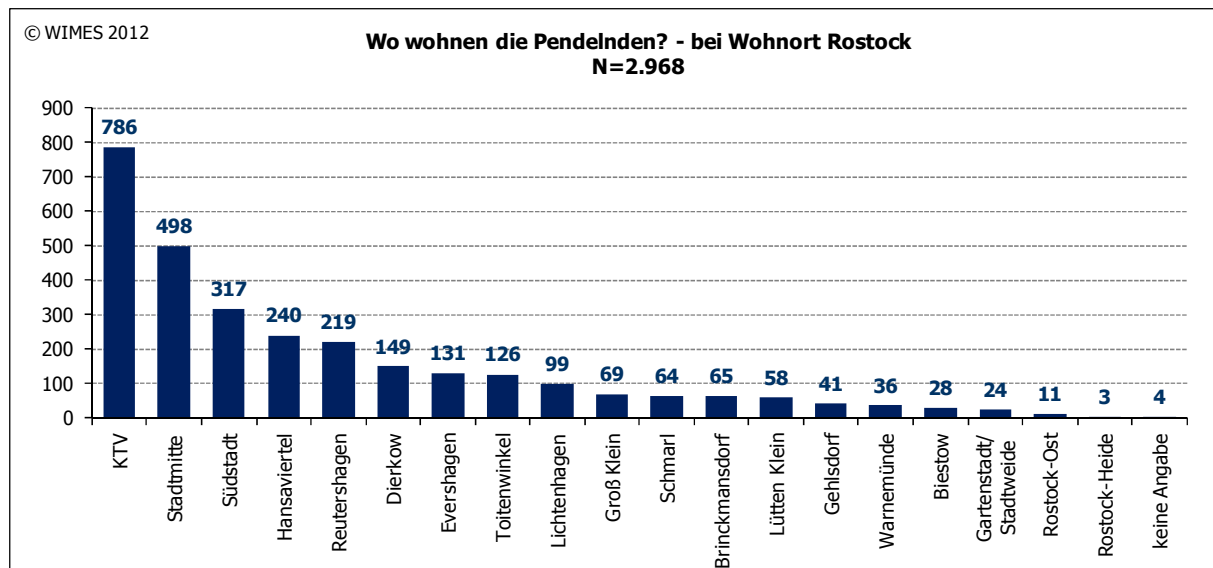


Tabelle 5: Zweck des Pendelns in Abhängigkeit vom Wohnort– kleinräumig (absolut)

Gebiet		Zweck des Pendelns				Wohnort gesamt
		Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	
WOHNORT	Biestow	20		6	2	28
	Brinckmansdorf	38	4	19	4	65
	Dierkow	30	14	99	6	149
	Evershagen	26	13	88	4	131
	Gartenstadt/Stadtweide	15		8	1	24
	Gehlsdorf	18		17	6	41
	Groß Klein	17	10	40	2	69
	Hansaviertel	70	3	152	15	240
	KTV	210	14	516	46	786
	Lichtenhagen	35	7	53	4	99
	Lütten Klein	15	10	31	2	58
	Reutershagen	62	8	131	18	219
	Rostock-Heide	3				3
	Rostock-Ost	6	1	4		11
	Schmarl	17	13	32	2	64
	Stadtmitte	166	5	297	30	498
	Südstadt	76	9	224	8	317
	Toitenwinkel	29	15	78	4	126
	Warnemünde	21	1	11	3	36
	HRO (ohne Angabe Stadtteil)	1	2	1		4
außerhalb HRO	203	78	112	30	423	
GESAMT	1.078	207	1.919	187	3.391	

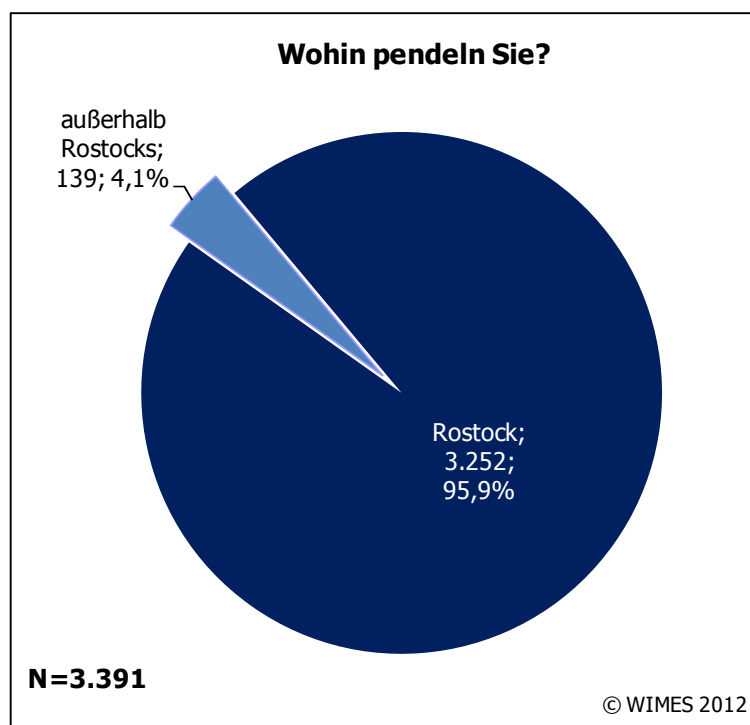
Tabelle 6: Zweck des Pendelns in Abhängigkeit vom Wohnort– kleinräumig (Anteil in %)

Gebiet	Zweck des Pendelns - Anteil an Wohnort			
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten
Biestow	71,4	0,0	21,4	7,1
Brinckmansdorf	58,5	6,2	29,2	6,2
Dierkow	20,1	9,4	66,4	4,0
Evershagen	19,8	9,9	67,2	3,1
Gartenstadt/Stadtweide	62,5	0,0	33,3	4,2
Gehlsdorf	43,9	0,0	41,5	14,6
Groß Klein	24,6	14,5	58,0	2,9
Hansaviertel	29,2	1,3	63,3	6,3
KTV	26,7	1,8	65,6	5,9
Lichtenhagen	35,4	7,1	53,5	4,0
Lütten Klein	25,9	17,2	53,4	3,4
Reutershagen	28,3	3,7	59,8	8,2
Rostock-Heide	100,0	0,0	0,0	0,0
Rostock-Ost	54,5	9,1	36,4	0,0
Schmarl	26,6	20,3	50,0	3,1
Stadtmitte	33,3	1,0	59,6	6,0
Südstadt	24,0	2,8	70,7	2,5
Toitenwinkel	23,0	11,9	61,9	3,2
Warnemünde	58,3	2,8	30,6	8,3
HRO (ohne Angabe Stadtteil)	25,0	50,0	25,0	0,0
außerhalb HRO	48,0	18,4	26,5	7,1
GESAMT	31,8	6,1	56,6	5,5

2.4 Zielort der Pendler

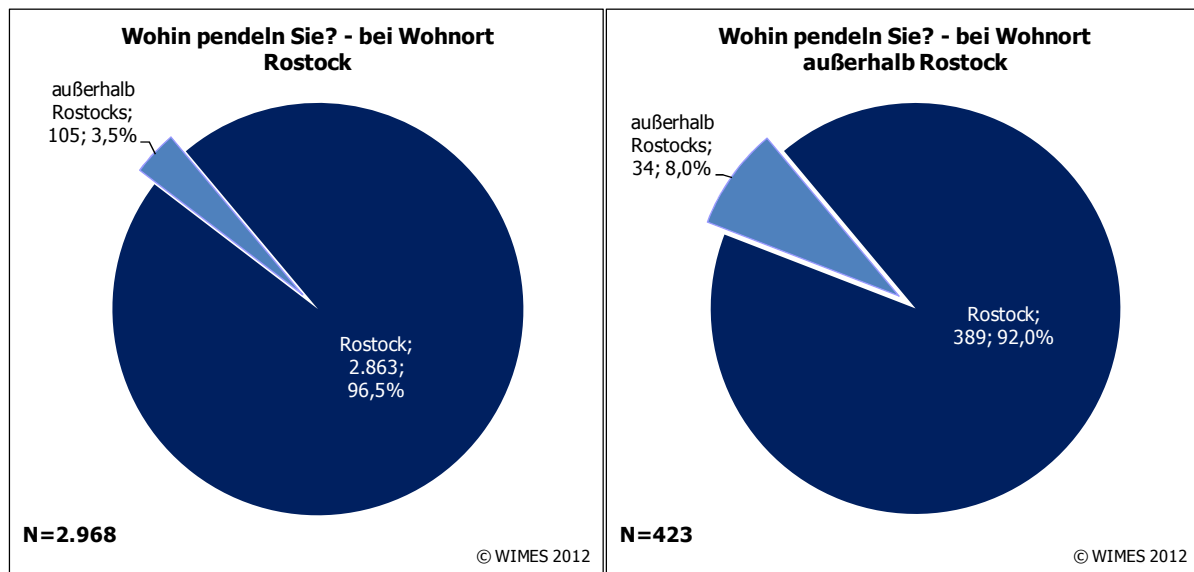
95,9 % der Befragten, die regelmäßig pendeln, haben als Zielort die Hansestadt Rostock. Lediglich 139 Personen haben ihren Zielort außerhalb Rostocks.

Abbildung 13: Zielort der Pendler – alle pendelnden Befragten



Von den insgesamt 2.968 Pendelnden mit Wohnort Rostock pendeln 2.863 Personen bzw. 96,5 % innerhalb der Stadt. Somit pendeln lediglich 3,5 % über die Stadtgrenzen nach außerhalb. Bei den Befragten mit Wohnort außerhalb Rostocks geben 92 % als Zielort Rostock an.

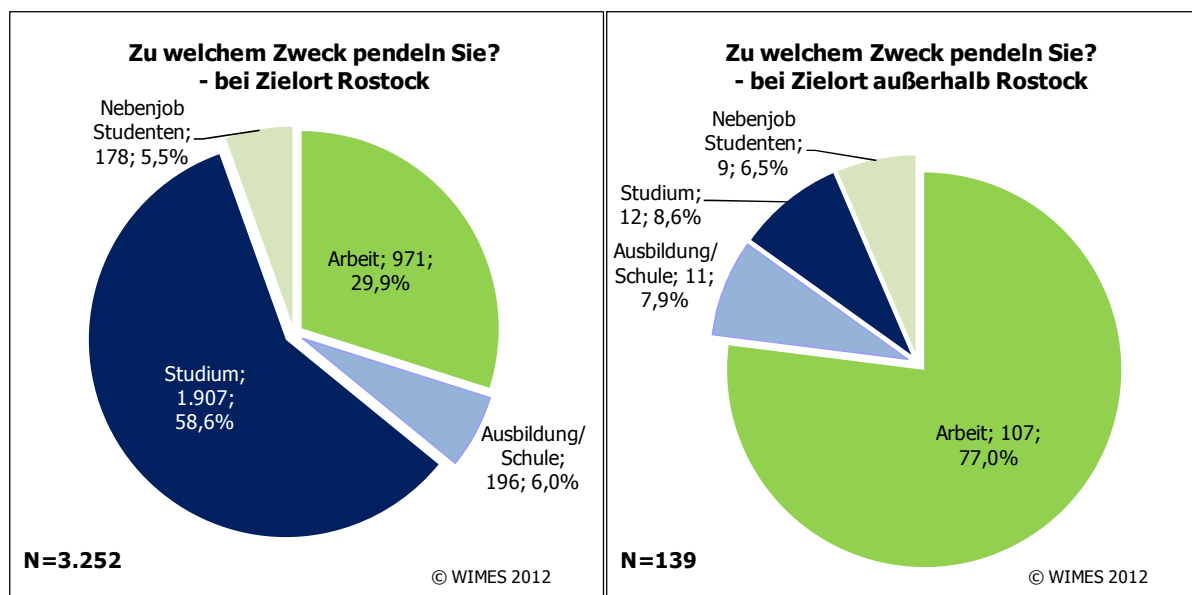
Abbildung 14: Zielort der Pendler nach deren Wohnort



ACHTUNG: In der im Anhang befindlichen Pendlermatrix nach Wohnort der Befragten und Zielort der Pendler sind die kleinräumigen Verflechtungen widergegeben.

Von den 3.252 Befragungsteilnehmern, die als Zielort Rostock angeben, pendeln rund 59 % zu den Studienorten der Universität. Demgegenüber ergeben sich als vornehmlicher Zweck des Pendelns außerhalb Rostocks zu 77 % Arbeitsgründe.

Abbildung 15: Zielort der Pendler und Zweck des Pendelns



Kleinräumig nach dem Zielort und dem Zweck des Pendelns betrachtet, zeigen sich deutlich die Studienorte in innerstädtischer/innenstadtnaher Lage als auch Lichtenhagen.

Tabelle 7: Zweck des Pendelns in Abhängigkeit vom Zielort – kleinräumig

Gebiet		Zweck des Pendelns				Zielort gesamt
		Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	
ZIELORT	Biestow	1				1
	Brinckmansdorf				1	1
	Dierkow	9	64		2	75
	Evershagen	1		2	4	7
	Gartenstadt/Stadtweide	3			3	6
	Gehlsdorf	17		11	3	31
	Groß Klein	4				4
	Hansaviertel	84	5	176	10	275
	KTV	166	4	520	44	734
	Lichtenhagen	11	1	45	2	59
	Lütten Klein	9	3	11	5	28
	Reutershagen	23	21	9	4	57
	Rostock-Heide	3	1	3		7
	Rostock-Ost	5			1	6
	Schmarl	7	1	1		9
	Stadtmitte	214	9	381	31	635
	Südstadt	335	18	638	53	1.044
	Toitenwinkel	3	62			65
	Warnemünde	58	4	42	13	117
	HRO (ohne Angabe Stadtteil)	18	3	68	2	91
außerhalb HRO	107	11	12	9	139	
GESAMT	1.078	207	1.919	187	3.391	

