

# Mobilität im Landkreis Osnabrück Erwartungsanalyse

## Schlussbericht

Hannover, den 12.12.2022

### Auftragnehmer

**CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH**  
Berliner Allee 12  
30175 Hannover

**ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH**  
Robert-Bosch-Straße 7  
64293 Darmstadt

## **Bearbeitung**

### **CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH**

Dr. Gerhard Becher (Projektleitung)  
M.A. Wirtschaftsgeographie Julian Lange  
M.A. Wirtschaftsgeographie Marc Peus  
M.Sc. Geographie Selma Wrobel

### **Kontakt:**

Dr. Gerhard Becher, Tel. 0172 – 305 53 51 oder E-Mail: [Becher@cima.de](mailto:Becher@cima.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Executive Summary</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>6</b>
2.1	Anlass und Ziele der Untersuchung .....	6
2.2	Methodik, Datengrundlagen, allgemeine Vorgehensweise .....	7
2.3	Projekt- und Berichtaufbau .....	14
<b>3</b>	<b>Ergebnisse der repräsentativen Befragung zum Thema Mobilität und Verkehr im Landkreis Osnabrück</b> .....	<b>16</b>
3.1	Merkmale der Befragten .....	16
3.2	Verkehrsmittelwahl .....	19
3.3	Bewertung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote in der Wohnortgemeinde .....	37
3.4	Wünsche der Befragten im Hinblick auf Verbesserungen der Angebote des Umweltverbundes .....	49
3.5	Bereitschaft der Befragten, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern .....	61
3.6	Die größten Wünsche der Befragten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote .....	64
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der Befragung der Beschäftigten beim Landkreis Osnabrück</b> .....	<b>66</b>
<b>5</b>	<b>Ergebnisse der Bürgerdialoge</b> .....	<b>70</b>
<b>6</b>	<b>Ergebnisse für die Gemeinden</b> .....	<b>73</b>
6.1	Samtgemeinde Artland .....	73
6.1.1	Badbergen .....	73
6.1.2	Menslage .....	76
6.1.3	Nortrup .....	77
6.1.4	Quakenbrück .....	79

6.2	Bad Essen .....	83
6.3	Bad Iburg .....	86
6.4	Bad Laer .....	89
6.5	Bad Rothenfelde .....	90
6.6	Belm .....	93
6.7	Samtgemeinde Bersenbrück .....	97
6.7.1	Alfhausen .....	97
6.7.2	Ankum .....	100
6.7.3	Bersenbrück .....	101
6.7.4	Eggermühlen .....	105
6.7.5	Gehrde .....	108
6.7.6	Kettenkamp .....	109
6.7.7	Rieste .....	113
6.8	Bissendorf .....	114
6.9	Bohmte .....	117
6.10	Bramsche .....	121
6.11	Dissen am Teutoburger Wald .....	124
6.12	Samtgemeinde Fürstenau .....	127
6.12.1	Berge .....	127
6.12.2	Bippen .....	128
6.12.3	Fürstenau .....	132
6.13	Georgsmarienhütte .....	133
6.14	Glandorf .....	137
6.15	Hagen am Teutoburger Wald .....	140
6.16	Hasbergen .....	143
6.17	Hilter am Teutoburger Wald .....	146
6.18	Melle .....	149
6.19	Samtgemeinde Neuenkirchen .....	152
6.19.1	Merzen .....	152

6.19.2 Neuenkirchen.....	155
6.19.3 Voltlage .....	156
6.20 Ostercappeln .....	160
6.21 Wallenhorst.....	163
6.22 Die Gemeinden im Vergleich .....	166
<b>7 Anhang.....</b>	<b>174</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wohnort der Befragten .....	16
Abbildung 2: Wohnorte der Befragten nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR 7).....	17
Abbildung 3: Gebietstypen der Region (RegioStar 7) .....	18
Abbildung 4: Alter der Befragten.....	19
Abbildung 5: Geschlecht der Befragten.....	19
Abbildung 6: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel im Landkreis Osnabrück.....	20
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl für Einkäufe des täglichen Bedarfs .....	22
Abbildung 8: Häufigkeit der Einkäufe des täglichen Bedarfs .....	23
Abbildung 9: Wegelänge für Einkäufe des täglichen Bedarfs .....	24
Abbildung 10: Wegelänge für Einkäufe des täglichen Bedarfs nach Verkehrsmitteln.....	25
Abbildung 11: Wegelänge für Einkäufe nach Einkaufshäufigkeit .....	26
Abbildung 12: Kopplung der Wege für Einkäufe des täglichen Bedarfs.....	27
Abbildung 13: Kopplung von Wegen für Einkäufe des täglichen Bedarfs.....	28
Abbildung 14: Häufigkeit der Wege für Einkäufe bei Wegekopplung .....	29
Abbildung 15: Wegelänge für Einkäufe bei Wegekopplung .....	30
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl für Wege zur Arbeit (nur Berufstätige und Auszubildende).....	31
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl für Wege zur Schule oder Universität (nur Schüler und Studierende) .....	32
Abbildung 18: Häufigkeit der Wege zur Arbeit, der Schule oder Universität .....	32
Abbildung 19: Wegelänge zum Erreichen des Arbeitsplatzes, der Schule oder Universität .....	33
Abbildung 20: Wohn- und Arbeitsort der Befragten.....	34
Abbildung 21: Pkw-Anzahl je Haushalt.....	35
Abbildung 22: ÖPNV ABO .....	36
Abbildung 23: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde.....	38
Abbildung 24: Bewertung des Angebots im Bahnverkehr nach Bahnanschluss.....	40
Abbildung 25: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde (U2).....	41
Abbildung 26: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Bahnverkehr .....	42
Abbildung 27: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Busverkehr .....	42
Abbildung 28: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Radverkehr .....	43

Abbildung 29: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Fußverkehr .....	43
Abbildung 30: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Bedarfsverkehr .....	44
Abbildung 31: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Verknüpfung der Verkehrsmittel .....	45
Abbildung 32: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Straßenverkehr .....	45
Abbildung 33: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Bahnverkehr .....	46
Abbildung 34: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Busverkehr .....	47
Abbildung 35: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Altersgruppen: Radverkehr .....	47
Abbildung 36: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Fußverkehr .....	48
Abbildung 37: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Verknüpfung der Verkehrsmittel .....	48
Abbildung 38: Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung des Bahn-Angebotes.....	49
Abbildung 39: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung.....	50
Abbildung 40: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung nach Regionstypen.....	51
Abbildung 41: Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung des Bus-Angebotes.....	53
Abbildung 42: Häufigere Nutzung des Busses bei Maßnahmenumsetzung .....	54
Abbildung 43: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung nach Regionstypen.....	54
Abbildung 44: Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur.....	55
Abbildung 45: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung .....	56
Abbildung 46: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung nach Regionstypen.....	57
Abbildung 47: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung: Schüler und Studenten .....	58
Abbildung 48: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung: Schüler und Studenten.....	58
Abbildung 49: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung: Geschlechter .....	59
Abbildung 50: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung: Geschlechter.....	59
Abbildung 51: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung: Geschlechter.....	60
Abbildung 52: Bewertung des Busangebotes in den VOS-Teilbereichen.....	60
Abbildung 53: Gründe der Befragten, Alternativen zum MIV zu nutzen .....	62
Abbildung 54: Umstände zur Nutzungsänderung vom Auto für Einkäufe .....	63

Abbildung 55: Umstände zur Nutzungsänderung vom Auto zur Arbeit, der Schule oder Universität.....	63
Abbildung 56: Zukünftige Potenziale im Bereich Ridesharing.....	64
Abbildung 57: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Badbergen.....	75
Abbildung 58: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Badbergen .....	75
Abbildung 59: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Menslage .....	78
Abbildung 60: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Menslage.....	78
Abbildung 61: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Nortrup.....	80
Abbildung 62: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Nortrup .....	80
Abbildung 63: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Quakenbrück.....	82
Abbildung 64: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Quakenbrück.....	82
Abbildung 65: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bad Essen.....	85
Abbildung 66: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Essen .....	85
Abbildung 67: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Bad Iburg .....	88
Abbildung 68: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Bad Iburg.....	88
Abbildung 69: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bad Laer .....	91
Abbildung 70: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Laer .....	91
Abbildung 71: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bad Rothenfelde .....	94
Abbildung 72: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Rothenfelde.....	94
Abbildung 73: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Belm.....	96
Abbildung 74: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Belm .....	96
Abbildung 75: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Alfhausen.....	99
Abbildung 76: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Alfhausen.....	99
Abbildung 77: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Ankum .....	102
Abbildung 78: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Ankum .....	102
Abbildung 79: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Bersenbrück .....	104
Abbildung 80: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Bersenbrück.....	104
Abbildung 81: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Eggermühlen.....	107
Abbildung 82: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Eggermühlen.....	107
Abbildung 83: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Gehrde .....	110
Abbildung 84: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Gehrde.....	110
Abbildung 85: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Kettenkamp .....	112
Abbildung 86: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Kettenkamp .....	112

Abbildung 87: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Rieste.....	115
Abbildung 88: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Rieste .....	115
Abbildung 89: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bissendorf.....	118
Abbildung 90: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bissendorf .....	118
Abbildung 91: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bohmte.....	120
Abbildung 92: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bohmte.....	120
Abbildung 93: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Bramsche .....	123
Abbildung 94: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Bramsche .....	123
Abbildung 95: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Dissen a.T.W. ....	126
Abbildung 96: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Dissen a.T.W. ....	126
Abbildung 97: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Berge .....	129
Abbildung 98: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Berge.....	129
Abbildung 99: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bippen.....	131
Abbildung 100: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bippen.....	131
Abbildung 101: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Fürstenau.....	134
Abbildung 102: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Fürstenau .....	134
Abbildung 103: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Georgsmarienhütte .....	136
Abbildung 104: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Georgsmarienhütte.....	136
Abbildung 105: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Glandorf.....	139
Abbildung 106: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Glandorf .....	139
Abbildung 107: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Hagen a.T.W.....	142
Abbildung 108: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Hagen a.T.W.....	142
Abbildung 109: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Hasbergen .....	145
Abbildung 110: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Hasbergen .....	145
Abbildung 111: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Hilter a.T.W.....	148
Abbildung 112: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Hilter a.T.W.....	148
Abbildung 113: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Melle .....	151
Abbildung 114: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Melle .....	151
Abbildung 115: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Merzen .....	154
Abbildung 116: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Merzen.....	154
Abbildung 117: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Neuenkirchen .....	157
Abbildung 118: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Neuenkirchen.....	157
Abbildung 119: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Voltlage.....	159

Abbildung 120: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Voltlage .....	159
Abbildung 121: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Ostercappeln .....	162
Abbildung 122: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Ostercappeln .....	162
Abbildung 123: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Wallenhorst.....	165
Abbildung 124: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Wallenhorst.....	165
Abbildung 125: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden im Vergleich: Pkw-Fahrer .....	167
Abbildung 126: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden im Vergleich: Busnutzung .....	168
Abbildung 127: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden im Vergleich: Fahrrad .....	169
Abbildung 128: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung in den Gemeinden im Vergleich.....	170
Abbildung 129: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung in den Gemeinden im Vergleich .....	171
Abbildung 130: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung in den Gemeinden im Vergleich .....	172
Abbildung 131: Bereitschaft in Zukunft andere Verkehrsmittel zu nutzen in den Gemeinden im Vergleich .....	173

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stichprobenberechnung und Rücklauf der repräsentativen Bevölkerungsbefragung.....	10
Tabelle 2: Gewichtung der repräsentativen Bevölkerungsbefragung .....	12
Tabelle 3: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Badbergen.....	74
Tabelle 4: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Menslage .....	76
Tabelle 5: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Nortrup.....	79
Tabelle 6: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Quakenbrück .....	81
Tabelle 7: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bad Essen.....	84
Tabelle 8: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Bad Iburg .....	87
Tabelle 9: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bad Laer.....	90
Tabelle 10: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bad Rothenfelde .....	93
Tabelle 11: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Belm.....	95
Tabelle 12: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Alfhausen.....	98
Tabelle 13: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Ankum.....	101
Tabelle 14: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Bersenbrück .....	103
Tabelle 15: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Eggermühlen.....	106
Tabelle 16: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Gehrde .....	109
Tabelle 17: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Kettenkamp.....	111
Tabelle 18: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Rieste.....	114

Tabelle 19: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bissendorf.....	116
Tabelle 20: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bohmte .....	119
Tabelle 21: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Bramsche.....	122
Tabelle 22: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Dissen a.T.W.....	125
Tabelle 23: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Berge .....	128
Tabelle 24: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bippin.....	130
Tabelle 25: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Fürstenau .....	132
Tabelle 26: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Georgsmarienhütte.....	135
Tabelle 27: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Glandorf .....	138
Tabelle 28: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Hagen a.T.W. ....	141
Tabelle 29: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Hasbergen.....	144
Tabelle 30: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Hilter a.T.W.....	147
Tabelle 31: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Melle.....	150
Tabelle 32: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Merzen.....	153
Tabelle 33: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Neuenkirchen.....	156
Tabelle 34: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Voltlage .....	158
Tabelle 35: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Ostercappeln.....	161
Tabelle 36: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Wallenhorst.....	164

## 1 EXECUTIVE SUMMARY

---

Im Sommer 2021 wurden die *CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH* und die *ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssystem GmbH* vom Landkreis Osnabrück beauftragt, zur Vorbereitung und als Grundlage des vom Landkreis geplanten neuen **Mobilitätskonzeptes 2030** (Beschluss des Kreistages des Landkreises Osnabrück vom 16.12.2019) die heutigen Verkehrs- und Mobilitätsstrukturen und -angebote im Landkreis zu untersuchen (**Bedarfsanalyse**) und in einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Unternehmen, den Kommunen und weiteren Akteursgruppen zur Mobilität der Zukunft im Landkreis Osnabrück zu treten (**Erwartungsanalyse**).

Im vorliegenden Bericht werden die erarbeiteten Ergebnisse dieser **Erwartungsanalyse** dargestellt. Im Mittelpunkt stehen die hierfür durchgeführten Befragungen und die gemeinsamen Dialogveranstaltungen mit den Bürgerinnen und Bürgern des Landkreises Osnabrück.

Nicht in diesem Bericht dargestellt werden die Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen mit Sitz bzw. Standort in der Stadt und im Landkreis Osnabrück und einer noch ausstehenden Befragung von Schülerinnen und Schülern im Landkreis Osnabrück. Diese Ergebnisse sind bzw. werden in eigenständigen Berichten aufbereitet.

Nach den Ergebnissen der im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Erwartungsanalyse ist der **Pkw** heute das mit Abstand am stärksten genutzte und damit die Mobilität **dominierende Verkehrsmittel** im Landkreis Osnabrück. Dies entspricht den bereits in der Bedarfsanalyse dargestellten Befunden zu den heutigen Verkehrs- und Mobilitätsstrukturen im Landkreis. Im Durchschnitt nutzen rd. 60 % der Befragten den Pkw täglich, weitere annähernd 30 % nutzen ihn mehrmals in der Woche. Kein anderes Verkehrsmittel hat für die Menschen im Landkreis Osnabrück aktuell eine auch nur annähernd ähnlich große Bedeutung. Die **Bedeutung** des **Pkw** als Verkehrsmittel ist damit im Landkreis Osnabrück noch einmal deutlich **größer als im Bundesdurchschnitt**. Während nur eine kleine Minderheit (weniger als 8 % der Befragten) den Pkw nie, fast nie oder zumindest seltener als monatlich nutzt, gibt jeweils rund ein Viertel der Befragten an, nie oder fast nie oder zumindest seltener als monatlich Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen.

Eine **untergeordnete Rolle** spielen vor allem die **öffentlichen Verkehre** in der Region. Diese werden **mehrheitlich** von den Befragten **nie bzw. fast nie genutzt**. Nur 8 % der Befragten nutzen den Bus in der Region zumindest wöchentlich, dabei handelt es sich vor allem um Schülerinnen und Schüler. Bei der Bahn sind dies 3,6 %.

**Fast 90 %** der Befragten nutzen den **Bus** dagegen entweder **nie** oder **seltener** als **einmal im Monat**. Der ÖPNV spielt damit gemessen an der Nutzungshäufigkeit in der Mobilität der Befragten des Landkreises im deutschlandweiten Vergleich, wie ebenfalls in der Bedarfsanalyse empirisch belegt, eine deutlich geringere Rolle.

Auch zu Fuß werden im Landkreis weniger Wege als im Bundesdurchschnitt zurückgelegt. Andere regionale Verkehrsmittel wie der **Bedarfsverkehr**, **Carsharing** oder **Leih-/Mietfahrräder** haben in der täglichen Mobilität der Befragten im Landkreis Osnabrück ebenfalls **kaum eine Bedeutung**. Lediglich das

Angebot an Bedarfsverkehren wird punktuell von wenigen Personen genutzt. Dass die vorhandenen **Carsharing-Angebote** auf wenig Interesse stoßen, bestätigt die entsprechenden Befunde der Bedarfsanalyse. Allerdings gibt es zurzeit im Landkreis Osnabrück auch nur sehr wenige entsprechende Angebote. Zudem müssen bei allen Angaben aus den Befragungen die Auswirkung der Coronapandemie auf das allgemeine Mobilitätsverhalten und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Poolfahrzeuge) beachtet werden.

Die aktuell sehr große **Bedeutung** des **Pkw** als Verkehrsmittel unterstreicht weiterhin die Tatsache, dass es im Landkreis Osnabrück heute **fast keinen Haushalt ohne Pkw** gibt. Nur 2 % der Befragten gab in der repräsentativen Umfrage an, dass es im eigenen Haushalt keinen Pkw gibt. In weit über der Hälfte der Haushalte gibt es dagegen zwei und mehr Pkw.

Auch dieses Ergebnis bestätigt die Befunde der Bedarfsanalyse, in der eine weit **überdurchschnittliche Pkw-Dichte** je Einwohner für den Landkreis Osnabrück festgestellt wurde.

Nur 9,2 % der Befragten haben dagegen heute ein **ÖPNV-Abo**. Hierbei handelt es sich vor allem um **Schülerinnen** und **Schüler** sowie **Studentinnen** und **Studenten**. Von den Personen, die erwerbstätig oder in einer beruflichen Ausbildung sind, haben nur knapp 6 % ein ÖPNV-Abo. In der Altersgruppe ab 30 Jahre haben sogar nur knapp 4 % der Befragten ein ÖPNV-Abo, in der Altersgruppe ab 60 Jahre sind es unter 3 %. Diejenigen der Befragten, die ein ÖPNV-Abo besitzen, nutzen den Bus allerdings häufig, die große Mehrheit sogar täglich oder fast täglich.

Die Verkehrsmittelwahl der Befragten wird u.a. vom **Alter** bestimmt. So nutzen in der Gruppe der Befragten im Alter von 16 und 17 Jahren 60 % den Bus täglich und weitere 15 % nutzen ihn zumindest an 1 bis 3 Tagen in der Woche. In allen Altersgruppen ab 30 Jahren nutzen dagegen jeweils weit mehr als 50 % der Befragten nie den Bus und ein weiteres Viertel nutzt den Bus höchstens einmal im Monat. Ältere Menschen nutzen Bus und Bahn täglich besonders selten, der Anteil an den Befragten liegt in diesen Altersgruppen bei unter 1 %.

Auch bei der Nutzung des Fahrrads, bei der Bahn und beim Fußverkehr gibt es erhebliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der Befragten in Abhängigkeit von ihrem Alter.

Zudem beeinflusst der **Regionstyp**, in dem die Befragten leben, ihre Verkehrsmittelwahl. So ist z.B. die tägliche Nutzung des Pkw in den kleinstädtisch und ländlich geprägten Regionen noch einmal höher als in den Mittelstädten, umgekehrt ist die Nutzung des Busses besonders in den ländlich geprägten Regionen noch einmal geringer als im Durchschnitt des Landkreises. Auch dieser Befund passt zu den Ergebnissen der Bedarfsanalyse.

Für die **Einkäufe des täglichen Bedarfs** ist im Landkreis Osnabrück der **Pkw** ebenfalls das mit Abstand am häufigsten genutzte und damit **wichtigste Verkehrsmittel**. Für die Einkäufe des täglichen Bedarfs spielt der Pkw sogar eine noch deutlich größere Rolle als für die Wege insgesamt. Rund 80 % der Befragten verwenden den Pkw mindestens wöchentlich als Fahrer für ihre Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs, weitere 16,5 % als Mitfahrer.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden dagegen auch für diese Wege deutlich seltener genutzt. Zwar nutzt ein Großteil der Befragten über die Zeit hinweg unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Einkäufe des täglichen Bedarfs. Gut 40 % der Befragten nutzen zum Beispiel mindestens einmal in

der Woche das **Fahrrad** für Wege zum Einkaufen, zudem legt ein gutes Drittel mindestens einmal in der Woche einen dieser Wege **zu Fuß** zurück. Aber nur 2,5 % der Befragten nutzen zumindest einmal wöchentlich den Bus zum Einkaufen. Die **öffentlichen Verkehrsmittel** spielen somit besonders für Wege zum Einkaufen **keine signifikante Rolle**. Zwar steigt bei kurzen Wegen zum Einkaufen die Nutzung des Fahrrads spürbar an. Aber bereits ab einer Wegelänge von 2 km ist der Pkw das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für die Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs.

Darüber hinaus werden Wege zum Einkaufen von den Befragten in der großen Mehrheit mit anderen Wegen **gekoppelt**. Auch dies macht es für den öffentlichen Verkehr schwer, bei diesen Wegen eine größere Rolle zu spielen.

Im Vergleich zu den Wegen insgesamt und den Wegen zum Einkaufen des täglichen Bedarfs werden Wege zur **Arbeits- oder zur Ausbildungsstätte** zu einem noch einmal deutlich größeren Anteil mit dem **Pkw** zurückgelegt. Nur etwa ein Viertel der Befragten nutzt mindestens einmal pro Woche das Fahrrad für diese Wege und knapp 8 % legen den Weg zur Arbeit zu Fuß zurück. Auch für diese Wege spielt zudem der **ÖPNV** im Landkreis Osnabrück bislang **keine** nennenswerte **Rolle**.

Nur im **Schüler- und Studentenverkehr** stellen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die überwiegend genutzten Mobilitätsformen dar. Über die Hälfte der befragten Schülerinnen und Schüler und Studentinnen und Studenten nutzen mindestens wöchentlich den Bus und zu rund einem Drittel das Fahrrad. Zudem legt jeweils gut ein Sechstel der Befragten den Weg zur Schule oder Universität zu Fuß bzw. mit der Bahn zurück. Auch für die Wege im Schüler- und Studentenverkehr hat der Pkw allerdings eine erhebliche Bedeutung; nur etwa die Hälfte der Befragten nutzt den Pkw für diese Wege nie.

Zudem sind die **Wege** zum Arbeitsplatz, zur Schule oder zur Universität in der Region häufig **sehr weit**. Über 70 % der Befragten legen hierfür täglich Wege zurück, die länger als 20 km sind (Hin- und Rückweg). Hieraus ergibt sich eine enorme tägliche Verkehrsleistung für den gesamten Landkreis nur für diese Wege. Darüber hinaus befindet sich für fast die Hälfte der Befragten der Arbeits- und Ausbildungsort nicht im Landkreis Osnabrück. Wichtigstes Ziel dieser Wege ist die Stadt Osnabrück.

Teile der heutigen **Verkehrsinfrastruktur** und der derzeitigen Mobilitätsangebote in ihrer Wohnortgemeinde **bewerten** in der in der Studie durchgeführten Erhebung viele Befragte als eher schlecht oder sogar als sehr **schlecht**. Diese große Unzufriedenheit vieler Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises mit wichtigen Teilen der Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden und im gesamten Landkreis wurde auch in den im Rahmen dieses Vorhabens durchgeführten Bürgerdialogen von vielen Teilnehmenden sehr deutlich zum Ausdruck gebracht.

Die **Radverkehrsinfrastruktur** in ihrer Wohnortgemeinde bewerten zum Beispiel zwar 53 % der Befragten mit eher oder sehr gut, aber knapp 40 % der Befragten bewerten sie mit eher schlecht und weitere 7 % mit sehr schlecht. Auch mit der **Straßeninfrastruktur** ist nahezu jeder zweite Befragte unzufrieden.

Das **Busangebot** bewerten 50 % der Befragten als eher schlecht und weitere 8 % bewerten es als sehr schlecht. Noch einmal deutlich schlechter werden die **Verknüpfungsmöglichkeiten** zwischen den Verkehrsmitteln bewertet.

Die Angebote im **Bahnverkehr** bewerten 21 % der Befragten als eher schlecht und 40 % sogar als sehr schlecht. Die heutigen Angebote im **Bahnverkehr** werden damit von einer **Mehrheit** der Befragten im Landkreis Osnabrück als eher **schlecht oder sehr schlecht** bewertet und stehen damit an vorletzter

Stelle in der Bewertungsskala der abgefragten Aspekte der heutigen verkehrlichen Infrastruktur in der Region. Dabei wird diese Bewertung naturgemäß stark u.a. davon beeinflusst, ob die Befragten in ihrem Wohnort über einen Bahnhof verfügen oder nicht.

Am schlechtesten werden von den Befragten die aktuell verfügbaren **Bedarfsangebote** bewertet. Nur 2 % der Befragten bewerten diese Angebote in ihrer Wohngemeinde als sehr gut, 20 % als eher gut, 39 % als eher schlecht und 40 % als sehr schlecht bzw. nicht vorhanden.

Diese Bewertungen unterscheiden sich etwas nach den verschiedenen **Regionstypen** im Landkreis Osnabrück. Erwartungsgemäß werden dabei die Angebote im **ÖPNV** in den **ländlichen Regionen** am schlechtesten bewertet, bei den anderen Aspekten der verkehrlichen Infrastruktur und Mobilitätsangebote sind die Unterschiede dagegen geringer oder gar nicht zu erkennen. Dies passt zu den Ergebnissen der Bedarfsanalyse.

Nach **Altersgruppen** differenziert zeigen sich vor allem bei der Bewertung des Busangebotes Unterschiede zwischen den verschiedenen Altersgruppen. So wird das Busangebot von älteren Menschen tendenziell etwas besser bewertet als von den Jüngeren. Dennoch nutzen auch ältere Befragte das Busangebot in der Region kaum.

Die **Bewertung** der Angebote im **Busverkehr** unterscheidet sich auch zwischen den **VOS-Teilbereichen** sehr deutlich. Mit Abstand am **schlechtesten** bewertet wird das Angebot im Busverkehr im Teilbereich **Nord**, am **besten** wird es im Teilbereich **Wallenhorst** bewertet. Entsprechend dieser unterschiedlichen Bewertung unterscheidet sich auf die Häufigkeit der **Nutzung** dieses Busangebotes zwischen den VOS-Teilbereichen. Auch zwischen den einzelnen Gemeinden bestehen nach den Ergebnissen der Befragung zum Teil deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl und im Mobilitätsverhalten und in der Bewertung der konkreten Situation in der jeweiligen **Wohnortgemeinde**.

Entsprechend **wünschen** sich eine große Mehrheit der Befragten deutliche **Verbesserungen** vor allem in den Angeboten des **Umweltverbundes**. Beim **Bahnangebot** stehen eine bessere Verknüpfung der Bahn mit anderen Verkehrsmitteln an erster Stelle, gefolgt von günstigeren Preisen, einer höheren Taktung und Bedienungshäufigkeit, einer kostenfreien Fahrradmitnahme in allen Zügen, mehr und besseren und nicht zuletzt sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten und einer besseren Ausstattung der Bahnhöfe und attraktiveren Wartemöglichkeiten.

Beim **Busangebot** stehen regelmäßiger Fahrten, eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und eine direktere Streckenführung an erster Stelle.

Bei der **Fahrradinfrastruktur** geht es in erster Linie um mehr und sichere Radwege außer- und innerorts, eine bessere Qualität der Radwege und mehr und sichere Querungsmöglichkeiten.

Auch hier unterscheiden sich die Wünsche der Befragten zum Teil deutlich zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises und spiegeln damit die unterschiedlichen Gegebenheiten und Voraussetzungen in den Wohnortgemeinden wider, wenn auch bestimmte übergreifende Tendenzen ebenfalls sehr deutlich festzustellen sind.

Die Ergebnisse der Analysen unterstreichen zudem, dass durch diese Maßnahmen eine erhebliche **Veränderung** des **Mobilitätsverhaltens** der Bevölkerung im Landkreis Osnabrück in allen Regionen und in allen Bevölkerungsgruppen in Richtung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden

könnte. Nur eine **Minderheit** (16,8 % der Befragten), ist zu **keiner Veränderung** in der heutigen Verkehrsmittelnutzung bereit. Und auch hier gilt: In allen Städten und Gemeinden besteht ein nachdrücklicher Wunsch nach einer Stärkung und deutlichen Verbesserung der verkehrlichen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr und besonders für den Radverkehr. Entsprechend sind heute in **allen Städten und Gemeinden** des Landkreises jeweils deutlich **über 50 % der Bevölkerung** bereit, in Zukunft seltener das Auto zu nutzen, wenn die Voraussetzungen in der Infrastruktur und in den Angeboten dafür geschaffen sind.

Aus unserer Sicht dies unterstreicht die **Chancen**, die heute für eine neue zukunftsorientierte Mobilität im Landkreis Osnabrück bestehen.

Die Bereitschaft der Befragten zu einem anderen Mobilitätsverhalten ist in der Region Osnabrück dabei bei den **Freizeitwegen** heute am stärksten ausgeprägt, es folgen die Wege zur **Arbeit, Schule** bzw. **Universität**.

Dagegen ist die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens bei den Wegen, die für die Einkäufe des täglichen Bedarfs zurückgelegt werden, geringer ausgeprägt.

Bei den anstehenden Planungen des Landkreises für ein neues Mobilitätskonzept sollten diese Befunde unseres Erachtens beachtet werden.

## 2 EINFÜHRUNG

---

### 2.1 Anlass und Ziele der Untersuchung

Wie stellen wir uns die Mobilität von morgen vor? Wie kommen wir in Zukunft zuverlässig, flexibel, komfortabel und vor allem schnell von A nach B? Wie sind wir in jedem Alter mobil? Wie können wir die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor reduzieren und die Klimaneutralität unserer Mobilität erreichen? Wie können wir großen Energiebedarf im Verkehr reduzieren? Wie verbessern wir durch eine bessere Mobilität die Zukunftschancen für unsere Wirtschaft?

Der Landkreis Osnabrück und seine Kommunen haben sich auf den Weg gemacht, diese Fragen zu beantworten – gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie vielen Akteurs- und Interessengruppen aus dem Landkreis. Das Ziel ist es, ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das gesamte Osnabrücker Land aufzustellen, das die individuellen Bedarfe vor Ort aufgreift und die Vorteile aller Verkehrsmittel einbezieht.

Grundlage hierfür ist der Beschluss des Kreistages des Landkreises Osnabrück vom 16.12.2019.<sup>1</sup> Zur Vorbereitung dieses Mobilitätskonzeptes hat mit „*Moin. Mobilität nachgefragt*“ daher die größte Beteiligung stattgefunden, die es im Landkreis Osnabrück bisher zum Thema Mobilität gegeben hat. Ebenso neu war der Ansatz, ein breites, alle Verkehrsträger umfassendes und verknüpfendes Mobilitätsangebot zu entwickeln. Das geschieht nicht zum Selbstzweck: Die vielfältigen und für jede Person unterschiedlichen beruflichen und privaten Ziele der Region in jedem Alter mit klimafreundlicher Mobilität zu erreichen, ist entscheidend für die Daseinsvorsorge und soziale Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger, die Lebensqualität von Jung und Alt sowie die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Osnabrücker Land.

Vor diesem Hintergrund wurden die *CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH* sowie die *ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH* vom Landkreis Osnabrück im Sommer 2021 damit beauftragt, zur Vorbereitung dieses geplanten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis und seine Kommunen die heutigen Verkehrs- und Mobilitätsstrukturen und -angebote im Landkreis zu untersuchen, hierbei Schwachstellen des Angebotes im Rahmen einer Bedarfsanalyse aufzudecken und anschließend in den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Unternehmen, den Kommunen und weiteren Akteursgruppen zur Mobilität der Zukunft im Landkreis Osnabrück zu treten (Erwartungsanalyse). Abschließend wurden diese beiden Bereiche zusammengeführt. Die Ergebnisse dieses Projektes werden daher in zwei separaten Berichten dargestellt (Bedarfsanalyse und Erwartungsanalyse). In zwei weiteren Arbeitsberichten werden darüber hinaus die Ergebnisse von zwei Umfragen dargestellt, die parallel hierzu bei Unternehmen und an Schulen aus der Region zum Thema Mobilität durchgeführt wurden.

Im vorliegenden Bericht werden die erarbeiteten Ergebnisse der Erwartungsanalyse dargestellt. Im Mittelpunkt stehen die durchgeführten Befragungen sowie die gemeinsamen Dialogveranstaltungen mit

---

<sup>1</sup> Beschluss des Kreistages (VO/2019/610); <https://kis.lkos.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1587> und <https://kis.lkos.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=10331#searchword>

den Bürgerinnen und Bürgern. Denn für eine neue Verkehrspolitik und damit verbundene Mobilitätsangebote ist eine stärkere Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Konzeptentwicklung und Umsetzung dieser Maßnahmen erforderlich. Die Entwicklung einer Strategie für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität muss daher die Wünsche der Menschen in der Region berücksichtigen und deren Engagement, Ideen und Verantwortung einbinden.

Das Ziel der Erwartungsanalyse war es daher, in diesem Schritte die Bedarfe und Erwartungen an die zukünftige Mobilität im Landkreis Osnabrück und damit die Anforderungen an ein modernes Mobilitätssystem abzufragen.

## **2.2 Methodik, Datengrundlagen, allgemeine Vorgehensweise**

### **Befragung einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe**

Ein zentraler Bestandteil dieser Erwartungsanalyse war eine Befragung einer repräsentativen Zufallsstichprobe der Bevölkerung im Landkreis Osnabrück.

Mit dieser Befragung sollten Erkenntnisse zum aktuellen Mobilitätsverhalten, zur Bewertung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote in den Wohnortgemeinden, zu den Wünschen der Befragten im Hinblick auf Verbesserungen der Angebote des Umweltverbundes sowie zu ihrer Bereitschaft zu einer Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens gewonnen werden.

Die Repräsentativität dieser Befragung war eine zentrale Voraussetzung des Beteiligungsprozesses zur Mobilität im Landkreis Osnabrück, um aus den Ergebnissen dieser Befragung allgemeingültige und verlässliche Rückschlüsse für die gesamte Bevölkerung ziehen zu können. Dabei sollten die Ergebnisse nicht nur für den Landkreis Osnabrück insgesamt, sondern soweit möglich auch für jede einzelne der 34 Städte und Gemeinden des Landkreises repräsentativ sein. Dies sollte auch für die die Samtgemeinden gelten, in denen die Mitgliedsgemeinden den Analysegegenstand darstellen.

Die repräsentative Erfassung von Merkmalen einer Grundgesamtheit erfordert allerdings gerade bei (wie im vorliegenden Fall) großen Gruppen nur die Auswahl einer Teilmenge von Menschen, deren Ausprägungen (Antworten) mit einer entsprechenden Wahrscheinlichkeit denen der Grundgesamtheit entsprechen. Diese Teilmenge wird Stichprobe genannt.

In homogenen Grundgesamtheiten entsprechen bereits die Messungen kleiner Stichproben der Grundgesamtheit mit den in der Berechnung vorgegebenen Wahrscheinlichkeiten. Dabei gilt allerdings: je kleiner die Grundgesamtheit ist (in diesem Fall: je weniger Einwohnerinnen und Einwohner eine Gemeinde hat), desto größer muss in Relation zur Grundgesamtheit die Stichprobe sein, um eine Repräsentativität der Ergebnisse gewährleisten zu können.

Zudem wird die Stichprobenmindestgröße dadurch bestimmt, mit welcher Wahrscheinlichkeit und mit welcher Genauigkeit die ermittelten Ausprägungen der Grundgesamtheit entsprechen sollen.

Die relevanten Größen für die Berechnung der erforderlichen Stichprobenmindestgröße im Hinblick auf diese Kriterien sind das Konfidenzniveau (1.) und die Fehlerspanne (2.). Das Konfidenzniveau (1.) bezeichnet die Wahrscheinlichkeit, dass die Ausprägungen der Stichprobe denen der Grundgesamtheit

entsprechen. Hierfür werden für gut interpretierbare Ergebnisse typischerweise Werte zwischen 90 % und 99 % angenommen. Je höher das Konfidenzniveau ist, desto verlässlicher sind die Ergebnisse, desto größer muss allerdings in der Regel auch die Stichprobe sein.<sup>2</sup>

Für die repräsentative Mobilitätsbefragung im Landkreis Osnabrück wurde auf Gemeinde-Ebene aufgrund der teils geringen Bevölkerungszahlen und damit hohen erforderlichen Quoten auszuwählender Personen sowie einer Gegenüberstellung von Aufwand, Kosten und Nutzen ein niedriges Konfidenzniveau von 90 % angesetzt. Auf Landkreis-Ebene liegt das Konfidenzniveau dagegen beim Maximalwert von 99 %. Damit stehen die Ergebnisse der Befragung auf der Ebene des Landkreises für bestmögliche und sehr verlässliche Resultate. Das Konfidenzintervall, das den Bereich angibt, der mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit den Parameter der Verteilung der Zufallsvariablen einschließt, ist bei den Städten und Gemeinden dagegen etwas breiter.