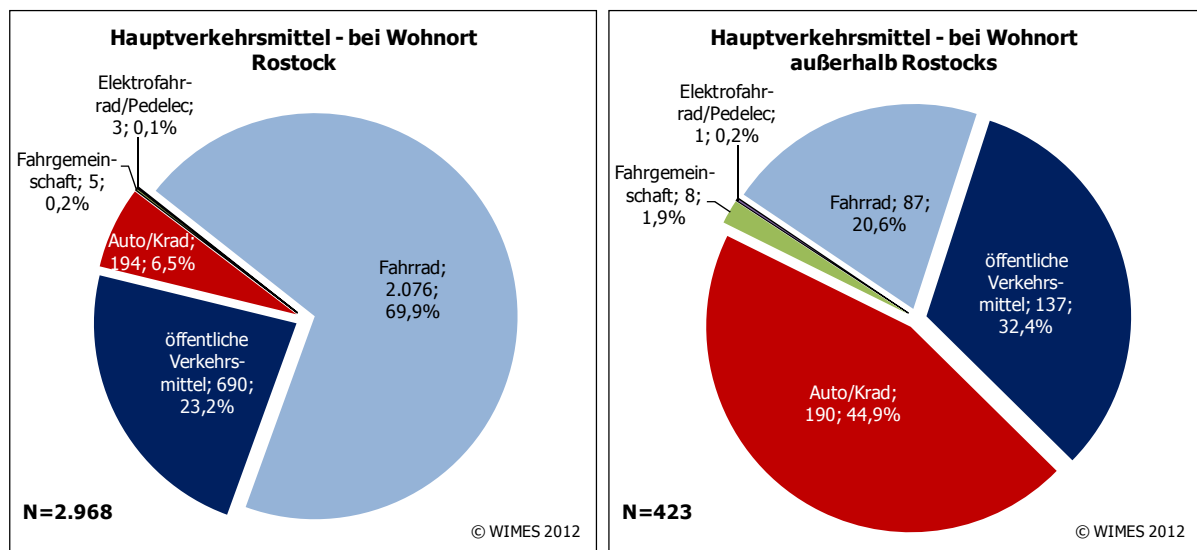
Gebiet		Zweck des Pendelns - Anteil an Zielort			
		Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten
ZIELORT	Biestow	100,0	0,0	0,0	0,0
	Brinckmansdorf	0,0	0,0	0,0	100,0
	Dierkow	12,0	85,3	0,0	2,7
	Evershagen	14,3	0,0	28,6	57,1
	Gartenstadt/Stadtweide	50,0	0,0	0,0	50,0
	Gehlsdorf	54,8	0,0	35,5	9,7
	Groß Klein	100,0	0,0	0,0	0,0
	Hansaviertel	30,5	1,8	64,0	3,6
	KTV	22,6	0,5	70,8	6,0
	Lichtenhagen	18,6	1,7	76,3	3,4
	Lütten Klein	32,1	10,7	39,3	17,9
	Reutershagen	40,4	36,8	15,8	7,0
	Rostock-Heide	42,9	14,3	42,9	0,0
	Rostock-Ost	83,3	0,0	0,0	16,7
	Schmarl	77,8	11,1	11,1	0,0
	Stadtmitte	33,7	1,4	60,0	4,9
	Südstadt	32,1	1,7	61,1	5,1
	Toitenwinkel	4,6	95,4	0,0	0,0
	Warnemünde	49,6	3,4	35,9	11,1
	HRO (ohne Angabe Stadtteil)	19,8	3,3	74,7	2,2
außerhalb HRO	77,0	7,9	8,6	6,5	
GESAMT	31,8	6,1	56,6	5,5	

2.5 Hauptverkehrsmittel der Pendelnden

Rund 70 % der Befragungsteilnehmer, die in Rostock wohnen, nutzen für ihre täglichen Wege zwischen Wohn- und Arbeits-/Bildungsort in der warmen Jahreszeit das Fahrrad. Dies sind 2.076 Befragte, davon pendeln 1.342 Befragte bzw. 64,6 % zum Studium und 580 Personen sind erwerbstätig (27,9 %).

Rund 45 % der Befragten, die außerhalb Rostocks wohnen, pendeln mit dem Auto/Krad, d.h. 190 Personen. Davon sind 34 Befragte Studenten und 119 aus Arbeitsgründen Pendelnde. 137 Personen und damit etwa jeder dritte Pendelnde mit Wohnort außerhalb Rostocks nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel. Davon pendeln jeweils 49 Personen zur Schule/Ausbildung sowie zum Studium.

Abbildung 16: Hauptverkehrsmittel der Befragungsteilnehmer, die täglich pendeln



Von den 3.391 Pendelnden nutzen rund 30% weitere Verkehrsmittel in Kombination (ein Großteil der Pendler nutzt als Hauptverkehrsmittel das Fahrrad in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln).

Tabelle 8: Nutzung weiterer Verkehrsmittel in Kombination zum Hauptverkehrsmittel

Nutzung weiterer Verkehrsmittel in Kombination? (Mehrfachnennungen möglich)		
N=3.391	absolut	in %
nein	2.387	70,4
öffentliche Verkehrsmittel	749	22,1
Auto/Krad	66	1,9
Fahrgemeinschaft	12	0,4
Fahrrad	196	5,8

Kleinräumig betrachtet, wird deutlich, dass gerade bei den Pendelnden mit Wohnort in Stadtteilen innerstädtischer bzw. innenstadtnaher Lage das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel dominiert.

Tabelle 9: Hauptverkehrsmittel und Wohnort der Pendelnden – kleinräumig

	Hauptverkehrsmittel					Wohnort gesamt
	öffentliche Verkehrsmittel	Auto/Krad	Fahrge- meinschaft	Elektro- fahrrad, Pedelec	Fahrrad	
WOHNORT						
Biestow	1	3			24	28
Brinckmansdorf	13	11			41	65
Dierkow	36	14			99	149
Evershagen	37	10			84	131
Gartenstadt/Stadtweide	3	1			20	24
Gehlsdorf	7	8		1	25	41
Groß Klein	35	6			28	69
Hansaviertel	43	12			185	240
KTV	139	24			623	786
Lichtenhagen	42	16			41	99
Lütten Klein	23	6	1		28	58
Reutershagen	52	10			157	219
Rostock-Heide	2				1	3
Rostock-Ost	5	1			5	11
Schmarl	28	8	2		26	64
Stadtmitte	86	27	1		384	498
Südstadt	70	19	1		227	317
Toitenwinkel	53	10		2	61	126
Warnemünde	14	8			14	36
HRO (ohne Angabe Stadtteil)	1				3	4
außerhalb HRO	137	190	8	1	87	423
GESAMT	827	384	13	4	2.163	3.391

	Hauptverkehrsmittel - Anteil an Wohnort gesamt in %				
	öffentliche Verkehrsmittel	Auto/Krad	Fahrge- meinschaft	Elektro- fahrrad, Pedelec	Fahrrad
WOHNORT					
Biestow	3,6	10,7	0,0	0,0	85,7
Brinckmansdorf	20,0	16,9	0,0	0,0	63,1
Dierkow	24,2	9,4	0,0	0,0	66,4
Evershagen	28,2	7,6	0,0	0,0	64,1
Gartenstadt/Stadtweide	12,5	4,2	0,0	0,0	83,3
Gehlsdorf	17,1	19,5	0,0	2,4	61,0
Groß Klein	50,7	8,7	0,0	0,0	40,6
Hansaviertel	17,9	5,0	0,0	0,0	77,1
KTV	17,7	3,1	0,0	0,0	79,3
Lichtenhagen	42,4	16,2	0,0	0,0	41,4
Lütten Klein	39,7	10,3	1,7	0,0	48,3
Reutershagen	23,7	4,6	0,0	0,0	71,7
Rostock-Heide	66,7	0,0	0,0	0,0	33,3
Rostock-Ost	45,5	9,1	0,0	0,0	45,5
Schmarl	43,8	12,5	3,1	0,0	40,6
Stadtmitte	17,3	5,4	0,2	0,0	77,1
Südstadt	22,1	6,0	0,3	0,0	71,6
Toitenwinkel	42,1	7,9	0,0	1,6	48,4
Warnemünde	38,9	22,2	0,0	0,0	38,9
HRO (ohne Angabe Stadtteil)	25,0	0,0	0,0	0,0	75,0
außerhalb HRO	32,4	44,9	1,9	0,2	20,6
GESAMT	24,4	11,3	0,4	0,1	63,8

Auf kleinräumiger Ebene nach dem Zielort betrachtet, dominiert ebenfalls bei den Pendelnden mit Zielort in Stadtteilen innerstädtischer bzw. innenstadtnaher Lage als Hauptverkehrsmittel deutlich das Fahrrad.

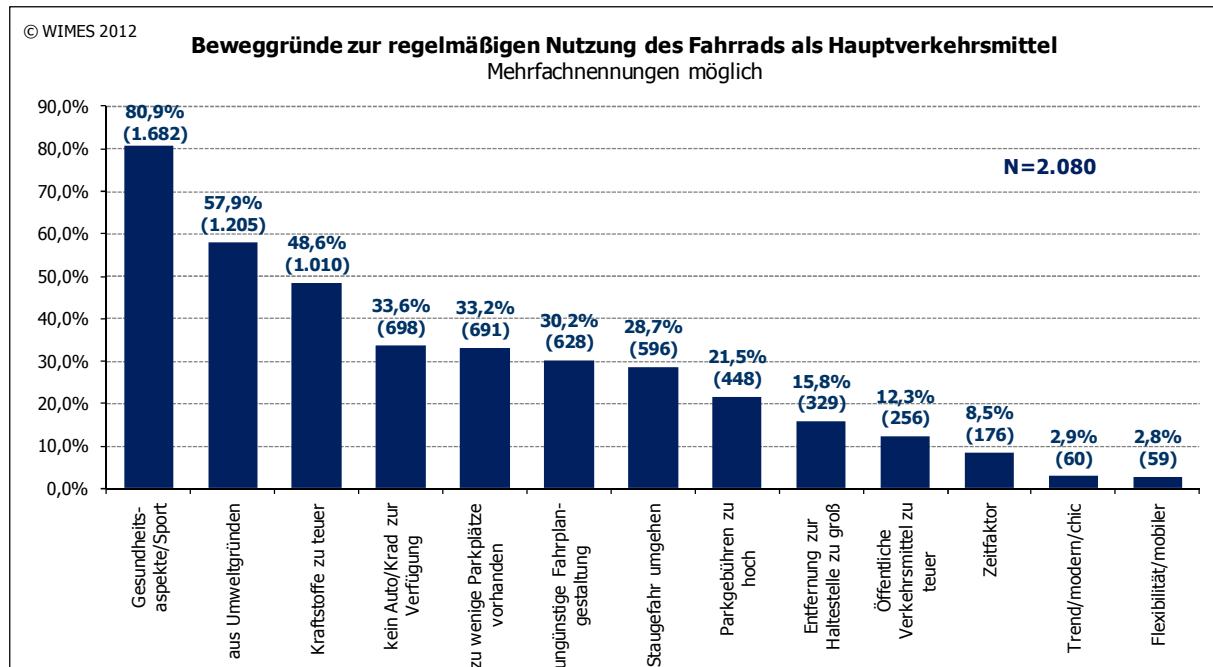
Tabelle 10: Hauptverkehrsmittel und Zielort der Pendelnden – kleinräumig

	ZIELORT	Hauptverkehrsmittel				Zielort gesamt
		öffentliche Verkehrsmittel	Auto/Krad	Fahrge- meinschaft	Elektro- fahrrad, Pedelec	
	Biestow		1			1
	Brinckmansdorf				1	1
	Dierkow	44	13	2	16	75
	Evershagen	2			5	7
	Gartenstadt/Stadtweide	2	1		3	6
	Gehlsdorf	6	4		20	31
	Groß Klein		2		2	4
	Hansaviertel	44	13		218	275
	KTV	163	60		510	734
	Lichtenhagen	10	4		45	59
	Lütten Klein	6	4		18	28
	Reutershagen	19	13	1	24	57
	Rostock-Heide	4	1		2	7
	Rostock-Ost	2	3		1	6
	Schmarl	6			3	9
	Stadtmitte	153	56		424	635
	Südstadt	211	93	3	737	1.044
	Toitenwinkel	47	10	3	5	65
	Warnemünde	36	25	1	55	117
	HRO (ohne Angabe Stadtteil)	36	7		48	91
	außerhalb HRO	36	74	3	26	139
	GESAMT	827	384	13	30	2.137

	ZIELORT	Hauptverkehrsmittel - Anteil an Zielort gesamt in %				
		öffentliche Verkehrsmittel	Auto/Krad	Fahrge- meinschaft	Elektro- fahrrad, Pedelec	Fahrrad
	Biestow	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
	Brinckmansdorf	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
	Dierkow	58,7	17,3	2,7	0,0	21,3
	Evershagen	28,6	0,0	0,0	0,0	71,4
	Gartenstadt/Stadtweide	33,3	16,7	0,0	0,0	50,0
	Gehlsdorf	19,4	12,9	0,0	3,2	64,5
	Groß Klein	0,0	50,0	0,0	0,0	50,0
	Hansaviertel	16,0	4,7	0,0	0,0	79,3
	KTV	22,2	8,2	0,0	0,1	69,5
	Lichtenhagen	16,9	6,8	0,0	0,0	76,3
	Lütten Klein	21,4	14,3	0,0	0,0	64,3
	Reutershagen	33,3	22,8	1,8	0,0	42,1
	Rostock-Heide	57,1	14,3	0,0	0,0	28,6
	Rostock-Ost	33,3	50,0	0,0	0,0	16,7
	Schmarl	66,7	0,0	0,0	0,0	33,3
	Stadtmitte	24,1	8,8	0,0	0,3	66,8
	Südstadt	20,2	8,9	0,3	0,0	70,6
	Toitenwinkel	72,3	15,4	4,6	0,0	7,7
	Warnemünde	30,8	21,4	0,9	0,0	47,0
	HRO (ohne Angabe Stadtteil)	39,6	7,7	0,0	0,0	52,7
	außerhalb HRO	25,9	53,2	2,2	18,7	0,0
	GESAMT	24,4	11,3	0,4	0,9	63,0

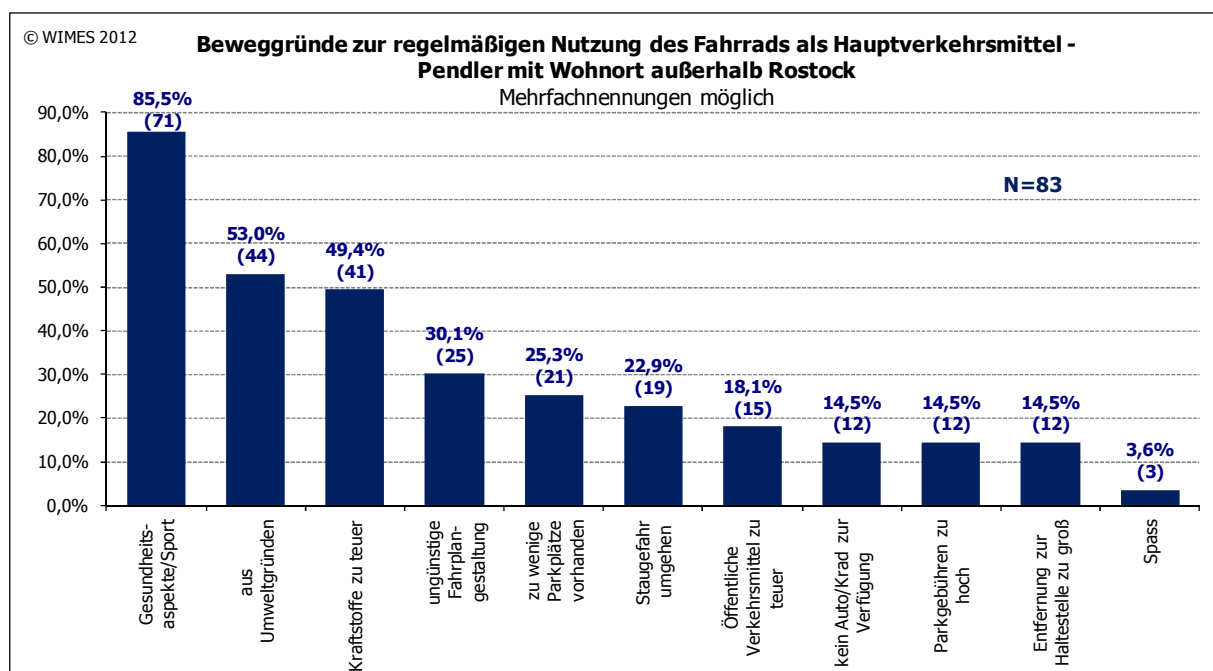
Im Hinblick auf das Fahrrad wurde die Frage zu den Beweggründen der regelmäßigen Nutzung dieses als Hauptverkehrsmittel gestellt. Insgesamt nutzen 2.163 Befragte das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zum Pendeln, davon haben 2.080 Personen die Frage beantwortet, d.h. 96,2 %. Bei der Nutzung stehen bei den Befragten vor allem Gesundheits- und Sportaspekte im Vordergrund. Als Hauptmotive stellen sich aber auch Umweltgründe und die hohen Preise für Kraftstoffe dar. Ein Drittel dieser Befragten verfügt über kein Auto/Krad.

Abbildung 17: Beweggründe zur Fahrradnutzung



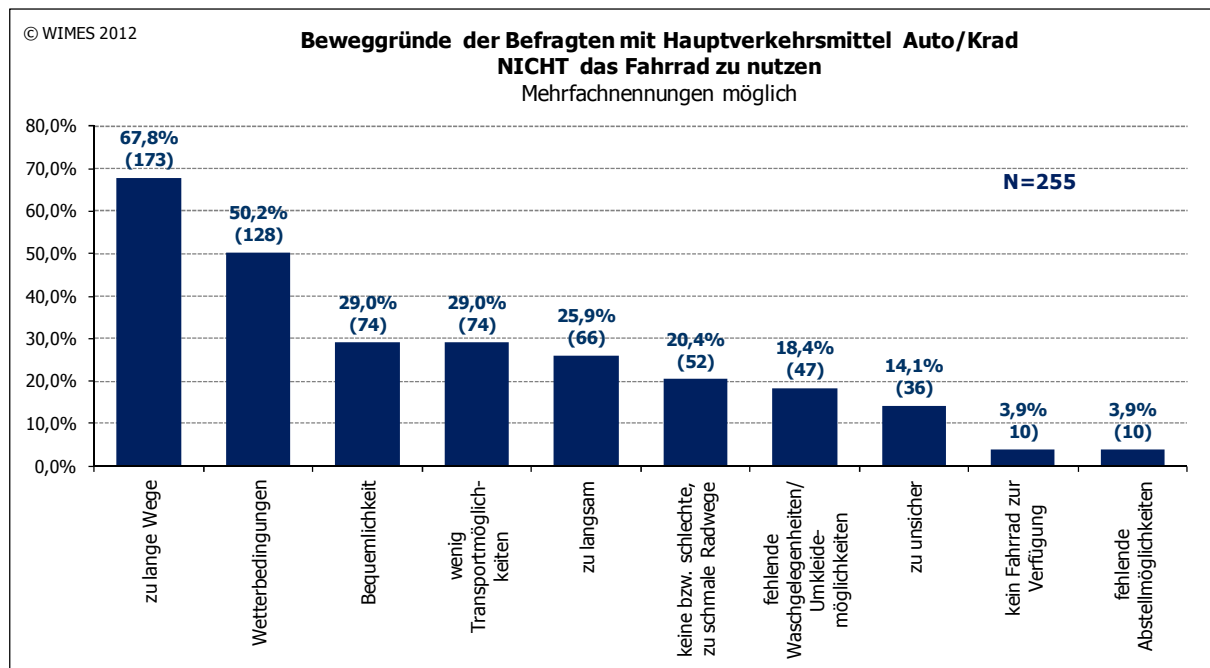
Bei den Pendlern mit Wohnort außerhalb Rostocks nutzen 87 Personen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel, von diesen äußerten sich 83 Befragte (95,4 %) zu den Beweggründen der Nutzung. Die Hauptmotive stellen sich dabei ähnlich dar, wie für die Gesamtheit der Befragten mit Hauptverkehrsmittel Fahrrad.

Abbildung 18: Beweggründe zur Fahrradnutzung - Pendler mit Wohnort außerhalb Rostocks



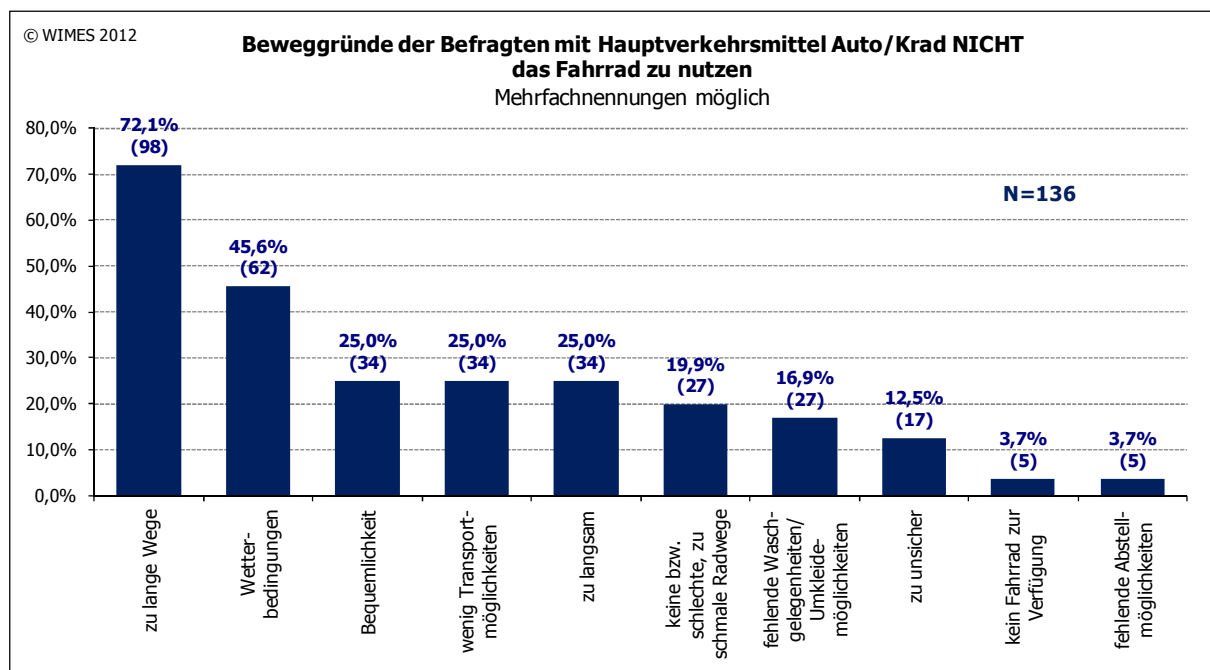
Von den insgesamt 384 Befragten, die als Hauptverkehrsmittel zum Pendeln das Auto/Krad benutzen, beantworteten lediglich 255 Personen (66,4 %) Frage nach den Beweggründen, nicht regelmäßig das Fahrrad zu nutzen. Dabei ergeben sich als ausschlaggebende Gründe zu lange Wege und die Wetterbedingungen.

Abbildung 19: Beweggründe NICHT das Fahrrad zu nutzen



Von den Pendlern mit Wohnort außerhalb Rostocks nutzen 190 Personen das Auto/Krad als Hauptverkehrsmittel. Von diesen äußerten sich 136 Befragte (71,6 %) zu ihren Beweggründen, nicht regelmäßig das Fahrrad zu nutzen. Die Hauptmotive stellen sich dabei ähnlich dar, wie für die Gesamtheit der Befragten mit Hauptverkehrsmittel Auto/Krad.

Abbildung 20: Beweggründe NICHT das Fahrrad zu nutzen - Pendler mit Wohnort außerhalb Rostocks



Nach dem Zweck des Pendelns betrachtet, zeigt sich eine unterschiedliche Wahl der Hauptverkehrsmittel. So wird von den Studierenden logischer Weise überwiegend das Fahrrad für die täglichen Wege zwischen Wohn- und Studienort genutzt, bei den Erwerbstätigen sind es rund 60 %. Rund jeder Fünfte, der aus Arbeitsgründen pendelt, benutzt dafür das Auto/Krad bzw. die öffentlichen Verkehrsmittel. Befragungsteilnehmer, die aus schulischen oder aus Ausbildungsgründen täglich pendeln, nutzen dafür überwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel.

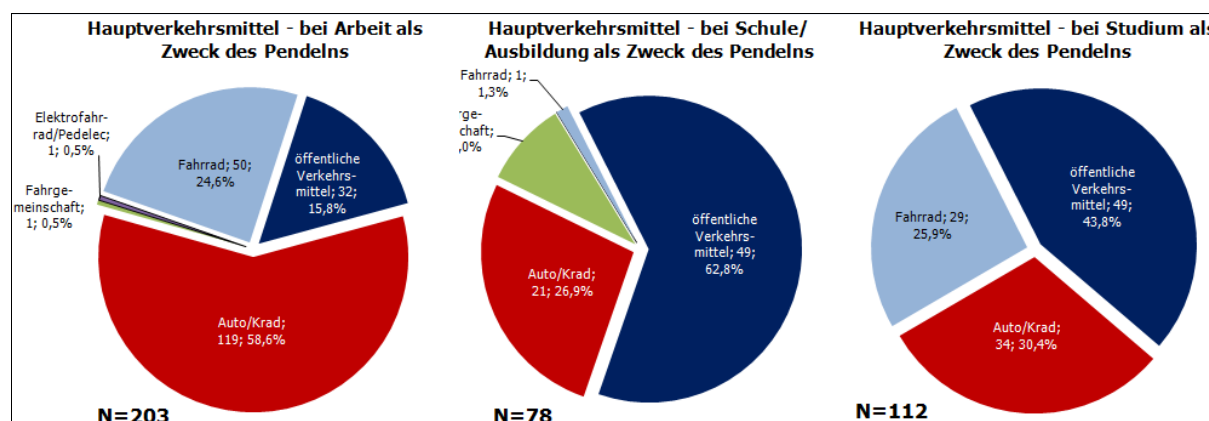
Tabelle 11: Hauptverkehrsmittel nach dem Zweck des Pendelns (alle pendelnden Befragten)

Hauptverkehrsmittel in der warmen Jahreszeit					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	N
öffentliche Verkehrsmittel	200	117	474	36	827
Auto/Krad	239	39	74	32	384
Fahrgemeinschaft	5	8			13
Elektrofahrrad/Pedelec	4				4
Fahrrad	630	43	1.371	119	2.163
gesamt	1.078	207	1.919	187	3.391

Hauptverkehrsmittel in der warmen Jahreszeit (%)					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	
öffentliche Verkehrsmittel	18,6	56,5	24,7	19,3	24,4
Auto/Krad	22,2	18,8	3,9	17,1	11,3
Fahrgemeinschaft	0,5	3,9	0,0	0,0	0,4
Elektrofahrrad/Pedelec	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1
Fahrrad	58,4	20,8	71,4	63,6	63,8
gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Anders stellt sich das Verhältnis der Wahl des Hauptverkehrsmittels bei den Befragungsteilnehmern, die außerhalb Rostocks wohnen, dar. Von den insgesamt 423 Befragungsteilnehmern, die außerhalb Rostocks wohnen, pendeln 203 Personen täglich aus Arbeitsgründen und dafür benutzen sie überwiegend das Auto/Krad. Ist der Zweck des Pendelns Schulbesuch oder Ausbildungsstätte, werden hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel gewählt. Wer aus Studiengründen täglich von außerhalb pendelt, benutzt dazu zwar auch überwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel, aber rund ein Drittel wählt auch das Auto/Krad und ein Viertel sogar das Fahrrad.

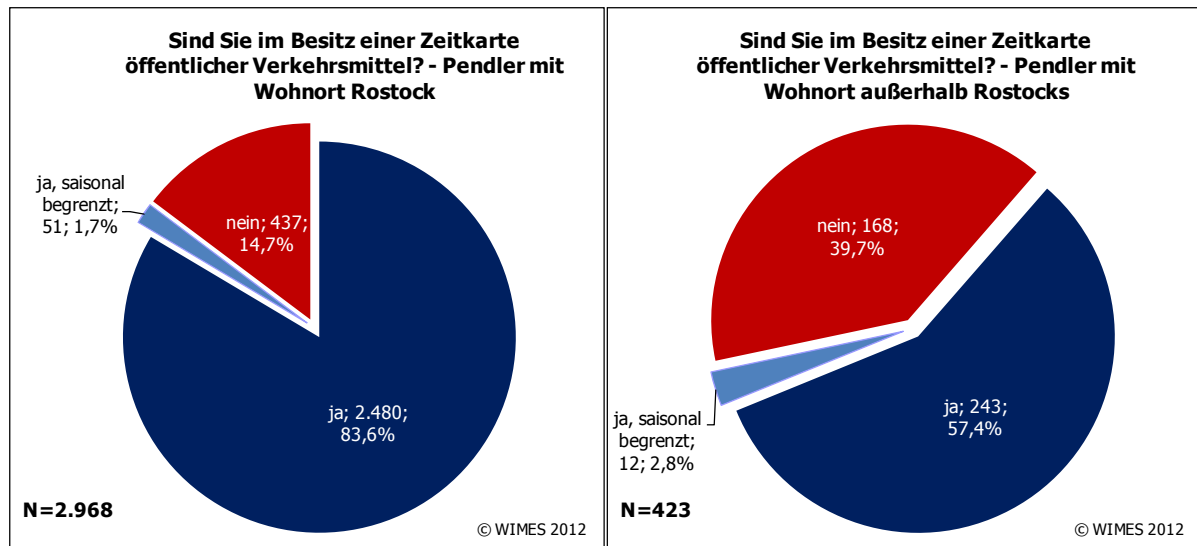
Abbildung 21: Hauptverkehrsmittel nach dem Pendelzweck - Wohnort außerhalb Rostocks



Im Hinblick auf die Wahl des Hauptverkehrsmittels ist es auch von Interesse, ob die Befragten über eine Zeitkarte öffentlicher Verkehrsmittel verfügen. Bei den Pendelnden mit Wohnort Rostock besitzen 84 % der Befragten eine Zeitkarte öffentlicher Verkehrsmittel, bei den Befragten mit Wohnort außerhalb Rostocks sind es „nur“ 57 %.