Die Fehlerspanne (2.) bezeichnet darüber hinaus die Größe der möglicherweise gegebenen Abweichungen der in der Stichprobe gemessenen Ergebnisse gegenüber der Grundgesamtheit. Hierfür werden für gut interpretierbare Ergebnisse typischerweise Werte zwischen 10 % und 1 % angenommen.<sup>3</sup> Je kleiner die Fehlerspanne ist, desto genauer sind die Ergebnisse und desto größer muss auch die Stichprobe sein. Für die repräsentative Mobilitätsbefragung im Landkreis Osnabrück wurde auf Gemeinde-Ebene aufgrund der zuvor genannten Gründe eine Fehlerspanne von 10 % angesetzt.

Auf Landkreis-Ebene liegt die verwendete Fehlerspanne für genauere Ergebnisse dagegen bei nur 2 %. Auch im Hinblick auf dieses Merkmal sind damit die Befragungsergebnisse vor allem auf der Ebene des Landkreises als sehr belastbar anzusehen.

Neben der absoluten Größe der Stichprobe ist für deren Repräsentativität auch die Zusammensetzung entscheidend. Inhaltliche Übertragungen von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit sind in der Forschung nur dann gültig, wenn die Elemente (Einwohnerinnen und Einwohner) aus der Grundgesamtheit in der Teilmenge in der gleichen Zusammensetzung vertreten sind. Dabei muss die gezogene Stichprobe die Grundgesamtheit möglichst genau abbilden. Die Zufallsauswahl ist das einzige Verfahren der Stichprobenauswahl, das die Repräsentativität gewährleisten kann und in ihrem Ansatz dafür sorgt, dass alle Personen der Grundgesamtheit die gleiche Chance haben, berücksichtigt zu werden.<sup>4</sup>

Aus den genannten Berechnungsparametern (Konfidenzniveau und Fehlerspanne) für Stichprobengrößen ergab sich für die Mobilitätsbefragung im Landkreis Osnabrück in der Summe der einzelgemeindlichen Stichproben insgesamt eine einzubeziehende Anzahl von 4.393 Einwohnerinnen und Einwohnern ab 16 Jahren (vgl. *Tabelle 1*). Personen unter 16 Jahren wurden dabei aus Datenschutzgründen von der Befragung ausgeschlossen. Rücklaufquoten bei ähnlichen Befragungen (u.a. vergleichbar nach Thema, Anzahl der Fragen) liegen nach cima-Erfahrungen und anderen Quellen<sup>5</sup> bei ca. 15 %. Vor diesem Hintergrund wurden insgesamt 31.915 Personen im gesamten Landkreis Osnabrück zufällig für die repräsentative Stichprobe ausgewählt, die sich jeweils aus der ausgewählten Anzahl pro Gemeinde zusammensetzen.

<sup>2</sup> maths2mind, 2022, <https://www.maths2mind.com/schluesselwoerter/zusammenhang-stichprobenumfang-mit-konfidenzniveau>

<sup>3</sup> Empirio UG, 2022, <https://www.empirio.de/empiriowissen/stichprobe>

<sup>4</sup> Ebd.

<sup>5</sup> paulusresult GmbH, 2022, <https://paulusresult.de/survey-response-rate-durchschnittswerte-beispiele/>

Jede Gemeinde hat für die Befragung die ermittelte Anzahl der mindestens anzuschreibenden Personen mit Hilfe einer Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermeldeamt identifiziert. Deren Ansprache erfolgte postalisch mit einem einheitlichen Anschreiben (dieses ist im Anhang in *Kapitel 7* wiedergegeben). In diesem waren Informationen zum Projekt und zur Befragung sowie ein Link zur Online-Teilnahme hinterlegt. Außerdem war die Möglichkeit gegeben, einen gedruckten Fragebogen anzufordern, der dann mit einem Rücksendeumschlag übersendet wurde. Die Anschreiben wurden je nach Gemeinde frühestens zum 22.04.2022 versendet. Eine Teilnahme an der repräsentativen Umfrage war sowohl online als auch postalisch bis zum 21.06.2022 möglich.

Der Befragungsrücklauf über alle Gemeinden hinweg betrug insgesamt 5.232 Personen (online: 4.935, postalisch: 297) bzw. 16 % der angeschriebenen Personen (vgl. ebenfalls *Tabelle 1*), womit das Rücklaufziel von 15 % erreicht wurde. 128 Personen machte keine Angabe zum Wohnort im Landkreis Osnabrück. Innerhalb der Gemeinden lag der Rücklauf zwischen 10 % und 26 %, die Erreichung der erforderlichen Mindeststichprobe zwischen 68 % und 188 %. Der Rücklauf zeigt, dass in der Mehrheit der Mitgliedsgemeinden der erforderliche Rücklauf erreicht worden ist (erreicht: grün markiert, nicht erreicht: orange markiert). In den Samtgemeinden, in denen einzelne Mitgliedsgemeinden den Rücklauf nicht erreicht haben, ist die rechnerisch erforderliche Anzahl auf Samtgemeinde-Ebene jeweils deutlich gegeben.

Insgesamt ist festzuhalten, dass bei der Mobilitätsbefragung im Landkreis Osnabrück die Voraussetzungen für die Ziehung repräsentativer Stichproben in allen Gemeinden durch die Zufallsauswahl gegeben waren. Außerdem wurden keine Personen von der Möglichkeit der Beantwortung ausgeschlossen, da die Beantwortung sowohl online als auch in Papierform kostenfrei möglich war. In der Mehrzahl der Gemeinden sind bei einem Konfidenzniveau von 90 % sowie einer Fehlerspanne von 10 % Rückschlüsse von den Antworten der Stichproben auf die Grundgesamtheit möglich, auf Landkreisebene sogar bei einem Konfidenzniveau von 99 % und einer Fehlerspanne von 2 %. In keiner Gemeinde liegt der Rücklauf deutlich unter der zu erreichenden Stichprobe, sodass auch in Gemeinden ohne Zielerreichung zutreffende Rückschlüsse mit etwas geringerer Genauigkeit möglich sind.

Der Fragebogen selbst wurde so entwickelt, dass die Auswertung anonym erfolgen konnte. Inhaltliches Ziel der Befragung war es, einerseits die aktuellen Strukturen des Mobilitätsverhaltens, andererseits aber auch die Wünsche der Befragten bezüglich der Verbesserung des Mobilitätsangebotes, insbesondere für den Umweltverbund, sowie die Veränderungsbereitschaft des Mobilitätsverhaltens zu ermitteln.

Dazu wurden folgende Frageblöcke verwendet, denen jeweils die nachfolgend aufgelisteten und im Anhang in *Kapitel 7* im Fragebogen dargestellten Fragen zuzuordnen sind:

- Bewertung der Wohnortgemeinde bezüglich verschiedener Mobilitätsangebote (Frage 2)
- Allgemeine Verkehrsmittelnutzung, Besitz von Pkw und ÖPNV-Abo (Fragen 3, 23, 24)
- Gewünschte Maßnahmen zur Verbesserung des Bus-, Bahn- und Fahrradangebotes (Fragen 4, 6, 8)
- Zukünftige Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch diese Maßnahmen (Fragen 5, 7, 9, 10, 11)
- Struktur (aktuelle und zukünftige Verkehrsmittelwahl, Häufigkeit, Distanz) der Wege für Einkäufe des täglichen Bedarfs sowie das Erreichen von Arbeitsplatz, Schule oder Universität (Fragen 12, 13, 14, 15, 16; 18, 19, 20, 21)
- Wünsche zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im Landkreis Osnabrück (Frage 27)

**Tabelle 1: Stichprobenberechnung und Rücklauf der repräsentativen Bevölkerungsbefragung**

Ort	Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren zum 31.12.2020	Mind. zu erreichende Stichprobe (10 % Fehlerspanne, 90 % Konfidenzniveau)	Anzahl postalisch anzuschreibender Personen (15 % Rücklauf)	Erhaltener Rücklauf (Absolut)	Erhaltener Rücklauf (Prozent)	Erreichung der Mindeststichprobe (Prozent)
Bad Essen	13.399	159	1.181	182	15%	114%
Bad Iburg	9.410	132	951	146	15%	111%
Bad Laer	7.862	122	873	145	17%	119%
Bad Rothenfelde	7.648	120	845	113	13%	94%
Belm	11.755	148	1.094	173	16%	117%
Bissendorf	12.594	154	1.130	289	26%	188%
Bohmte	10.838	142	1.044	176	17%	124%
Bramsche	25.294	240	1.826	340	19%	142%
Dissen am Teutoburger Wald	8.710	127	926	102	11%	80%
Georgsmarienhütte	27.423	255	1.915	378	20%	148%
Glandorf	5.560	106	755	105	14%	99%
Hagen am Teutoburger Wald	11.449	146	1.061	161	15%	110%
Hasbergen	9.438	132	957	201	21%	152%
Hilter am Teutoburger Wald	8.900	129	935	149	16%	116%
Melle	39.886	340	2.596	468	18%	138%
Ostercappeln	8.190	124	900	177	20%	143%
Wallenhorst	19.794	203	1.508	274	18%	135%
SG Artland	20.746	412 *	2.933	378	13%	92%
<i>Badbergen</i>	4.004	95	667	94	14%	99%
<i>Menslage</i>	2.174	83	569	97	17%	117%
<i>Nortrup</i>	2.500	85	588	71	12%	83%
<i>Quakenbrück</i>	11.887	149	1.108	116	10%	78%
SG Bersenbrück	25.593	645 *	4.555	561	12%	87%
<i>Alfhausen</i>	3.246	90	637	85	13%	94%
<i>Ankum</i>	6.343	111	806	103	13%	93%
<i>Bersenbrück</i>	7.172	117	853	105	12%	90%
<i>Eggermühlen</i>	1.469	78	535	61	11%	78%
<i>Gehrde</i>	2.018	82	570	76	13%	93%
<i>Kettenkamp</i>	1.443	78	536	53	10%	68%
<i>Rieste</i>	3.024	89	618	78	13%	88%
SG Fürstenau	13.685	296 *	2.098	365	17%	123%
<i>Berge</i>	3.034	89	617	114	18%	129%
<i>Bippen</i>	2.474	85	590	92	16%	108%
<i>Fürstenau</i>	8.002	123	891	159	18%	130%
SG Neuenkirchen	8.737	262 *	1.832	221	12%	84%
<i>Merzen</i>	3.225	90	632	73	12%	81%
<i>Neuenkirchen</i>	3.788	94	665	82	12%	87%
<i>Voltlage</i>	1.472	78	535	66	12%	85%
<b>LK Osnabrück gesamt (Summe)</b>	<b>305.427</b>	<b>4.393 *</b> <b>4.364 **</b>	<b>31.915</b>	<b>5.104</b>	<b>16 %</b>	<b>116 %</b> <b>117 %</b>
Weitere Teilnehmende***	-	-	-	128	-	-

Quellen: Repräsentative Befragung; Landkreis Osnabrück und Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung jeweils zum 31.12)

\*: Diese Werte für die Erreichung repräsentativen LK- bzw. SG-Stichproben stellen die Summen der einzelgemeindlichen Stichproben dar (Fehlerspanne (10 %) / Konfidenzniveau (90 %)).

\*\* : Dieser Wert für die Erreichung einer repräsentativen LK-Stichprobe berechnet sich aus einer deutlich exakter angesetzten Fehlerspanne (2 %) / Konfidenzniveau (99 %) und allen Einwohnerinnen und Einwohnern im LK unter 16 Jahren (306.046).

\*\*\* Diese Teilnehmenden machten keine Angabe auf die Frage zum Wohnort im LK Osnabrück.

- Soziodemographische Angaben (Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsort, Berufstätigkeit Alter, Geschlecht) (Fragen 1, 17, 22, 25, 26).

Grundsätzlich gilt, dass bei normalverteilten Stichproben Auswertungen ab einer Stichprobe von N=30 möglich sind, was in allen Gemeinden, d.h. auch bei denen ohne Zielerreichung in den anderen Merkmalen, eindeutig gegeben ist.<sup>6</sup>

Trotz dessen, dass durch die Zufallsauswahl je Gemeinde alle Einwohnerinnen und Einwohner die gleiche Chance hatten, in der Stichprobe berücksichtigt zu werden, ist in der Mobilitätsbefragung auf Landkreis-Ebene keine durchgängige Normalverteilung zu beobachten. Dies ist sowohl bei den Faktoren Alter und Geschlecht sowie auch beim Wohnort zu beobachten. Beim Wohnort sind kleinere Gemeinden im Landkreis Osnabrück überrepräsentiert. Denn je weniger Einwohnerinnen und Einwohner eine Gemeinde hat, desto größer musste für eine Repräsentativität auf Gemeinde-Ebene in Relation zur Grundgesamtheit die Stichprobe sein. So liegt beispielsweise der Anteil der Befragten aus der Gemeinde Menslage bei 1,9 %, während der Anteil an der Bevölkerung im Landkreis Osnabrück nur bei 0,7 % liegt.

Auch bei den Altersgruppen sind Abweichungen zu beobachten. Ältere Personen sind u.a. durch die gewählte Form der Online-Beantwortung seltener in der Befragung vertreten. Beispielsweise liegt der Anteil der befragten über 84-Jährigen bei 2,5 %, während diese Altersgruppe in der Bevölkerung des Landkreises zu 3,8 % vertreten ist.

Bei den Geschlechtern sind dagegen nur geringfügige Unterschiede zu erkennen (vgl. *Tabelle 2*).

Solche Abweichungen sind grundsätzlich in vielen vergleichbaren Befragungen mit ähnlichem Studiendesign zu beobachten und werden durch statistische Gewichtungsverfahren angepasst. Dabei wird die Verteilung der Befragten nach verschiedenen Kriterien mit der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit verglichen. Die Abweichungen in den Befragungen werden dann durch Gewichtungsfaktoren ausgeglichen.<sup>7</sup> Dies wurde auch für die Mobilitätsbefragung im Landkreis Osnabrück mit den Gewichtungsfaktoren Geschlecht, Alter und Wohnort vorgenommen. Der Gewichtungsfaktor ergibt sich aus dem Anteil des beobachteten Wertes des Einzelfaktors in der Befragung geteilt durch den Anteil des Einzelfaktors in der Grundgesamtheit aller Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Osnabrücks. Die Gesamtgewichtung ergibt sich aus der Multiplikation aller drei Gewichtungsfaktoren (Geschlecht, Alter, Wohnort). Hat eine befragte Person bei einem Gewichtungsfaktor keine Antwort gegeben, so erhält dieser einen Gewichtungswert von 1. In die Gewichtung wurden dabei nur diejenigen Personen einbezogen, die alle drei genannten demografischen Fragen beantwortet haben.

### **Online-Befragung der Bevölkerung**

Auch für Personen, die nicht zufällig zur Teilnahme an dieser repräsentativen Befragung ausgewählt worden sind, bestand im Rahmen dieses Vorhabens die Möglichkeit, den Fragebogen auf der Projekthomepage auszufüllen. Die Möglichkeit wurde medial beworben. Hierbei haben sich zusätzlich zu den 5.232 Teilnehmenden der repräsentativen Befragung insgesamt noch einmal 665 Personen zwischen dem 11.05.2022 und 07.07.2022 beteiligt.

<sup>6</sup> Uni Hamburg, 2015, [www.inf.uni-hamburg.de/de/inst/ab/itmc/research/completed/promidis/instrumente/zufallsstichprobe](http://www.inf.uni-hamburg.de/de/inst/ab/itmc/research/completed/promidis/instrumente/zufallsstichprobe)

<sup>7</sup> GESIS-Institut Mannheim, 2015, [https://www.gesis.org/fileadmin/upload/SDMwiki/Gewichtung\\_Gabler\\_et\\_al\\_08102015\\_1.1.pdf](https://www.gesis.org/fileadmin/upload/SDMwiki/Gewichtung_Gabler_et_al_08102015_1.1.pdf)

**Tabelle 2: Gewichtung der repräsentativen Bevölkerungsbefragung**

	Anteil Befragung	Anteil Landkreis	Gewichtungs- faktor Befragung
Bad Essen	3,5%	4,4%	1,273
Bad Iburg	2,6%	2,9%	1,108
Bad Laer	2,8%	2,5%	0,894
Bad Rothenfelde	2,1%	2,3%	1,105
Belm	3,4%	3,8%	1,128
Bissendorf	5,6%	4,1%	0,729
Bohmte	3,5%	3,5%	1,009
Bramsche	6,7%	8,9%	1,324
Dissen am Teutoburger Wald	2,0%	2,9%	1,455
Georgsmarienhütte	7,6%	8,8%	1,162
Glandorf	2,2%	1,8%	0,846
Hagen am Teutoburger Wald	3,0%	3,7%	1,233
Hasbergen	3,9%	3,0%	0,782
Hilter am Teutoburger Wald	3,0%	2,9%	0,980
Melle	9,3%	12,9%	1,384
Ostercappeln	3,5%	2,7%	0,783
Wallenhorst	5,4%	6,3%	1,162
<b>SG Artland</b>			
<i>Badbergen</i>	1,9%	1,3%	0,689
<i>Menslage</i>	1,9%	0,7%	0,370
<i>Nortrup</i>	1,5%	0,8%	0,566
<i>Quakenbrück</i>	2,4%	3,8%	1,597
<b>SG Bersenbrück</b>			
<i>Alfhausen</i>	1,7%	1,1%	0,671
<i>Ankum</i>	2,0%	2,1%	1,067
<i>Bersenbrück</i>	2,2%	2,4%	1,115
<i>Eggermühlen</i>	1,2%	0,5%	0,418
<i>Gehrde</i>	1,5%	0,7%	0,468
<i>Kettenkamp</i>	1,0%	0,5%	0,478
<i>Rieste</i>	1,5%	1,0%	0,668
<b>SG Fürstenau</b>			
<i>Berge</i>	2,2%	1,0%	0,458
<i>Bippen</i>	1,9%	0,8%	0,435
<i>Fürstenau</i>	3,1%	2,7%	0,868
<b>SG Neuenkirchen</b>			
<i>Merzen</i>	1,3%	1,1%	0,839
<i>Neuenkirchen</i>	1,6%	1,3%	0,793
<i>Voltlage</i>	1,2%	0,5%	0,417
<b>Ort außerhalb des Landkreises</b>			1,000
<b>Osnabrück</b>			
<b>Keine Angabe</b>			1,000

	Anteil Befragung	Anteil Landkreis	Gewichtungs- faktor Befragung
<b>16 bis unter 18</b>	2,4%	2,4%	1,031
<b>18 bis unter 20</b>	3,7%	2,5%	0,683
<b>20 bis unter 25</b>	6,7%	6,4%	0,950
<b>25 bis unter 30</b>	3,9%	6,4%	1,636
<b>30 bis unter 35</b>	5,4%	7,2%	1,333
<b>35 bis unter 40</b>	6,4%	7,0%	1,102
<b>40 bis unter 45</b>	6,5%	6,9%	1,073
<b>45 bis unter 50</b>	7,6%	7,2%	0,938
<b>50 bis unter 55</b>	10,0%	9,2%	0,926
<b>55 bis unter 60</b>	12,4%	10,2%	0,822
<b>60 bis unter 63</b>	7,4%	5,6%	0,764
<b>63 bis unter 65</b>	4,1%	3,3%	0,823
<b>65 bis unter 70</b>	8,0%	7,1%	0,886
<b>70 bis unter 75</b>	5,9%	5,7%	0,963
<b>75 bis unter 80</b>	3,0%	4,1%	1,374
<b>80 bis unter 85</b>	4,2%	4,8%	1,148
<b>85 und älter</b>	2,5%	3,8%	1,530
<b>Keine Angabe</b>			1,000

	Anteil Befragung	Anteil Landkreis	Gewichtungs- faktor Befragung
<b>Männlich</b>	48,1%	49,6%	1,031
<b>Weiblich</b>	51,9%	50,4%	0,971
<b>Divers</b>			1,000
<b>Keine Angabe</b>			1,000

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Einige Ergebnisse dieser ergänzenden Online-Befragung werden in den nachfolgenden Darstellungen in Kapitel 3 mit der repräsentativen Stichprobe verglichen. Insgesamt zeigt sich, dass an dieser Befragungsförm durch die Freiwilligkeit der Teilnahme ohne eine direkte postalische Ansprache zufällig ausgewählter Personen mehr Personen mit einer Affinität bezüglich der Nutzung alternativer, umweltfreundlicher

Verkehrsmittel aktiv teilgenommen haben. In der repräsentativen Befragungen sind solche Verzerrungen durch die Zufallsauswahl, große Stichprobe und Gewichtung unwahrscheinlich, wenngleich auch dort bei dem Rücklauf von 16 % ein geringerer Bias zur Teilnahme solcher Personen naturgemäß nicht vollständig ausgeschlossen werden kann.

### **Befragung der Mitarbeitenden des Landkreises Osnabrück**

Des Weiteren wurde im Rahmen eines methodisch wichtigen Pretests die Befragung vorab in ähnlicher Form mit den Beschäftigten des Landkreises Osnabrück mit einem E-Mail-Anschreiben durchgeführt, wobei zwischen dem 14.02.2022 und 25.02.2022 insgesamt 439 Personen und damit mehr als die Hälfte aller Mitarbeitenden teilgenommen haben.

Einige wenige ausgewählte Ergebnisse dieser Befragung werden insb. im Hinblick auf die Analyse des Mobilitätsverhaltens auf dem Arbeits- und Ausbildungsweg gesondert in *Kapitel 4* vorgestellt.

### **Unternehmensbefragung**

Mit einem anderen inhaltlichen Fokus auf die Mobilitätsstrukturen und -bedürfnisse von Unternehmen wurde eine weitere Befragung der Unternehmen in Stadt und Landkreis Osnabrück durchgeführt. Um belastbare Informationen zur Mobilität der Unternehmen zu gewinnen, haben die Industrie- und Handelskammer Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim (IHK), die Handwerkskammer Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim (HWK), die WFO und die WIGOS, die Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Stadt und des Landkreises Osnabrück, Unternehmen aus der Stadt und dem Landkreis Osnabrück dazu eingeladen, an dieser Befragung teilzunehmen. An der Erhebung haben sich zwischen dem 08.07.2022 und dem 08.08.2022 687 Unternehmen beteiligt. Die Ergebnisse dieser Befragung werden in einem eigenständigen Bericht aufbereitet.

### **Befragung der Schülerinnen und Schüler**

Weil aus Datenschutzgründen bei der repräsentativen Befragung Personen unter 16 Jahren von der Teilnahme ausgeschlossen werden mussten, wird im Rahmen dieses Vorhabens noch eine ergänzende Befragung der Schülerinnen und Schüler im Landkreis Osnabrück voraussichtlich im Februar 2023 durchgeführt. Inhaltlich werden auch aus Gründen der Vergleichbarkeit des Mobilitätsverhaltens teils ähnliche Themen wie bei der repräsentativen sowie ergänzenden Befragung der Bürgerinnen und Bürger abgefragt, wenngleich diese Befragung kompakter und einfacher für diese Zielgruppe gestaltet wird. Darüber hinaus wird ein Fokus auf den Schulweg gelegt.

Auch die Ergebnisse dieser Befragung werden in einem eigenständigen Bericht aufbereitet und auf der Projekthomepage nach Abschluss der Arbeiten veröffentlicht.

### **Bürgerdialoge**

Neben den Befragungen wurden im Juni 2022 insgesamt fünf Bürgerdialoge im Rahmen von jeweils ca. dreistündigen vor-Ort-Terminen durchgeführt. Die Austragungsorte wurden bewusst an fünf verschiedenen Standorten im Landkreis durchgeführt, um möglichst vielen Personen die Teilnahme an einem

wohnnahen Standort zu gewährleisten und die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in unterschiedlichen Regionen innerhalb des Landkreises zu berücksichtigen. Diese Veranstaltungen fanden in Melle, Fürstenau, Bersenbrück, Ostercappeln (Venne) und Georgsmarienhütte statt.

In den Veranstaltungen erhielten die Teilnehmenden nach einem kurzen Input zu dem Projekt und der Ausgangssituation der Mobilität im Landkreis Osnabrück die Möglichkeit, sich aktiv in den Prozess einzubringen und mit anderen Personen aus Ihrer Region zu diskutieren. Dabei wurden in einer Arbeitsphase aus ihrer persönlichen Perspektive in ihren Orten verschiedene Verkehrsmittel hinsichtlich der Bestandssituation, der zu ergreifenden Maßnahmen und der Zukunftsperspektive für die Mobilität thematisiert.

Insgesamt haben rd. 190 Bürgerinnen und Bürgern diesen Veranstaltungen teilgenommen. Durch den direkten Austausch konnten ergänzend zu den Befragungen verschiedene Inhalte umfangreicher und deutlich intensiver diskutiert werden.

Hierzu zählten u.a. die folgenden Fragestellungen:

- Wie sind die Bürgerinnen und Bürger heute auf ihren täglichen Wegen vor Ort sowie im Landkreis unterwegs und warum entscheiden sie sich bei ihren Wegen für bestimmte Verkehrsmittel?
- Wie werden die Verkehrsinfrastruktur und die heutigen Mobilitätsangebote bewertet, was also ist aus Sicht der Teilnehmenden heute gut und was ist nicht gut gelöst?
- Welche neuen Angebote und Maßnahmen wünschen sich die Teilnehmenden?

### **Sonstige Beteiligungsformate**

Neben den vorstehend genannten Befragungs- und Beteiligungsformaten wurden weitere Informationsveranstaltungen, Workshops und bilaterale Abstimmungsgespräche mit verschiedenen Akteursgruppen durchgeführt.

Dazu zählen u.a. die folgenden Formate:

- Besuche und Gespräche mit relevanten Akteuren in einem Großteil der Gemeinden zwischen April und November 2022 (vor Ort)
- Workshop mit den VOS-Unternehmen am 05.09.2022 (vor Ort)
- Workshop mit diversen Fachakteuren am 12.09.2022 (vor Ort)
- Öffentliche Abschlussveranstaltung am 12.12.2022 (vor Ort)

Auch in diesen Veranstaltungen wurden wichtige Erkenntnisse zur aktuellen und zukünftigen Mobilität im Landkreis Osnabrück gesammelt, die in die Berichte eingeflossen sind.

## **2.3 Projekt- und Berichtaufbau**

Ziel der nachstehenden Ausführungen ist die Darstellung der zentralen inhaltlichen Erkenntnisse der umfangreichen Beteiligung der Bevölkerung im Rahmen des Projektes.

Im **Kapitel 3** werden zunächst die Ergebnisse der repräsentativen Befragung zum Thema Mobilität und Verkehr auf der Ebene des gesamten Landkreises Osnabrück vorgestellt. Dabei werden teils auch Vergleiche zu der ergänzenden Online-Befragung hergestellt.

Die ergänzende Befragung der Mitarbeitenden des Landkreises Osnabrück als Pretest der anderen Befragung wird im Hinblick auf die Analyse des Mobilitätsverhaltens auf dem Arbeits- und Ausbildungsweg gesondert in **Kapitel 4** vorgestellt.

**Kapitel 5** thematisiert die fünf durchgeführten Bürgerdialoge. Dabei werden lediglich die übergeordneten Ergebnisse dieser Veranstaltungen behandelt. Auf die Darstellung spezieller Ergebnisse aus den einzelnen vor-Ort-Veranstaltungen für die jeweiligen Regionen, in denen diese stattgefunden haben, wird dagegen an dieser Stelle verzichtet.

Im abschließenden **Kapitel 6** werden für die repräsentative Befragung zentrale Ergebnisse für jede der 34 Gemeinden des Landkreises Osnabrück dargestellt.

### 3 ERGEBNISSE DER REPRÄSENTATIVEN BEFRAGUNG ZUM THEMA MOBILITÄT UND VERKEHR IM LANDKREIS OSNABRÜCK

#### 3.1 Merkmale der Befragten

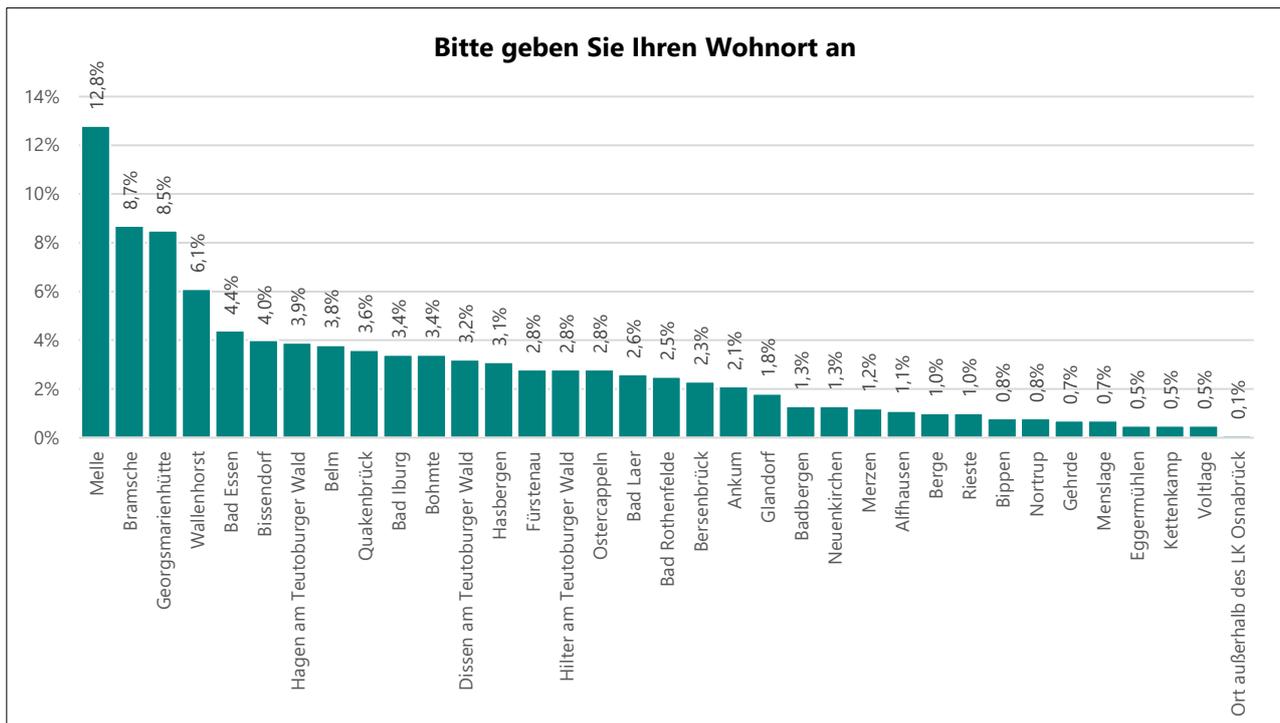
##### Wohnort

Im Folgenden werden zunächst die Personen, die an der Befragung teilgenommen haben, im Hinblick auf die persönlichen Merkmale beschrieben, die in der Umfrage erhoben wurden.

Die nachfolgenden Auswertungen zu diesen Merkmalen der Befragten sind dabei bereits nach den in *Tabelle 2* dargestellten und textlich beschriebenen Faktoren gewichtet und unterscheiden sich daher von den dort dargestellten Werten der ungewichteten Stichprobe. Durch die Einbeziehung von drei unterschiedlichen Gewichtungsfaktoren (Geschlecht, Wohnort, Alter), findet in Summe der Gewichtung lediglich eine Annäherung an die Grundgesamtheit der Landkreisbevölkerung statt.

Die Wohnorte der Befragten entsprechend weitestgehend der Bevölkerungsverteilung im Landkreis Osnabrück. Wie bereits in *Tabelle 1* beschrieben, bestehen geringfügige Abweichungen zwischen der Herkunft der befragten Personen und der Bevölkerungsverteilung des Landkreises. *Abbildung 1* zeigt, dass der Großteil der Befragten aus Städten wie Melle, Bramsche oder Georgsmarienhütte und damit den Bevölkerungszentren des Landkreises kommt.

**Abbildung 1: Wohnort der Befragten**



Quelle: Frage 1, repräsentative Befragung, N = 5.127

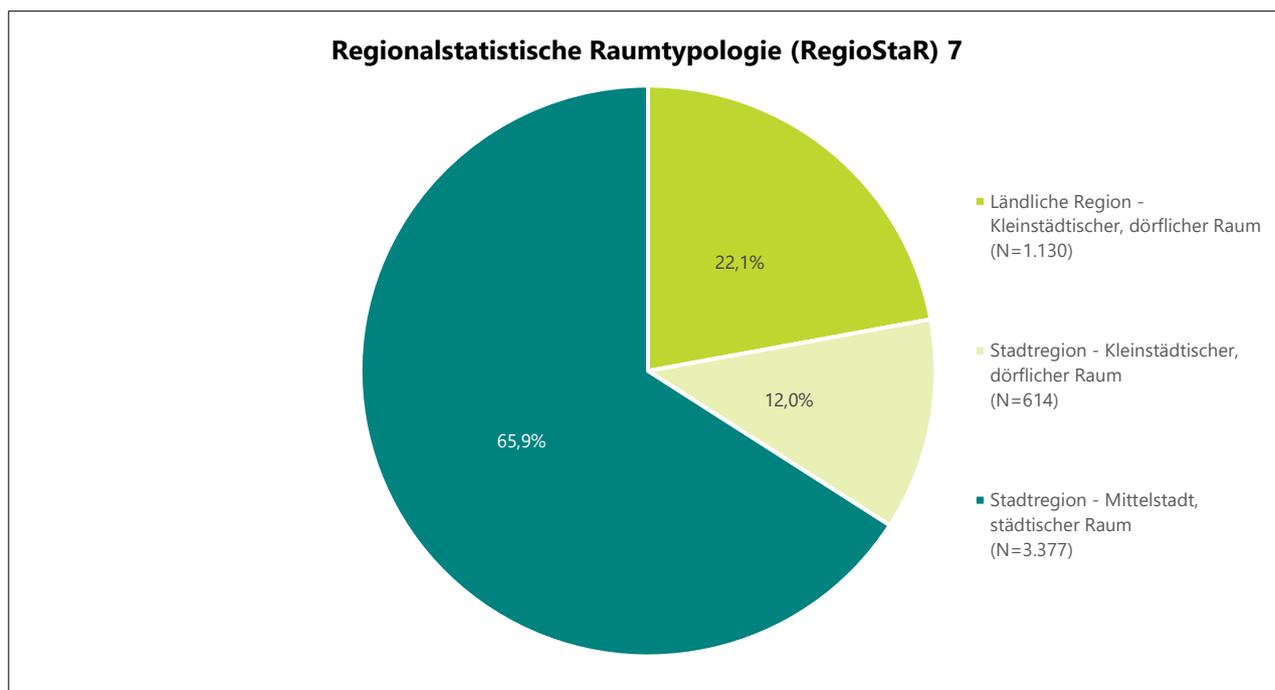
Auf der siedlungsstrukturellen Ebene des zusammengefassten regionalstatistischen Raumtyps (RegioStaR 7) unterteilt sich der Landkreis Osnabrück in die drei Typen „Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum“, „Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum“ und „ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum“.

Abbildung 2 zeigt, dass sich rund zwei Drittel der Befragten auf den ersten Typ und damit die o.g. Bevölkerungszentren der Mittelzentren wie Melle, Georgsmarienhütte oder Bramsche verteilen.

Rund 12 % entfallen auf den zweiten Typ, womit rund 78 % der Befragten aus dem Regionstyp einer Stadtregion kommen. Etwa 22 % der Befragten kommen aus dem dritten Regionstyp und damit einer ländlichen Region.

Wie in *Abbildung 3* erkennbar, unterscheidet sich dadurch die Herkunft der Befragten deutlich zwischen Teilnehmenden aus dem südlichen Kreisgebiet südlich von Bramsche sowie den Gemeinden des nördlichen Kreisgebietes.