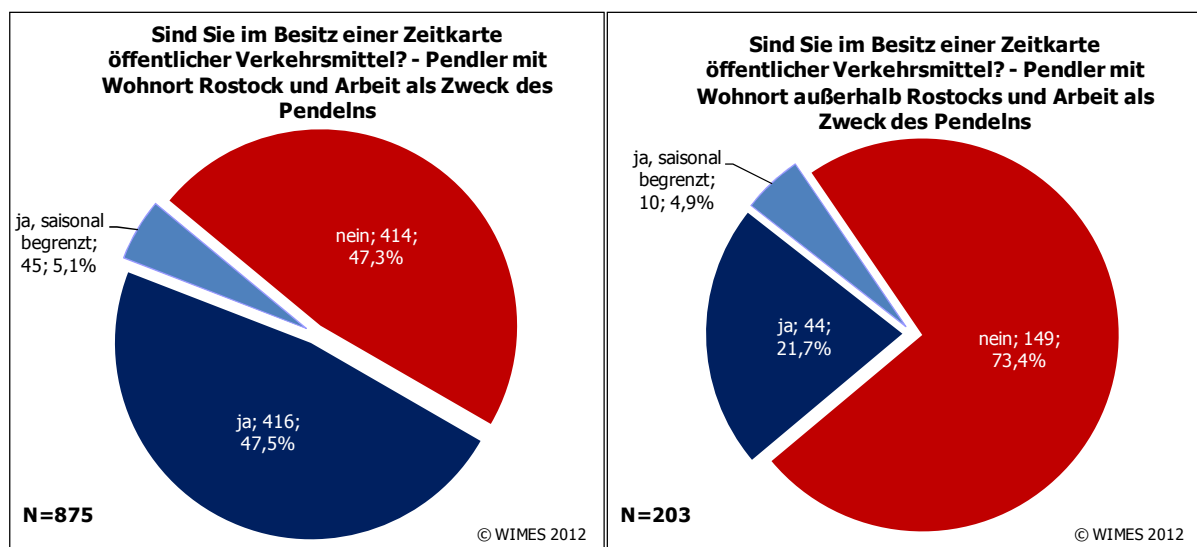
Zu berücksichtigen ist: Für die in der Hansestadt Rostock Studierenden ist in der Zahlung ihres Semesterbeitrages für die Universität automatisch der Erwerb eines Semestertickets inkludiert. Aufgrund des hohen Anteils von Studenten innerhalb der Befragung ergibt sich demzufolge auch ein hoher Anteil der Pendelnden, die in Besitz einer Zeitkarte öffentlicher Verkehrsmittel sind.

Abbildung 22: Besitz von Zeitkarten öffentlicher Verkehrsmittel bei den Pendelnden



Bei den aus Arbeitsgründen Pendelnden mit Wohnort Rostock verfügt allerdings mit einem Anteil von 47,5 % noch knapp die Hälfte der Befragten über eine Zeitkarte öffentlicher Verkehrsmittel. Demgegenüber liegt der Wert bei den betreffenden Pendlern mit Wohnort außerhalb Rostocks bei nur 21,7 % (siehe folgende Abbildungen).

Abbildung 23: Besitz von Zeitkarten öffentlicher Verkehrsmittel bei Arbeit als Zweck des Pendelns



2.6 Änderung des Verkehrsverhaltens

Von den 3.391 Befragten, die regelmäßig pendeln, ändert jeder Zweite saisonbedingt sein Verkehrsverhalten. Überdurchschnittlich hoch ist dabei der Anteil der pendelnden Studenten.

Abbildung 24: Saisonbedingte Veränderung des Verkehrsverhaltens

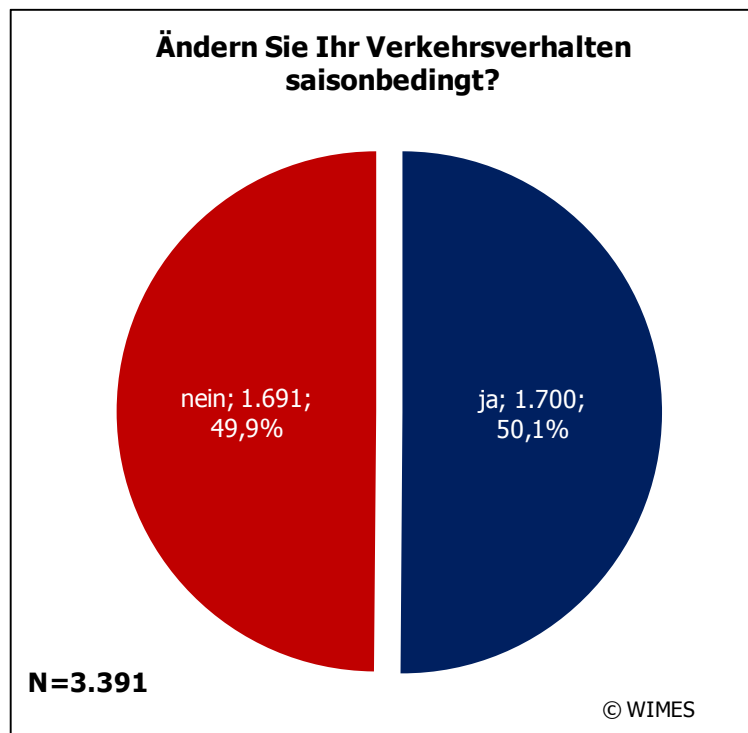


Tabelle 12: Saisonbedingte Veränderung Verkehrsverhalten nach dem Zweck des Pendelns

Saisonbedingte Veränderung des Verkehrsverhaltens			
	ja	nein	gesamt
Arbeit	448	630	1.078
Ausbildung/Schule	49	158	207
Studium	1.118	801	1.919
Nebenjob Studenten	85	102	187
N	1.700	1.691	3.391
Saisonbedingte Veränderung des Verkehrsverhaltens - Anteil in %			
	ja	nein	gesamt
Arbeit	41,6	58,4	100
Ausbildung/Schule	23,7	76,3	100
Studium	58,3	41,7	100
Nebenjob Studenten	45,5	54,5	100
	50,1	49,9	100

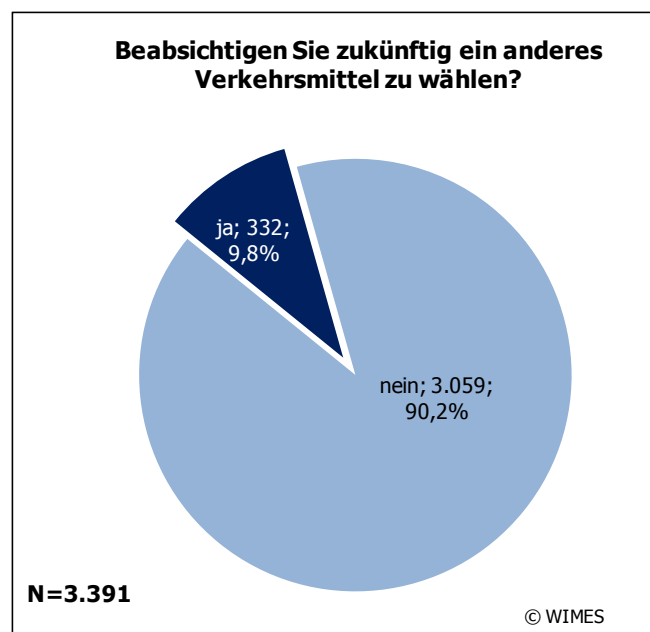
Folgende Tabelle zeigt, welche Hauptverkehrsmittel die 1.700 Pendelnden, die ihr Verkehrsverhalten saisonbedingt verändern, mehr in der warmen Jahreszeit und welche mehr in der kalten Jahreszeit nutzen. Deutlich wird dabei vor allem eine Verschiebung vom Hauptverkehrsmittel Fahrrad in der warmen Jahreszeit hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der kalten Jahreszeit.

Tabelle 13: Hauptverkehrsmittel bei saisonbedingter Veränderung des Verkehrsverhaltens

	Hauptverkehrsmittel WARME Jahreszeit		Hauptverkehrsmittel KALTE Jahreszeit	
	absolut	in %	absolut	in %
öffentliche Verkehrsmittel	148	8,7	1.297	76,3
Auto/Krad	60	3,5	245	14,4
Fahrgemeinschaft	2	0,1	13	0,8
Elektrofahrrad/Pedelec	2	0,1	2	0,1
Fahrrad	1.488	87,5	143	8,4
N	1.700	100,0	1.700	100,0
Nutzung weiterer Verkehrsmittel in Kombination (Mehrfachnennungen möglich)	WARME Jahreszeit		KALTE Jahreszeit	
	absolut	in %	absolut	in %
nein	932	54,8	1.016	59,8
öffentliche Verkehrsmittel	597	35,1	205	12,1
Auto/Krad	54	3,2	101	5,9
Fahrgemeinschaft	8	0,5	16	0,9
Elektrofahrrad/Pedelec	0	0,0	29	1,7
Fahrrad	123	7,2	349	20,5

Von den 3.391 Befragten, die regelmäßig pendeln, sagten 332 Befragte bzw. rund 10 %, dass sie zukünftig ein anderes Verkehrsmittel für ihre Wege zur Arbeit/Studium/Ausbildung nutzen wollen. Davon 145 Befragte, bei denen der Zweck des Pendelns das Studium ist und 119 Arbeitspendler.

Abbildung 25: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhaltens



Der höchste Anteil der Befragten, die beabsichtigen künftig das Verkehrsverhalten zu ändern, zeigt mit 27,1 % in der Gruppe der Schüler/Auszubildenden.

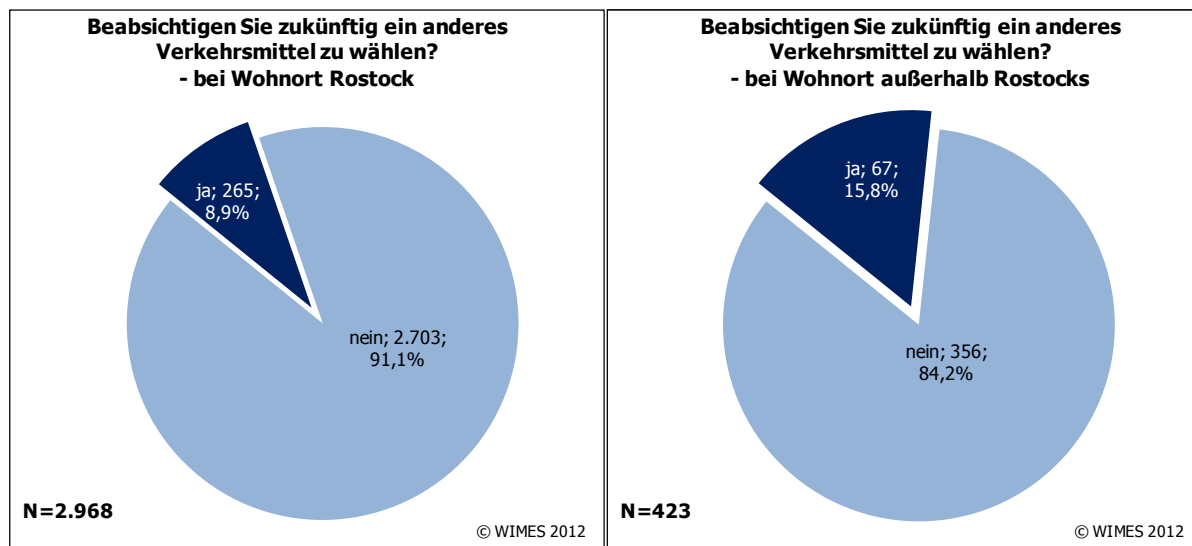
Tabelle 14: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhalten nach Zweck des Pendelns

Beabsichtigen Sie zukünftig ein anderes Verkehrsmittel zu wählen?			
	ja	nein	gesamt
Arbeit	119	959	1.078
Ausbildung/Schule	56	151	207
Studium	145	1.774	1.919
Nebenjob Studenten	12	175	187
N	332	3.059	3.391

Beabsichtigen Sie zukünftig ein anderes Verkehrsmittel zu wählen? (in %)			
	ja	nein	gesamt
Arbeit	11,0	89,0	100,0
Ausbildung/Schule	27,1	72,9	100,0
Studium	7,6	92,4	100,0
Nebenjob Studenten	6,4	93,6	100,0
	9,8	90,2	100,0

Während von den Befragungsteilnehmern, die in Rostock wohnen, nur rund 9 % beabsichtigen, künftig ihr Verkehrsverhalten zu ändern, liegt der Anteil bei den Befragten mit Wohnort außerhalb Rostocks bei rund 16 %.

Abbildung 26: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhaltens nach Wohnort



Folgende Tabelle zeigt, welche Verkehrsmittel die Befragten, die beabsichtigen künftig ihr Verkehrsverhalten zu ändern, mehr oder weniger nutzen wollen (absolut und in %). Von diesen insgesamt 332 Befragten wollen allein 115 Personen bzw. 46,7 % künftig mehr das Fahrrad nutzen, gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln mit 112 Personen bzw. 33,7 %.

An erster Stelle bei den Verkehrsmitteln, die künftig weniger genutzt werden sollen, steht bei den 332 Befragten mit einem Anteil von 35,2 % das eigene Auto/Krad (siehe folgende Tabelle).

Tabelle 15: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhalten – Verkehrsmittel

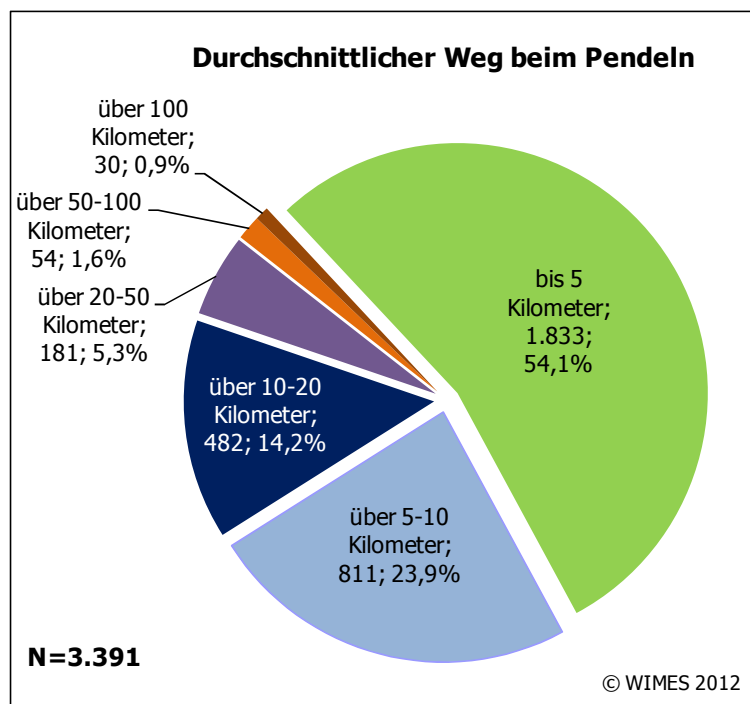
Zukünftig anderes Verkehrsmittel wählen:				
N=332 (Befragte, die beabsichtigen zukünftig ein anderes Verkehrsmittel zu wählen)	absolut		in % (gemessen an N)	
	mehr nutzen	weniger nutzen	mehr nutzen	weniger nutzen
öffentliche Verkehrsmittel	112	80	33,7	24,1
eigenes Auto/Krad	61	117	18,4	35,2
Fahrgemeinschaft	39	20	11,7	6,0
Car-Sharing	12	24	3,6	7,2
Elektrofahrrad/Pedelec	66	29	19,9	8,7
Fahrrad	155	18	46,7	5,4

2.7 Durchschnittlicher Weg der Pendelnden

Die Wahl der Verkehrsmittel hängt unmittelbar mit der Entfernung des Weges zwischen Wohnort und Arbeits-, Studien-, Ausbildungs- und Schulort zusammen.

Der überwiegende Teil aller Pendelnden legt dabei zu 54 % einen Weg von bis zu 5 Kilometern zurück, bei weiteren 23,9 % der Pendelnden liegt die Entfernung zwischen 5 und 10 Kilometern. Diese Befragungsergebnisse korrelieren mit der hohen Nutzung des Fahrrads.

Abbildung 27: Durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Zielort (alle Befragten)



Differenziert nach dem Zweck des Pendelns werden Unterschiede beim durchschnittlichen Weg deutlich. Gerade bei den Studierenden überwiegen deutlich die kurzen Wege zwischen Wohn- und Studienort, so liegt der Anteil der Pendelnden mit einem Weg von bis zu 5 Kilometern in diesem Bereich bei rund 62 %. Bei den aus Arbeitsgründen Pendelnden betrifft dies noch knapp jeden Zweiten. Jeweils rund jeder fünfte Arbeitende legt einen Weg von 5 bis 10 Kilometern bzw. 10 bis 20 Kilometern zurück. Deutlich anders stellen sich die durchschnittlichen Wege der Befragungsteilnehmer, die aus schulischen oder aus Ausbildungsgründen täglich pendeln, dar. Lediglich ein Fünftel verweist dabei auf eine Entfernung von bis zu 5 Kilometern. Bei 30 % liegt der Weg zwischen 10 und 20 Kilometern und weiteren 22 % sogar zwischen 20 und 50 Kilometern (siehe folgende Tabellen).

Tabelle 16: Entfernung zwischen Wohn- und Zielort des Pendelns nach Zweck des Pendelns

durchschnittlicher Weg in Abhängigkeit vom Zweck des Pendelns					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	N
bis 5 Kilometer	516	43	1.186	88	1.833
über 5-10 Kilometer	235	40	489	47	811
über 10-20 Kilometer	199	61	187	35	482
über 20-50 Kilometer	87	45	37	12	181
über 50-100 Kilometer	18	17	14	5	54
über 100 Kilometer	23	1	6		30
gesamt	1.078	207	1.919	187	3.391

durchschnittlicher Weg in Abhängigkeit vom Zweck des Pendelns (%)					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	N
bis 5 Kilometer	47,9	20,8	61,8	47,1	54,1
über 5-10 Kilometer	21,8	19,3	25,5	25,1	23,9
über 10-20 Kilometer	18,5	29,5	9,7	18,7	14,2
über 20-50 Kilometer	8,1	21,7	1,9	6,4	5,3
über 50-100 Kilometer	1,7	8,2	0,7	2,7	1,6
über 100 Kilometer	2,1	0,5	0,3	0,0	0,9
gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bei den Befragten, die als Wohnort Biestow, Gartenstadt/Stadtweide, das Hansaviertel, die KTV, Reutershagen, die Stadtmitte sowie die Südstadt angaben, liegt der Anteil der Pendelnden mit einem Weg von bis zu 5 Kilometern zwischen 73 % und 83 %. Befragte mit Wohnort Brinckmannstorf, Dierkow, Evershagen und Toitenwinkel pendeln zu über 60 % durchschnittlich zwischen 5 und 10 Kilometer.

Tabelle 17: Durchschnittlicher Weg und Wohnort der Pendelnden – kleinräumig

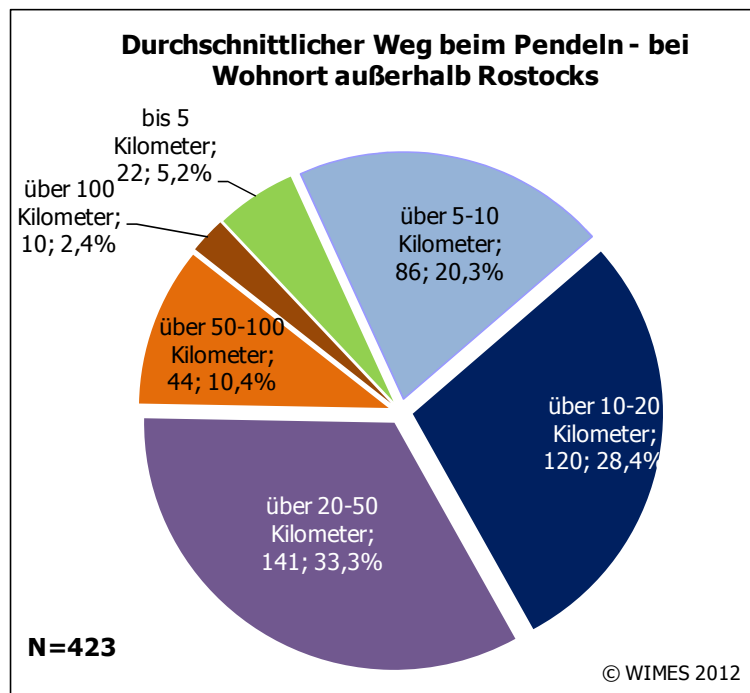
	Durchschnittlicher Weg des Pendelns						Wohnort gesamt
	bis 5 Kilometer	über 5-10 Kilometer	über 10-20 Kilometer	über 20-50 Kilometer	über 50-100 Kilometer	über 100 Kilometer	
WOHNORT							
Biestow	22	2	2	1	1		28
Brinckmansdorf	11	44	7	1	1	1	65
Dierkow	29	104	11	4	1		149
Evershagen	11	106	13	1			131
Gartenstadt/Stadtweide	18	5	1				24
Gehlsdorf	10	20	10	1			41
Groß Klein	4	33	28	3	1		69
Hansaviertel	197	24	14	2	2	1	240
KTV	650	72	52	6	2	4	786
Lichtenhagen	9	42	44	4			99
Lütten Klein	3	25	28	2			58
Reutershagen	161	50	5			3	219
Rostock-Heide		1	1	1			3
Rostock-Ost	1	5	2	3			11
Schmarl	6	33	23			2	64
Stadtmitte	408	46	35	4	2	3	498
Südstadt	250	25	34	4		4	317
Toitenwinkel	17	81	24	3		1	126
Warnemünde	2	5	28			1	36
HRO (ohne Angabe Stadtteil)	2	2					4
außerhalb HRO	22	86	120	141	44	10	423
GESAMT	1.833	811	482	181	54	30	3.391

Tabelle 18: Durchschnittlicher Weg und Wohnort der Pendelnden – kleinräumig
(Anteil in %)

		Durchschnittlicher Weg des Pendelns - Anteil an Wohnort gesamt in %					
		bis 5 Kilometer	über 5-10 Kilometer	über 10-20 Kilometer	über 20-50 Kilometer	über 50-100 Kilometer	über 100 Kilometer
WOHNORT	Biestow	78,6	7,1	7,1	3,6	3,6	0,0
	Brinckmansdorf	16,9	67,7	10,8	1,5	1,5	1,5
	Derkow	19,5	69,8	7,4	2,7	0,7	0,0
	Evershagen	8,4	80,9	9,9	0,8	0,0	0,0
	Gartenstadt/Stadtweide	75,0	20,8	4,2	0,0	0,0	0,0
	Gehlsdorf	24,4	48,8	24,4	2,4	0,0	0,0
	Groß Klein	5,8	47,8	40,6	4,3	1,4	0,0
	Hansaviertel	82,1	10,0	5,8	0,8	0,8	0,4
	KTV	82,7	9,2	6,6	0,8	0,3	0,5
	Lichtenhagen	9,1	42,4	44,4	4,0	0,0	0,0
	Lütten Klein	5,2	43,1	48,3	3,4	0,0	0,0
	Reutershagen	73,5	22,8	2,3	0,0	0,0	1,4
	Rostock-Heide	0,0	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
	Rostock-Ost	9,1	45,5	18,2	27,3	0,0	0,0
	Schmarl	9,4	51,6	35,9	0,0	0,0	3,1
	Stadtmitte	81,9	9,2	7,0	0,8	0,4	0,6
	Südstadt	78,9	7,9	10,7	1,3	0,0	1,3
	Toitenwinkel	13,5	64,3	19,0	2,4	0,0	0,8
	Warnemünde	5,6	13,9	77,8	0,0	0,0	2,8
	HRO (ohne Angabe Stadtteil)	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0
außerhalb HRO	5,2	20,3	28,4	33,3	10,4	2,4	
GESAMT	54,1	23,9	14,2	5,3	1,6	0,9	

Bei den Pendelnden mit Wohnort außerhalb Rostocks verweisen lediglich 5 % der Befragten auf einen durchschnittlichen Weg von bis zu 5 Kilometern. Jeder dritte Pendelnde legt einen Weg zwischen Wohnort und Arbeits-, Studien-, Ausbildungs- bzw. Schulort von 20 bis 50 Kilometern zurück. Bei jedem Zehnten liegt der Weg sogar zwischen 50 und 100 Kilometern.

Abbildung 28: Durchschnittlicher Weg zwischen Wohnort außerhalb Rostocks und Zielort



Größere Entfernungen zeigen sich dabei gerade bei den aus Schul- bzw. Ausbildungsgründen Pendelnden, von den rund die Hälfte einen durchschnittlichen Weg zwischen 20 und 50 Kilometern angibt und weitere 22 % sogar von 50 bis 100 Kilometern.

Tabelle 19: Weg zwischen Wohn- und Zielort des Pendelns bei Wohnort außerhalb Rostocks

durchschnittlicher Weg in Abhängigkeit vom Zweck des Pendelns					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	N
bis 5 Kilometer	13		8	1	22
über 5-10 Kilometer	52	6	22	6	86
über 10-20 Kilometer	60	15	36	9	120
über 20-50 Kilometer	62	40	29	10	141
über 50-100 Kilometer	10	17	13	4	44
über 100 Kilometer	6		4		10
gesamt	203	78	112	30	423

durchschnittlicher Weg in Abhängigkeit vom Zweck des Pendelns (%)					
	Arbeit	Schule/ Ausbildung	Studium	Nebenjob Studenten	N
bis 5 Kilometer	6,4	0,0	7,1	3,3	5,2
über 5-10 Kilometer	25,6	7,7	19,6	20,0	20,3
über 10-20 Kilometer	29,6	19,2	32,1	30,0	28,4
über 20-50 Kilometer	30,5	51,3	25,9	33,3	33,3
über 50-100 Kilometer	4,9	21,8	11,6	13,3	10,4
über 100 Kilometer	3,0	0,0	3,6	0,0	2,4
gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wird die Wahl des Hauptverkehrsmittels der Pendelnden mit Wohnort außerhalb Rostocks in Abhängigkeit vom durchschnittlichen Weg betrachtet, zeigt sich, bei einer Entfernung von bis zu 10 Kilometern dominiert das Fahrrad. Bei größeren Distanzen gewinnt das Auto/Krad an Bedeutung, wobei bei Entfernungen ab 20 Kilometern auch rund die Hälfte der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt. Im Allgemeinen (Erfahrungswerte) wird bis zu einer Distanz von 10 Kilometern das Fahrrad zum Pendeln genutzt. Bei Entfernungen darüber hinaus sind andere Verkehrsmittel relevant.

Tabelle 20: Hauptverkehrsmittel nach dem Weg zwischen Wohn- und Zielort bei Wohnort außerhalb Rostocks

Hauptverkehrsmittel in Abhängigkeit vom durchschnittlichen Weg							
	bis 5 Kilometer	über 5-10 Kilometer	über 10-20 Kilometer	über 20-50 Kilometer	über 50-100 Kilometer	über 100 Kilometer	N
öffentliche Verkehrsmittel	4	8	34	66	20	5	137
Auto/Krad	3	29	62	72	20	4	190
Fahrgemeinschaft		1	1	1	4	1	8
Elektrofahrrad/ Pedelec			1				1
Fahrrad	15	48	22	2			87
gesamt	22	86	120	141	44	10	423

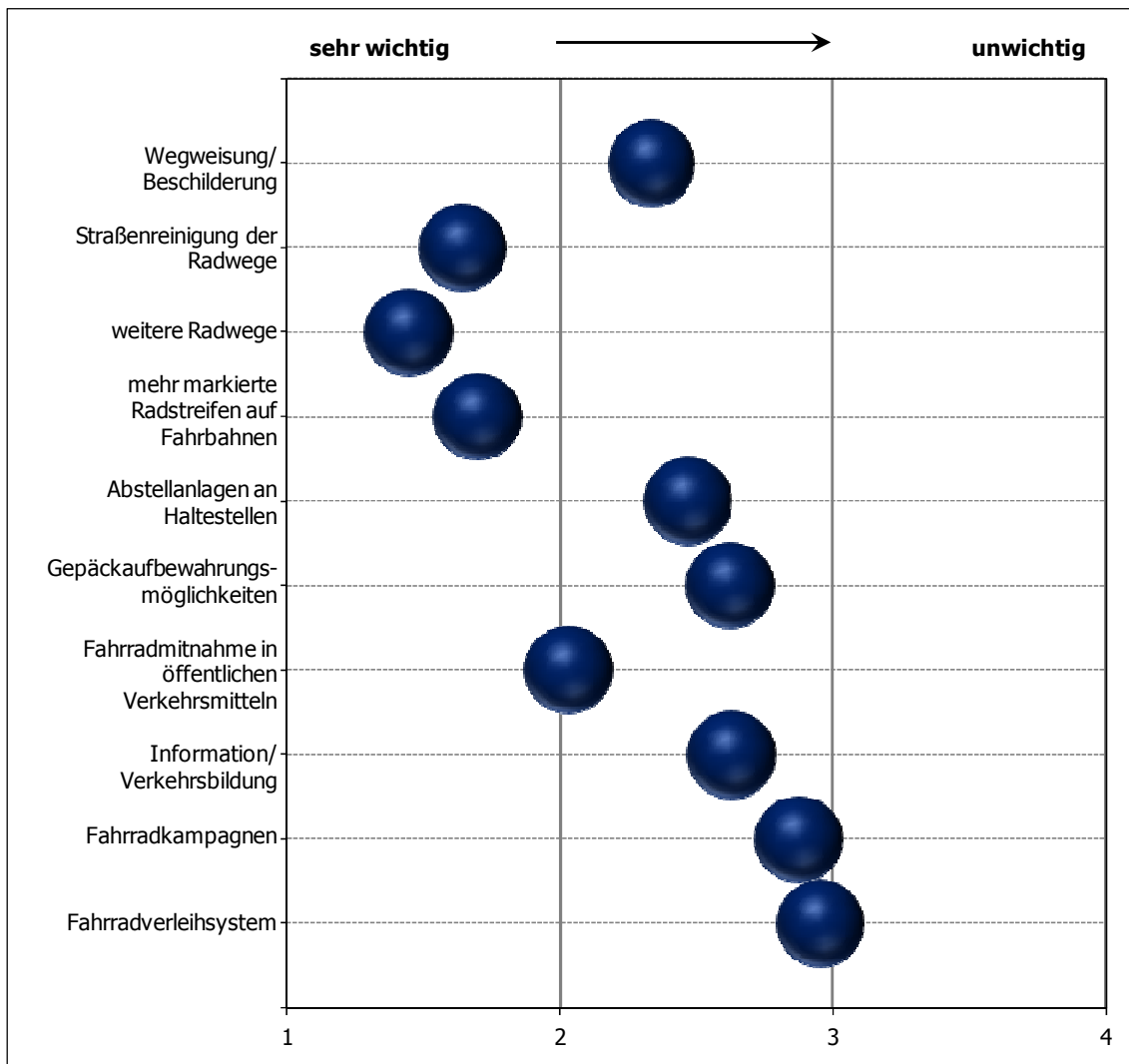
Hauptverkehrsmittel in Abhängigkeit vom durchschnittlichen Weg (%)							
	bis 5 Kilometer	über 5-10 Kilometer	über 10-20 Kilometer	über 20-50 Kilometer	über 50-100 Kilometer	über 100 Kilometer	N
öffentliche Verkehrsmittel	18,2	9,3	28,3	46,8	45,5	50,0	32,4
Auto/Krad	13,6	33,7	51,7	51,1	45,5	40,0	44,9
Fahrgemeinschaft	0,0	1,2	0,8	0,7	9,1	10,0	1,9
Elektrofahrrad/ Pedelec	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,2
Fahrrad	68,2	55,8	18,3	1,4	0,0	0,0	20,6
gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2.8 Angebote zur Fahrradnutzung

Bei der Frage nach der Wichtigkeit bestimmter Angebote zur Fahrradnutzung hatten die Befragten jeweils vier Antwortmöglichkeiten von „sehr wichtig“ (1) über „wichtig“ (2) und „eher unwichtig“ (3) bis hin zu „unwichtig“ (4).