**Abbildung 2: Wohnorte der Befragten nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR 7)**



Quelle: Frage 1, repräsentative Befragung, N = 5.127

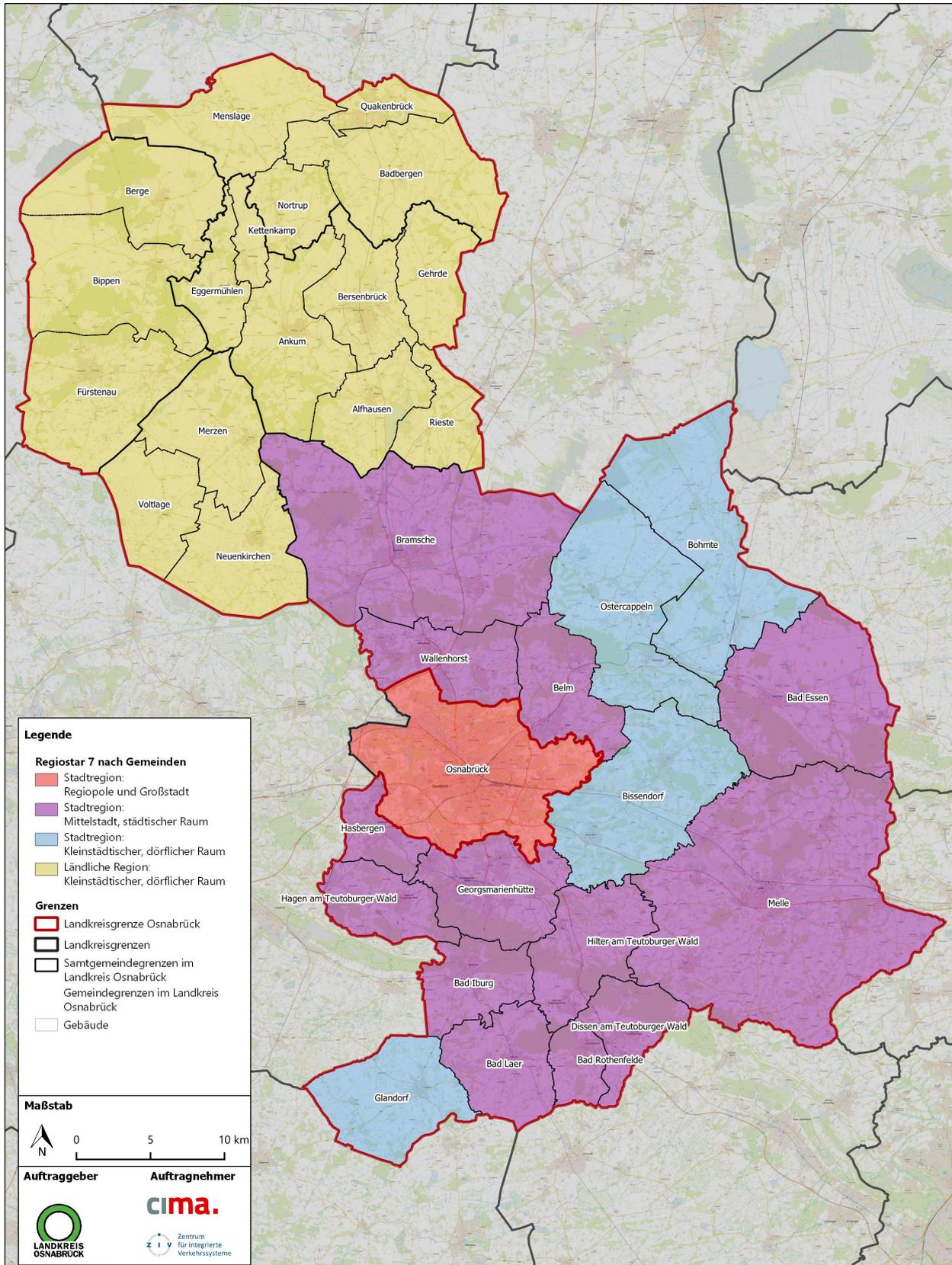
### Alter und Geschlecht

Eingeladen zur Teilnahme an der Befragung waren Personen ab 16 Jahren. Wie in *Tabelle 2* aufgeführt, entspricht die Verteilung der Befragung im Wesentlichen der Altersstruktur des Landkreises.

Insgesamt haben durch den hohen Anteil an der Gesamtbevölkerung vor allem ältere Personen teilgenommen (vgl. *Abbildung 4*). Rund 55 % der Befragten sind 60 Jahre und älter, lediglich etwa 21 % sind dagegen jünger als 45 Jahre.

Teilgenommen haben zudem zum jeweils gleichen Anteil männliche und weibliche Personen, 0,4 % haben divers als Geschlecht angegeben (*Abbildung 5*).

**Abbildung 3: Gebietstypen der Region (RegioStar 7)**

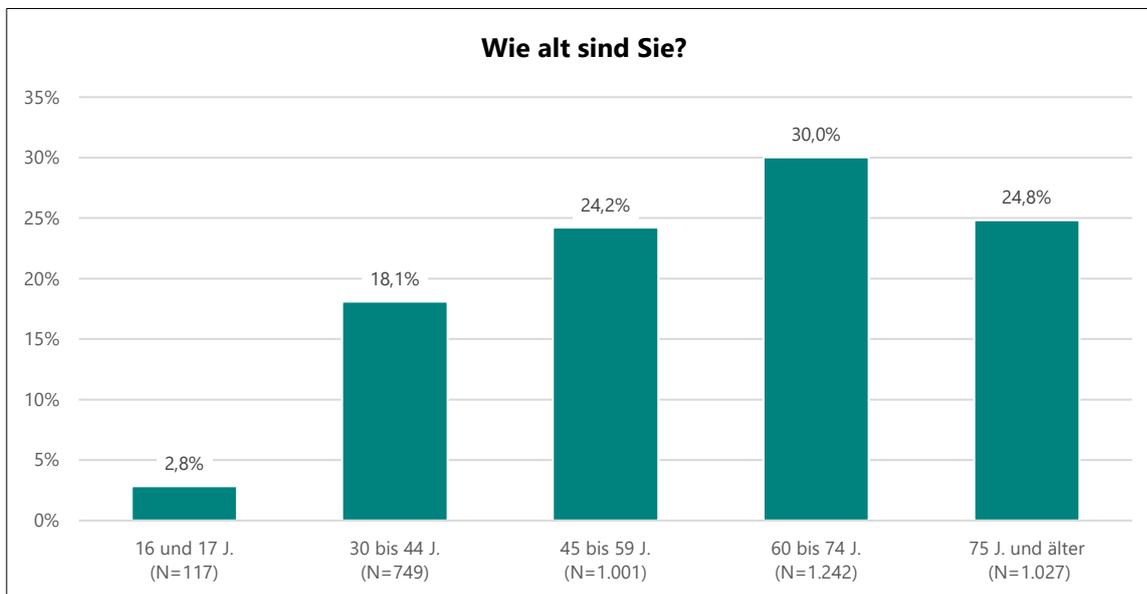


Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG, 2022

Quelle: BMDV, 2021

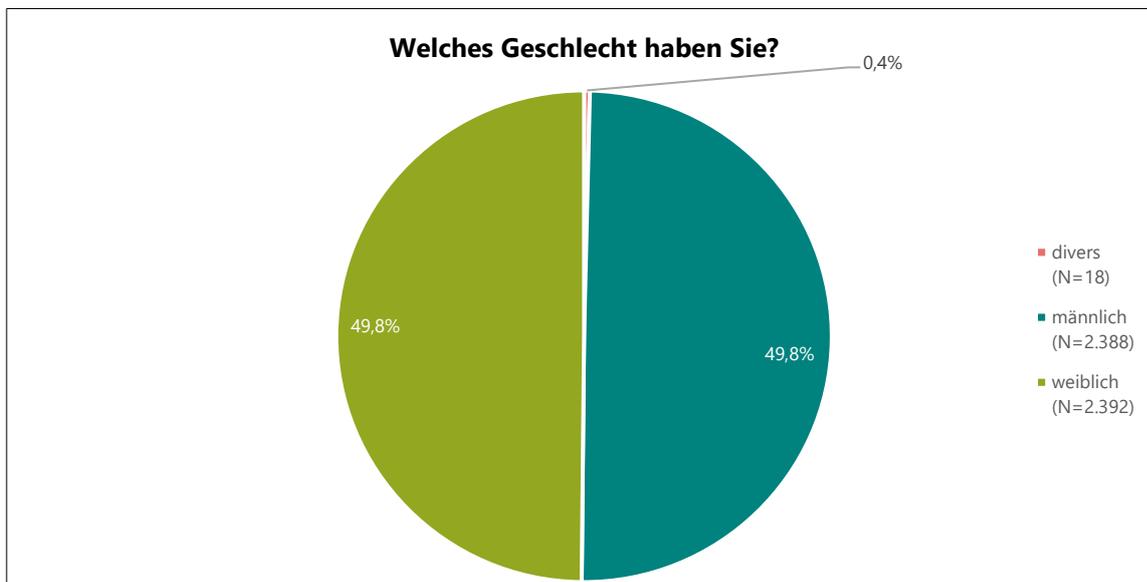
Bearbeitung: CIMA/ZIV, 2022

**Abbildung 4: Alter der Befragten**



Quelle: Frage 25, repräsentative Befragung, N = 4.135

**Abbildung 5: Geschlecht der Befragten**



Quelle: Frage 26, repräsentative Befragung, N = 5.239

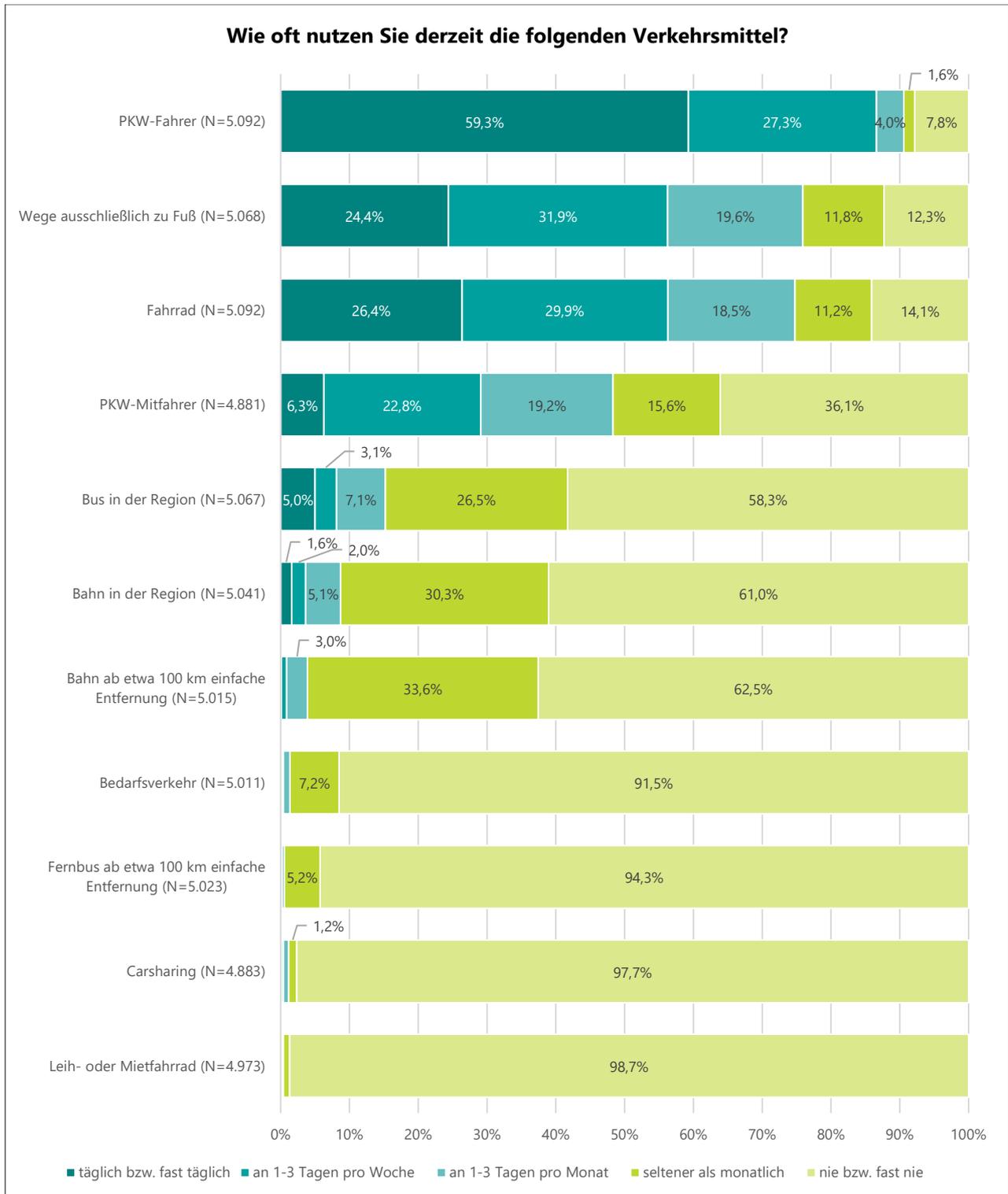
## 3.2 Verkehrsmittelwahl

### Allgemeine Verkehrsmittelwahl für alle Wege

Der Pkw ist heute auch nach den Ergebnissen dieser Befragung das mit Abstand am stärksten genutzte und damit die Mobilität dominierende Verkehrsmittel im Landkreis Osnabrück. Fast zwei Drittel der Befragten gaben an, diesen täglich oder fast täglich entweder als Fahrer (59,3 %) und/oder als Mitfahrer

(6,4 %) zu nutzen. Rund 87 % nutzen den Pkw zudem mindestens wöchentlich als Fahrer, bzw. zu 29 % als Mitfahrer. Kein anderes Verkehrsmittel hat auch nur annähernd eine ähnlich große Bedeutung. Aus dem Umweltverbund werden lediglich Wege zu Fuß sowie das Fahrrad von den Befragten intensiv genutzt (vgl. *Abbildung 6*).

**Abbildung 6: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel im Landkreis Osnabrück**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 1% sind dargestellt, N = 5.092

56 % verwenden mindestens wöchentlich das Fahrrad und ein ebenso großer Anteil legt Wege ausschließlich zu Fuß zurück. Während nur eine kleine Minderheit den Pkw nie, fast nie oder zumindest seltener als monatlich nutzt, gibt jeweils rund ein Viertel der Befragten an, nie oder fast nie oder zumindest seltener als monatlich Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen.

Eine untergeordnete Rolle spielen vor allem die öffentlichen Verkehre in der Region. Diese werden jeweils mehrheitlich nie bzw. fast nie genutzt. Den Bus in der Region nutzen 8 % der Befragten zumindest wöchentlich (dabei handelt es sich vor allem um Schüler, wie unten gezeigt werden wird), bei der Bahn sind dies 3,6 %. Fast 90 % der Befragten nutzen den Bus dagegen entweder nie oder höchstens einmal im Monat. Rd. 9 % der Befragten besitzen ein ÖPNV-Abo. Weitere regionale Verkehrsmittel wie der Bedarfsverkehr, Carsharing oder Leih-/Mietfahrräder haben in der täglichen Mobilität der Befragten im Landkreis Osnabrück keine Bedeutung. Allerdings gibt es im Landkreis Osnabrück auch nur wenige entsprechende Angebote.

Im bundesweiten Vergleich wird damit der Pkw im Landkreis Osnabrück deutlich überdurchschnittlich<sup>8</sup> und das Fahrrad leicht überdurchschnittlich häufiger genutzt. Der ÖPNV spielt in der Nutzungshäufigkeit im deutschlandweiten Vergleich dagegen deutlich seltener eine Rolle in der Mobilität der Befragten des Landkreises. Nur 1,6 % der Befragten nutzen täglich bzw. fast täglich die Bahn, weitere 2 % tun dies zumindest mehrmals in der Woche. Dies zeigt, dass auch das Angebot der Bahn derzeit für die Menschen im Landkreis Osnabrück nur wenig attraktiv ist bzw. vor Ort gar nicht verfügbar ist. Auch zu Fuß werden im Landkreis deutlich weniger Wege als im Bundesdurchschnitt zurückgelegt.

Diese Verkehrsmittelwahl wird u.a. vom Alter der Befragten bestimmt. Dies machen zum Beispiel die folgenden Zahlen deutlich. Täglich nutzen den Pkw vor allem jüngere Menschen, am stärksten ausgeprägt ist dies in der Altersgruppe zwischen 30 und 44 Jahren: hier nutzen 82,2 % den PKW täglich, in der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre und 45 bis 59 Jahre sind es 73 bzw. 74,4 %. In der Altersgruppe zwischen 60 bis 74 Jahren nutzen dagegen nur noch 54,2 % der Befragten den Pkw täglich, in der Gruppe der Befragten ab 75 Jahren sind es sogar nur noch 31 %. Diese Gruppen nutzen den Pkw dagegen am häufigsten an 1 bis 3 Tagen in der Woche. Bahn und vor allem der Bus werden dagegen vor allem von den Befragten im Alter zwischen 16 und 29 Jahren genutzt. Hier wirkt sich die Bedeutung des Busverkehrs für Schüler aus. So nutzen in der Gruppe der Befragten im Alter von 16 und 17 Jahren 60 % den Bus täglich und weitere 15 % nutzen ihn zumindest an 1 bis 3 Tagen in der Woche. In allen Altersgruppen ab 30 Jahren nutzen dagegen jeweils weit mehr als 50 % der Befragten nie den Bus und ein weiteres Viertel nutzt den Bus höchstens einmal im Monat. Ältere Menschen nutzen dagegen Bus und Bahn täglich sehr selten, der Anteil an den Befragten liegt hier in diesen Altersgruppen bei unter 1 %.

Auch bei der Nutzung des Fahrrads, bei der Bahn und beim Fußverkehr gibt es erhebliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der Befragten in Abhängigkeit von ihrem Alter. Zudem beeinflusst der Regionstyp, in dem die Befragten leben, ihre Verkehrsmittelwahl. So ist z.B. die tägliche Nutzung des Pkw in den kleinstädtisch und ländlich geprägten Regionen noch einmal höher als in den Mittelstädten, umgekehrt ist die Nutzung des Busses besonders in den ländlich geprägten Regionen noch einmal geringer

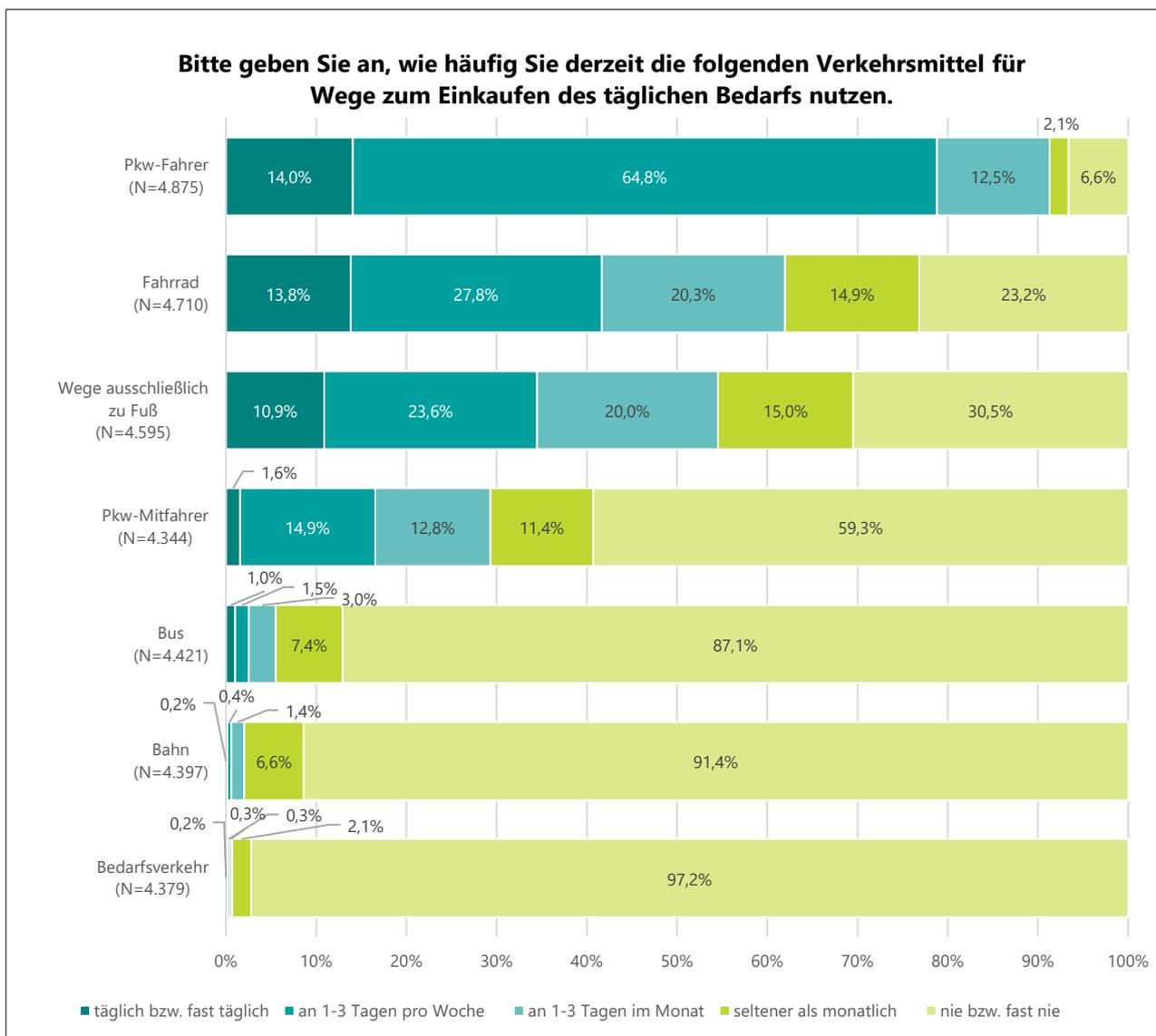
<sup>8</sup> Im Bundesdurchschnitt nutzen nur 50 % den Pkw täglich und rd. 26 % nutzen ihn an 1 bis 3 Tagen in der Woche.

als im Durchschnitt des Landkreises. Entsprechend liegt der Anteil der Befragten, die nie den Bus nutzen, in den ländlich geprägten Regionen bei über 80 %, während es in den anderen Regionen nur gut 50 % sind. Umgekehrt gibt es in den Mittelstädten neben den Schülern zumindest einige Personen, die den Bus täglich nutzen, in den ländlichen Regionen gibt es solche Personen dagegen fast gar nicht. Im Vergleich zu den Unterschieden in der Busnutzung sind die Unterschiede in der Nutzung des Fahrrads und bei den Fußwegen zwischen den Regionstypen nicht so stark ausgeprägt, aber auch zu erkennen.

### Verkehrsmittelwahl, Häufigkeit und Wegelängen für Einkäufe des täglichen Bedarfs

Auch für die Einkäufe des täglichen Bedarfs ist im Landkreis Osnabrück der Pkw das mit Abstand am häufigsten genutzte und damit wichtigste Verkehrsmittel (vgl. *Abbildung 7*). Rund 80 % der Befragten verwenden den Pkw mindestens wöchentlich als Fahrer für ihre Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs, weitere 16,5 % als Mitfahrer.

**Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl für Einkäufe des täglichen Bedarfs**



Quelle: Frage 12, repräsentative Befragung

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden dagegen auch für diese Wege deutlich seltener genutzt. Das Fahrrad wird von knapp 42 % der Befragten mindestens einmal wöchentlich für Wege zum Einkaufen verwendet, etwa 35 % der Befragten legen wöchentlich Wege zu Fuß zurück.

Dagegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel auch für die Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs im Landkreis Osnabrück nahezu keine Rolle. 2,5 % der Befragten geben an, den Bus mindestens wöchentlich zu verwenden, nicht einmal 1 % nutzen ihn täglich. Weniger als 1 % nutzen die Bahn bzw. Bedarfsverkehre für ihre Wege zum Einkaufen.

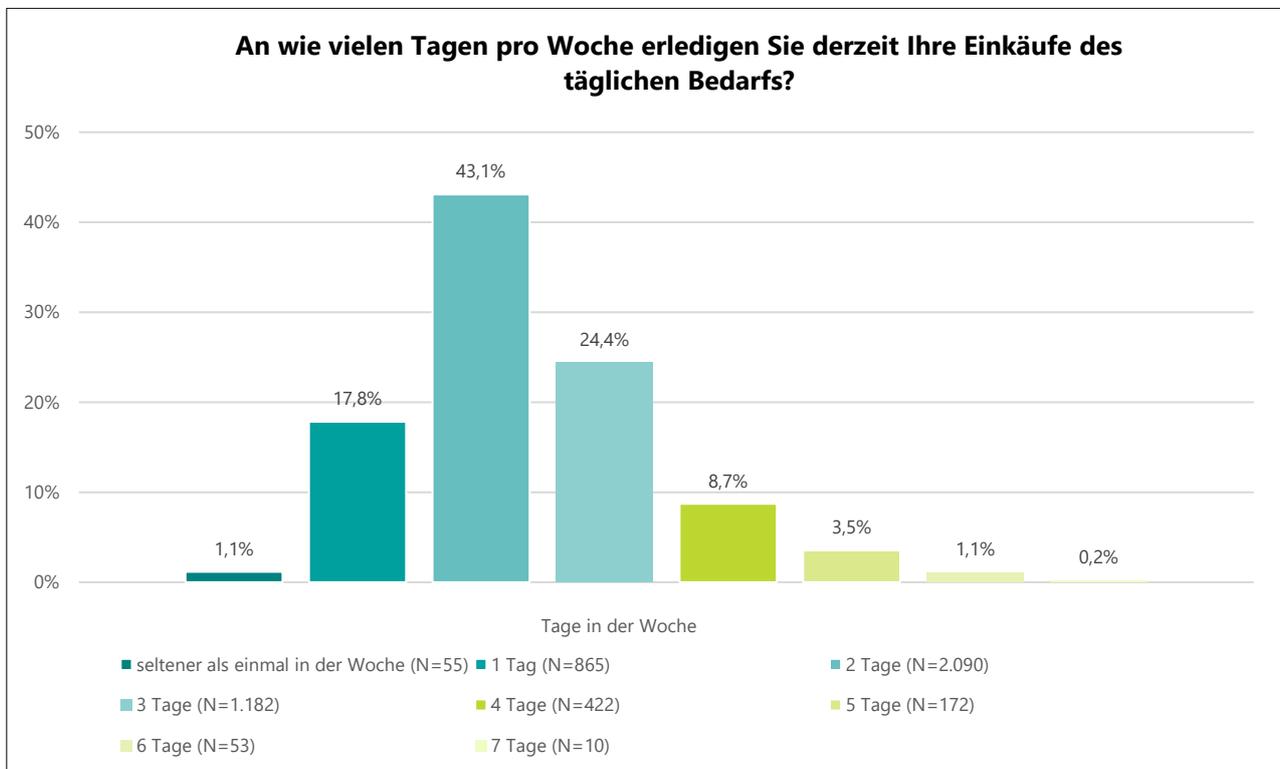
Ein Großteil der Befragten nutzt allerdings über den Monat hinweg unterschiedliche Verkehrsmittel. Lediglich 14,5 % der befragten Personen haben angegeben, im Monatsverlauf nur ein Verkehrsmittel (Pkw-Fahrer und Pkw-Mitfahrer zusammengefasst) für Einkäufe des täglichen Bedarfs zu nutzen.

85 % der Personen verwenden dagegen mindestens einmal monatlich ein weiteres Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund, meist werden die Wege dann zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs werden dabei in der Regel von den Befragten mindestens einmal wöchentlich zurückgelegt (vgl. *Abbildung 8*).

Die meisten Befragten (43,1 %) erledigen Einkäufe für den täglichen Bedarf zweimal wöchentlich, rund ein Viertel dreimal. Der Mittelwert liegt bei 2,4 Tagen in der Woche, an denen die Einkäufe des täglichen Bedarfs erledigt werden.

**Abbildung 8: Häufigkeit der Einkäufe des täglichen Bedarfs**



Quelle: Frage 13, repräsentative Befragung, N = 4.850

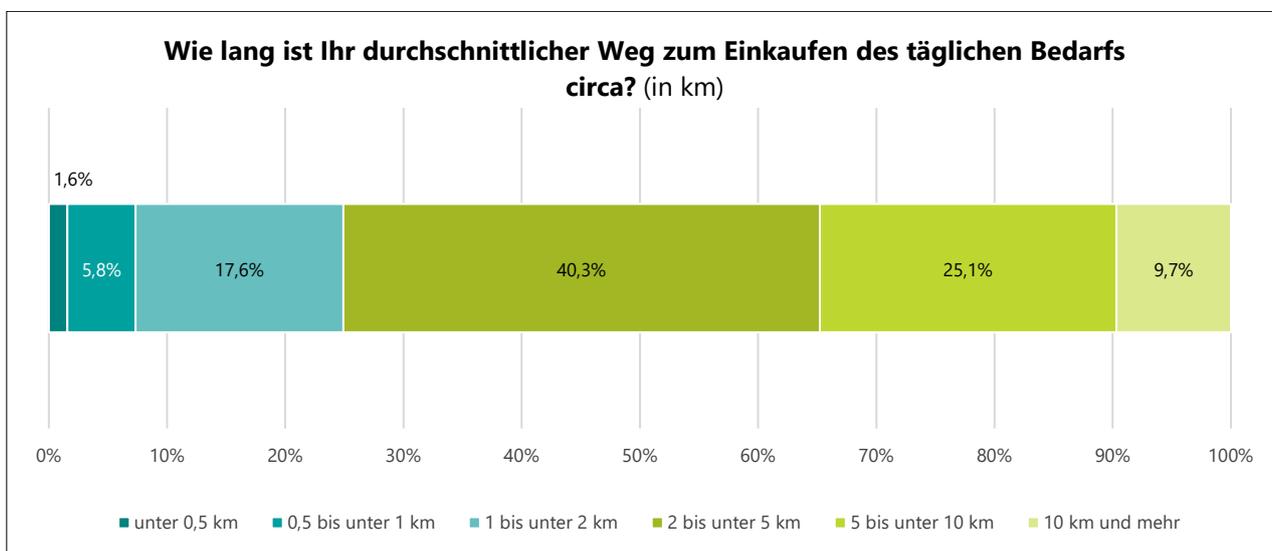
Die Wege für Einkäufe des täglichen Bedarfs finden mehrheitlich im Nahbereich der Befragten statt (vgl. *Abbildung 9*). Fast zwei Drittel der Wege sind kürzer als fünf Kilometer, rund ein Viertel ist kürzer als zwei

Kilometer. Lange Strecken von zehn Kilometern und mehr sind nur für wenige Befragte die Regel. *Abbildung 10* zeigt zudem, dass bei Einkäufen im Nahbereich der überwiegende Teil der Befragten das Fahrrad nutzt oder den Weg zu Fuß zurücklegt. Bei Wegen bis unter einem Kilometer gehen dabei rund zwei Drittel der Befragten mindestens wöchentlich zu Fuß, über 55 % nutzen das Fahrrad und 40 % den Pkw. Bei Wegen unter einem halben Kilometer ist der Pkw-Anteil zudem noch einmal geringer. Dieser ist erst bei Distanzen ab zwei Kilometern und mehr das am häufigsten wöchentlich verwendete Verkehrsmittel.

Der Anteil von Wegen, die mit dem Fahrrad oder und insbesondere zu Fuß zum Einkaufen zurückgelegt werden, geht dagegen bei Distanzen ab zwei Kilometern und mehr zurück.

Anzumerken ist die allgemeine Unschärfe der Auswertung von *Abbildung 10* durch die Kreuzung der Fragen 12 (Verkehrsmittelwahl) und 14 (Weglänge). Da nicht explizit die Weglänge je Verkehrsmittel abgefragt wurde und die Befragten mehrere Wege wöchentlich zum Einkaufen zurücklegen, erscheint durch die Mehrfachauswahl von Frage 12 auch bei großen Distanzen über 10 Kilometer noch ein gewisser Anteil an Antworten, welche die lange Strecke mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen. Dieser Anteil wird durch die Methodik der durchschnittlichen Weglängen deutlich überschätzt, da Personen bspw. zweimal wöchentlich zu Fuß im Nahbereich einkaufen, aber einmal mit dem Pkw eine längere Strecke zurücklegen. Der allgemeine Trend eines hohen Fahrrad- und Fußwegeanteils im Nahbereich und ein schnell steigender Anteil des Pkws bei Wegen ab zwei Kilometern ist jedoch klar erkennbar.

**Abbildung 9: Weglänge für Einkäufe des täglichen Bedarfs**



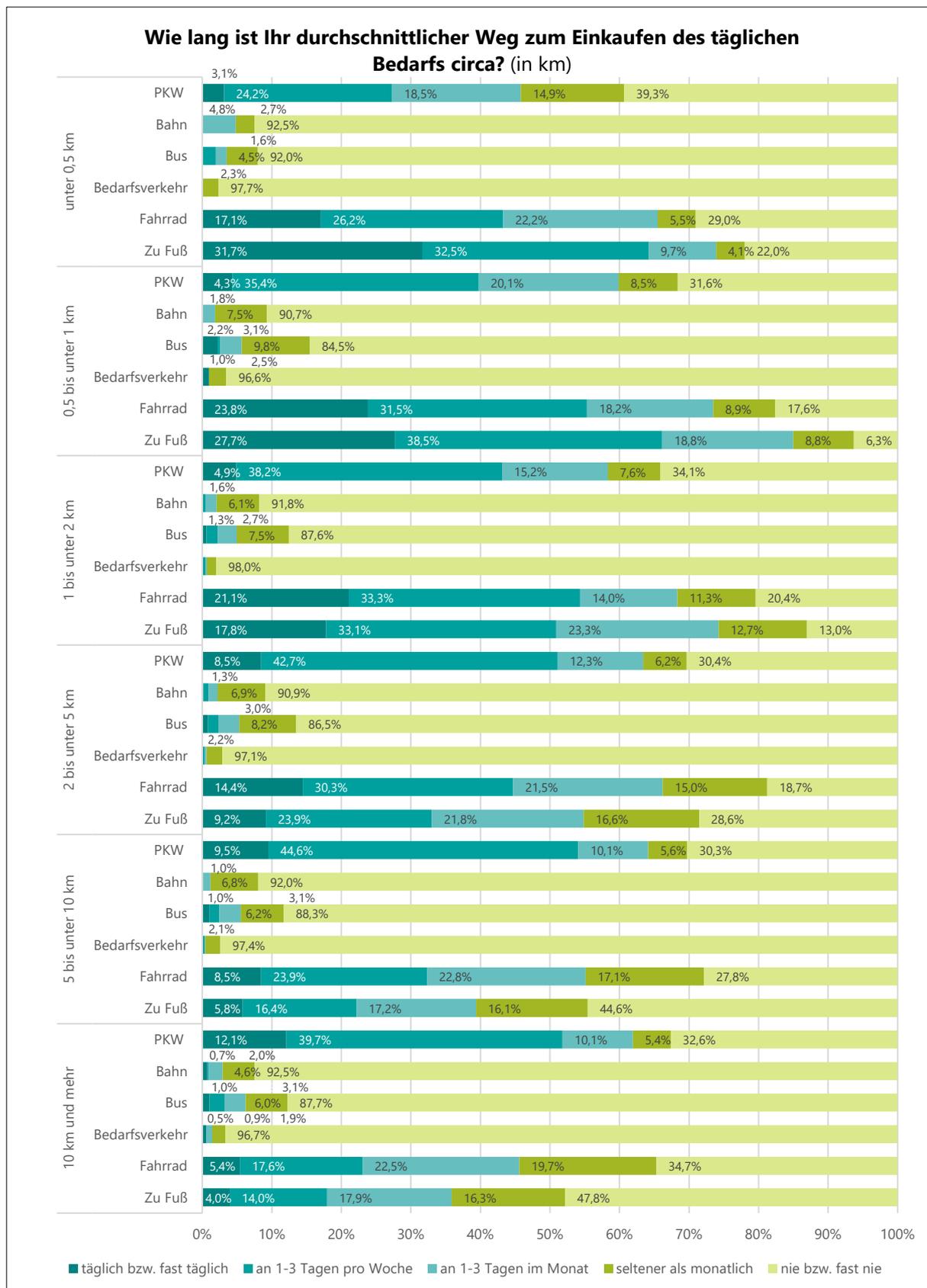
Quelle: Frage 14, repräsentative Befragung, N = 4.896

Die Häufigkeit von Einkäufen des täglichen Bedarfs wird dabei im Landkreis Osnabrück teilweise auch durch die Länge der Wege, die dabei zurückgelegt werden, beeinflusst (vgl. *Abbildung 11*). Bei einem bis drei Einkaufswegen in der Woche liegt der Anteil von Einkäufen im Nahbereich bei jeweils rund 23 %, bei fünf Einkaufswegen in der Woche steigt der Anteil dagegen leicht auf über 30 %.

Dagegen nimmt die Länge von Einkaufswegen, die länger als fünf Kilometer sind, mit steigender Einkaufshäufigkeit stetig ab.