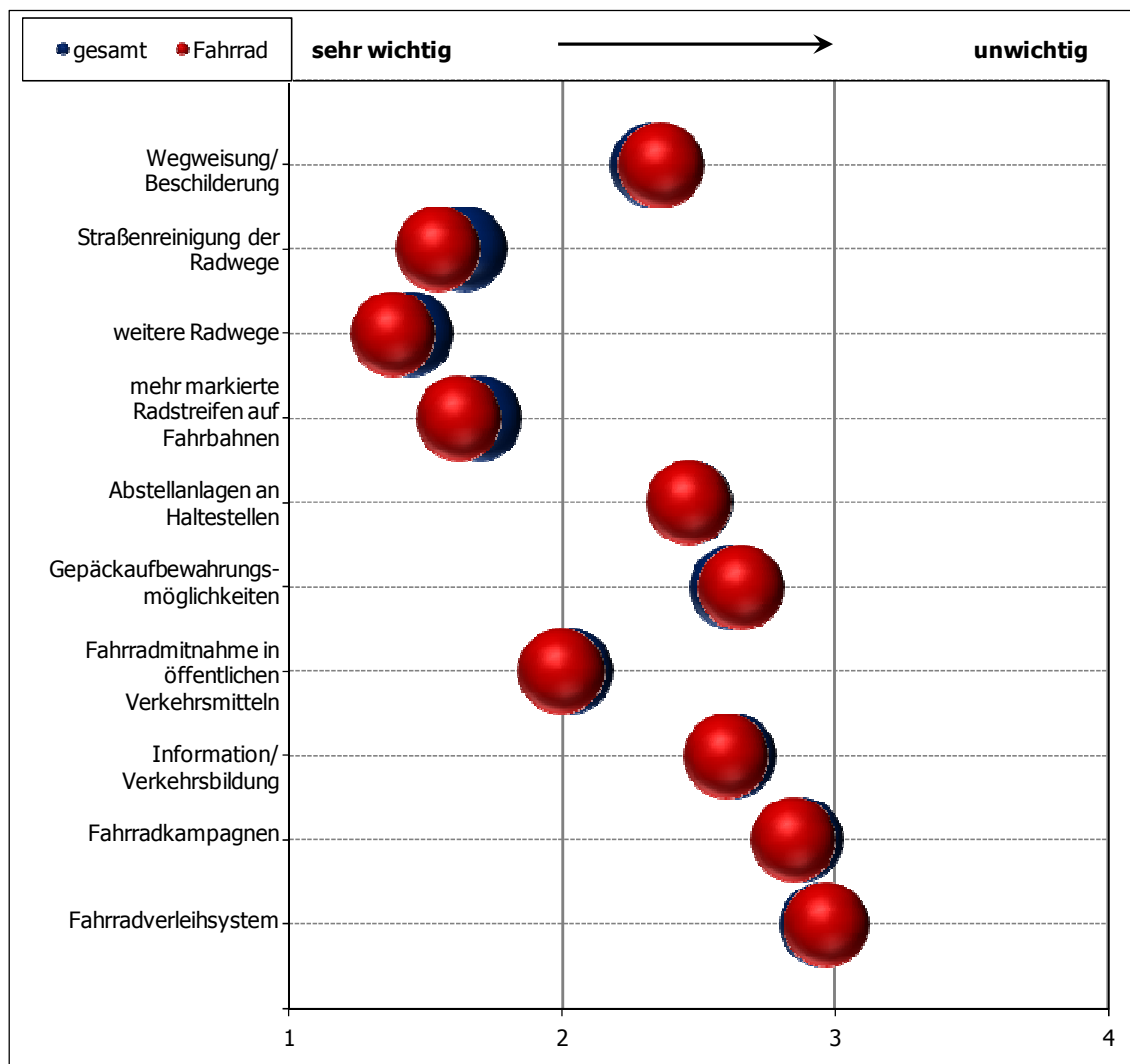
Als wichtig wurden dabei insbesondere der Ausbau von Infrastrukturen, wie der Bau von Radwegen oder die Markierung von Radstreifen angesehen sowie auch die Straßenreinigung der Radwege. Eher unwichtig werden dagegen Fahrradverleihsysteme und Fahrradkampagnen angesehen. Diesbezüglich ist allerdings zu sagen, dass es sich beim Großteil der Befragten bereits um „überzeugte Radfahrer“ handelt.

Abbildung 29: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Gesamt



Aus der Sicht fahrradaffiner Pendler hat die Erweiterung des Radwegenetzes und der markierten Radstreifen auf den Fahrbahnen sowie die Reinigung der Radwege eine sehr hohe Priorität.

Abbildung 30: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Pendler mit Hauptverkehrsmittel Fahrrad



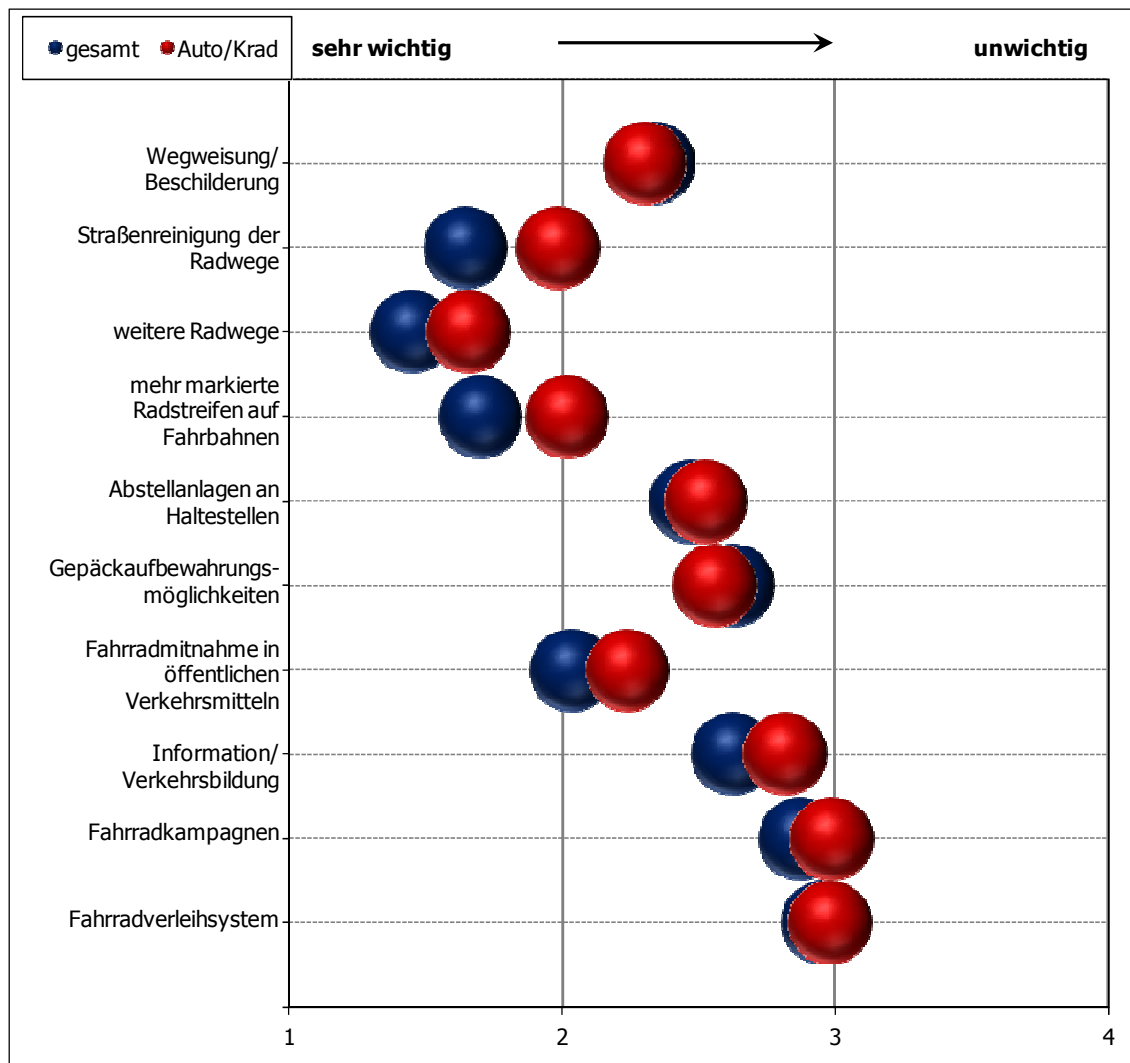
Auch bei der Beantwortung der offenen Frage zu weiteren Angeboten bezüglich der Fahrradnutzung aus Sicht Fahrradpendler wurde schwerpunktmäßig die Radwegeinstandsetzung und die qualitative Verbesserung der bestehenden Radweg genannt.

Tabelle 21: Welche weiteren Angebote bezüglich der Fahrradnutzung würden Sie begrüßen? – Pendelnde mit Hauptverkehrsmittel Fahrrad

Welche weiteren Angebote bezüglich der Fahrradnutzung würden Sie begrüßen?	
Pendelnde mit Hauptverkehrsmittel Fahrrad:	Anzahl
Radweginstandhaltung/Verbesserung bestehender Radwege	142
mehr Abstell-/Anschliebmöglichkeiten (vor allem in der Innenstadt und Uni-Nähe)	43
Ampelschaltungen für Radfahrer verbessern	42
Absenkung der Bordsteinkanten	28
gegenseitige Rücksichtnahme	17
überdachte Abstellmöglichkeiten	16
keine Radstreifen auf Fahrbahnen	13
Fahrradservice bei Pannen/Fahrradwerkstätten/Selbsthilfewerkstätten	11
Fahrradschlauchautomaten/-pumpstationen	8
bessere Verkehrsführung	7
Kontrollen der StVO für alle	7
Haltegriffe an Ampeln	3

Aus der Sicht der Pendler mit Hauptverkehrsmittel Auto/Krad haben vor allem die Straßenreinigung der Radwege, die Schaffung weiterer Radwege und mehr markierter Radstreifen auf Fahrbahnen eine deutlich geringere Priorität als für die radaffinen Pendler.

Abbildung 31: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Pendler mit Hauptverkehrsmittel Auto/Krad



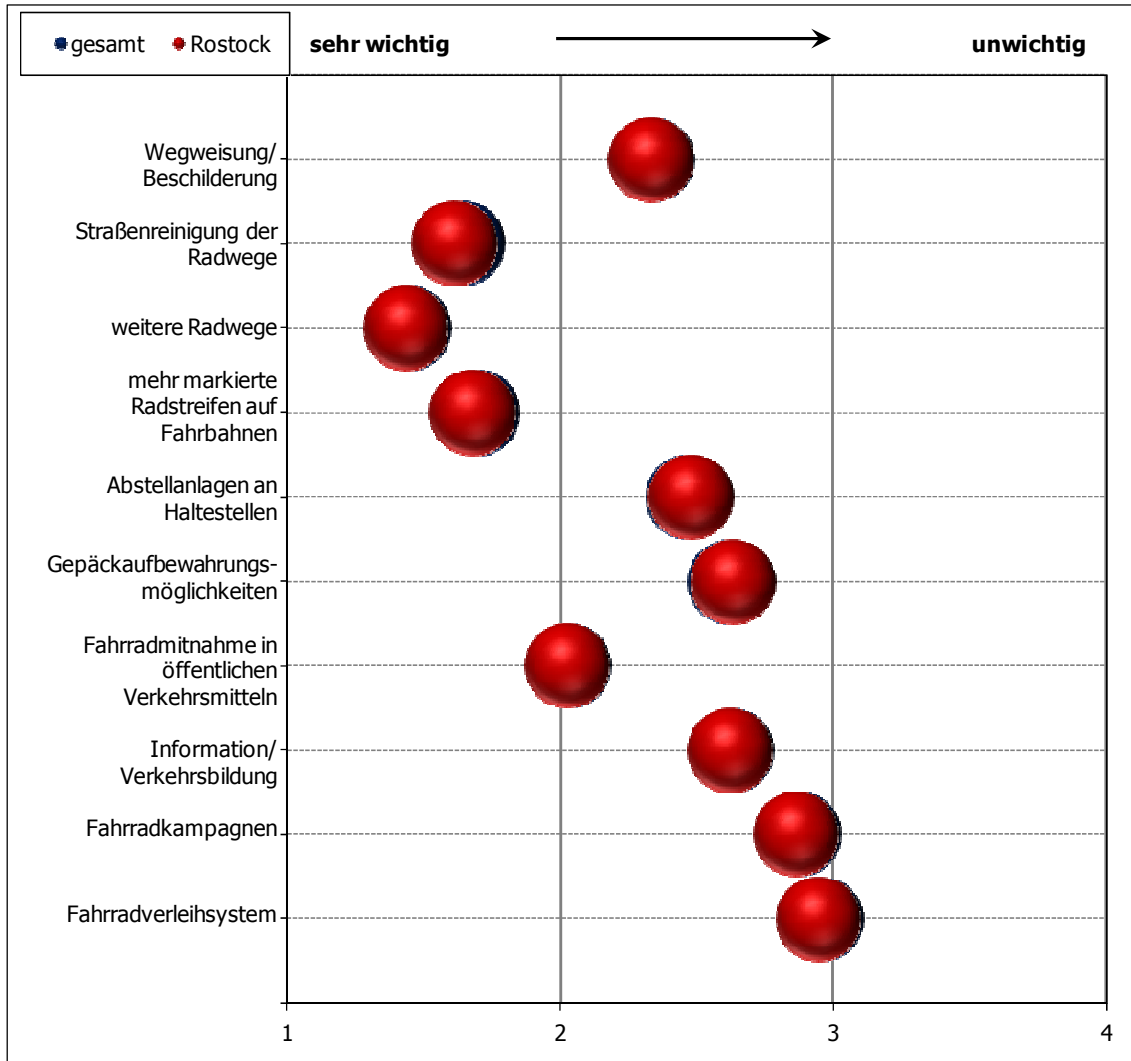
Die Beantwortung der offenen Frage zu weiteren Angeboten bezüglich der Fahrradnutzung aus Sicht der Autofahrer lag der Schwerpunkt auf mehr Abstell-/Anschliebmöglichkeiten.

Tabelle 22: Welche weiteren Angebote bezüglich der Fahrradnutzung würden Sie begrüßen? – Pendelnde mit Hauptverkehrsmittel Auto/Krad

Welche weiteren Angebote bezüglich der Fahrradnutzung würden Sie begrüßen?	
Pendelnde mit Hauptverkehrsmittel Auto/Krad:	Anzahl
mehr Abstell-/Anschliebmöglichkeiten	10
Radweginstandhaltung/Verbesserung bestehender Radwege	7
kostenfreie Fahrradmitnahme im ÖPNV	4
Ampelschaltungen verbessern	3
Brücke vom Nordosten zum Stadthafen	3
gegenseitige Rücksichtnahme	3
Kontrollen der StVO für alle	3
keine Radstreifen auf Fahrbahnen/Erlaubnis auf Gehwegen zu fahren	3
Tauglichkeits- und StVO-Prüfung für alle Radfahrer ("Radführerschein")	3
abschließbare Fahrradgaragen/-boxen	2
Absenkung der Bordsteinkanten	2
Fahrradverleihsysteme	2

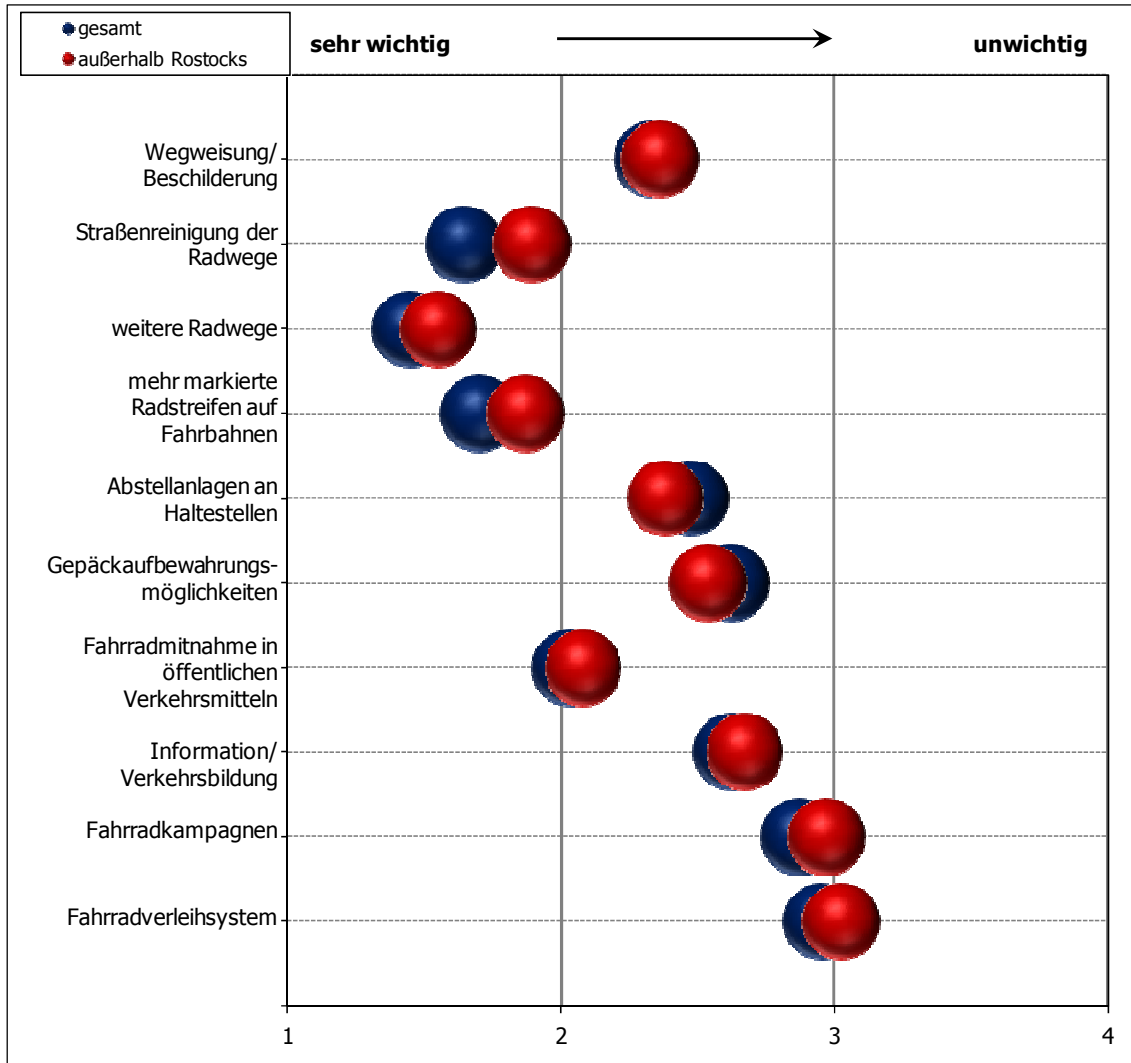
Die Befragungsergebnisse der Teilnehmer, die in Rostock wohnen, entsprechen aufgrund des hohen Befragungsanteils (87,5 %) der Gesamtheit der Befragung.

Abbildung 32: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? - Wohnort Rostock



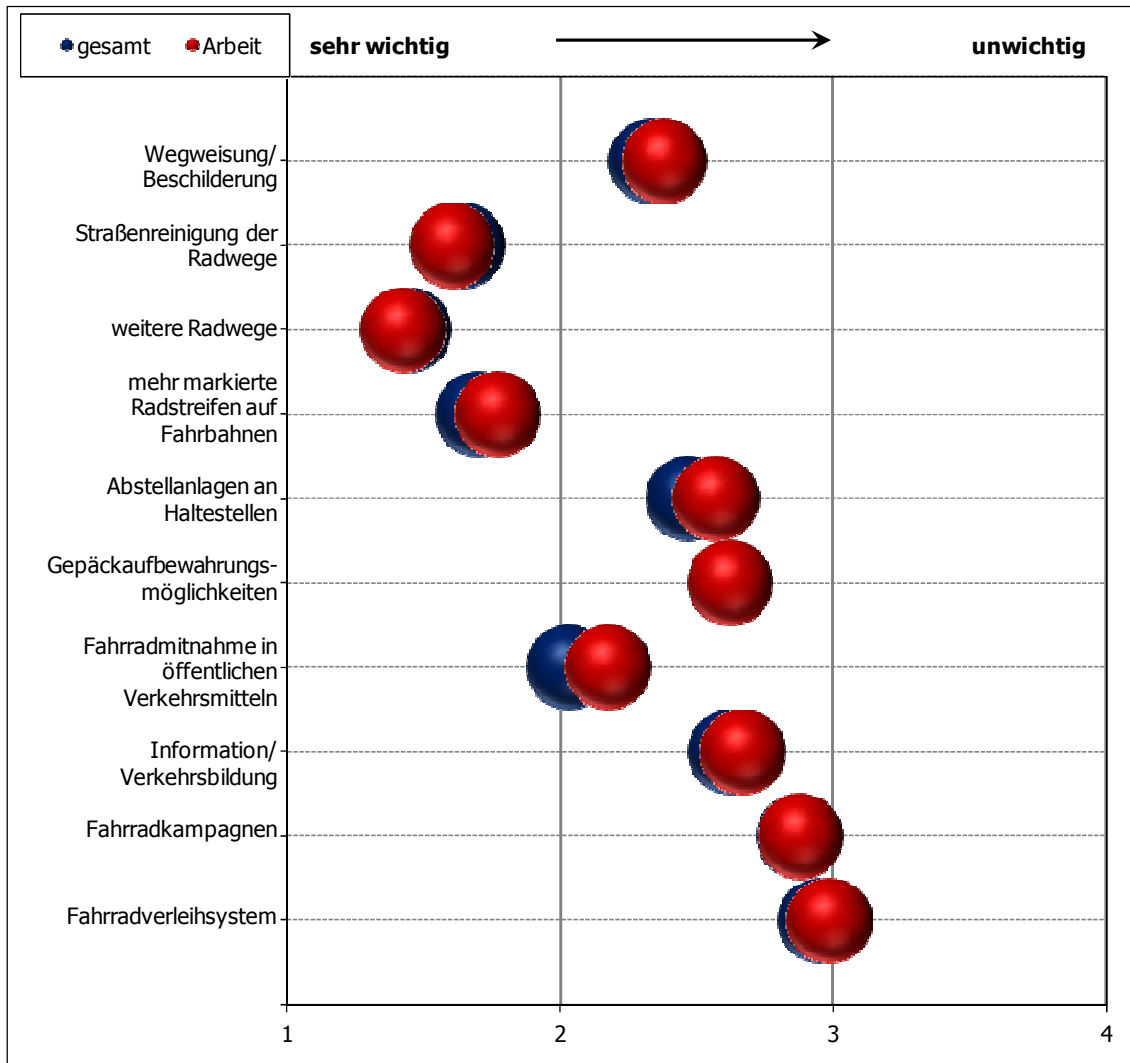
Die Befragungsergebnisse der Teilnehmer, die außerhalb Rostocks wohnen, ähneln sich der der Gesamtheit, wobei Straßenreinigung der Radwege, Ausbau des Radwegenetzes und die Erweiterung der markierten Radstreifen auf Fahrbahnen nicht ganz so wichtig ist, wie für die fahrradaffinen Pendler, die in Rostock wohnen.

Abbildung 33: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? - Wohnort außerhalb Rostocks



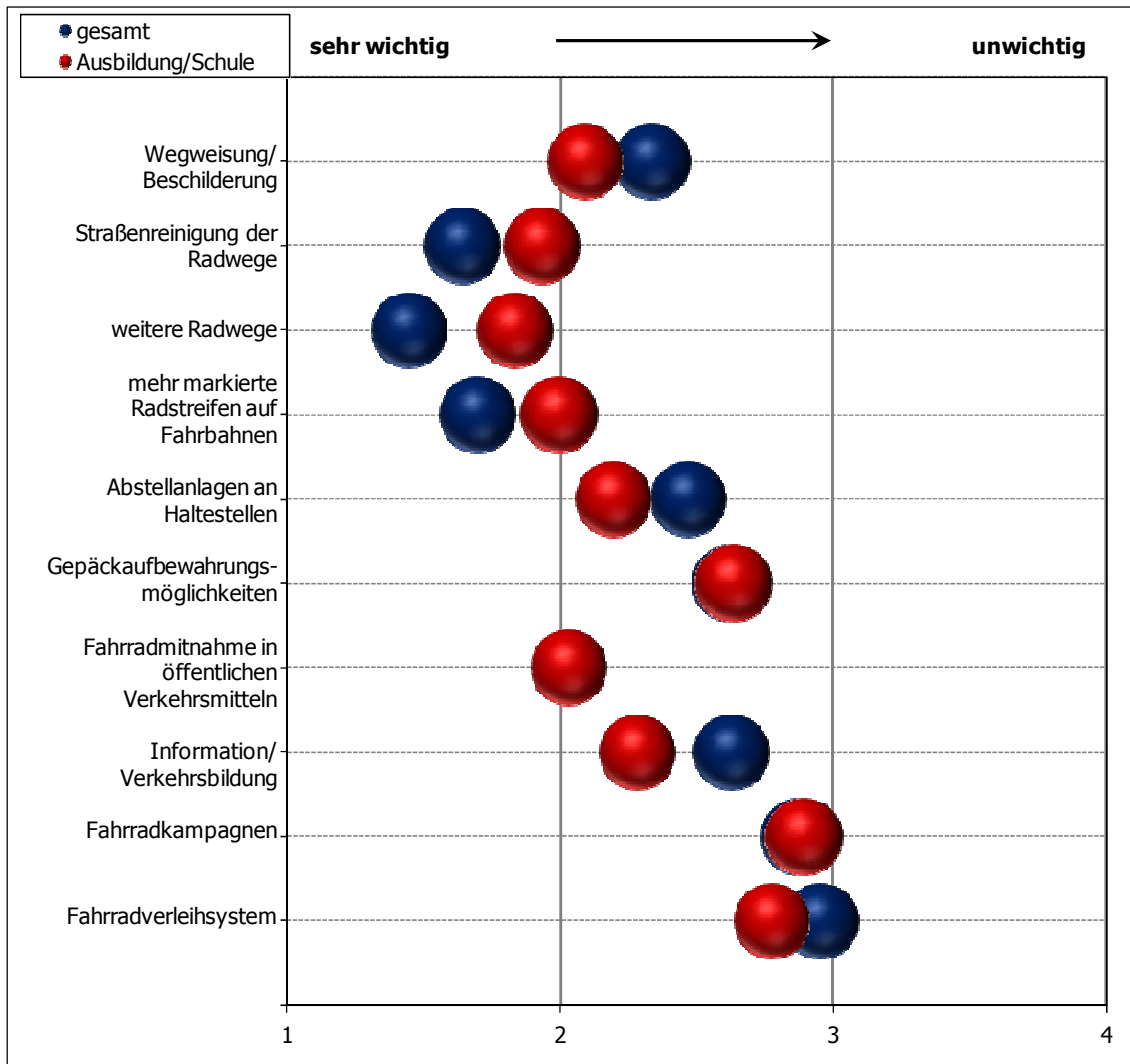
Für die Befragungsteilnehmer, die aus Arbeitsgründen täglich pendeln, sind die Straßenreinigung der Radwege und der Ausbau des Radwegenetzes besonders wichtig.

Abbildung 34: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Zweck des Pendelns Arbeit



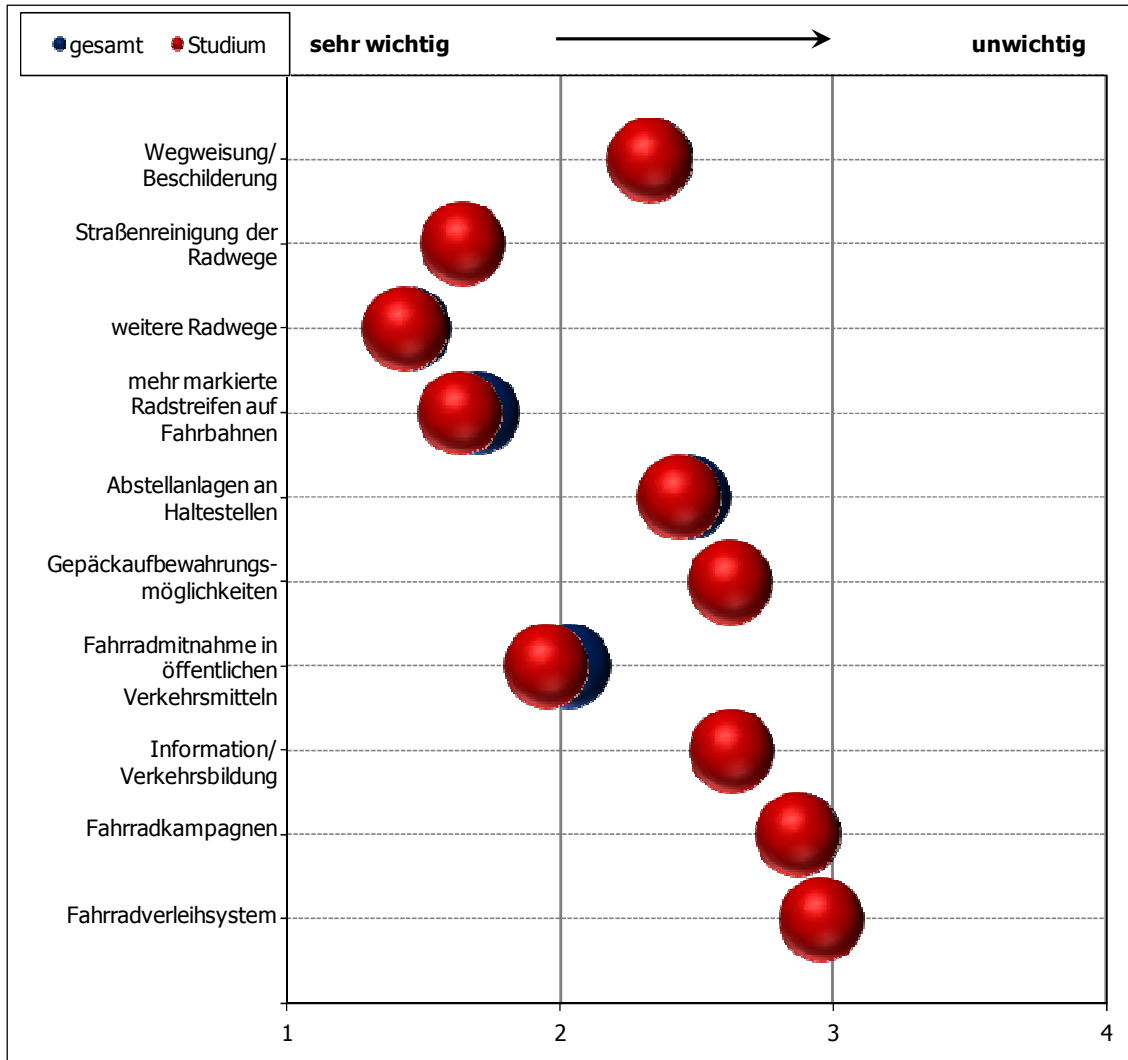
Für die Befragungsteilnehmer, die zur Schule bzw. zur Ausbildung pendeln, sind neben der Reinigung und dem Ausbau der Radwege die Wegweisungen, Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen und Verkehrsinformationen sehr wichtig.