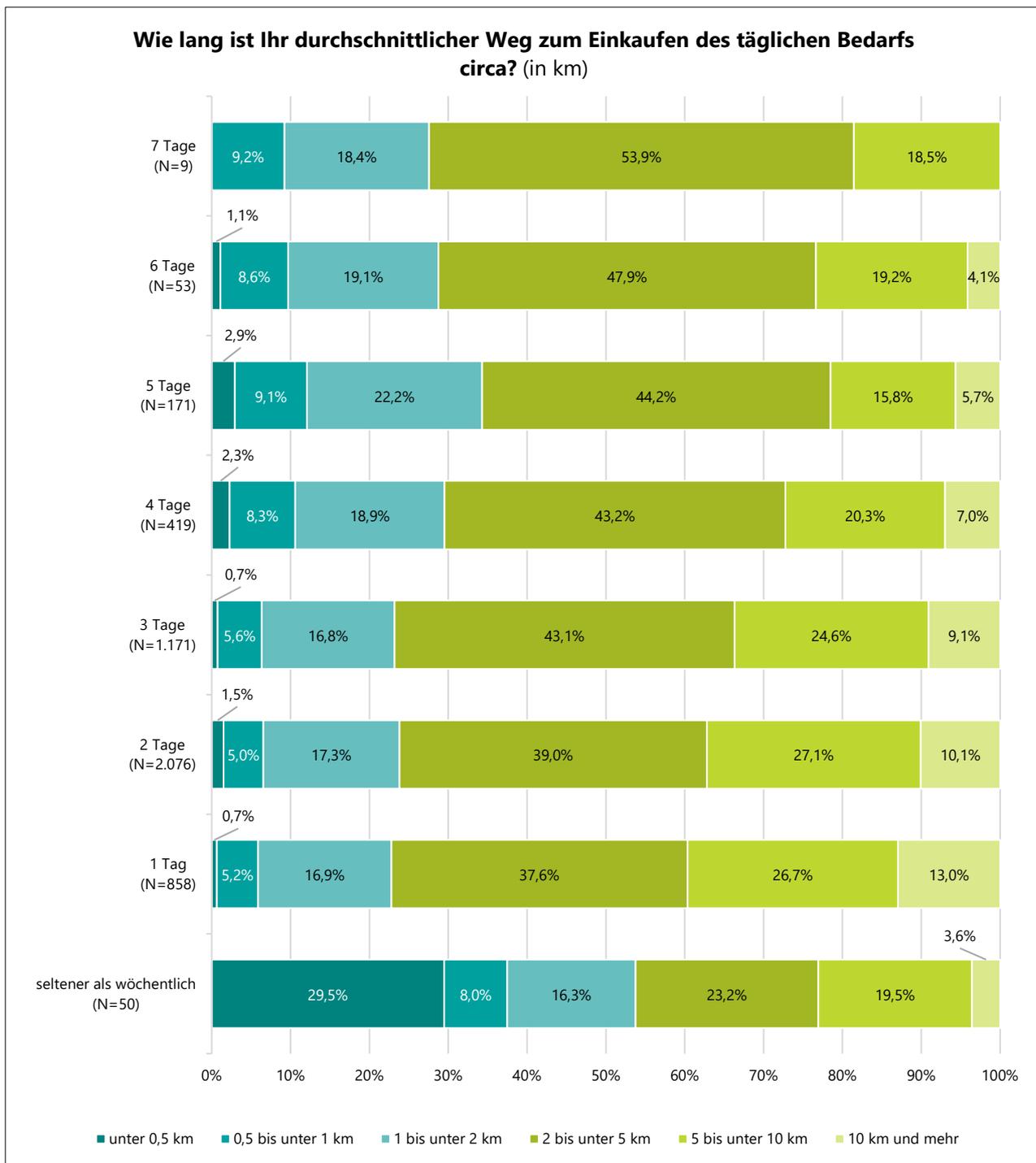
Der größte Anteil an zum Einkaufen zurückgelegten Wegen liegt unabhängig von der Einkaufshäufigkeit zwischen zwei und fünf Kilometern und steigt mit zunehmender Häufigkeit nur leicht an.

**Abbildung 10: Wegelänge für Einkäufe des täglichen Bedarfs nach Verkehrsmitteln**



Quelle: Frage 14 (Wegelänge), Frage 12 (Verkehrsmittel), repräsentative Befragung, N = 4.896 (Frage 14), N = 4.875 (Frage 12), nur Werte ab 1% sind dargestellt

**Abbildung 11: Wegelänge für Einkäufe nach Einkaufshäufigkeit**



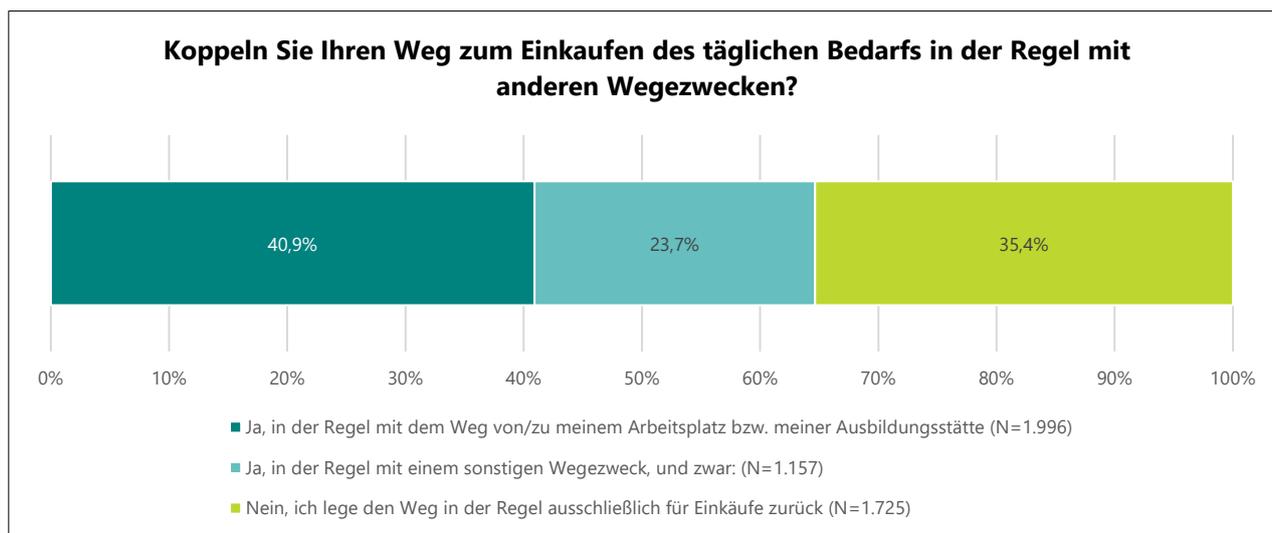
Quelle: Frage 14 (Wegelänge), Frage 13 (Häufigkeit), repräsentative Befragung, N = 4.896 (Frage 14), N = 4.850 (Frage 13)

### Kopplung von Wegezwecken beim Einkauf

Nur 35,4 % der Wege für Einkäufe des täglichen Bedarfs werden ausschließlich zu diesem Zweck zurückgelegt. 40,9 % der Befragten kombinieren diesen Weg dagegen mit der Fahrt zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte und weitere 23,7 % mit sonstigen Wegezwecken wie dem Holen und Bringen von Kindern, Sport oder sonstigen Besorgungen und Einkäufen (vgl. Abbildung 12).

Wegekettenspielen somit eine wichtige Rolle bei den Wegen für Einkäufe des täglichen Bedarfs. Auch dies dürfte erklären, warum gerade der öffentliche Verkehr für diese Wege eine so geringe Rolle spielt, da er bei solchen Wegekettenspielen gegenüber dem Pkw und/oder dem Rad zwangsläufig immer im Nachteil ist und die für solche Wegekettenspielen erforderliche Flexibilität nicht leisten kann.

**Abbildung 12: Kopplung der Wege für Einkäufe des täglichen Bedarfs**



Quelle: Frage 15, repräsentative Befragung, N = 4.878

Abbildung 13 zeigt, dass die Kopplung von Wegen meist unabhängig von der Verkehrsmittelwahl ist. 47,4 % der mindestens wöchentlich ausschließlich für den Einkauf zurückgelegten Wege werden mit dem Pkw durchgeführt. Bei Kopplungen mit Arbeits- oder Ausbildungswegen liegt dieser Wert bei 48,6 %, bei Kopplungen mit anderen Wegezwecken ist er mit 54,8 % etwas höher.

Einkäufe mit dem Fahrrad werden dagegen in etwa gleich häufig mit sonstigen Wegen gekoppelt (45,9 %) wie ausschließlich für Einkäufe zurückgelegt (44,7 %). Eine wöchentliche Kopplung mit dem Arbeitsweg findet dagegen mit 36,7 % seltener statt.

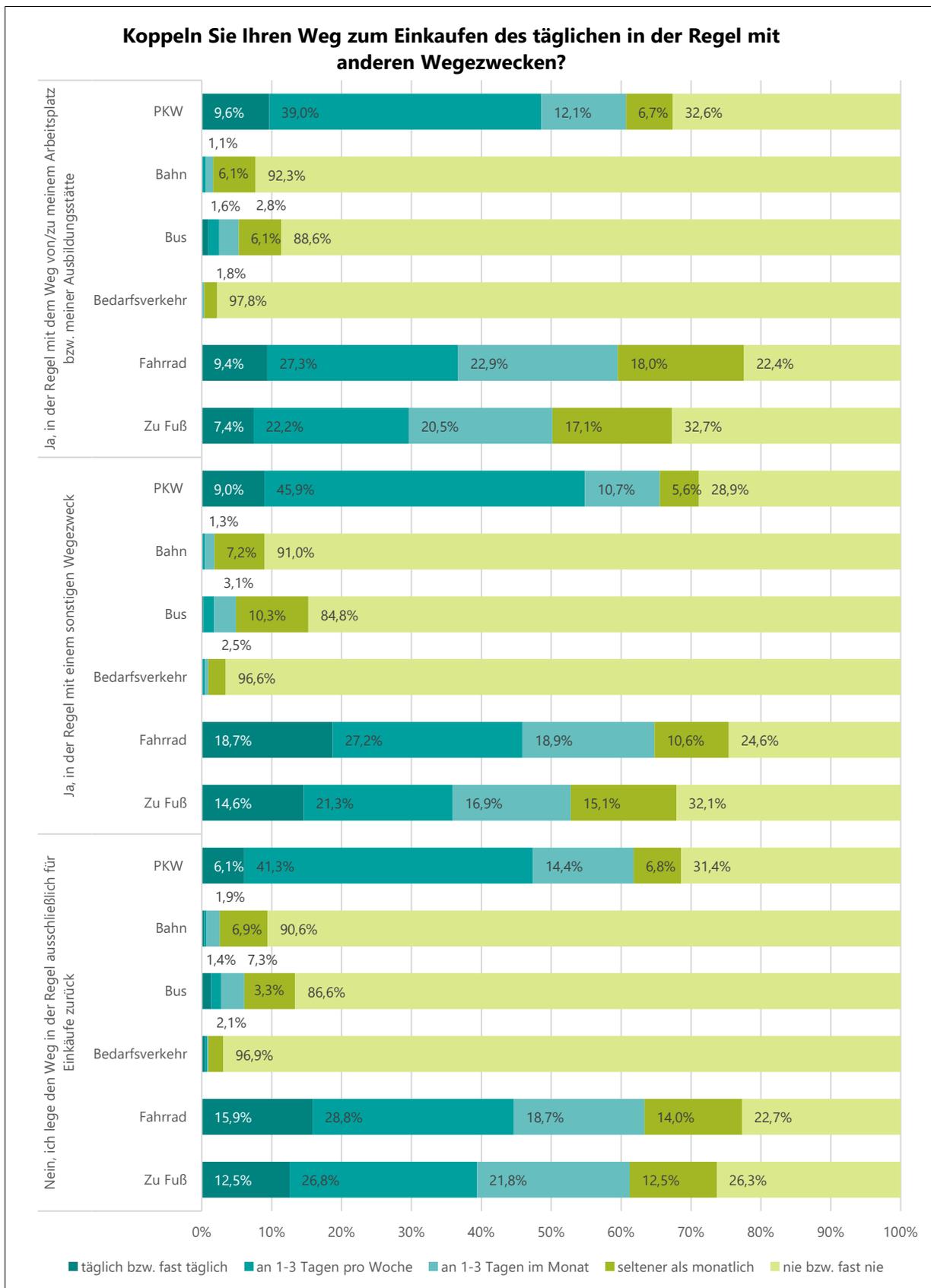
Bei Wegen zu Fuß ist das Verhältnis ähnlich. Dort sind ausschließliche Einkaufswege (39,4 %) und Kopplungen für sonstige Zwecke (35,9 %) ähnlich hoch, während eine Kopplung mit Arbeitswegen (29,6 %) etwas seltener stattfindet.

Das gilt auch für die Anzahl der Tage, an denen Einkaufswege mit anderen Zwecken kombiniert werden (vgl. Abbildung 14). Personen, welche die Wege ausschließlich für Einkäufe zurückgelegt, tun dies unabhängig von der Wegeanzahl und umgekehrt.

Die Wegelänge (vgl. Abbildung 15) nimmt bei einer häufigeren Wegekopplung dagegen deutlich zu. Kürzere Wege unter einem Kilometer werden zum überwiegenden Teil ausschließlich für Einkäufe zurückgelegt. Erst bei längeren Wegen ab einem Kilometer findet mehrheitlich eine Kopplung mit weiteren Wegezwecken statt.

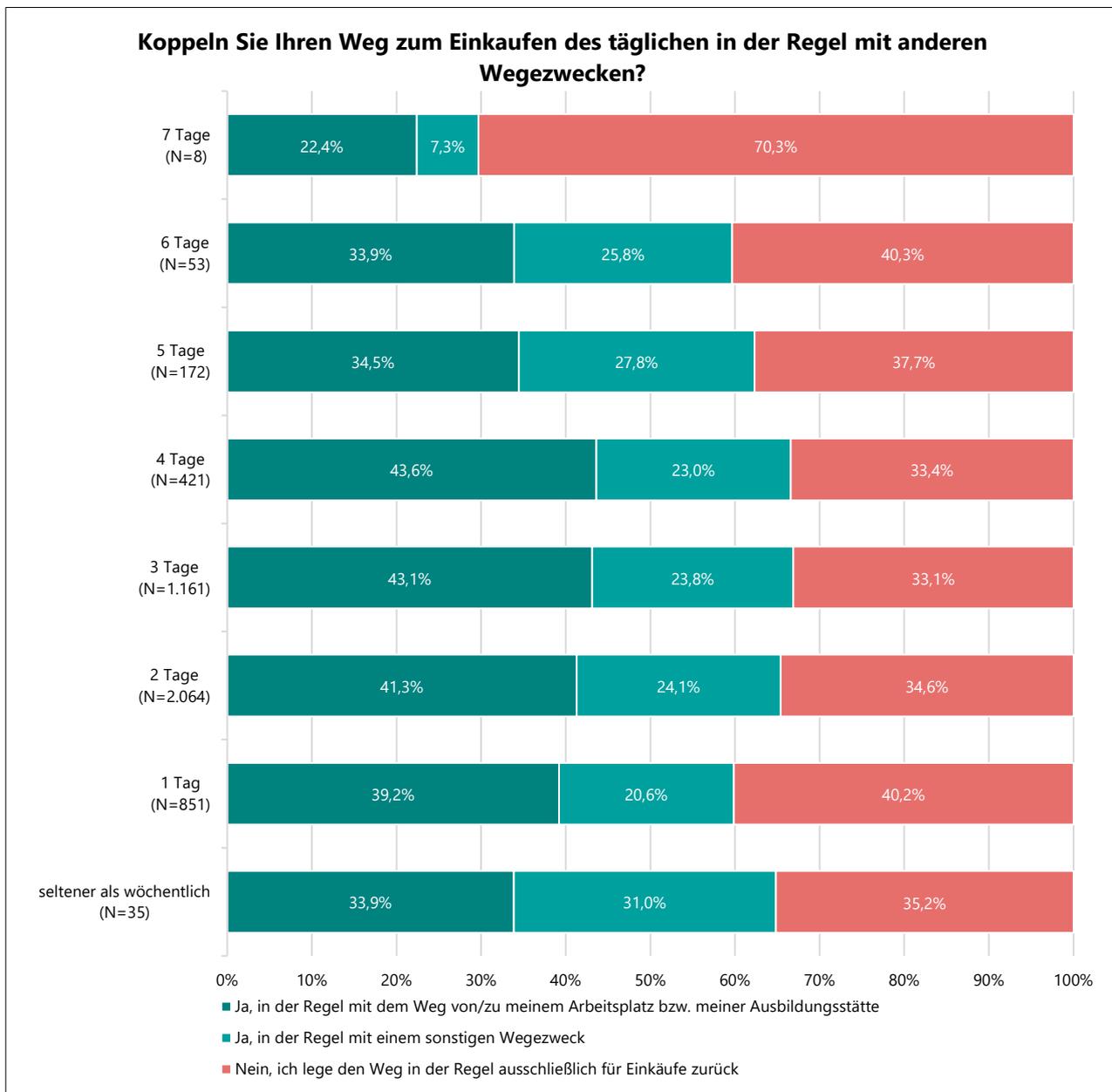
Dabei steigt mit zunehmender Distanz einerseits der Anteil der Wegekopplungen weiter an und andererseits nimmt das Verhältnis der Wege zum Arbeits-/Ausbildungsort gegenüber anderen Zwecken deutlich zu, bis der Anteil der Kopplung mit Arbeitswegen bei Strecken von zehn Kilometern und mehr bei annähernd 50 % liegt.

**Abbildung 13: Kopplung von Wegen für Einkäufe des täglichen Bedarfs**



Quelle: Frage 15 (Wegekopplung), Frage 12 (Verkehrsmittel), repräsentative Befragung, N = 4.878 (Frage 15), N = 4.875 (Frage 12), nur Werte ab 1% sind dargestellt

**Abbildung 14: Häufigkeit der Wege für Einkäufe bei Wegekopplung**



Quelle: Frage 15 (Wegekopplung), Frage 13 (Häufigkeit), repräsentative Befragung, N = 4.878 (Frage 15), N = 4.850 (Frage 13)

### Verkehrsmittelwahl, Häufigkeit und Wegelängen zum Arbeits- oder Ausbildungsort

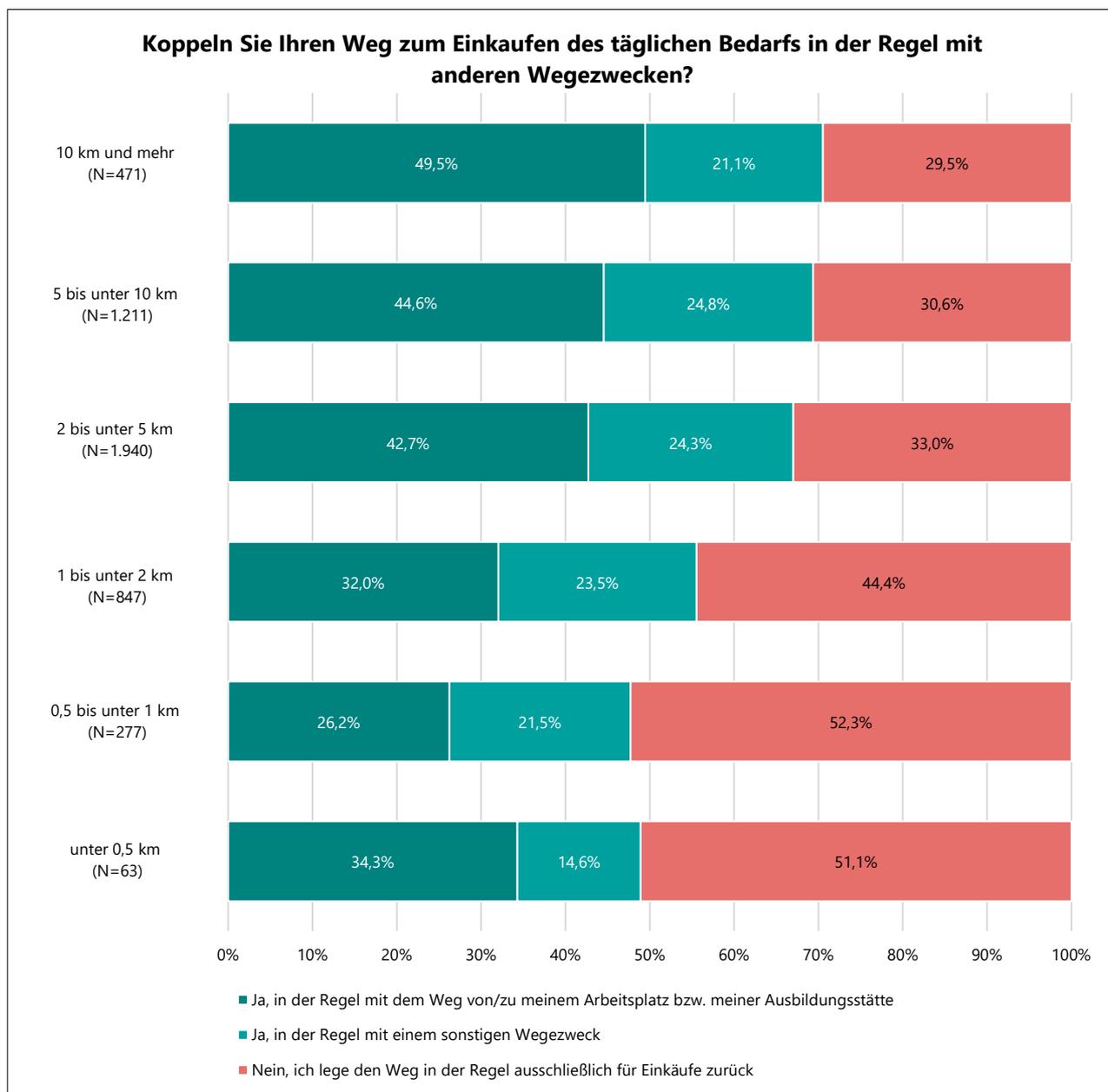
Die folgenden Auswertungen beziehen sich ausschließlich auf Personen, welche beruflich tätig sind oder sich in beruflicher, schulischer oder hochschulischer Ausbildung befinden.

Gegenüber den oben beschriebenen Wegen insgesamt (vgl. oben *Abbildung 6*) und den Wegen zum Einkaufen des täglichen Bedarfs (vgl. oben *Abbildung 7*) werden Wege zur Arbeits- oder zur Ausbildungsstätte zu einem noch einmal deutlich größeren Anteil mit dem Pkw zurückgelegt, aber auch der Anteil der Wege mit dem Öffentlichen Personenverkehr steigt zumindest gegenüber den Wegen zum Einkaufen an. Während letztere in Summe jedoch weiterhin bei einem einstelligen Prozentanteil für mindestens wöchentliche Fahrten verweilen, liegt der Anteil für mindestens wöchentliche Fahrten mit dem

Pkw zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte bei rund 85 %, die tägliche Nutzung bei rund 65 %. Etwa ein Viertel der Befragten nutzt zudem mindestens einmal pro Woche das Fahrrad für diese Wege und knapp 8 % legen den Weg zur Arbeit zu Fuß zurück.

Insgesamt ist der Umweltverbund für Wege zur Arbeit- oder Ausbildungsstätte im Landkreis Osnabrück jedoch nur in geringem Umfang beteiligt (vgl. *Abbildung 16*).

**Abbildung 15: Wegelänge für Einkäufe bei Wegekopplung**

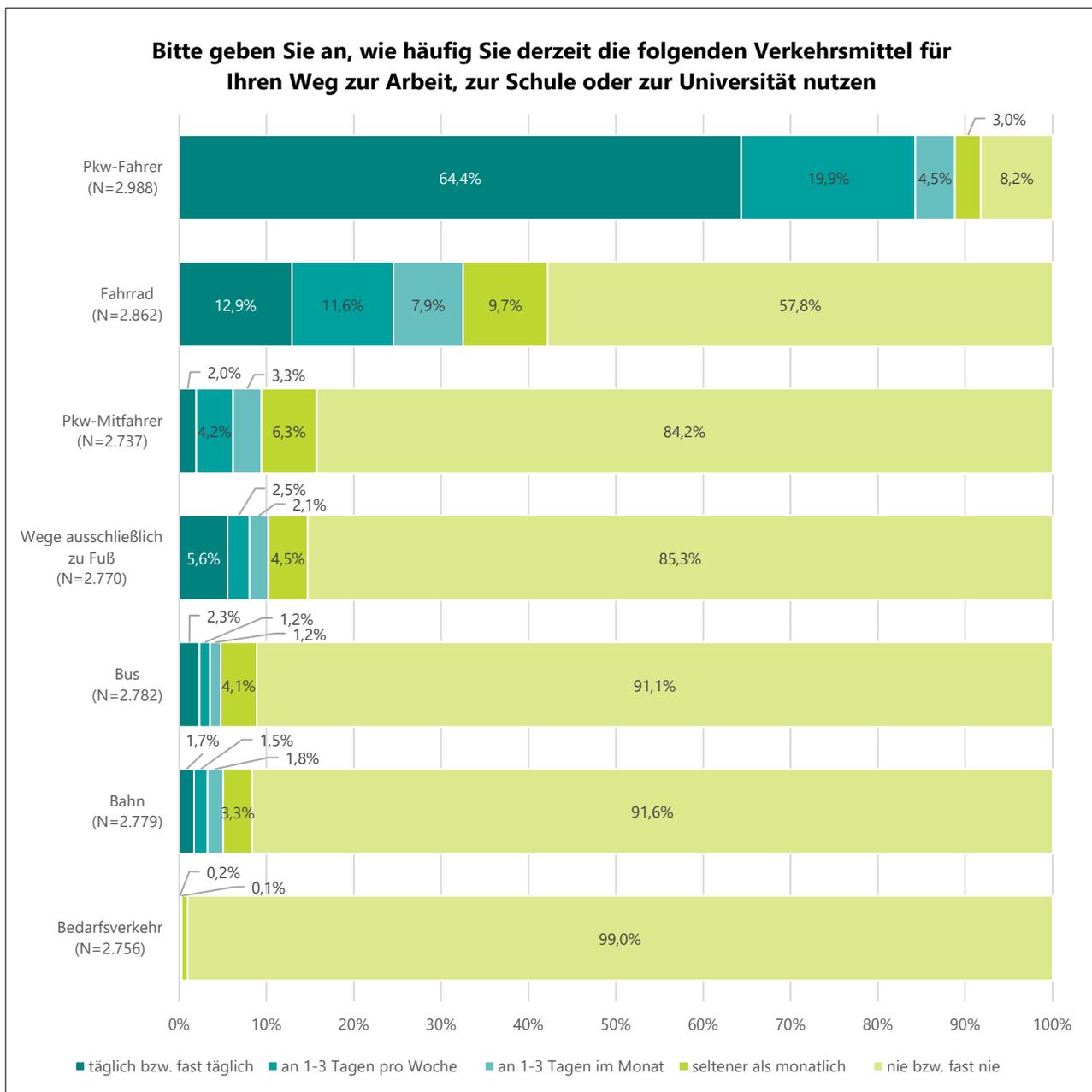


Quelle: Frage 15 (Wegekopplung), Frage 14 (Wegelänge), repräsentative Befragung, N = 4.878 (Frage 15), N = 4.896 (Frage 14)

Im Schüler- und Studentenverkehr stellen dagegen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die überwiegend genutzten Mobilitätsformen dar. Der Anteil der mindestens wöchentlichen Pkw-Fahrer (rund 34 %) und Pkw-Mitfahrer (rund 23 %) fällt gegenüber den oben gezeigten Arbeitswegen verhältnismäßig

gering aus. Dagegen nutzen über die Hälfte der befragten Schüler und Studenten mindestens wöchentlich den Bus und zu rund einem Drittel das Fahrrad. Zudem legt jeweils gut ein Sechstel der Befragten den Weg zur Schule oder Universität zu Fuß sowie mit der Bahn zurück (vgl. *Abbildung 17*).

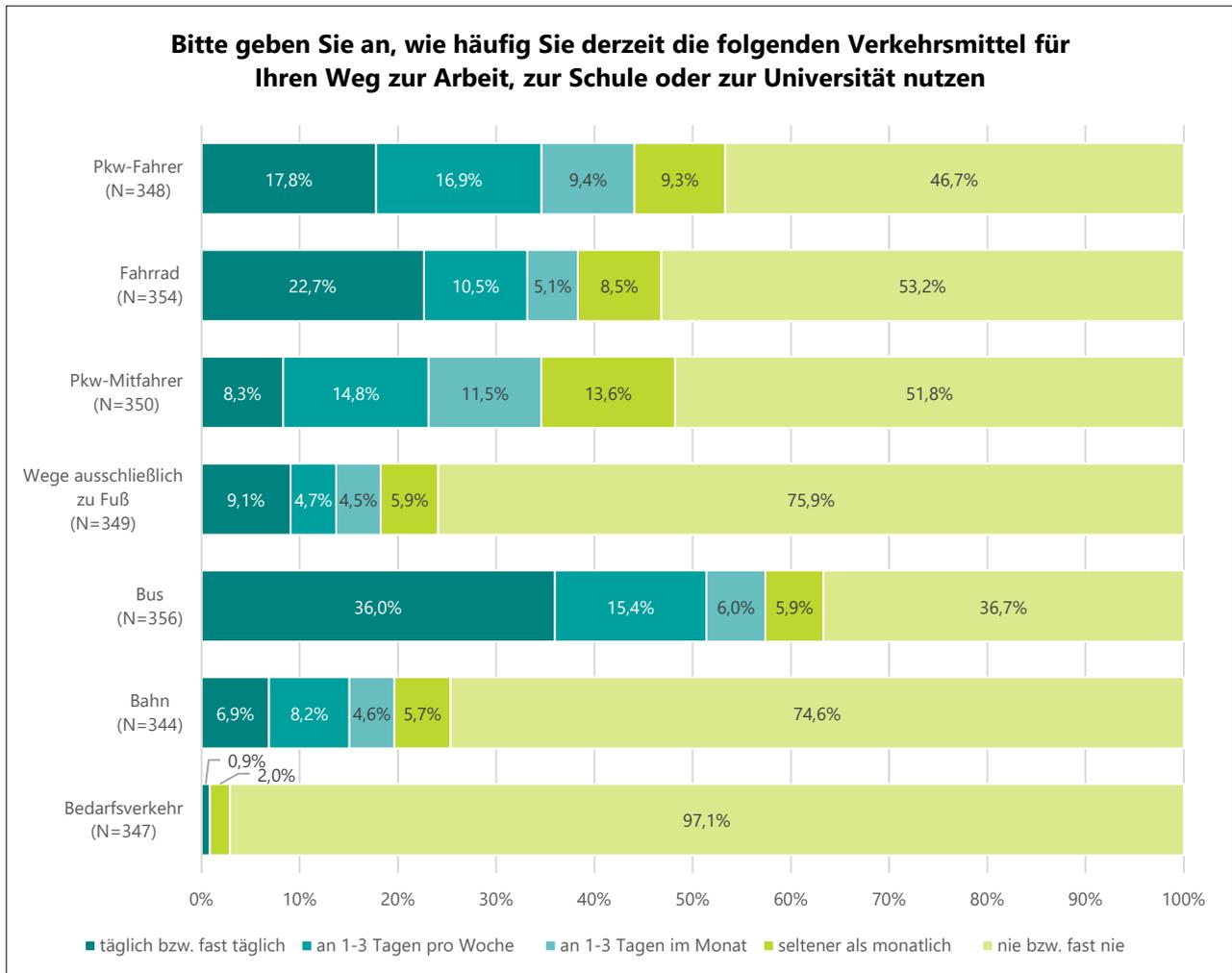
**Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl für Wege zur Arbeit (nur Berufstätige und Auszubildende)**



Quelle: Frage 18, repräsentative Befragung, N = 5.239

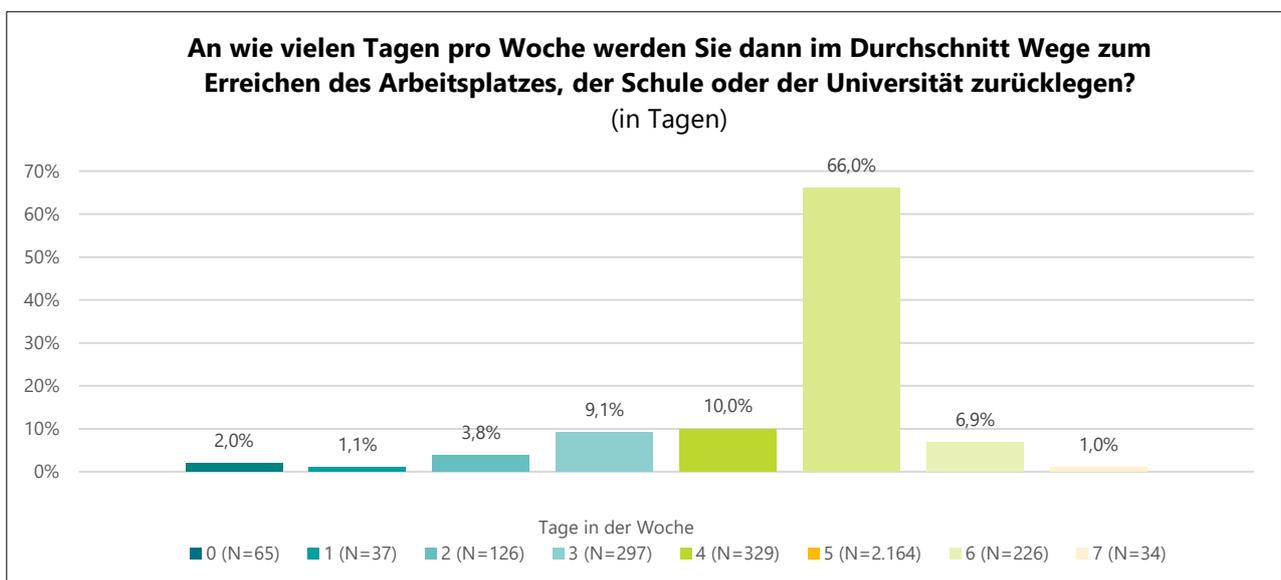
Rund zwei Drittel der Befragten legen ihre Strecken für Arbeits- und Ausbildungswege dabei im Rhythmus einer klassischen fünf-Tage-Woche zurück. Ein weiteres Viertel ist in Teilzeit oder Homeoffice tätig und zwischen zwei und vier Tagen in der Woche mobil. Lediglich zwei Prozent der befragten Personen mit einer beruflichen Beschäftigung oder sich in Ausbildung befindlichen sind nicht mobil (vgl. *Abbildung 18*). Die Befragten wurden bei dieser Frage gebeten, ihre Antworten bewusst auf die Zeit nach dem Ende der aktuell geltenden Corona-Maßnahmen zu beziehen.

**Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl für Wege zur Schule oder Universität (nur Schüler und Studierende)**



Quelle: Frage 18, repräsentative Befragung, N = 5.239

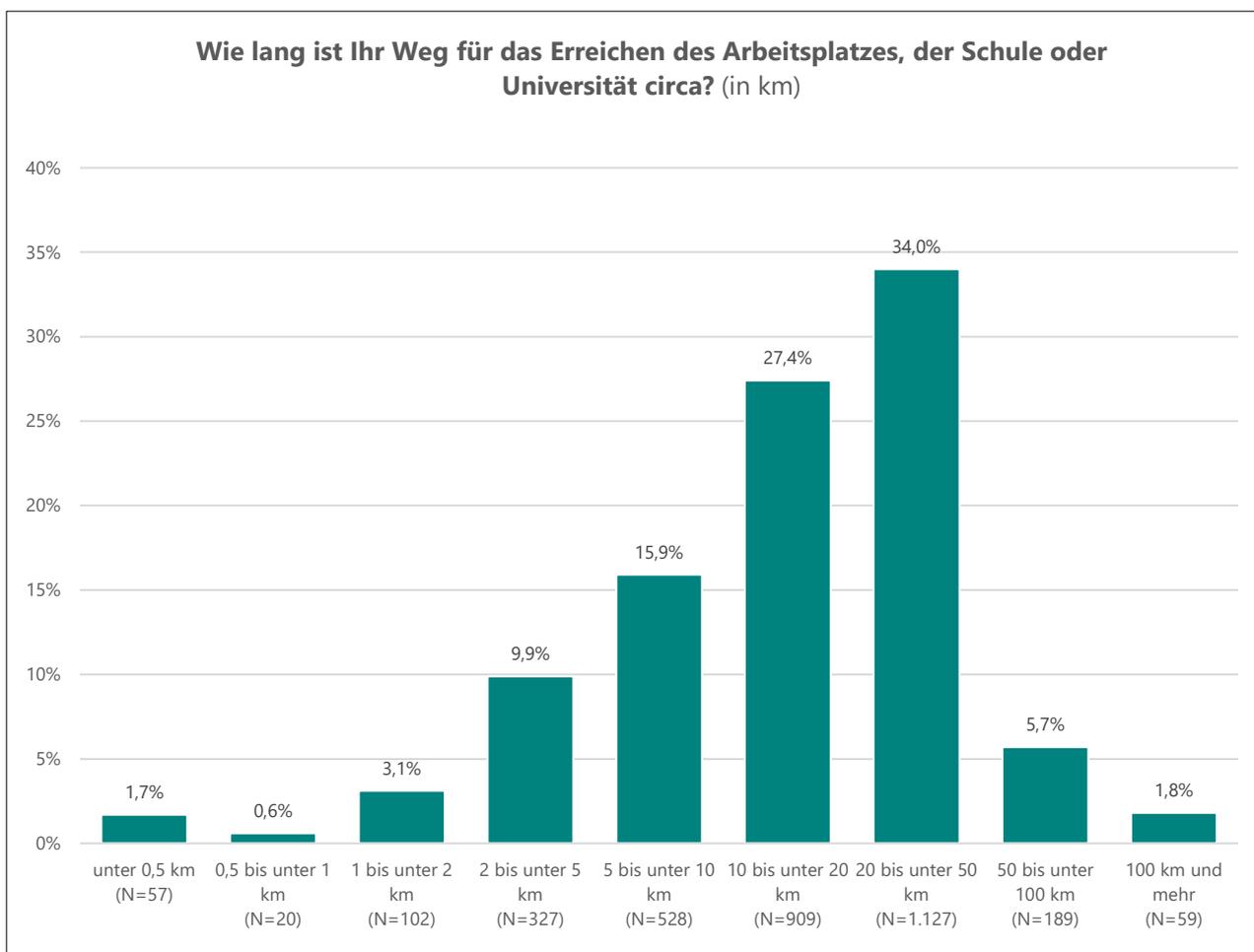
**Abbildung 18: Häufigkeit der Wege zur Arbeit, der Schule oder Universität**



Quelle: Frage 19, repräsentative Befragung, N = 3.279

Dabei werden auf jeder Strecke teils sehr große Distanzen zurückgelegt. Lediglich 5,4 % der Wege zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte finden im unmittelbaren Nahbereich der Befragten statt und sind kürzer als zwei Kilometer. Rund 30 % aller Wege sind in der Summe kürzer als zehn Kilometer, womit insgesamt fast 70 % aller Befragten einen Arbeits- oder Ausbildungsweg von mehr als zehn Kilometer Länge haben, rund 40 % sind immer noch länger als 20 Kilometer und 7,5 % sogar länger als 50 Kilometer (vgl. *Abbildung 19*). Dabei umfasst diese Entfernung jeweils nur einen Weg (Hin- oder Rückweg).

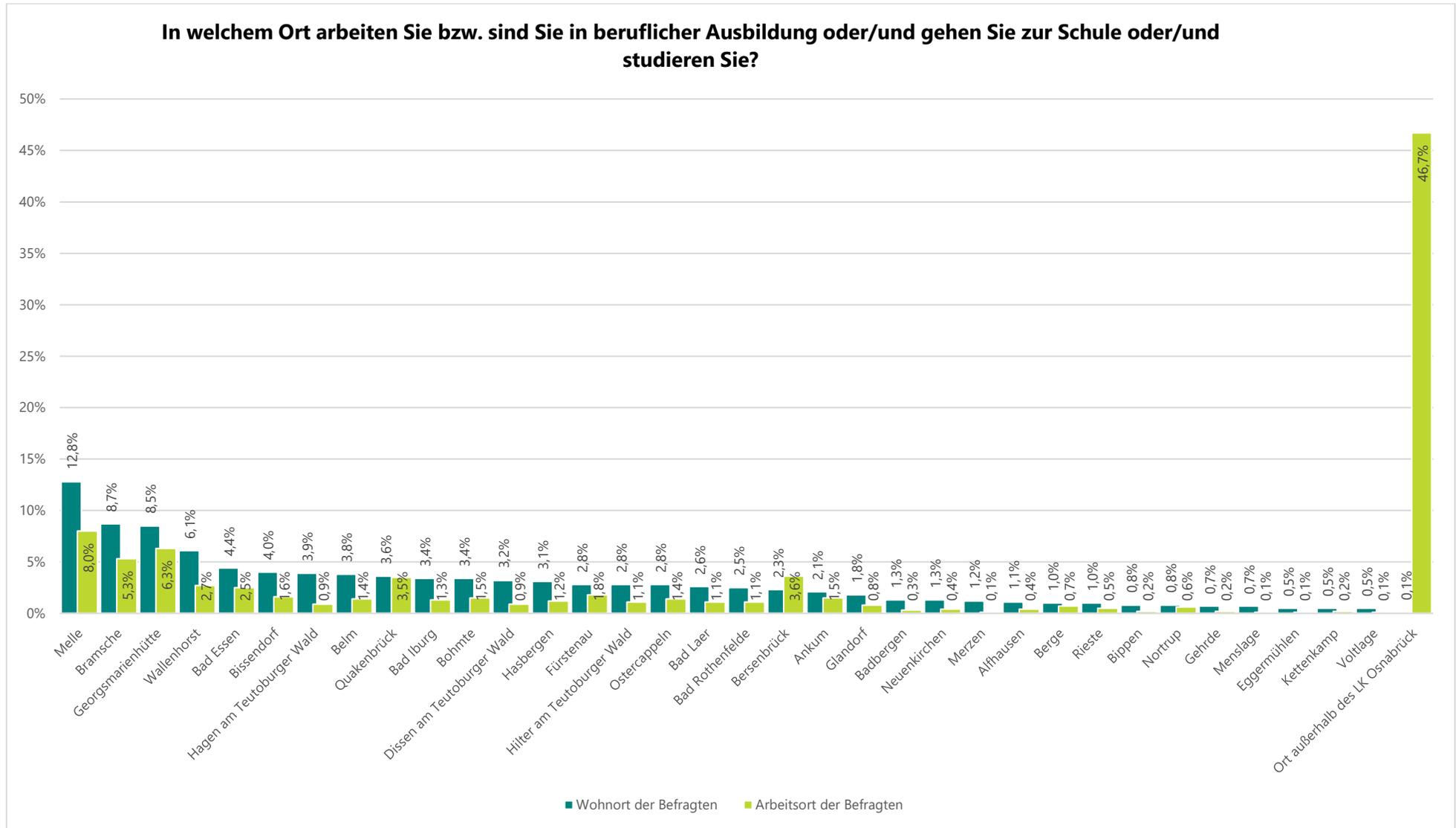
**Abbildung 19: Wegelänge zum Erreichen des Arbeitsplatzes, der Schule oder Universität**



Quelle: Frage 20, repräsentative Befragung, N = 3.317

*Abbildung 20* zeigt eine Ursache für diese Ergebnisse. Mit 46,7 % befindet sich der Arbeits- oder Ausbildungsort für fast die Hälfte der Befragten nicht im Landkreis Osnabrück. So ist auffällig, dass insbesondere bei den großen Mittelzentren, welche sich in unmittelbarer Nähe zur Stadt Osnabrück befinden (z.B. Melle und Georgsmarienhütte), trotz ihrer funktionalen Rolle als Mittelzentren die Zahl der Arbeits- oder Ausbildungsorte in diesen Städten bis zu 50 % unter der Zahl der Einwohner liegt. Dagegen sind die einzigen Orte im Landkreis, an denen die Zahl der Arbeitsorte die Zahl der Wohnorte annähernd erreicht oder sogar übersteigt, das Mittelzentrum Quakenbrück sowie die Stadt Bersenbrück. Beide spielen dabei im stark ländlich geprägten nördlichen Landkreis eine entscheidende Rolle als Orte mit Bahnanschluss und lokale Verwaltungs- und Wirtschaftszentren für die umliegenden Gemeinden und Samtgemeinden, auch über den Landkreis Osnabrück hinaus.

**Abbildung 20: Wohn- und Arbeitsort der Befragten**



Quelle: Frage 1 (Wohnort), Frage 22 (Arbeitsort), repräsentative Befragung, N = 5.127 (Wohnort), N = 3.254 (Arbeitsort)

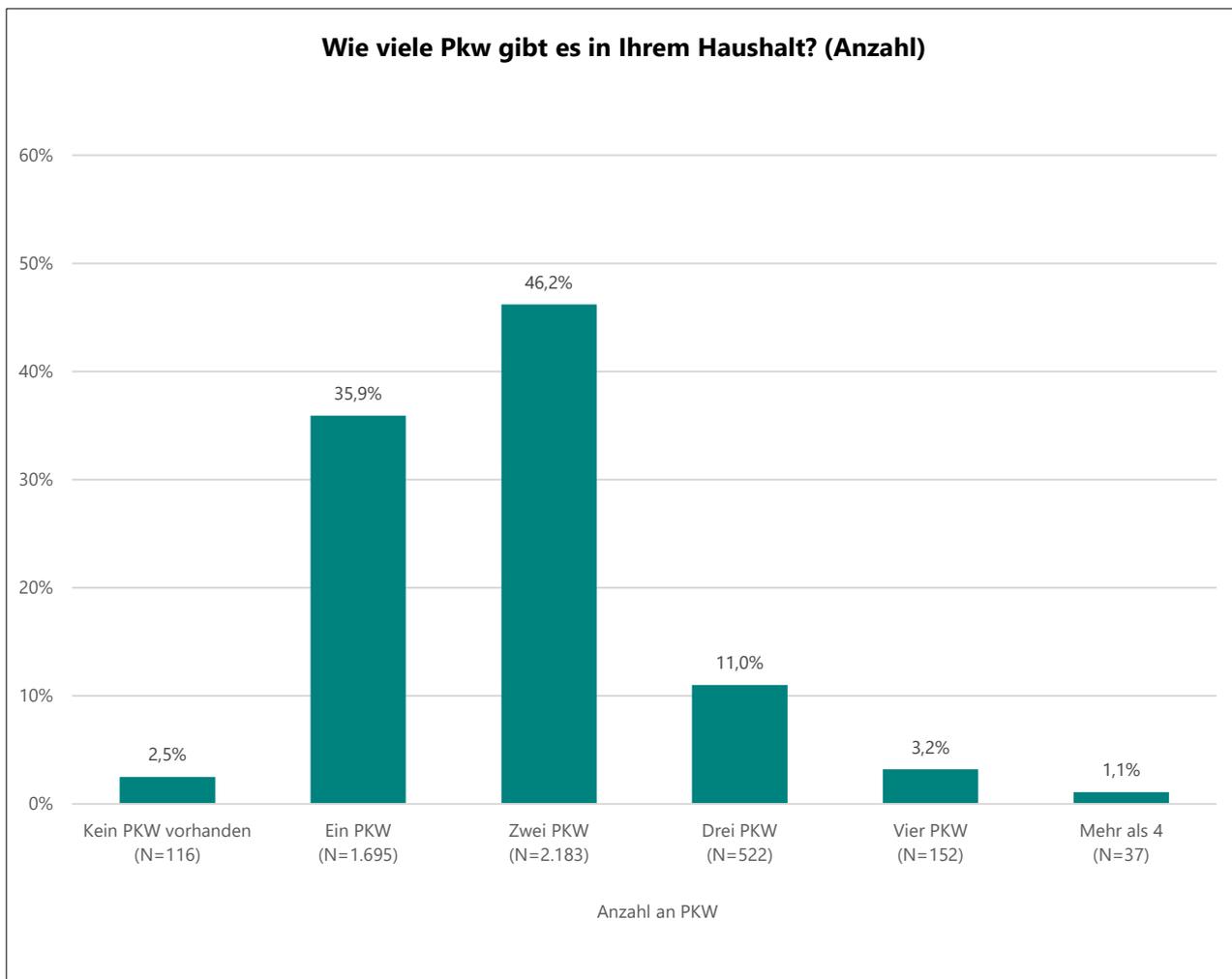
## Pkw-Anzahl und ÖPNV-Abonnements

Abbildung 21 und Abbildung 22 bestätigen noch einmal die oben festgestellte starke Rolle des Pkws für den Verkehr und die heutige Mobilität im Landkreis Osnabrück.

Lediglich 2,5 % der befragten Haushalte besitzen keinen Pkw. Damit ist sogar der Anteil der Haushalte, welche vier Pkws besitzen, mit 3,2 % höher als der Anteil der Haushalte, die keinen Pkw besitzen. Dagegen verfügt fast jeder zweite Haushalt über zwei Pkws, rund 36 % zumindest über einen. Dem entspricht die überdurchschnittliche Pkw-Dichte des Landkreises Osnabrück, auf die im Rahmen der Bedarfsanalyse in diesem Vorhaben schon hingewiesen wurde. Diese Pkw-Dichte betrug im Jahr 2021 für den Landkreis 64,8 Fahrzeuge je 100 Einwohner, in Niedersachsen betrug der Wert dagegen 60,9 und in ganz Deutschland 58 Pkws je 100 Einwohner (Quelle: Kraftfahrtbundesamt).

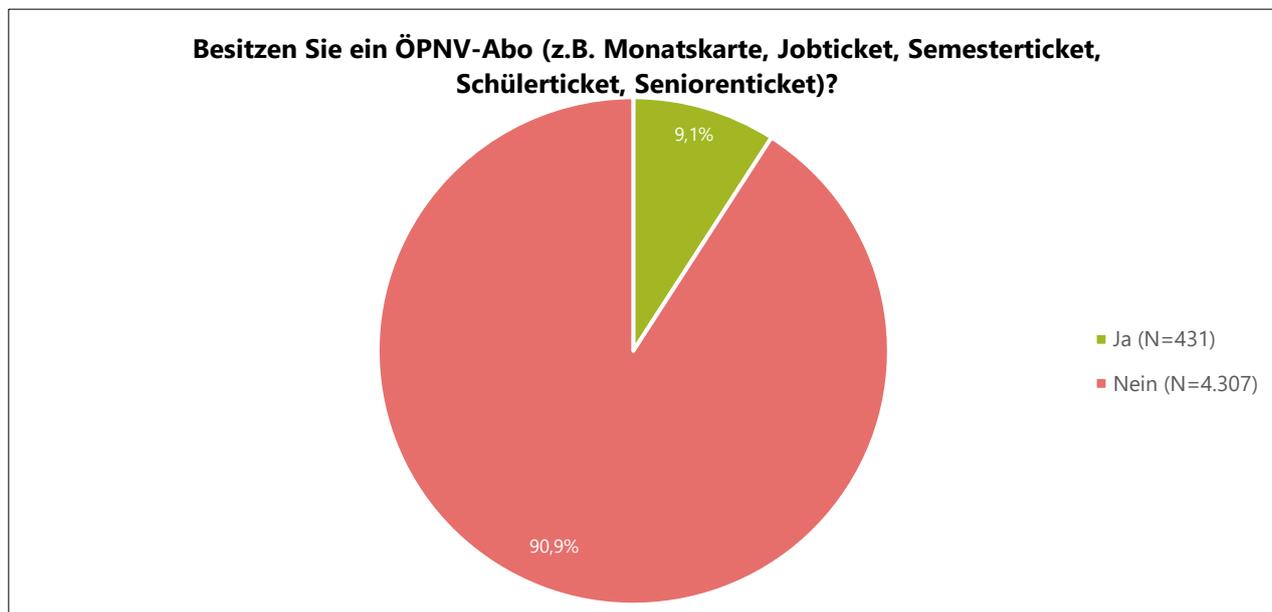
ÖPNV-Abonnements sind dagegen deutlich weniger stark verbreitet. Lediglich 9,2 % der Befragten haben angegeben, über ein Abo-Ticket für den ÖPNV wie eine Monats- oder Jahreskarte bzw. ein Schüler-, Semester- oder Seniorenticket zu verfügen. Dabei handelt es sich vor allem um Schülertickets.

**Abbildung 21: Pkw-Anzahl je Haushalt**



Quelle: Frage 23, repräsentative Befragung, N = 4.727

**Abbildung 22: ÖPNV ABO**



Quelle: Frage 24, repräsentative Befragung, N = 4.738

### **Verkehrsmittelwahl der Personen, die nicht zu Zufallsstichprobe gehörtem, sondern online an der Befragung teilgenommen haben (U2)**

Auch für Personen, die nicht im Rahmen der Ziehung der Stichproben durch die Gemeinden zufällig zur Teilnahme an der repräsentativen Befragung dieses Vorhabens ausgewählt wurden, bestand, wie in *Kapitel 2.2* dargestellt, die Möglichkeit, den Fragebogen auf der Projekthomepage auszufüllen. Zusätzlich zu den 5.232 Teilnehmenden der repräsentativen Befragung haben sich insgesamt noch einmal 665 Personen an dieser Erhebung beteiligt.

Auch das Verkehrsverhalten dieser Gruppe wird durch den Pkw weitgehend bestimmt und unterscheidet sich damit grundsätzlich nur wenig von dem Verkehrsverhalten der Personen in der repräsentativen Befragung. Der Pkw wird in dieser Gruppe von 58,3 % der Befragten täglich genutzt, dieser Anteil entspricht dem Wert der repräsentativen Befragung. Nie nutzen den Pkw als Fahrer in dieser Gruppe 7,9 % der Befragten, in der repräsentativen Gruppe beläuft sich der entsprechende Wert auf 7,8 % und ist damit ebenfalls identisch. Den Bus in der Region nutzen in dieser Gruppe 5 % der Befragten täglich, die Bahn in der Region 2 % der Befragten. Dagegen nutzen deutlich über 50 % der Befragten nie den Bus und den SPNV, auch diese Werte entsprechen im Wesentlichen den Ergebnissen der repräsentativen Befragung. Pkw-Mitfahrer gibt es täglich in dieser Gruppe 5 % der Befragten, in der repräsentativen Stichprobe belief sich dieser Wert auf 6,3 %.

Nur die Gruppe der täglichen Radfahrer ist in der Gruppe der Personen, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, etwas größer als in der repräsentativen Gruppe; hier geben zum Beispiel 35 % der Befragten an, täglich das Rad für mindestens einen Weg zu nutzen, in der repräsentativen Gruppe belief sich dieser Wert nur auf 26,4 %. Umgekehrt nutzen in der Gruppe der Personen, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, nur 7,8 % das Fahrrad nie, in der repräsentativen Gruppe sind dies 14 %. Entsprechend sind in der Gruppe der Befragten, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, offensichtlich mehr Personen vertreten, die

neben dem Pkw das Fahrrad häufiger nutzen, während auch in dieser Gruppe der öffentliche Verkehr außerhalb des Schülerverkehrs nur eine marginale Rolle als Verkehrsmittel spielt.

Dies bestätigt sich bei der Verkehrsmittelwahl auf den Wegen zum Einkaufen. In der Gruppe der Personen, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, nutzen 13 % täglich den Pkw für ihre Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs, in der repräsentativen Gruppe waren dies 14 %. Mehrmals in der Woche nutzen den Pkw in der Gruppe der Personen, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, 60,5 % der Befragten, in der repräsentativen Gruppe waren dies 64,8 %. Deutlicher dagegen sind auch bei diesen Wegen die Unterschiede in der Nutzung des Fahrrads (repräsentative Gruppe täglich: 13,8 %, U2: 16,4; repräsentative Gruppe 1 bis 3 Tage in der Woche: 27,8 %, U2: 32,5; repräsentative Gruppe nie bzw. fast nie 23,2 %, U2: 20,3 %).

Dagegen spielt der öffentliche Verkehr (Bus, Bahn, Bedarfsverkehr) auch in der Gruppe der Personen, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, nur eine verschwindende Rolle.

Das gleiche Bild ergibt sich bei einer vergleichenden Auswertung zwischen den beiden Gruppen für die Wege zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität. Auch in der Vergleichsgruppe dominiert bei diesen Wegen der Pkw, Bahn und Bus spielen außer bei den Wegen zur Schule eine verschwindend geringe Rolle, das Fahrrad wird auch bei diesen Wegen in der Vergleichsgruppe geringfügig häufiger genutzt als in der repräsentativen Gruppe (z.B. täglich U2: 18 %, repräsentative Gruppe 14 %; nie oder fast nie U2: 53,9 %, repräsentative Gruppe 57,3 %).

### **3.3 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote in der Wohnortgemeinde**

Neben ihrem Verkehrsverhalten und ihrer Verkehrsmittelwahl auf ihren Wegen (vgl. oben, *Kapitel 3.2*) wurden die Bewohner des Landkreises danach gefragt, wie sie bestimmte Aspekte der verkehrlichen Infrastruktur in ihrer Wohnortgemeinde bewerten.

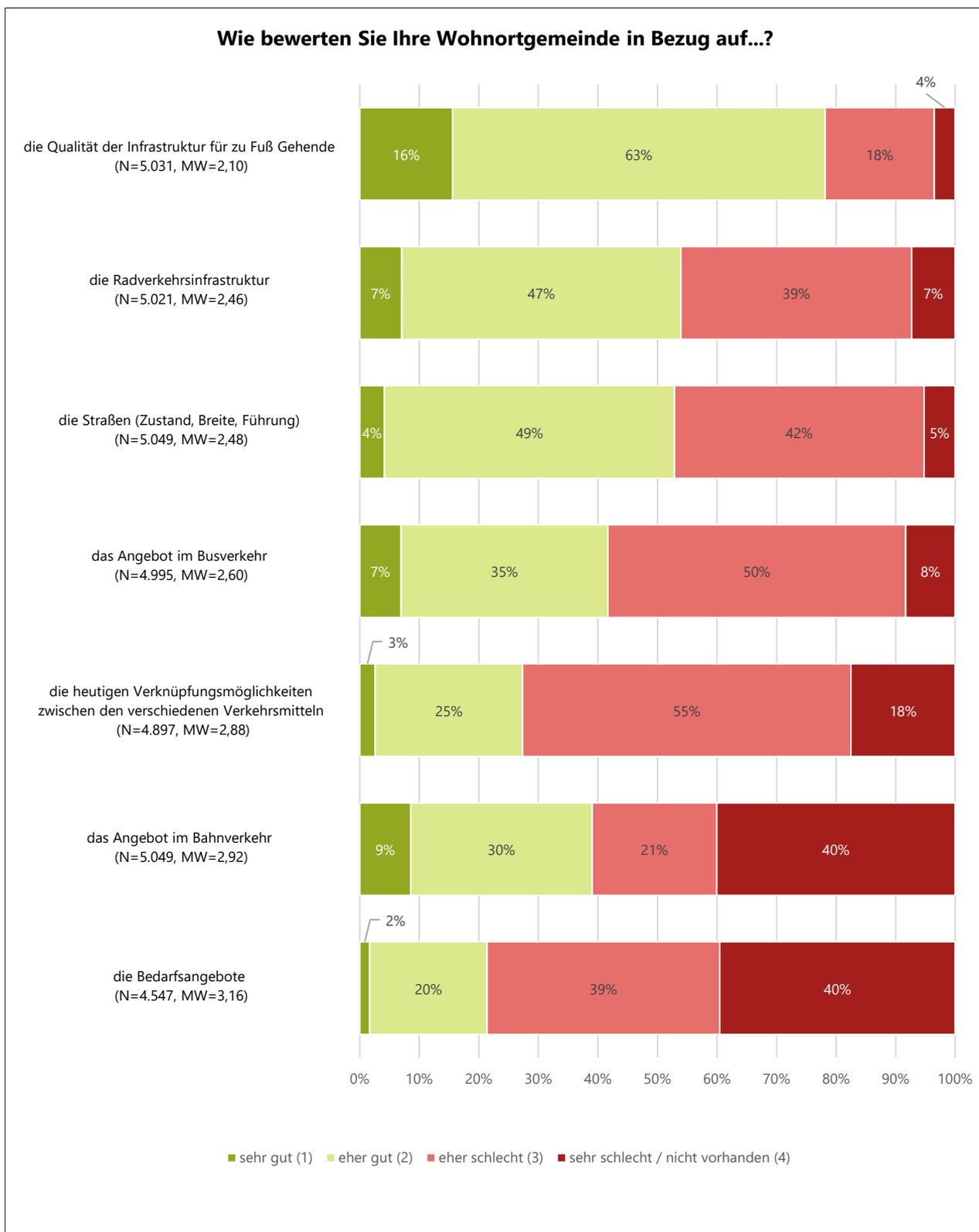
Die folgenden vier Antwortkategorien waren für diese Bewertung vorgegeben: a) sehr gut, b) eher gut, c) eher schlecht und d) sehr schlecht. Die Befragten wurden gebeten, diese Bewertung für verschiedene Aspekte der verkehrlichen Infrastruktur vorzunehmen.

Das Ergebnis dieser Frage, die von 5.049 Teilnehmenden beantwortet wurde, ist *Abbildung 23* zu entnehmen. Insgesamt wird durch die Antworten eine Unzufriedenheit der Befragten mit wichtigen Teilen der verkehrlichen Infrastruktur in ihren Wohnortgemeinden deutlich. Diese Unzufriedenheit mit Teilen der Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden sowie im Landkreis wurde auch in den Bürgerdialogen von den Teilnehmenden sehr deutlich artikuliert (vgl. dazu unten, *Kapitel 5*).

Nach diesen Ergebnissen der Erhebung wird von den Befragten die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß gehende in ihren Wohnortgemeinden am besten bewertet. 16 % der Befragten bewerten diese Infrastruktur mit sehr gut, 63 % zumindest mit eher gut. Knapp ein Fünftel (18 %) der Befragten bewerten diese Infrastruktur als eher schlecht und 4 % bewerten sie als sehr schlecht. Im Durchschnitt ergibt sich für diese Kategorie eine Bewertung von 2,10). In der Gruppe der nicht repräsentativ Befragten (U2, vgl. *Abbildung 25*) zeigt sich ein ähnliches Ergebnis, insgesamt fällt die Bewertung nur etwas schlechter aus (etwas weniger Bewertungen mit sehr gut, dafür etwas mehr Bewertungen mit sehr schlecht).

Es ergibt sich so in dieser Gruppe für dieses Merkmal eine Bewertung im Mittel von 2,24. Die Unterschiede sind damit aber in Summe nicht sehr stark ausgeprägt.

**Abbildung 23: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 5.049

Im Vergleich zur Infrastruktur für Zu Fuß gehende wird die Radverkehrsinfrastruktur in ihren Wohnortgemeinden von den Befragten zwar mehrheitlich eher gut, aber bereits deutlich schlechter bewertet: Nur 7 % der Befragten bewerten diese mit sehr gut und 47 % mit eher gut, 39 % bewerten sie dagegen mit eher schlecht und 7 % mit sehr schlecht. Hier ergibt sich ein Durchschnittswert von 2,46. Auch im Hinblick auf diesen Aspekt fällt die Bewertung in der Gruppe der nicht repräsentativ Befragten noch etwas negativer aus. Hier ergibt sich im Mittel eine Bewertung von 2,62.

Vergleichsweise ähnlich wie die Radverkehrsinfrastruktur wird die Verkehrsinfrastruktur der Straßen bewertet: 4 % der Befragten bewerten diese mit sehr gut, 49 % der Befragten bewerten diese mit eher gut. 42 % der Befragten bewerten die Straßeninfrastruktur in ihrer Wohnortgemeinde mit eher schlecht und 5 % bewerten diese mit sehr schlecht. Im Mittel ergibt sich hier eine Bewertung von 2,49. In der Gruppe der nicht repräsentativ Befragten ergibt sich auch hier ein ähnliches Bild, die mittlere Bewertung liegt hier bei 2,51.

Im Vergleich zu den bisher benannten Aspekten fällt die Bewertung der Befragten im Hinblick auf das Angebot im Busverkehr in ihrer jeweiligen Wohngemeinde noch einmal deutlich schlechter aus. Nur 7 % der Befragten bewerten dieses Angebot als sehr gut, weitere 35 % der Befragten bewerten es als eher schlecht. 50 % der Befragten bewerten dieses Angebot als eher schlecht und weitere 8 % bewerten es als sehr schlecht. Hier ergibt sich im Mittel auf Basis der Antworten der Befragten eine Bewertung von 2,6. Wie bei den anderen Merkmalen fällt auch hier die Bewertung der Befragten aus der nicht repräsentativen Gruppe im Grunde ähnlich, aber in der Tendenz etwas schlechter aus. Hier ergibt sich in der Folge eine Gesamtbewertung von 2,76.

Noch schlechter als die Angebote im Busverkehr werden die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln bewertet. Nur 3 % der Befragten bewerten diese als sehr gut und ein Viertel als gut, aber 55 % der Befragten bewerten diese als eher schlecht und 18 % als sehr schlecht. Es ergibt sich so eine Gesamtbewertung von 2,88. Die Bewertung in der Gruppe der weiteren Befragten fällt auch im Hinblick auf dieses Merkmal noch etwas schlechter aus (Mittel: 3,04).

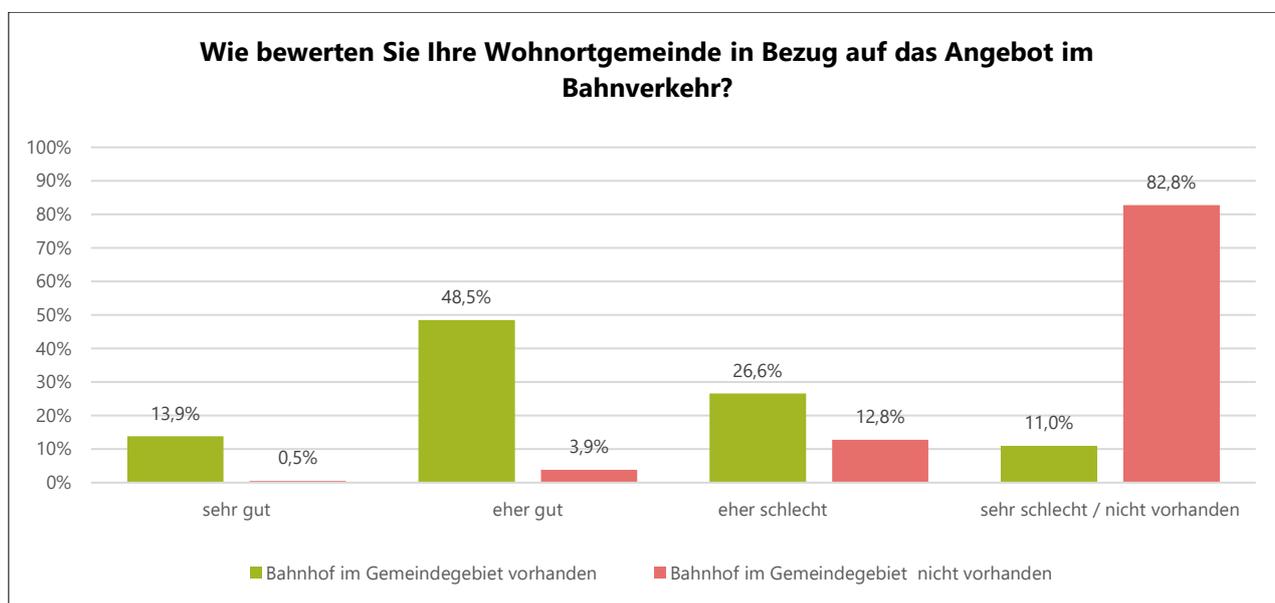
Das Angebot im Bahnverkehr bewerten in ihrer Wohnortgemeinde nur 9 % der Befragten als sehr gut und 30 % als eher gut, 21 % dagegen bewerten es als eher schlecht und 40 % sogar als sehr schlecht. Die Angebote im Bahnverkehr werden damit von einer Mehrheit der Befragten im Landkreis Osnabrück als eher schlecht oder sehr schlecht bewertet und stehen damit an vorletzter Stelle in der Bewertungsskala der abgefragten Aspekte der heutigen verkehrlichen Infrastruktur in der Region. Im Mittel ergibt sich für das Angebot im Bahnverkehr eine Bewertung von 2,92 bzw. 2,98 in der Vergleichsgruppe. Bedenkt man die große Bedeutung des SPNV für eine zukunftsorientierte, nachhaltige und an den Kundenbedürfnissen orientierte Mobilität, besitzt dieses Ergebnis der Befragung für die Entwicklung eines neuen Mobilitätskonzeptes in der Region unseres Erachtens einen besonderen Stellenwert.

Wie *Abbildung 24* verdeutlicht, wird diese Bewertung stark u.a. davon beeinflusst, ob die Befragten in ihrem Wohnort über einen Bahnhof verfügen. So bewerten von den Befragten, die in einer Wohnortgemeinde mit einem Bahnhof im Gemeindegebiet leben, knapp 14 % ihre Wohnortgemeinde in Bezug auf das Angebot im Bahnverkehr als sehr gut (48,5 % als eher gut), während dies von den Personen, die in ihrer Wohnortgemeinde nicht über einen Bahnhof verfügen, nur 0,5 bzw. 3,9 % der Befragten tun. Bei den schlechten Bewertungsnoten im Hinblick auf dieses Kriterium zeigt sich naturgemäß das gegentei-

lige Bild: nur 11 % der Befragten, die in einer Wohnortgemeinde mit Bahnhof leben, bewerten das Bahnangebot als sehr schlecht, in der Gruppe der Befragten ohne Bahnhof im Gemeindegebiet sind dies 82,8 %.

Am schlechtesten werden heute von den Befragten die aktuell verfügbaren Bedarfsangebote bewertet. Nur 2 % der Befragten bewerten diese in ihrer Wohngemeinde als sehr gut, 20 % als eher gut, 39 % als eher schlecht und 40 % als sehr schlecht bzw. in ihrer Wohnortgemeinde als nicht vorhanden. Es ergibt sich hier im Mittel eine Gesamtbewertung von 3,16 bzw. 3,3 in der Vergleichsgruppe, d.h. auch hier bewertet die Vergleichsgruppe das Angebot noch einmal etwas schlechter als die repräsentative Gruppe.

**Abbildung 24: Bewertung des Angebots im Bahnverkehr nach Bahnanschluss**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.995

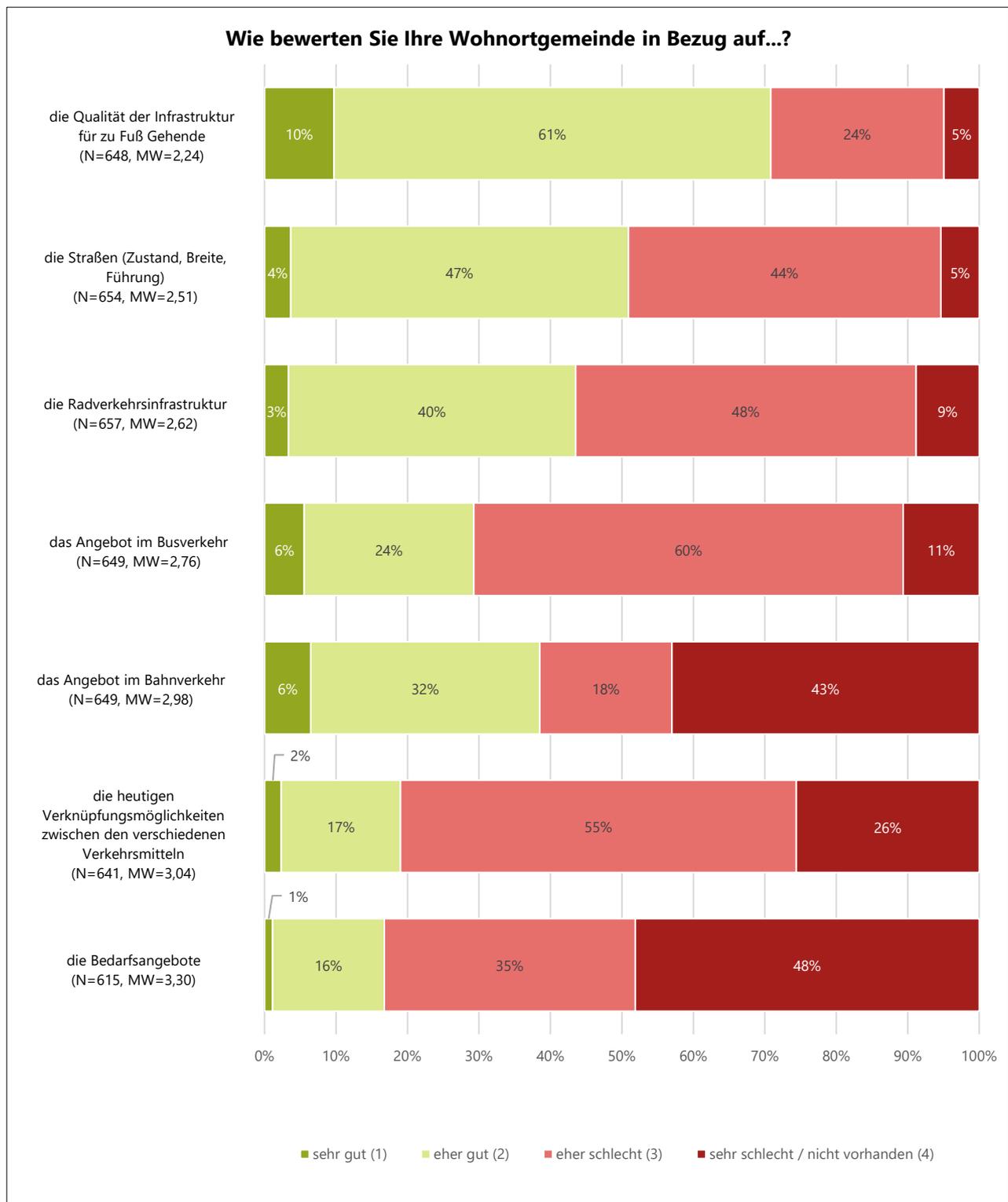
In *Abbildung 26* bis *Abbildung 32* wird dargestellt, wie diese Bewertungen ausfallen, wenn die verschiedenen Wohnortgemeinden unterschiedlichen Regionstypen zugeordnet werden.