Abbildung 35: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Zweck des Pendelns Ausbildung/Schule



Für die Befragungsteilnehmer, die täglich vom Wohnort zu den Studienorten pendeln, sind die Straßenreinigung der Radwege, der Ausbau des Radwegenetzes, mehr markierte Radwegestreifen auf Fahrbahnen und die die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln besonders wichtig.

Abbildung 36: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Zweck des Pendelns Studium



3 Resümee

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Mobilitätsbefragung im Resultat keine repräsentative Pendlerbefragung bezüglich der Gruppe der Arbeitspendler (30.000 sozialversicherungspflichtige Einpendler und 20.000 sozialversicherungspflichtige Auspendler) darstellt.

Einbezogen in diese Befragung waren zudem auch nicht die hohe Anzahl der Pendler, die die Infrastruktur der Hansestadt Rostock nutzen, wie Einkaufen, Sport, Kultur, Freizeit usw..

Eine solche repräsentative Befragung (mit statistischer Zufallsauswahl) von Pendlern sollte aber zukünftig in Kooperation zwischen der Hansestadt Rostock, dem Landkreis Rostock und dem Amt für Raumordnung weiter verfolgt werden. Diese würde Lücken zwischen den regelmäßigen Mobilitätsbefragungen (wie dem SrV der TU Dresden) füllen und Potenziale und Bedarfe für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements der Gebietskörperschaften sowie für die Verkehrsunternehmen ermitteln.

Gleichwohl ergibt die „Befragung zum Mobilitätsverhalten fahrradaffiner Pendler“ für die Zielgruppe insbesondere der jungen radaffinen Pendler ein sehr repräsentatives Bild des Nutzerverhaltens.

Im Ergebnis dieser Mobilitätsbefragung mit dem Schwerpunkt fahrradaffine Pendler wurden die Motivationen der Befragungsteilnehmer deutlich. Die meisten nutzen das Rad aus Gesundheits- und Umweltgründen sowie wegen der steigenden Kraftstoffpreise. Im Ergebnis der Befragung ergab sich auch die Forderung zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen. So wurde z. B. der Ausbau von Infrastrukturen, wie der Bau von Radwegen oder die Markierung von Radstreifen als wichtiger angesehen, als z.B. Fahrradverleihsysteme und Fahrradkampagnen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Befragten zum Großteil bereits „überzeugte“ Radfahrer waren.

Häufig genannte Probleme bei den Pendlern, die ihre täglichen Wege vom Wohnort zum Zielort aus Arbeitsgründen mit dem Auto absolvieren, waren:

- deutliche Zunahme der Radfahrer im öffentlichen Verkehrsraum, die in den Abend- und Nachtstunden ohne Licht fahren
- Nichtkenntnis bzw. Nichtbeachtung der Mindestparagrafen der Straßenverkehrsordnung
- Kontrollen, Verwarnungen, Bußgelder etc. sollten für alle Verkehrssünder gelten und nicht nur für die Autofahrer.

Häufig genannte Probleme bei den Pendlern, die ihre täglichen Wege vom Wohnort zum Zielort aus den Gründen Studium/Ausbildung/Schule mit dem Auto absolvieren, waren:

- mangelnde Radwegeinstandhaltung
- zu wenig abgesenkte Bordsteine
- zu wenig Abstell-/Abschließmöglichkeiten, vor allem in der Innenstadt und an den Standorten der Universität.

Positive Nebeneffekte von fahrradfreundlichen Maßnahmen, insbesondere in der Innenstadt, sind Luft-, Lärm- und Klimaschutz sowie Gesundheit. Gerade in der Innenstadt sind die Radwegführungen im Straßenraum an die Bedürfnisse des Radverkehrs anzupassen.

Neben der Verbesserung der Straßenraumgestaltung (u.a. Straßenbelag, Fahrradabstellanlagen) sollte auch über eine weitere Verknüpfung von Verkehrsmitteln nachgedacht werden. Die Verbindung vom Radverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine wesentliche Grundvoraussetzung, um das Radverkehrsnetz innerhalb der Stadtbereiche der Hansestadt Rostock und zu den unmittelbaren Umlandgemeinden zu schließen.

Eine umweltverträgliche Organisation aller Pendlerströme sollte auch in zukünftigen Verkehrskonzepten weiterhin eine hohe Priorität haben. Zudem wird eine repräsentative Pendlerbefragung/-analyse zwischen der Hansestadt Rostock und den Umlandgemeinden empfohlen.

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Startseite zur Internetbefragung	4
Abbildung 2: Eingabemaske der Internetbefragung	5
Abbildung 3: Verhältnis der Ein- und Auspendler in der Hansestadt Rostock in 2011	6
Abbildung 4: Fragebogenrücklauf nach ausgewählten Altersgruppen	7
Abbildung 5: Befragungsquote nach dem Geschlecht.....	8
Abbildung 6: Befragte nach dem Erwerbsstatus	8
Abbildung 7: Befragungsquote nach dem Haushaltstyp.....	9
Abbildung 8: Verteilung der Befragten nach der Haushaltsgröße.....	9
Abbildung 9: Pendler und Zweck des Pendelns.....	10
Abbildung 10: Wohnort der Pendler	12
Abbildung 11: Wohnort der Pendler und Zweck des Pendelns.....	12
Abbildung 12: In welchem Stadtteil wohnen die Pendler bei Wohnort Rostock?	13
Abbildung 13: Zielort der Pendler – alle pendelnden Befragten	14
Abbildung 14: Zielort der Pendler nach deren Wohnort.....	15
Abbildung 15: Zielort der Pendler und Zweck des Pendelns	15
Abbildung 16: Hauptverkehrsmittel der Befragungsteilnehmer, die täglich pendeln	17
Abbildung 17: Beweggründe zur Fahrradnutzung	20
Abbildung 18: Beweggründe zur Fahrradnutzung - Pendler Wohnort außerhalb Rostocks....	20
Abbildung 19: Beweggründe NICHT das Fahrrad zu nutzen.....	21
Abbildung 20: Beweggründe NICHT das Fahrrad zu nutzen - Wohnort außerhalb Rostocks.	21
Abbildung 21: Hauptverkehrsmittel nach dem Pendelzweck - Wohnort außerhalb Rostocks.	22
Abbildung 22: Besitz von Zeitkarten öffentlicher Verkehrsmittel bei den Pendelnden	23
Abbildung 23: Besitz von Zeitkarten öffentlicher Verkehrsmittel bei Arbeitspendlern	23
Abbildung 24: Saisonbedingte Veränderung des Verkehrsverhaltens	24
Abbildung 25: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhaltens.....	25
Abbildung 26: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhaltens nach Wohnort	26
Abbildung 27: Durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Zielort (alle Befragten) ..	27
Abbildung 28: Durchschnittlicher Weg zwischen Wohnort außerhalb Rostocks und Zielort.....	29
Abbildung 29: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung? – Gesamt.....	31
Abbildung 30: Angebote zur Fahrradnutzung – Pendler mit Hauptverkehrsmittel Fahrrad.....	32
Abbildung 31: Angebote zur Fahrradnutzung – Pendler mit Hauptverkehrsmittel Auto/Krad ..	33
Abbildung 32: Angebote zur Fahrradnutzung - Wohnort Rostock.....	34
Abbildung 33: Angebote zur Fahrradnutzung - Wohnort außerhalb Rostocks	35
Abbildung 34: Angebote zur Fahrradnutzung – Zweck des Pendelns Arbeit	36
Abbildung 35: Angebote zur Fahrradnutzung – Zweck des Pendelns Ausbildung/Schule.....	37
Abbildung 36: Angebote zur Fahrradnutzung – Zweck des Pendelns Studium	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Befragungsquote	7
Tabelle 2: Altersstruktur der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns.....	10
Tabelle 3: Haushaltsstruktur der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns.....	11
Tabelle 4: Haushaltsgröße der Pendelnden nach dem Zweck des Pendelns.....	11
Tabelle 5: Zweck des Pendelns in Abhängigkeit vom Wohnort– kleinräumig (absolut)	13
Tabelle 6: Zweck des Pendelns in Abhängigkeit vom Wohnort– kleinräumig (Anteil in %)...	14
Tabelle 7: Zweck des Pendelns in Abhängigkeit vom Zielort – kleinräumig.....	16
Tabelle 8: Nutzung weiterer Verkehrsmittel in Kombination zum Hauptverkehrsmittel	17
Tabelle 9: Hauptverkehrsmittel und Wohnort der Pendelnden – kleinräumig.....	18
Tabelle 10: Hauptverkehrsmittel und Zielort der Pendelnden – kleinräumig	19
Tabelle 11: Hauptverkehrsmittel nach Zweck des Pendelns (alle pendelnden Befragten).....	22
Tabelle 12: Saisonbedingte Veränderung Verkehrsverhalten nach Zweck des Pendelns.....	24
Tabelle 13: Hauptverkehrsmittel bei saisonbedingter Veränderung des Verkehrsverhaltens.	25
Tabelle 14: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhalten nach Zweck des Pendelns ...	26
Tabelle 15: Beabsichtigte Veränderung des Verkehrsverhalten – Verkehrsmittel.....	27
Tabelle 16: Entfernung zwischen Wohn- und Zielort des Pendelns nach Pendelzweck.....	28
Tabelle 17: Durchschnittlicher Weg und Wohnort der Pendelnden – kleinräumig.....	28
Tabelle 18: Durchschnittlicher Weg und Wohnort – kleinräumig (Anteil in %).....	29
Tabelle 19: Weg zwischen Wohn- und Zielort des Pendelns - Wohnort außerhalb Rostocks.	30
Tabelle 20: Hauptverkehrsmittel nach dem Weg zwischen Wohn- und Zielort (außerhalb) ..	30
Tabelle 21: weitere Angebote der Fahrradnutzung – Pendelnde mit Fahrrad	32
Tabelle 22: weitere Angebote der Fahrradnutzung – Pendelnde mit Auto/Krad	33

Pendlermatrix nach Wohnort der Befragten und Zielort der Pendler (die Befragten der Umlandgemeinden sind als Summe zusammengefasst)

Gebiet		ZIELORT																			GESAMT				
		Biestow	Brinckmansdorf	Dierkow	Evershagen	Gartenstadt/Stadtweide	Gehlsdorf	Groß Klein	Hansaviertel	KTV	Lichtenhagen	Lütten Klein	Reutershagen	Rostock-Heide	Rostock-Ost	Schmarl	Stadtmitte	Südstadt	Toitenwinkel	Warnemünde		HRO (ohne Angabe Stadtteil)	außerhalb HRO		
WOHNORT	Biestow								2	6							6	10						3	28
	Brinckmansdorf			1					4	13		2	3			1	11	23	2	3				2	65
	Dierkow			3			1		9	45	2	1	3				29	41	4	1	2		8	149	
	Evershagen			7					9	27	3	1	4		1		30	42		4			3	131	
	Gartenstadt/Stadtweide						1		2	4	3						9	5						24	
	Gehlsdorf						3		2	8	1						12	13					2	41	
	Groß Klein			4			1		3	19			3			1	14	14	4	2	1		3	69	
	Hansaviertel			1	1	3	1	1	21	53	3	2		1			63	66		9	7		8	240	
	KTV			3	5	2	11	1	85	109	21	5	6	3	2	3	145	304	1	32	27	21		786	
	Lichtenhagen			3					3	25		1	2		1		23	28	1	5	2	5		99	
	Lütten Klein			2			1		2	12			2				11	16	2	4	1	5		58	
	Reutershagen	1		3					14	52	5	2	2			2	53	66	3	5	7	4		219	
	Rostock-Heide																	1	2					3	
	Rostock-Ost					1				2							5	3						11	
	Schmarl			6					4	8	1	2	1			1	14	17	5	1	1	3		64	
	Stadtmitte			3			8		67	148	9	6	4				37	168	1	20	10	17		498	
	Südstadt			1	3		1	1	31	101	7	1	5	1	1		64	58	3	13	14	12		317	
Toitenwinkel								7	24			7	1			35	37	3	2	2	8		126		
Warnemünde				1				2	14		1	1	1			6	7		1	1	1		36		
HRO (ohne Angabe Stadtteil)				1																3			4		
außerhalb HRO			34	1		3	1	8	64	4	4	13		1	1	68	125	34	15	13	34		423		
GESAMT	1	1	75	7	6	31	4	275	734	59	28	57	7	6	9	635	1.044	65	117	91	139		3.391		

Die obige Pendlermatrix verdeutlicht die Bewegungen der Befragten zwischen Wohnort in der Horizontalen und Zielort in der Vertikalen.

D. h. die Zeilensumme ergibt den Wohnort der Befragten, die pendeln. So wohnen von den insgesamt 3.391 Pendelnden 786 Personen in der KTV.

Die Zeilensumme verweist auf den Zielort der Pendelnden. Beispielsweise pendeln allein 1.044 Personen von den insgesamt 3.391 Pendelnden in die Südstadt.

Innerhalb der Matrix werden die Verflechtungen zwischen den einzelnen Gebieten deutlich. Bezogen auf den Wohnort KTV zeigt sich z. B., dass von den 786 Pendelnden 304 Personen in die Südstadt pendeln. Es wird aber auch deutlich, dass sich allein 109 Personen innerhalb der KTV bewegen (orange hinterlegte Felder=Pendelbewegungen innerhalb eines Gebietes). Wird der Zielort KTV betrachtet, in den insgesamt 734 Personen pendeln, so haben von diesen 148 Personen ihren Wohnort in der Stadtmitte.