Diese Ergebnisse können wir folgt zusammengefasst werden.

Das Angebot im Bahnverkehr wird in den Mittelstädten etwas besser bewertet als in den kleinstädtisch, dörflichen Regionen und ländlichen Regionen, und auch in den kleinstädtisch, dörflichen Regionen wird dies etwas besser bewertet als in den ländlichen Regionen. Grund dafür ist die Tatsache, dass sich die Bahnhöfe in der Region überwiegend in den Mittelstädten und den kleinstädtisch, dörflichen Regionen des Landkreises befinden. Wie oben dargestellt (vgl. oben, *Kapitel 3.2*) schlägt sich diese unterschiedliche Bewertung des Angebots des Bahnangebotes allerdings nicht in einer unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl nieder. D.h. trotz einer besseren Bewertung des Angebots im Bahnverkehr in den Stadtregionen ist der Anteil der Personen, die das Bahnangebot nutzen, in diesen Regionen nicht höher.

Auch das Busangebot wird, wie *Abbildung 27* zeigt, in den Mittelstädten deutlich besser bewertet als in den kleinstädtisch dörflichen und den ländlichen Regionen. Immerhin ist in diesem Fall die Nutzung des Busangebots in den Stadtregionen und den kleinstädtisch strukturierten Regionen zumindest etwas höher als in den ländlichen Regionen, wenn auch in diesem Fall die Zahl der Personen, die den Bus nie nutzen, die Mehrheit ist.

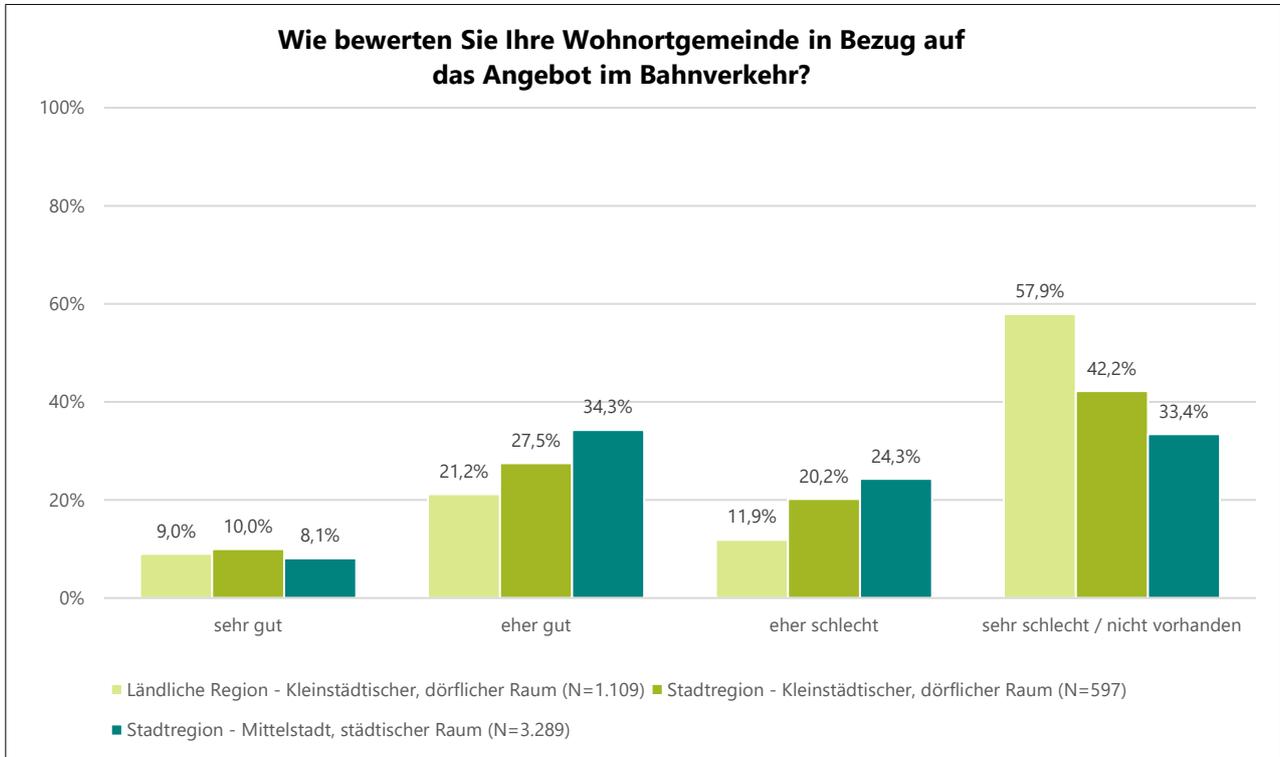
**Abbildung 25: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde (U2)**



Quelle: Frage 2, nicht repräsentative Online-Befragung, N = 661

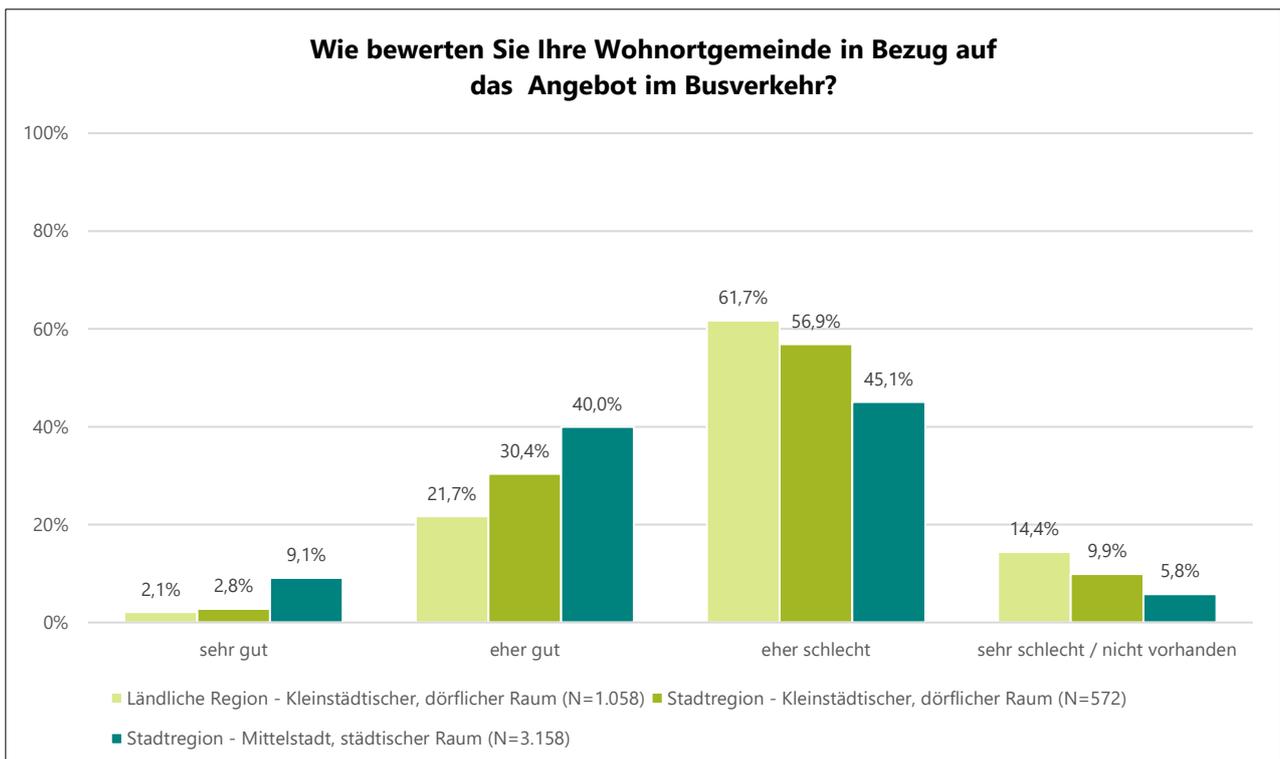
Im Unterschied zum Angebot im Bahn- und Busverkehr wird die Radverkehrsinfrastruktur in den ländlichen Regionen besser bewertet als in den Stadtregionen bzw. kleinstädtisch strukturierten Regionen (Abbildung 28). Die Unterschiede zwischen den Mittelstädten und den kleinstädtisch, dörflichen Regionen im Hinblick auf die Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur sind allerdings nur gering ausgeprägt.

**Abbildung 26: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Bahnverkehr**



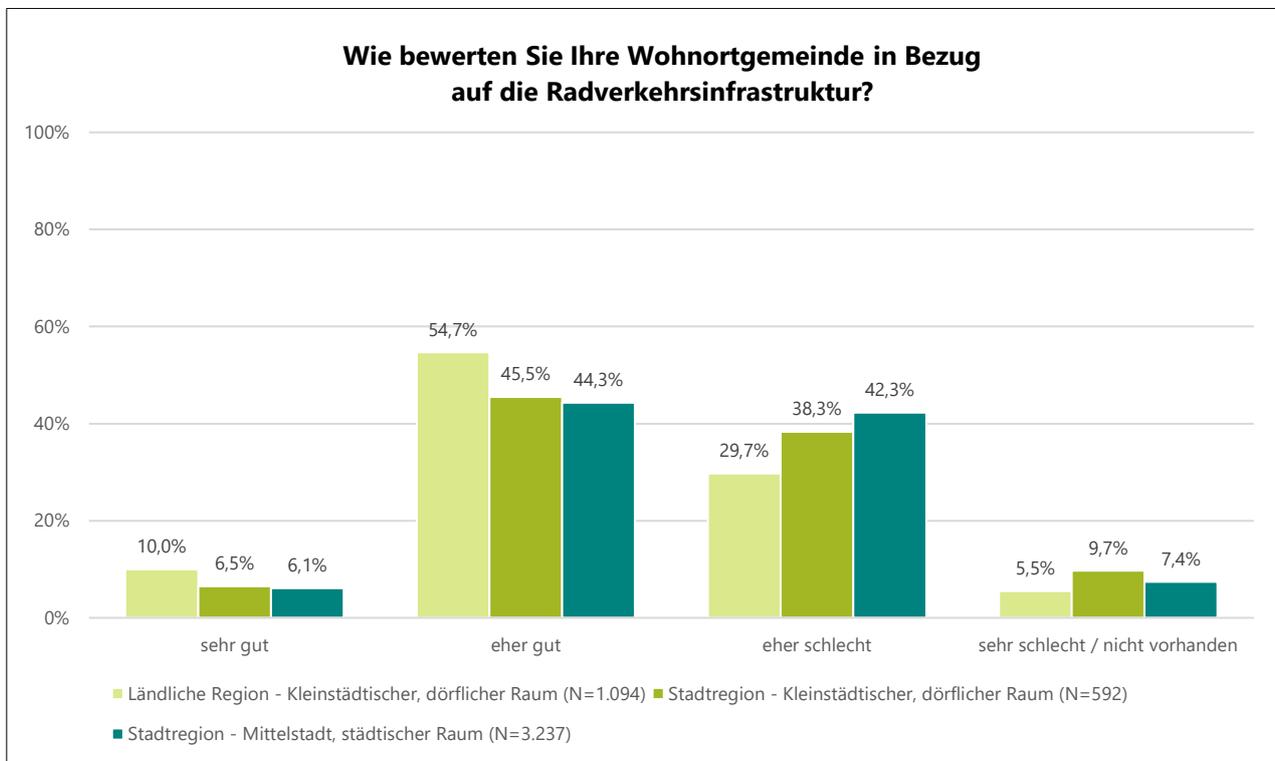
Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.995

**Abbildung 27: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Busverkehr**



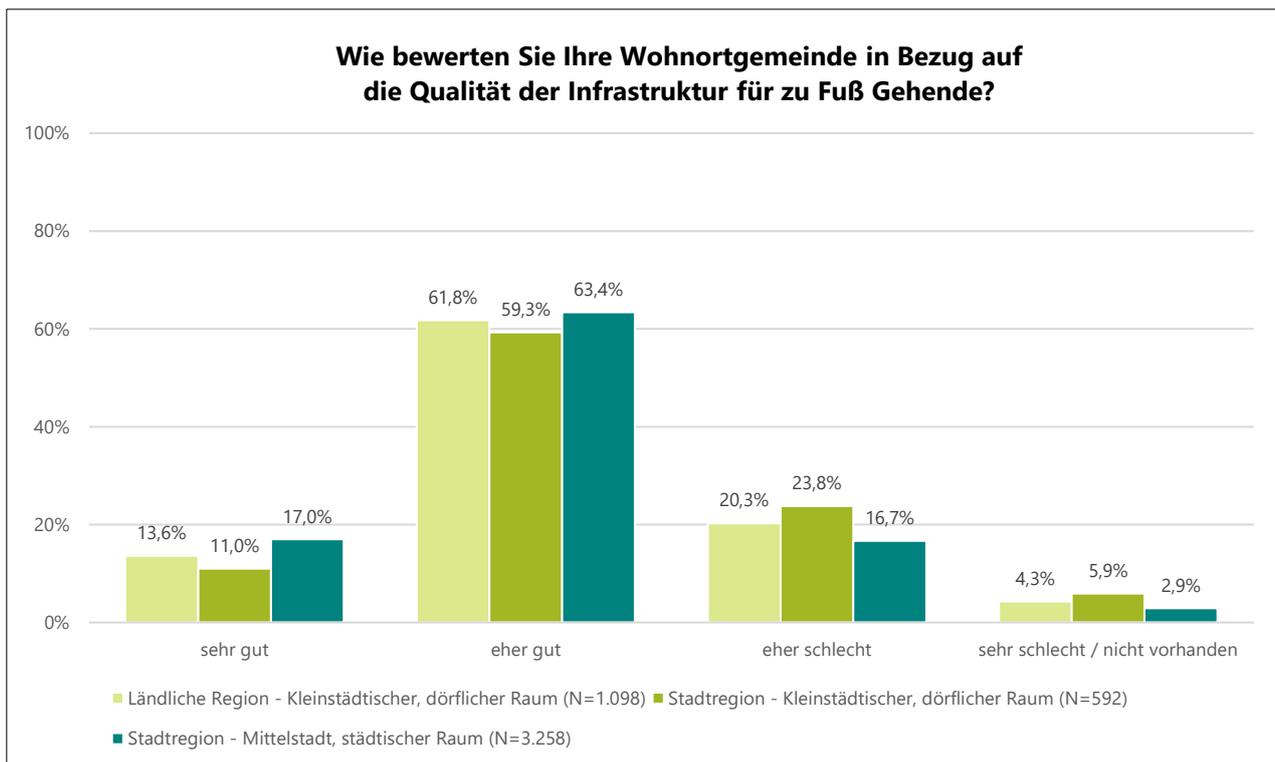
Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.787

**Abbildung 28: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Radverkehr**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.794

**Abbildung 29: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Fußverkehr**

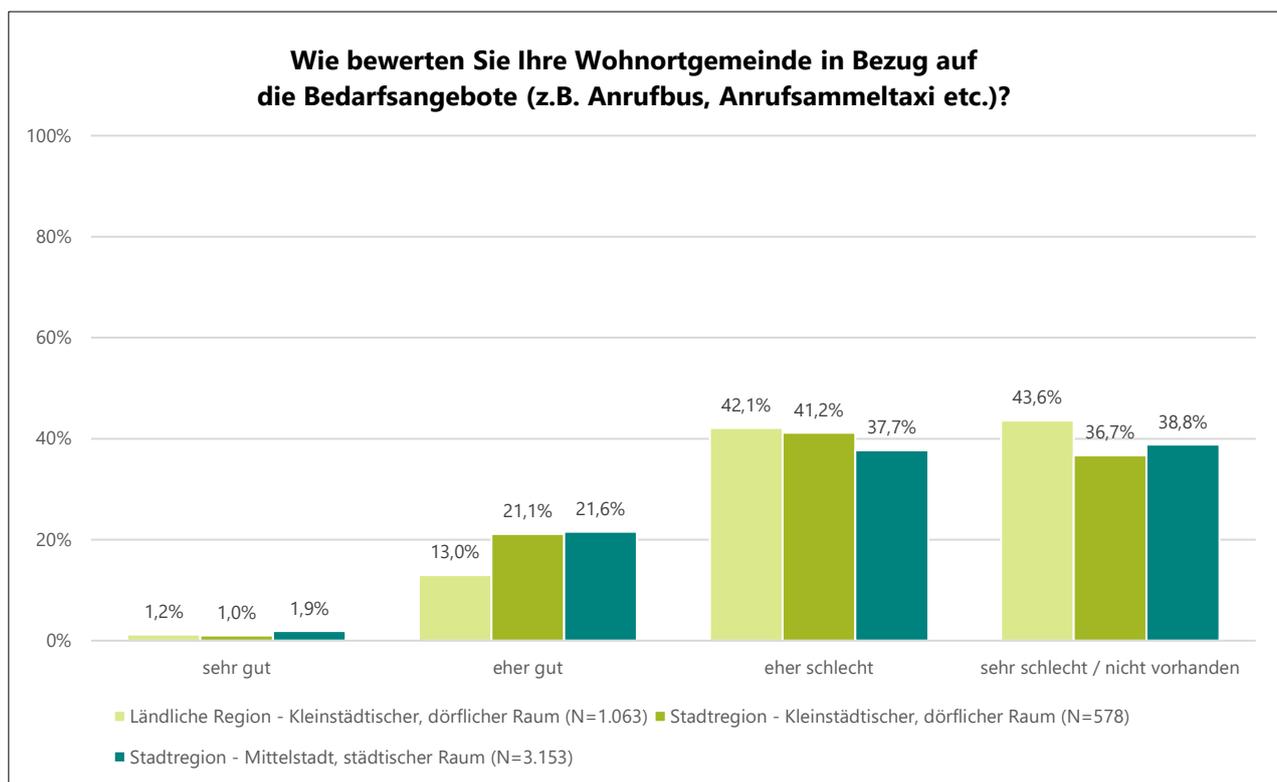


Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.930

Trotz der eher geringen Unterschiede in der Qualität der Bewertung der Fahrradinfrastruktur in den verschiedenen Regionen wird, wie dargestellt, das Fahrrad in den ländlichen Regionen deutlich häufiger genutzt als in den beiden anderen Regionstypen. So liegt z.B. der Anteil der Personen, die das Fahrrad täglich oder zumindest fast täglich nutzen, in den ländlichen Regionen bei 33 %, in den beiden anderen Regionstypen liegt der entsprechende Vergleichswert dagegen nur bei 24 %. Umgekehrt nutzen in den ländlichen Regionen nur 9 % der Befragten das Fahrrad nie oder fast nie für ihre Wege, in den städtisch strukturierten Regionen sind dies dagegen 16 %. Ähnliche Unterschiede bestehen bei einer Nutzungshäufigkeit des Fahrrades, die seltener als monatlich ist. Dies kann möglicherweise darauf zurückzuführen sein, dass in den ländlichen Regionen die Wege länger sind und daher seltener als in den städtischen Region zu Fuß erledigt werden können, kann aber auch als ein Indiz dafür gewertet werden, dass die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads als Verkehrsmittel auch im Landkreis Osnabrück dadurch beeinflusst wird, wie zufrieden die Befragten mit der Radverkehrsinfrastruktur in ihrer Wohnortgemeinde sind.

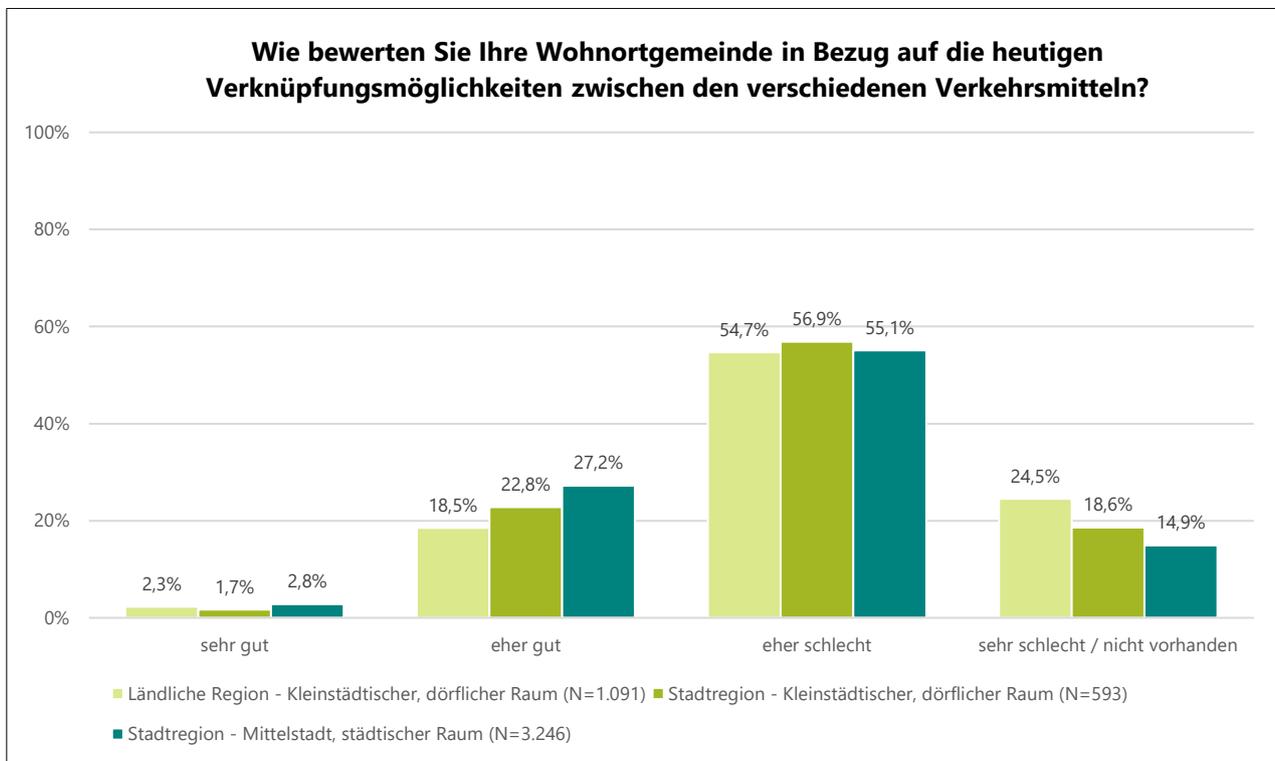
Die Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur für zu Fuß gehende unterscheidet sich dagegen im Unterschied zu den zuvor benannten Merkmalen kaum zwischen den verschiedenen Regionstypen (vgl. *Abbildung 29*), während die Angebote im Bedarfsverkehr in den Mittelstädten und den kleinstädtisch, dörflichen Regionen etwas besser als in den ländlichen Regionen bewertet werden (*Abbildung 30*). Tatsächlich unterscheiden sich die hier unterschiedenen Regionstypen auch kaum im Hinblick auf die Bedeutung des Fußverkehrs. Die bestehenden Verknüpfungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel werden dagegen wiederum in den Mittelstädten und kleinstädtisch strukturierten Regionen etwas besser bewertet (*Abbildung 31*). Die Bewertung der Straßeninfrastruktur unterscheidet sich dagegen wieder kaum zwischen den verschiedenen Regionstypen (*Abbildung 32*).

**Abbildung 30: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Bedarfsverkehr**



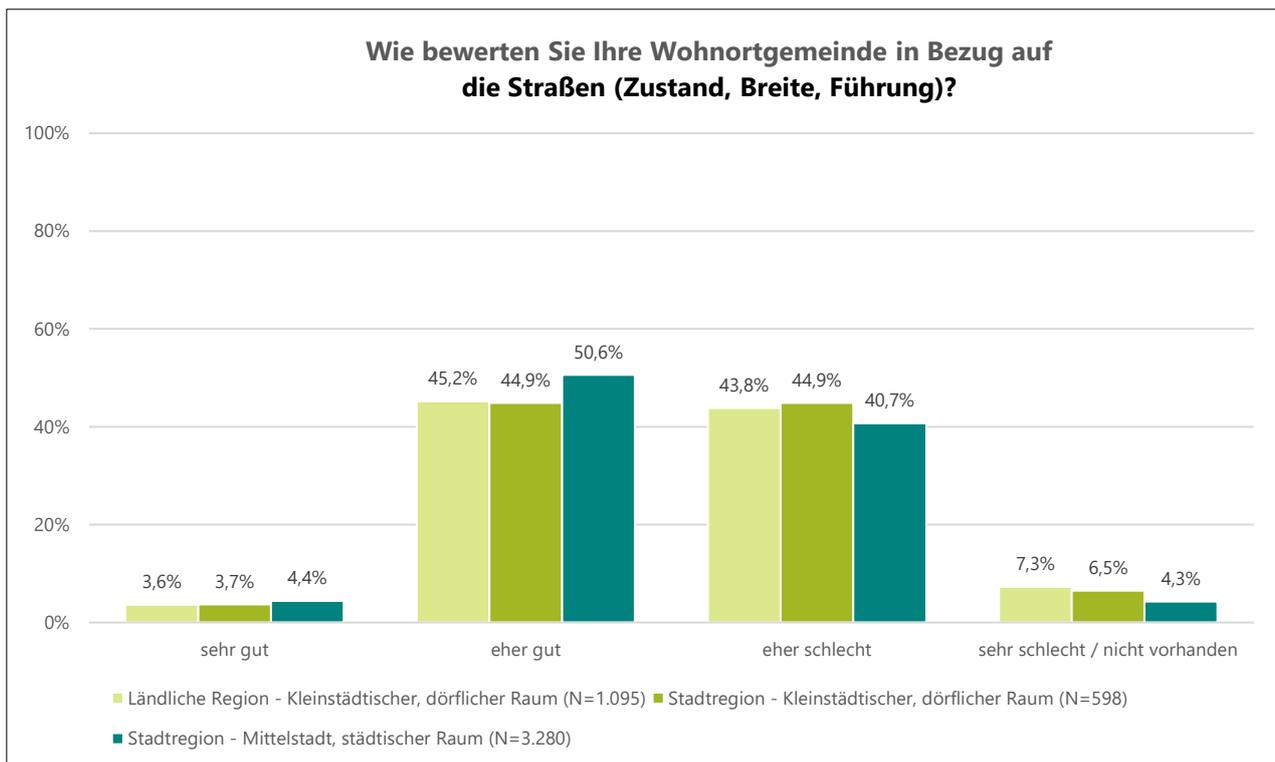
Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.794

**Abbildung 31: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Verknüpfung der Verkehrsmittel**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.930

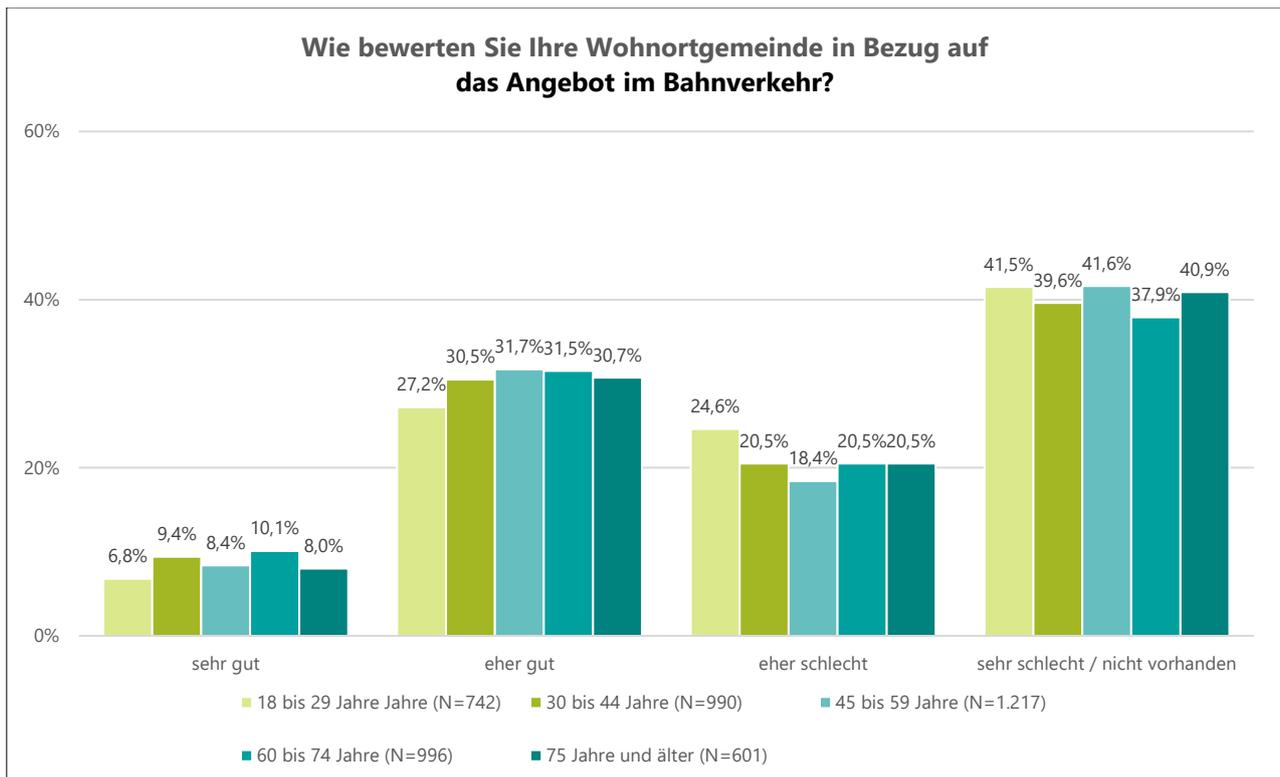
**Abbildung 32: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Regionstypen: Straßenverkehr**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.930

Nach Altersgruppen differenziert zeigen sich bei der Bewertung der Bahnangebote kaum Unterschiede zwischen den verschiedenen Altersgruppen (*Abbildung 33*). Dennoch wird, wie oben dargestellt, das Bahnangebot von jüngeren Menschen (Altersgruppe 18 bis 29 Jahre) häufiger genutzt als von den älteren Befragten (vgl. oben *Kapitel 3.2*)

**Abbildung 33: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Bahnverkehr**



Quelle: Frage 2 (Bewertung der Infrastruktur), Frage 25 (Alter), repräsentative Befragung, N = 4.930 (Frage 2), N = 4.135 (Frage 25)

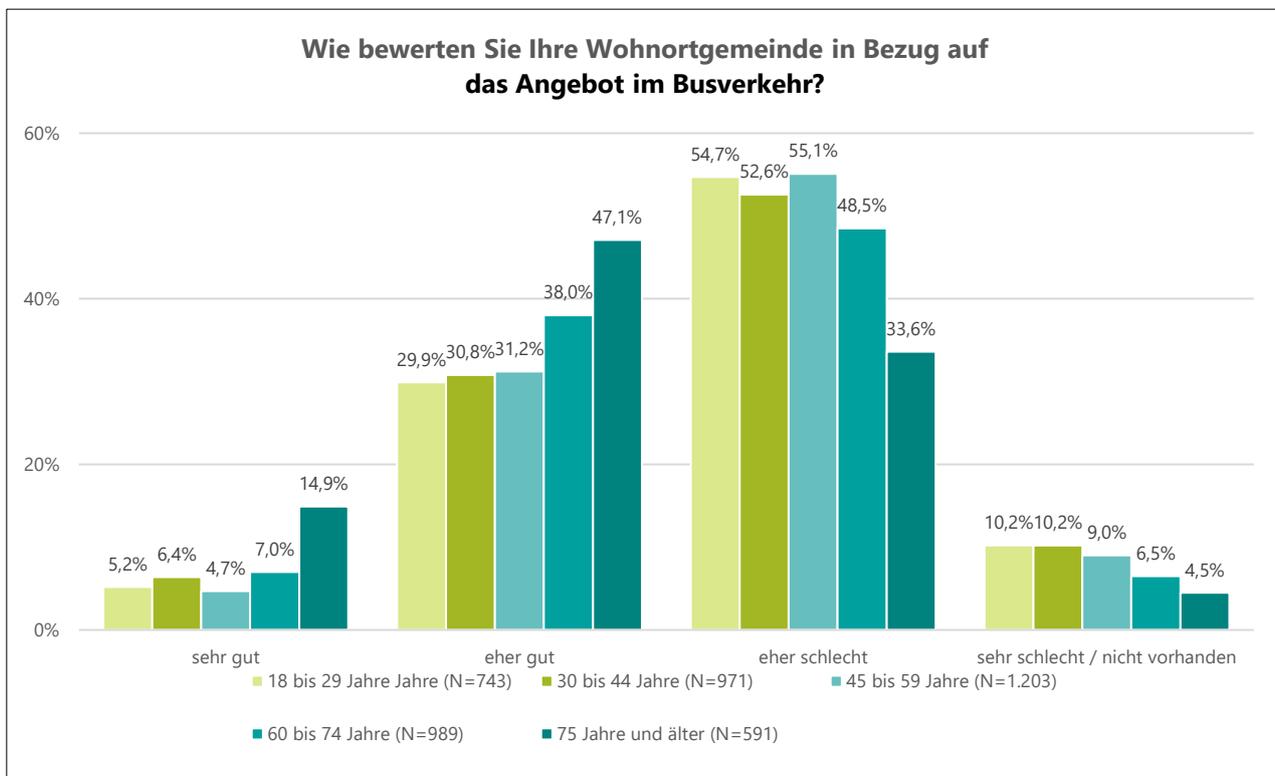
Dagegen wird das Busangebot von älteren Menschen tendenziell etwas besser bewertet als von den Jüngeren (*Abbildung 34*). Dennoch nutzen auch ältere Befragte das Busangebot in der Region kaum: 60 % der Befragten, die älter als 75 Jahre sind, nutzen zum Beispiel nie den Bus und weitere 28 % nutzen ihn seltener als monatlich. Ähnlich sehen die Zahlen in der Gruppe der Personen aus, die zwischen 60 und 74 Jahre alt sind. Dies zeigt, dass der ÖPNV in seiner heutigen Ausrichtung auch diese Gruppen bislang nicht ansprechen und als Kunden für sich gewinnen kann.

Auch die Bedarfsverkehre werden in ihrer jetzigen Form nicht einmal von den älteren Menschen genutzt. So gaben z.B. 96 % der Befragten im Alter von über 75 Jahren an, nie Bedarfsverkehre für ihre Wege zu nutzen, in der Altersgruppe der 60 bis 74-Jährigen waren dies 94 %.

Die Unterschiede in der Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur, der Infrastruktur für zu Fuß Gehende und der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln sind demgegenüber zwischen den verschiedenen Altersgruppen gering ausgeprägt.

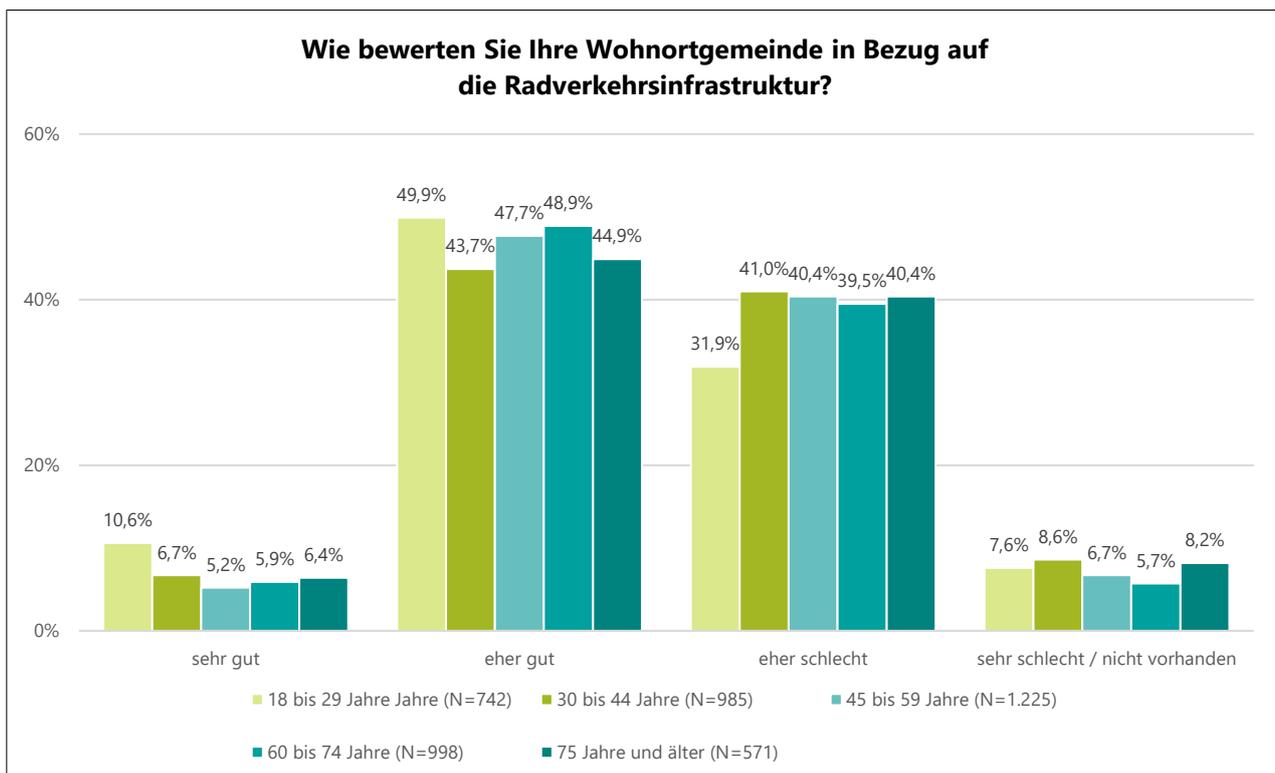
Dennoch nutzen ältere Menschen häufiger das Fahrrad für ihre Wege und legen auch häufiger Wege zu Fuß zurück als die jüngeren Befragten. Die einzige Ausnahme bilden in beiden Fällen Personen unter 18 Jahren, die von allen Altersgruppen mit Abstand am häufigsten Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen.

**Abbildung 34: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Busverkehr**



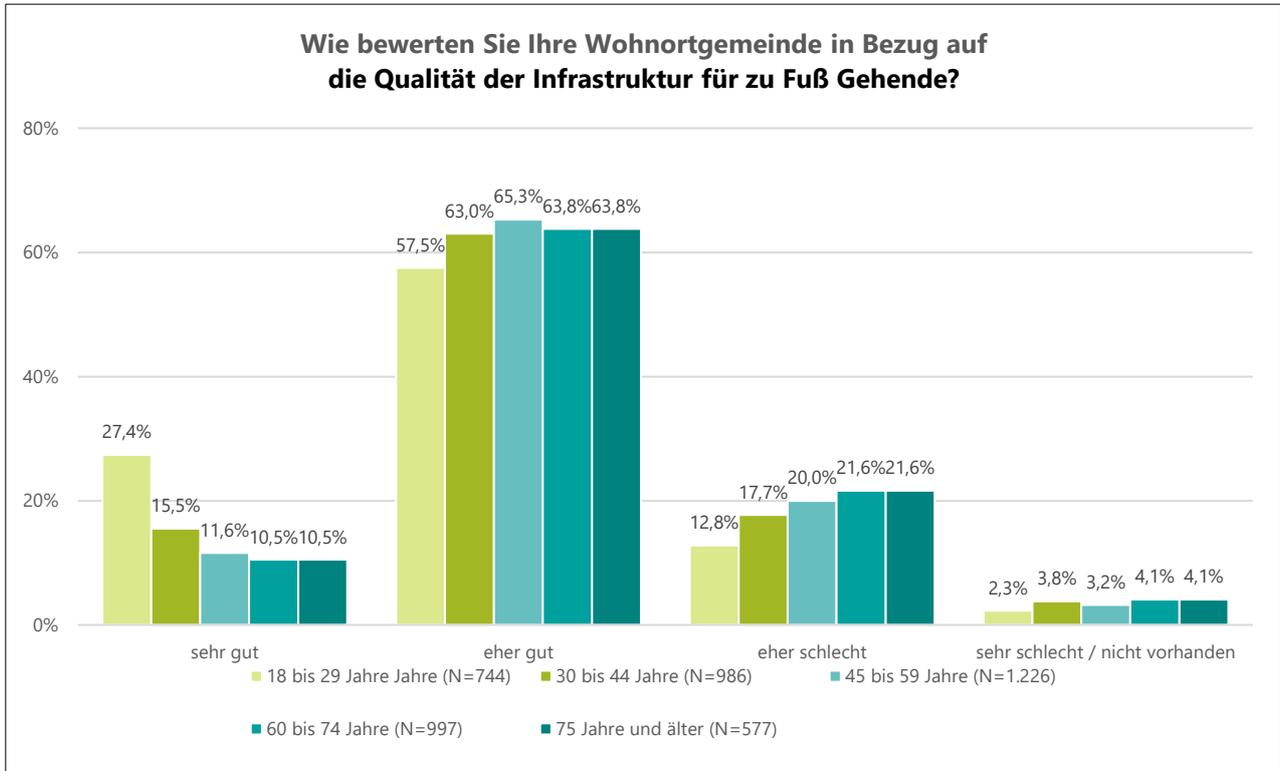
Quelle: Frage 2 (Bewertung der Infrastruktur), Frage 25 (Alter), repräsentative Befragung, N = 4.930 (Frage 2), N = 4.135 (Frage 25)

**Abbildung 35: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Wohnortgemeinde nach Altersgruppen: Radverkehr**



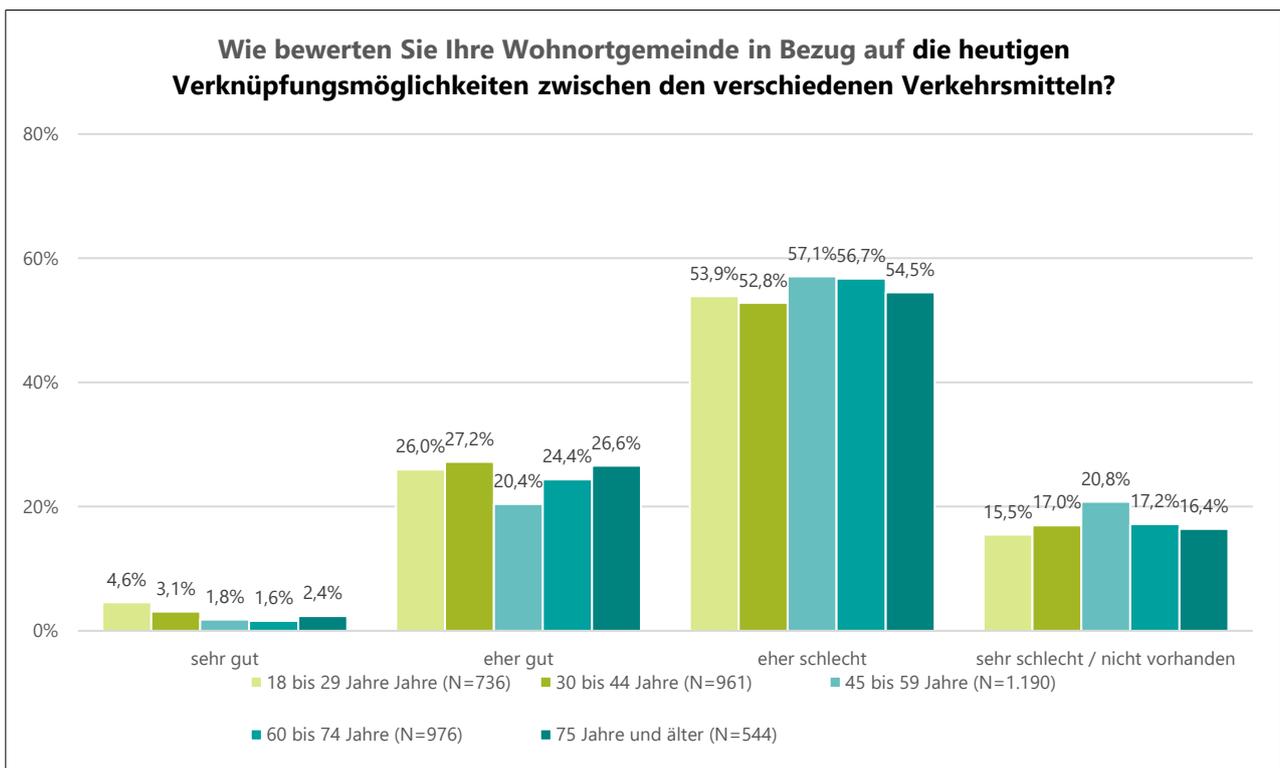
Quelle: Frage 2 (Bewertung der Infrastruktur), Frage 25 (Alter), repräsentative Befragung, N = 4.930 (Frage 2), N = 4.135 (Frage 25)

**Abbildung 36: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Fußverkehr**



Quelle: Frage 2 (Bewertung der Infrastruktur), Frage 25 (Alter), repräsentative Befragung, N = 4.930 (Frage 2), N = 4.135 (Frage 25)

**Abbildung 37: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur nach Altersgruppen: Verknüpfung der Verkehrsmittel**



Quelle: Frage 2 (Bewertung der Infrastruktur), Frage 25 (Alter), repräsentative Befragung, N = 4.930 (Frage 2), N = 4.135 (Frage 25)

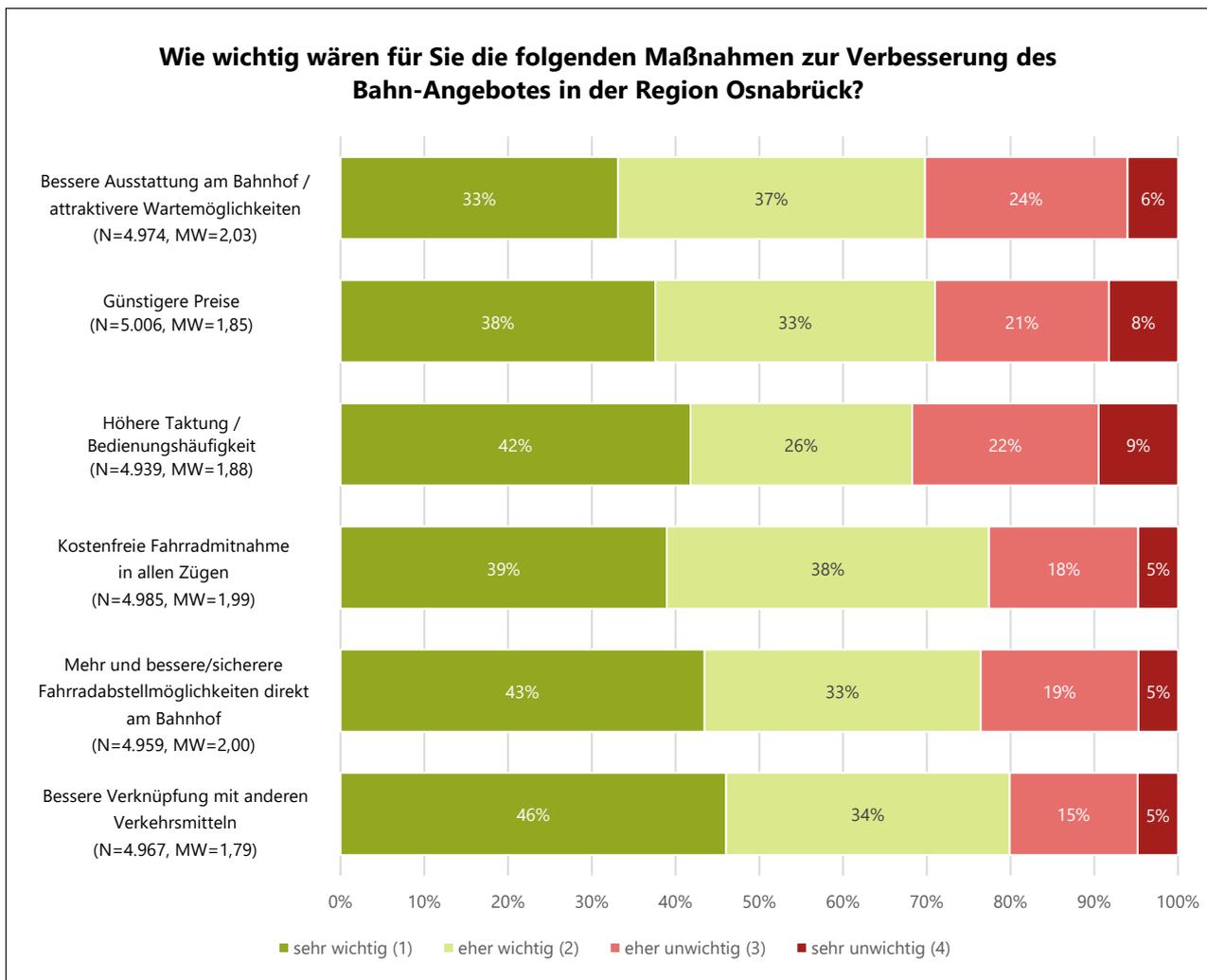
### 3.4 Wünsche der Befragten im Hinblick auf Verbesserungen der Angebote des Umweltverbundes

In den Befragungen wurden die Teilnehmenden danach befragt, welche Verbesserungen der Angebote sie sich im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes wünschen würden. Die Ergebnisse der Befragungen im Hinblick auf diesen Aspekt werden im Folgenden dargestellt.

Großer Handlungsbedarf besteht nach Meinung der Befragten mit Blick auf die Bahn in allen hier benannten Handlungsfeldern. 46 % der Befragten halten eine bessere Verknüpfung des Bahnangebotes mit den anderen Verkehrsmitteln für sehr wichtig und weitere 34 % halten dies für eher wichtig. Nur ein Fünftel der Befragten hält diese Maßnahmen für eher (15 %) oder sehr (5 %) unwichtig. Diesem Handlungsfeld wird damit von den Befragten die größte Bedeutung beigemessen (Abbildung 38).

43 % der Befragten halten mehr, bessere und sicherere Fahrradabstellmöglichkeiten direkt am Bahnhof für sehr wichtig und 33 % hält dies für eher wichtig. Nur 21 % der Befragten hält dies für eher (19 %) oder sehr (5 %) unwichtig. Auch hierdurch würde im Übrigen die Verknüpfung der Verkehrsmittel weiter gefördert.

**Abbildung 38: Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung des Bahn-Angebotes**



Quelle: Frage 4, repräsentative Befragung

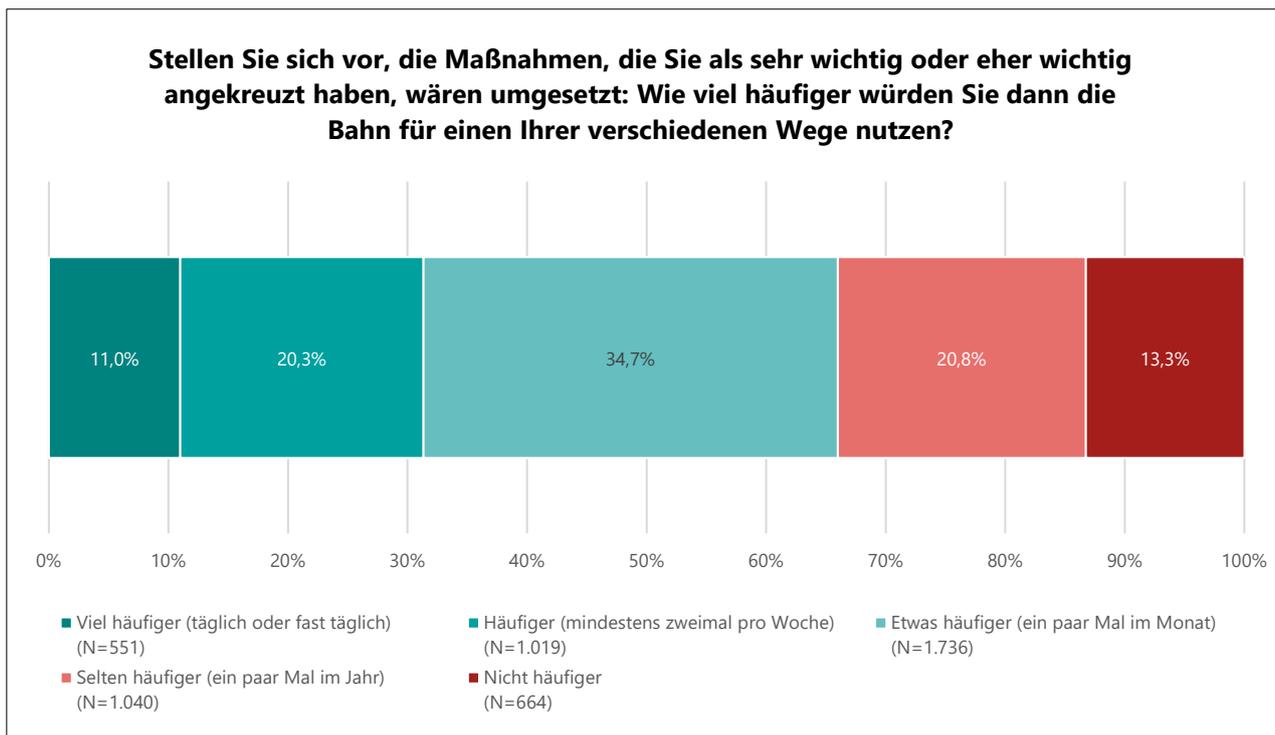
Eine große Bedeutung wird auch einer kostenfreien Fahrradmitnahme in allen Zügen und einer höheren Taktung und Bedienungshäufigkeit beigemessen, nachfolgend werden günstigere Preise, eine bessere Ausstattung der Bahnhöfe und attraktivere Wartemöglichkeiten gewünscht. Knapp 1.000 an der Befragung teilnehmende machten unter „Sonstiges“ zudem zum Teil sehr konkrete ergänzende Vorschläge für eine Verbesserung des Bahnangebotes zumeist sehr konkret auf ihre Wohnortgemeinde bezogen.

In der Gruppe der Befragten, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, zeigt sich ein ähnliches Bild. Nahezu allen der hier aufgerufenen Handlungsfeldern wird eine große Bedeutung beigemessen, die größte Bedeutung hat auch in dieser Gruppe die bessere Verknüpfung des Bahnangebotes mit anderen Verkehrsmitteln, 57,5 % der Befragten und damit sogar die Mehrheit aller Befragten hält diese Maßnahme für sehr wichtig und 28 % halten diese für eher wichtig. Im Vergleich zur repräsentativen Befragung wird in dieser Gruppe zudem einer höheren Taktung und einem weiter ausgebauten Bedienangebot eine höhere Bedeutung beigemessen (53 % halten dies in dieser Gruppe für sehr wichtig). Auch in der Gruppe der Befragten, die nicht zur repräsentativen Gruppe gehören, wurden sehr viele konkrete Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Bahnangebotes (173 Personen machten entsprechende konkrete Vorschläge für ihre jeweilige Wohnortgemeinde).

Die Maßnahmen, die sich die Befragten zur Verbesserung des Bahnangebotes wünschen, werden dabei auch durch ihr Alter beeinflusst. Jüngere Personen betonen etwas stärker günstigere Preise, die Taktung und Bedienungshäufigkeit, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Fahrradabstellmöglichkeiten; generell halten damit jüngere Befragte Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnangebotes für wichtiger als ältere Menschen.

Würden die genannten Maßnahmen umgesetzt, würden auch deutlich mehr Menschen nach ihren eigenen Angaben die Bahn als Verkehrsmittel nutzen (vgl. *Abbildung 39*).

**Abbildung 39: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung**



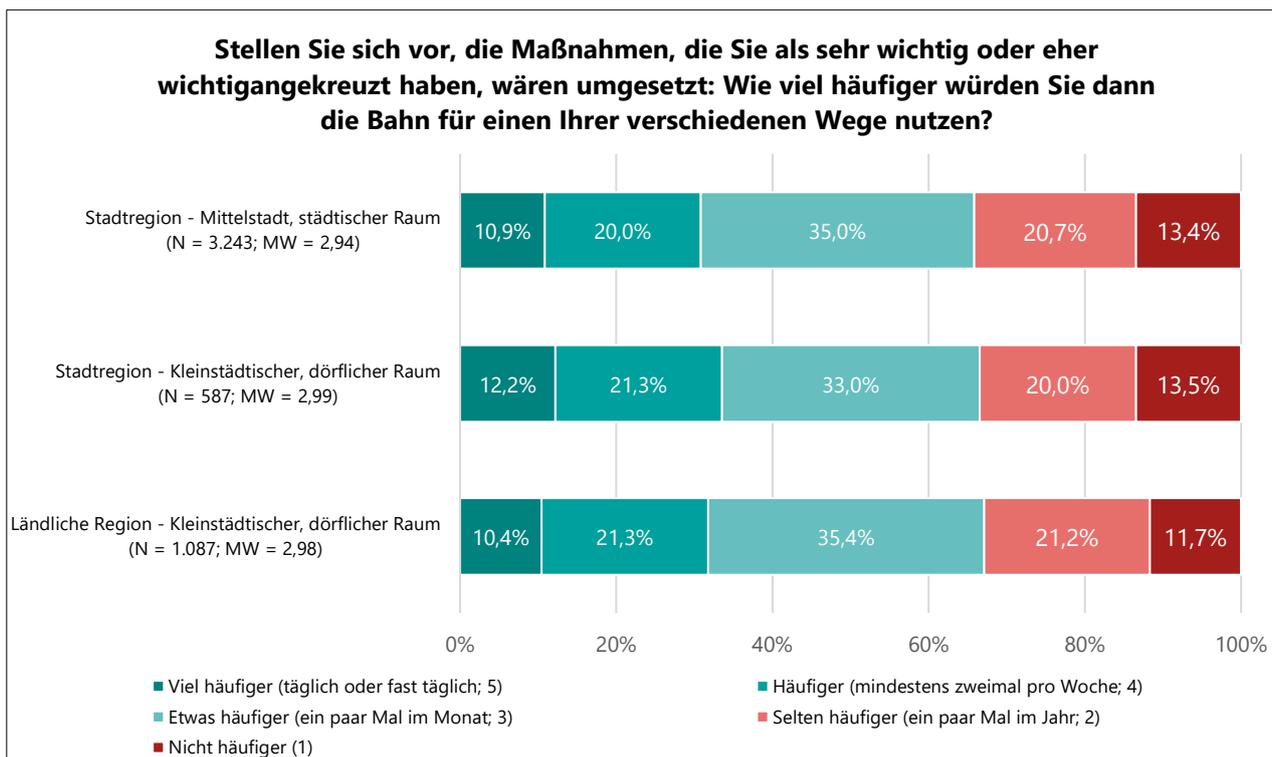
Quelle: Frage 5, repräsentative Befragung, N = 5.010

In der Vergleichsgruppe (U2) gilt dies sogar noch stärker. In dieser Gruppe gaben 14,9 % der Befragten an, die Bahn täglich für einen ihrer Wege zu nutzen, wenn die Maßnahmen, die sie als sehr wichtig oder wichtig angekreuzt haben, umgesetzt wären. 27 % der Befragten würden die Bahn dann häufiger (mindestens zweimal in der Woche) und 34,8 % der Befragten würde sie dann etwas häufiger nutzen. Nur 9 % der Befragten würde dagegen die Bahn auch bei Umsetzung der gewünschten Maßnahmen in dieser Gruppe der Befragten nicht häufiger nutzen.

Jüngere Menschen, die sich Verbesserungen des Bahnangebotes, wie dargestellt, häufiger wünschen als ältere Menschen, würden im Übrigen bei Umsetzung der von ihnen gewünschten Maßnahmen das Bahnangebot auch deutlich häufiger als ältere Menschen nutzen, d.h. sie sind im Vergleich zu den älteren Menschen viel stärker dazu bereit, ihre Verkehrsmittelwahl zu verändern. So würden z.B. in der Gruppe der 17- und 18-Jährigen bei Umsetzung der von ihnen gewünschten Maßnahmen 21 % der Befragten die Bahn täglich und 14 % zumindest zweimal in der Woche nutzen. Die Älteren (75 Jahre und älter) würden dagegen auch in diesem Fall die Bahn nur zu 2,8 % täglich und zu 11 % häufiger nutzen. Auch in der Gruppe der 18- bis 29-Jährigen ist die Bereitschaft, die Bahn täglich oder zumindest häufiger zu nutzen, etwas höher als etwa in der Gruppe der 45- bis 59-jährigen. Trotz dieser relativen Unterschiede ist aber in allen Altersgruppen die Bereitschaft sehr klar zu erkennen, die Bahn deutlich häufiger zu nutzen, wenn das Bahnangebot der Region besser wäre. Dies gilt auch für Befragte, die keinen Bahnhof in ihrer Wohnortgemeinde haben. Personen, die keinen Bahnhof in ihrer Wohnortgemeinde haben, sind also in dem gleichen Maße an einem verbesserten Bahnangebot interessiert und würden dies auch in gleichem Maße mehr nutzen als Personen, die unmittelbar in einer Gemeinde mit Bahnhof leben.

Dazu passt, dass das Interesse im Landkreis Osnabrück, die Bahn stärker zu nutzen, in den verschiedenen Regionstypen etwa ähnlich stark zu beobachten ist (vgl. *Abbildung 40*).

**Abbildung 40: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung nach Regionstypen**



Quelle: Frage 5, repräsentative Befragung, N = 4.917

Auch beim Busverkehr halten die Befragten sehr viele Maßnahmen zur Verbesserung des heutigen Angebotes für erforderlich (*Abbildung 41*). An erster Stelle stehen hier regelmäßige Fahrten an Werktagen, die bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, eine direktere Streckenführung, günstigere Preise und einheitliche Tickets. Aber auch vielen weiteren Maßnahmen kommt aus Sicht der Befragten eine sehr große Bedeutung zu, d.h. auch beim Busverkehr besteht nach Meinung der Befragten in nahezu allen hier benannten Handlungsfeldern ein großer Handlungsbedarf. Diese Beurteilung der Befragten dürfte die geringe heutige Nutzung des ÖPNV erklären und verdeutlicht zugleich, dass nur punktuelle Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes wenig erfolgsversprechend sind. Dies zeigt sich in gleicher Weise auch in der Vergleichsgruppe (U2), auch die Reihenfolge in der Benennung der verschiedenen Aspekte ist nahezu identisch. Nur der Anteil der Personen, die entsprechende Maßnahmen für sehr wichtig halten, ist in dieser Gruppe noch einmal etwas stärker als in der repräsentativen Gruppe.

Auch der Alterseinfluss zeigt sich bei diesem Aspekt. Für jüngere Menschen sind vor allem regelmäßige Fahrten, eine direktere Streckenführung, günstigere Preise und eine höhere Pünktlichkeit der Fahrzeuge noch einmal deutlich wichtiger als für die älteren Menschen. Bei den anderen Merkmalen sind dagegen die Unterschiede weniger stark ausgeprägt. Zudem haben auch bei dieser Frage in der repräsentativen Gruppe 475 Personen ergänzende konkrete Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, in der Vergleichsgruppe (U2) waren dies weitere 115 Personen.

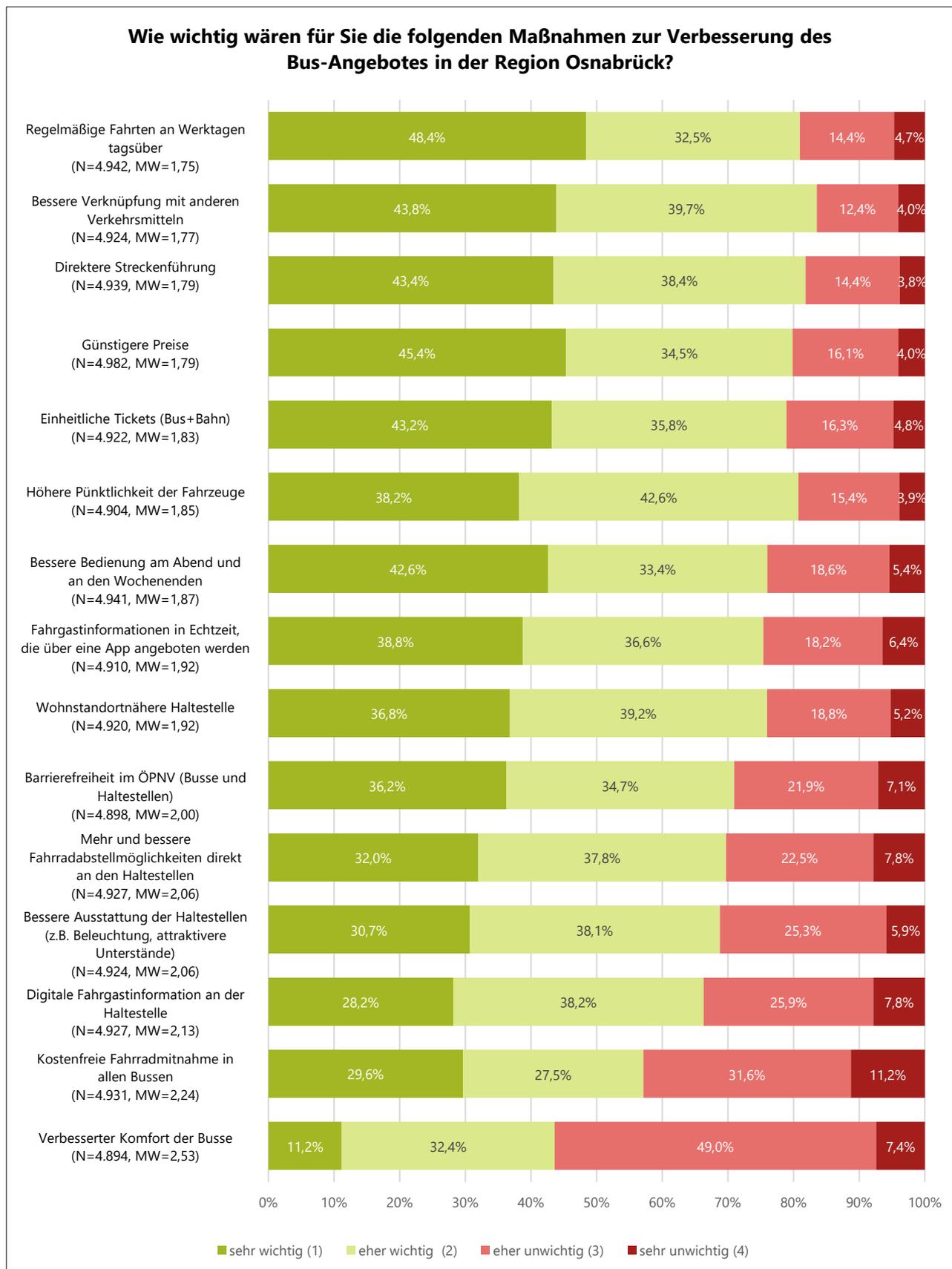
Auch hier geben die Befragten an, dass sie bei einer Umsetzung der von ihnen gewünschten Maßnahmen auch zu einer häufigeren Nutzung des Busangebotes bereit wären (*Abbildung 42*). Die Bereitschaft zu einer Änderung des derzeitigen Verkehrsverhaltens wäre beim Bus nach den Ergebnissen dieser Befragung sogar noch etwas höher als bei der Bahn. 17 % der Befragten würden den Bus dann viel häufiger (täglich oder fast täglich) nutzen und nur 9 % würden ihre Wahl der Verkehrsmittel nicht ändern.

Zudem zeigt sich auch hier ein auffallend starker Einfluss des Alters der Befragten auf ihre Bereitschaft, ihre Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf den ÖPNV zu ändern. Vor allem jüngere Menschen erklären hier eine überdurchschnittlich hohe Bereitschaft im Vergleich zu den älteren Befragten. Zum Beispiel würden in der Gruppe der 16- und 17-jährigen bei Umsetzung der von ihnen gewünschten Maßnahmen 58,8 % der Befragten nahezu täglich den Bus nutzen und weitere 21,9 % würden den Bus dann zumindest zweimal in der Woche nutzen. Auch in der Gruppe der 18- bis 29-jährigen ist die Bereitschaft sehr groß, bei einem besseren Busangebotes dieses auch wirklich zu nutzen. 24,8 % der Befragten geben in dieser Gruppe an, dann den Bus nahezu täglich nutzen zu wollen, weitere 31,9 % würden ihn dann zumindest zweimal in der Woche nutzen. Erst in den dann nachfolgenden Altersgruppen gehen diese Werte zurück, liegen aber immer noch über dem Durchschnitt aller Befragten.

Demgegenüber ist in der Gruppe der älteren Menschen im Landkreis Osnabrück die Bereitschaft, den Bus auch bei einem verbesserten Busangebot zu nutzen, offenbar zurzeit eher gering ausgeprägt.

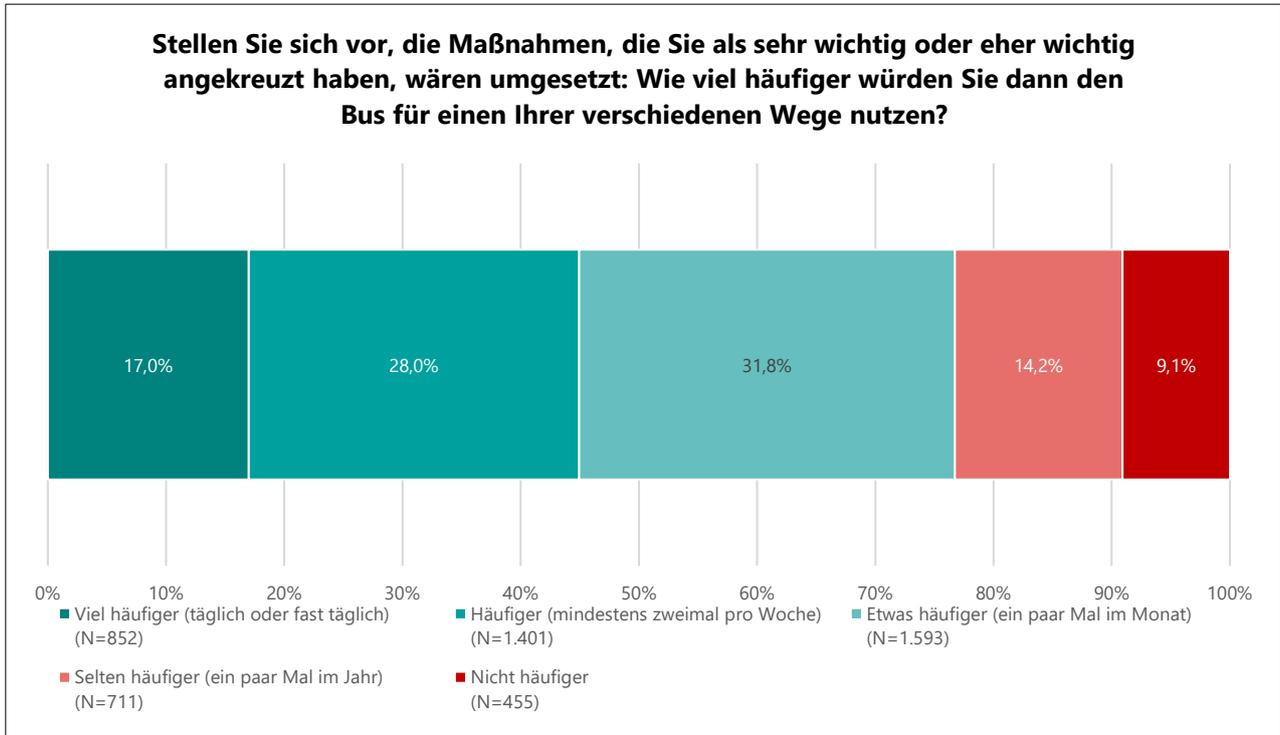
In der Gruppe der Befragten, die über die Projekthomepage an der Befragung teilgenommen haben, ist die Bereitschaft, bei einem verbesserten Busangebot den Bus auch zu nutzen, noch stärker ausgeprägt als in der repräsentativen Gruppe. 25 % der Befragten in dieser Gruppe würde z.B. bei Umsetzung der von ihnen gewünschten Maßnahmen den Bus dann täglich oder fast täglich nutzen, weitere 30,6 % würden dies dann zumindest mehrmals in der Woche tun. Auch diejenigen Personen, die bereits heute ein ÖPNV-Abo besitzen, würden den Bus bei einem besseren Busangebot deutlich häufiger nutzen also diejenigen Personen, die derzeit noch kein ÖPNV-Abo besitzen. Dieser Zusammenhang ist ausgeprägt.

**Abbildung 41: Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung des Bus-Angebotes**



Quelle: Frage 6, repräsentative Befragung

**Abbildung 42: Häufigere Nutzung des Busses bei Maßnahmenumsetzung**

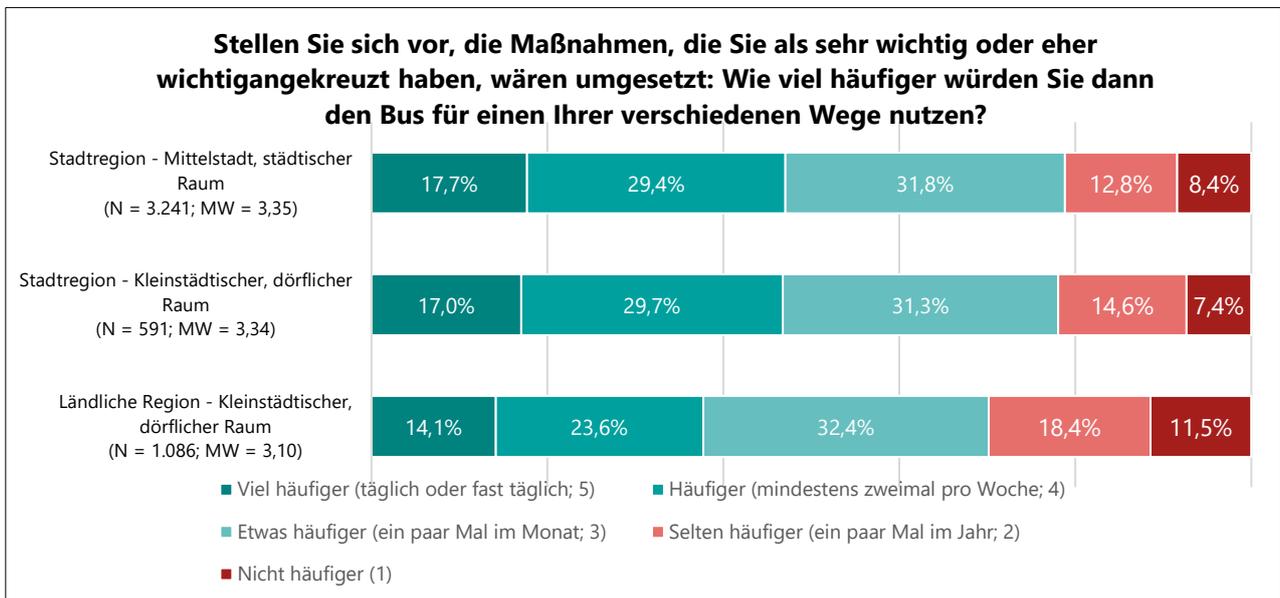


Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 5.011

Zudem ist die Bereitschaft zu einer stärkeren Busnutzung den städtischen und kleinstädtischen Regionen größer als in den ländlichen Gebieten des Landkreises.

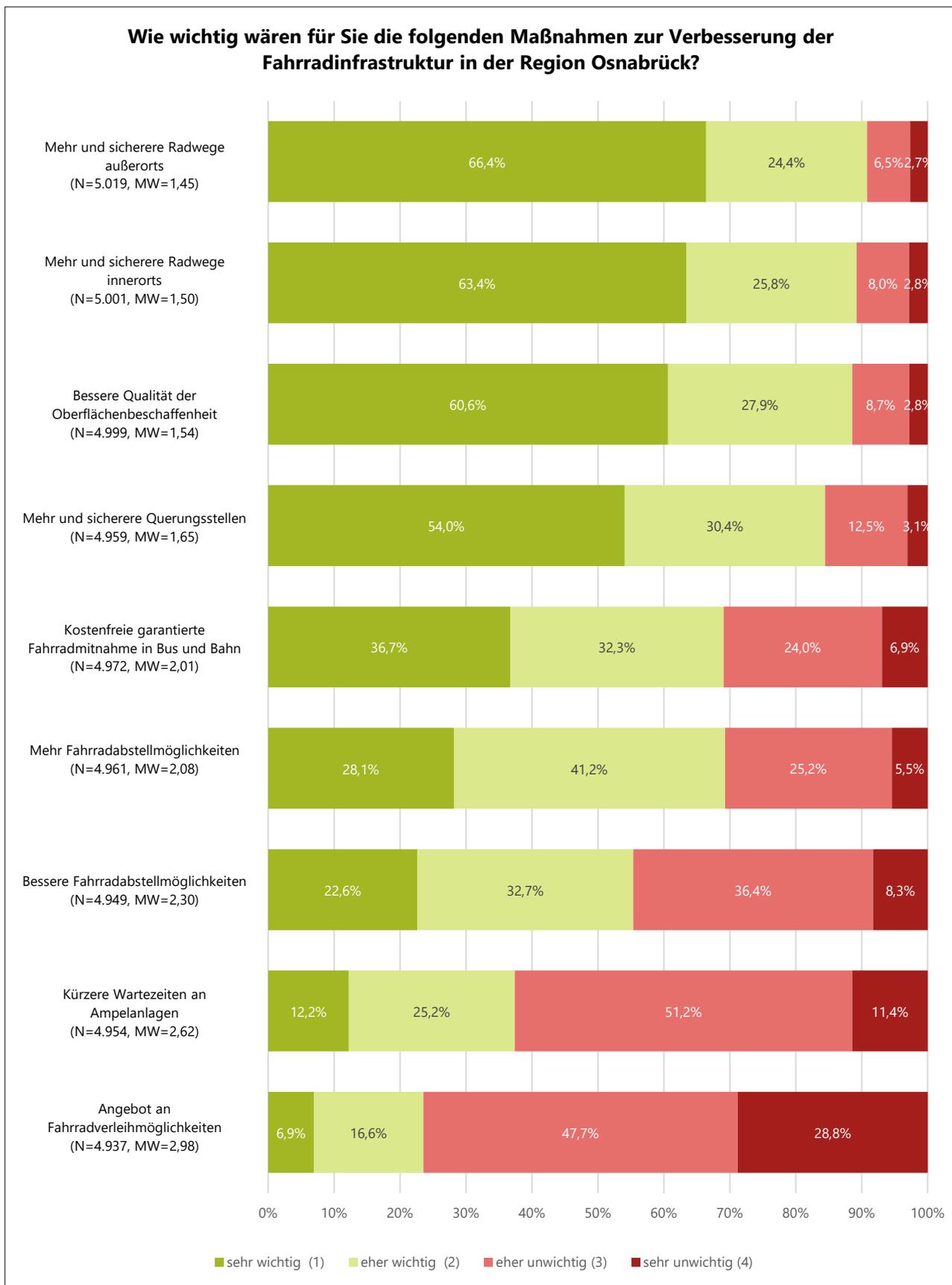
Bei den Maßnahmen im Bereich der Fahrradinfrastruktur stehen mehr uns sicherere Radwege außer- und innerorts, eine bessere Qualität der Oberflächenbeschaffenheit und mehr und sicherere Querungsstellen an erster Stelle (Abbildung 44).

**Abbildung 43: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung nach Regionstypen**



Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 4.918

**Abbildung 44: Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur**



Quelle: Frage 8, repräsentative Befragung

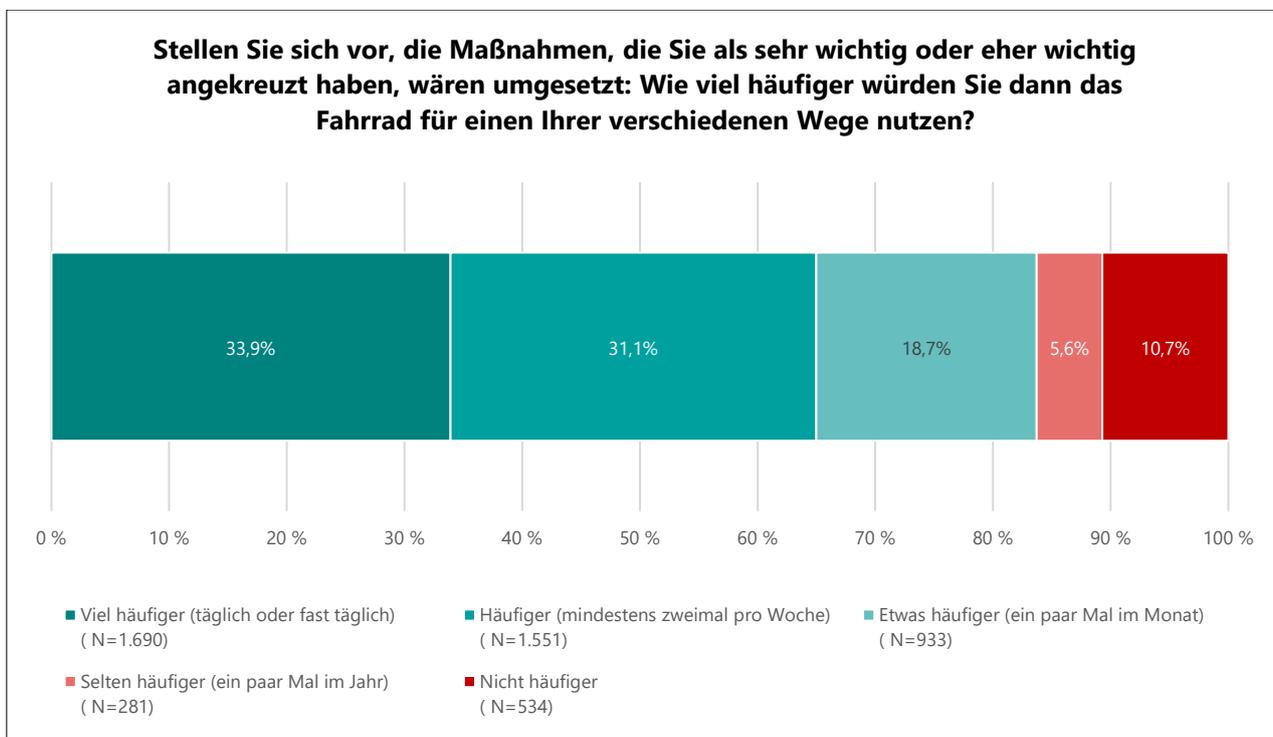
Alle diese Maßnahmen werden von jeweils mehr als der Hälfte aller Befragten als sehr wichtig eingeschätzt, dies gilt für sonst keine der in dieser Befragung erfragten Maßnahmen.

345 Personen haben ergänzend hierzu weitere konkrete Maßnahmen benannt, die aus ihrer Sicht für einer verbesserte Fahrradinfrastruktur wesentlich sind.

In der Vergleichsgruppe U2 zeigt sich im Hinblick auf diese Thematik das gleiche Bild. Auch hier werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur als die wichtigsten Maßnahmen im Hinblick auf eine neue Mobilität benannt, die Reihenfolge in der Priorität ist dabei identisch wie in der repräsentativen Gruppe der Befragten. Im Schnitt werden die Maßnahmen in dieser Gruppe sogar noch als bedeutender eingeschätzt als in der repräsentativen Gruppe. Mehr uns sichere Radwege außerorts werden zum Beispiel in dieser Gruppe von 70,6 % der Befragten als sehr wichtig eingeschätzt. Im Übrigen haben auch in dieser Gruppe sehr viele der Befragten (95) weitere konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur vorgeschlagen.

Entsprechend der besonders großen Bedeutung, die den Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur beikommt, könnten diese Maßnahmen auch den größten Effekt im Hinblick auf eine Änderung des Verkehrsverhaltens der Befragten auslösen. Dies machen die Zahlen in *Abbildung 45* deutlich. Danach würden bei Umsetzung der Maßnahmen mehr als ein Drittel der Befragten das Rad viel häufiger nutzen (täglich oder fast täglich), noch einmal ein knappes Drittel würde dies zumindest häufiger tun. In der Vergleichsgruppe (U2 fallen diese Werte sogar noch einmal deutlich höher aus: 43,2 % der Befragten würde in dieser Gruppe das Rad dann täglich oder zumindest fast täglich nutzen.

**Abbildung 45: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung**



Quelle: Frage 9, repräsentative Befragung, N = 4.987

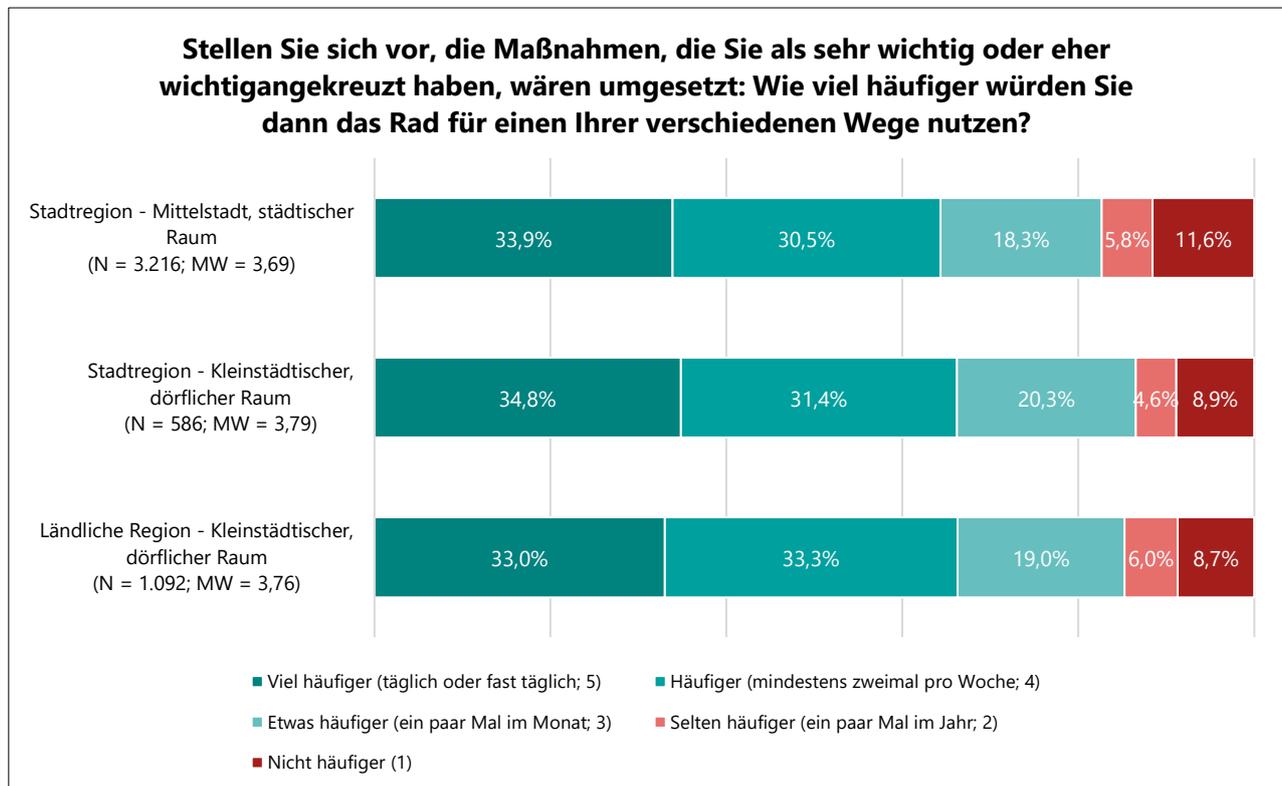
Interessant ist zudem, dass die Bereitschaft, mehr Fahrrad zu fahren, wenn die Radverkehrsinfrastruktur verbessert ist, in allen Altersgruppen gleichmäßig zu beobachten ist; nur in der Gruppe der über 75-

jährigen gilt dies nicht mehr so stark. Aber selbst in der Gruppe der über 75-jährigen geben noch 22,9 % der Befragten an, bei Umsetzung der von ihnen geforderten Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur das Rad dann viel häufiger (täglich oder fast täglich) nutzen zu wollen, und weitere 23,5 % geben an, dies dann zumindest mehrmals in der Woche tun zu wollen.

Dies unterstreicht aus unserer Sicht das sehr große Potenzial, das im Radverkehr in der Region Osnabrück für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität liegt.

Die Bereitschaft und das Interesse an einer deutlich häufigeren Nutzung des Fahrrads ist auch in allen Regionstypen in gleicher Weise vorhanden (vgl. *Abbildung 46*). In allen Regionen des Landkreises Osnabrück besteht damit die Chance, durch eine spürbare Verbesserung der Fahrradinfrastruktur einen erheblichen Effekt im Hinblick auf eine zukunftsorientierte und viel nachhaltigere Mobilität als heute erreichen zu können.

**Abbildung 46: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung nach Regionstypen**

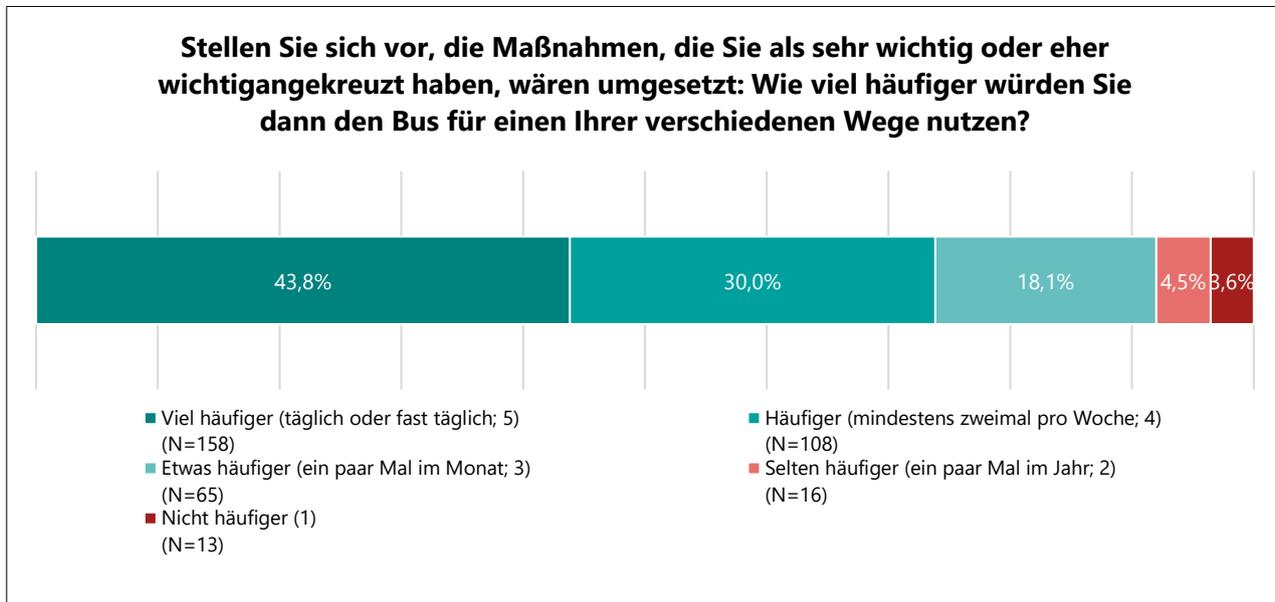


Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 4.918

Einen besonders großen Effekt könnten Maßnahmen zur Verbesserung des Busangebotes dabei bei Schülern erreichen (vgl. *Abbildung 47*). Auch bei der Bahn wäre die Wirkung bei dieser Gruppe größer als im Durchschnitt aller Befragten (*Abbildung 48*). Bei der häufigeren Nutzung des Fahrrads zeigt sich dieser Effekt dagegen nicht, hier liegt die Bereitschaft, das Fahrrad verstärkt für die täglichen Wege zu nutzen, in etwa auf dem gleichen Niveau wie bei der gesamten Bevölkerung.

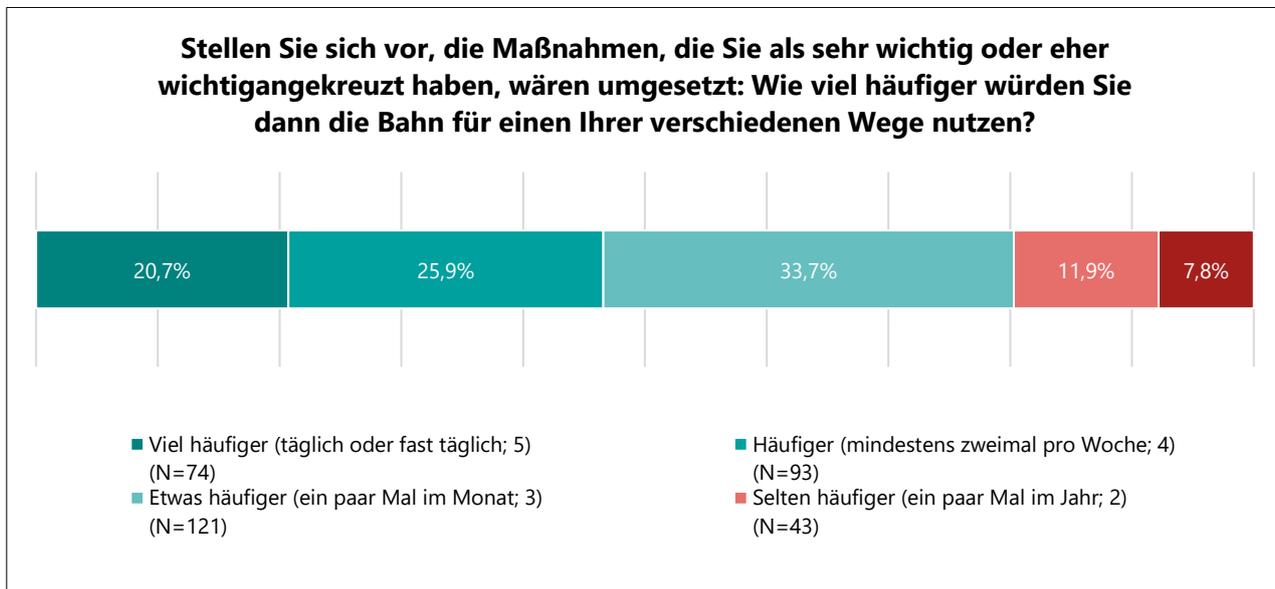
Bei der Gruppe der Erwerbstätigen zeigt sich interessanterweise der umgekehrte Zusammenhang. Die Bereitschaft, die Bahn und den Bus stärker für ihre Wege zur Arbeit zu nutzen, entspricht dem der Gesamtbevölkerung. Das Interesse, für die Wege zur Arbeit das Fahrrad zu nutzen, ist dagegen groß.

**Abbildung 47: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung: Schüler und Studenten**



Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 361

**Abbildung 48: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung: Schüler und Studenten**



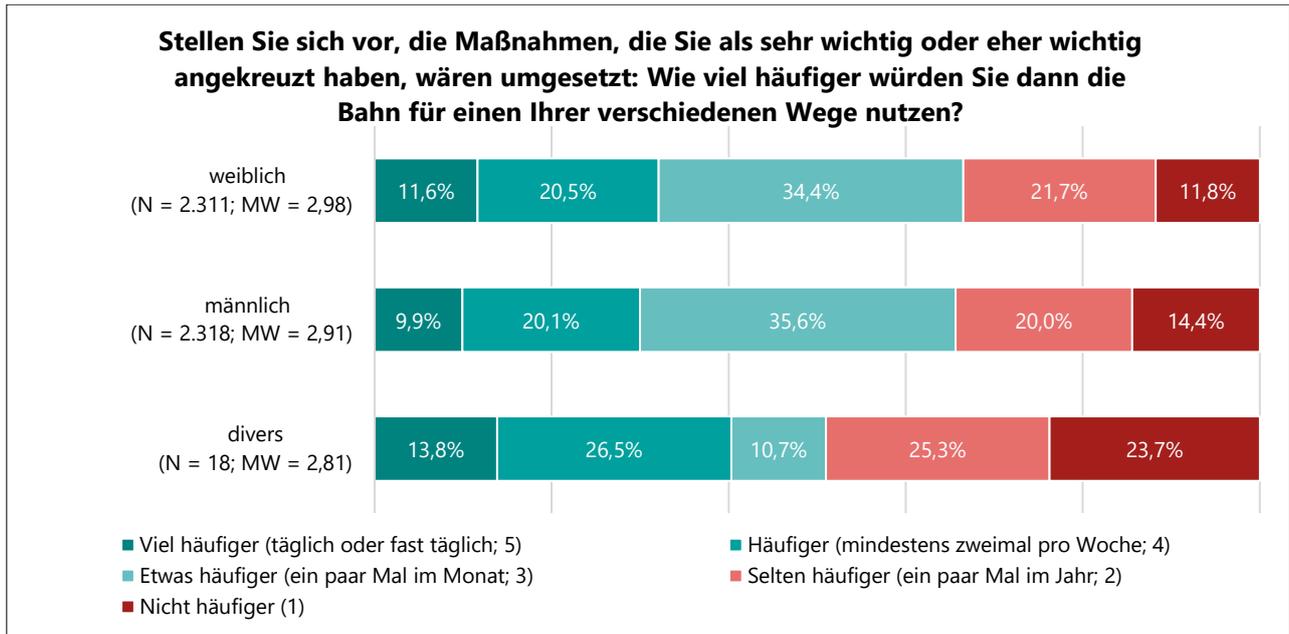
Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 359

Auch im Hinblick auf die Geschlechter gibt es Unterschiede in der Bereitschaft, andere Verkehrsmittel nach einer Verbesserung des Angebotes mehr als heute zu nutzen. Frauen sind stärker als Männer interessiert und bereit, mehr die Bahn (vgl. *Abbildung 49*) und den Bus zu nutzen (vgl. *Abbildung 50*) und häufiger aufs Rad zu steigen (*Abbildung 51*). Die Zusammenhänge sind aber nicht sehr stark ausgeprägt.

In der Bewertung des aktuellen Busangebotes und in der Bereitschaft, dieses stärker zu nutzen, sind im Übrigen deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen VOS-Gebieten zu erkennen. In der Bewertung des Angebotes als sehr gut gibt es vor allem Unterschiede zwischen dem VOS-Teilbereich Nord

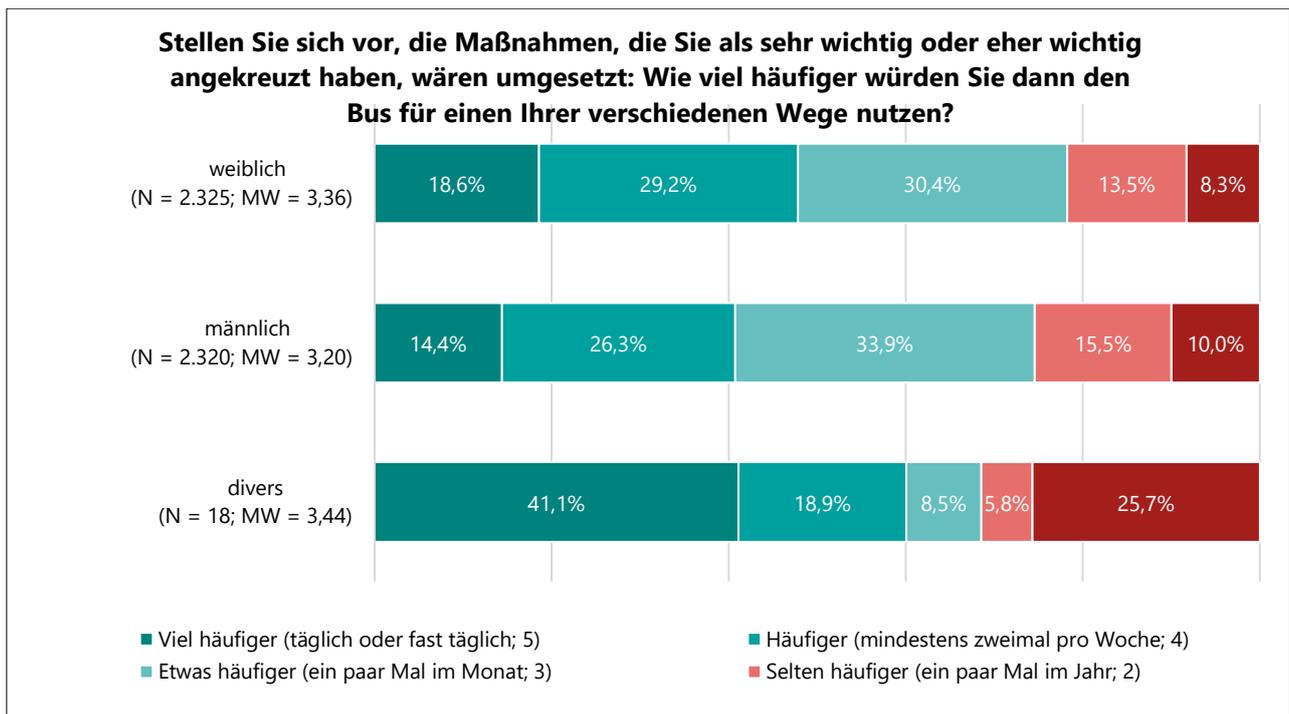
und den anderen Teilbereichen: Nur sehr wenige Befragte bewerten das Busangebot im Teilbereich Nord als sehr gut, in den anderen Teilbereichen sind dies dagegen im Schnitt mehr Befragte. Über alle Bewertungskategorien hinweg schneidet der Teilbereich Wallenhorst am besten ab, es folgen die Teilbereiche Süd, Ost und Nord-Ost, das Angebot im Teilbereich Nord wird dagegen am schlechtesten bewertet (vgl. *Abbildung 52*).

**Abbildung 49: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung: Geschlechter**



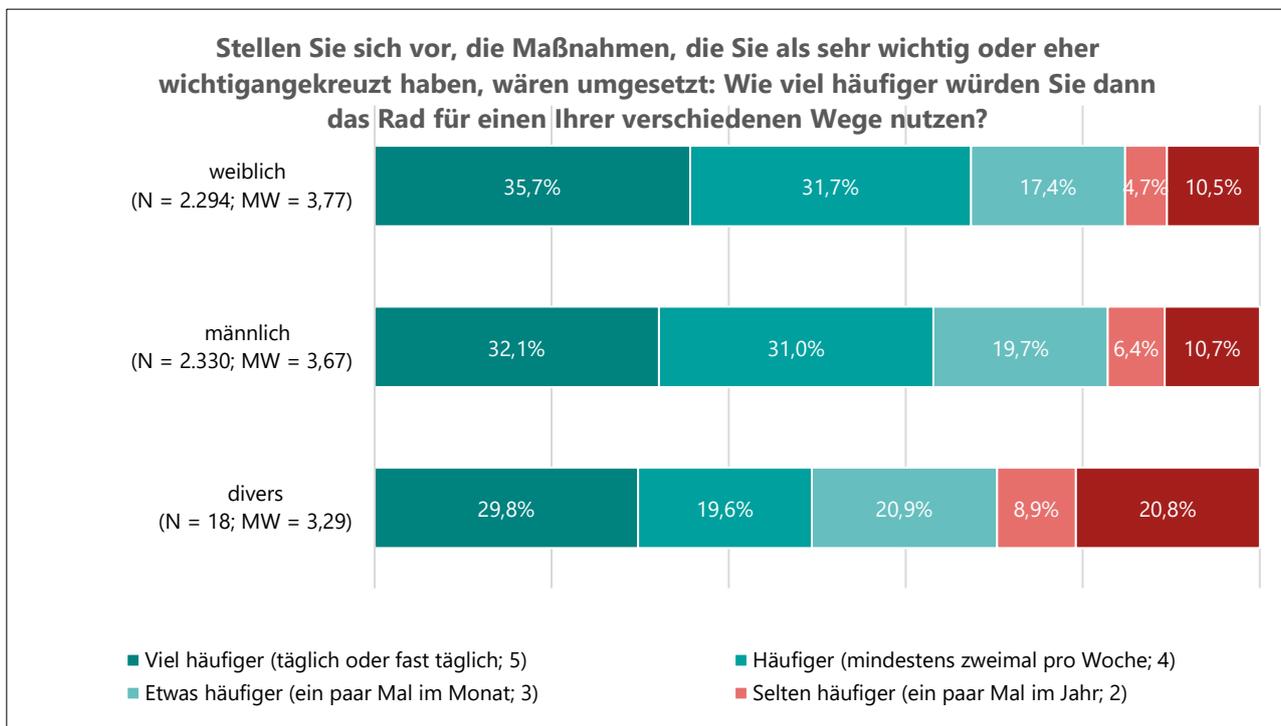
Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 4.646

**Abbildung 50: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung: Geschlechter**



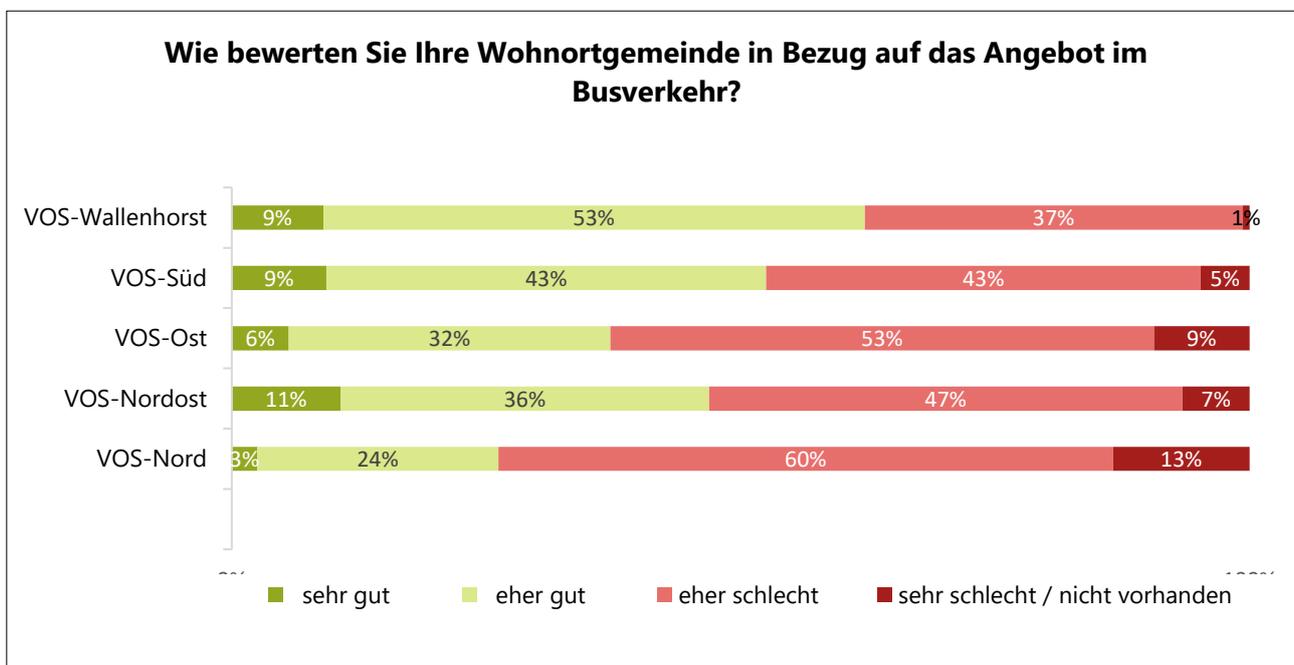
Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 4.663

**Abbildung 51: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung: Geschlechter**



Quelle: Frage 7, repräsentative Befragung, N = 359

**Abbildung 52: Bewertung des Busangebotes in den VOS-Teilbereichen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, N = 4.900

Entsprechend dieser unterschiedlichen Bewertung unterscheidet sich auch die Häufigkeit der Nutzung dieses Busangebotes zwischen den VOS-Teilbereichen. So ist der Anteil der Befragten, der nie den Bus nutzt, im VOS-Teilbereich Nord mit knapp 80 % der Befragten mit Abstand am höchsten, im VOS Teilbereich Wallenhorst geben nur 32 % der Befragten an, nie den Bus zu nutzen. Die entsprechenden Werte

für die anderen Teilbereiche lauten: VOS-Ost: 61,2 %, VOS-NordOst: 48 %, VOS-Süd; 46 %. Aber auch in den besser bewerteten VOS-Teilbereichen Wallenhorst und VOS-Süd bleibt der Anteil der Befragten, die eine häufige oder gar tägliche Nutzung des Busses angeben, gering.

### **3.5 Bereitschaft der Befragten, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern**

Die oben in *Kapitel 3.4* beschriebenen Ergebnisse machen deutlich, dass viele Menschen im Landkreis Osnabrück offensichtlich dazu bereit sind, ihr heutiges Mobilitätsverhalten zukünftig zu ändern. Auch die Antworten der Befragten auf eine weitere in der Umfrage gestellte Frage unterstreichen diese Bereitschaft (vgl. dazu *Abbildung 53*).

Deutlich wird auch hier, dass vor allem die spürbare Verbesserung der Angebote im öffentlichen Verkehr und in der Infrastruktur für das Radfahren und das zu Fuß gehen wesentlich für eine solche Änderung im Mobilitätsverhalten sind. Hinzu kommen individuelle Gründe, umweltmotivierte Gründe, mehr Versorgungsmöglichkeiten vor Ort und die Preisentwicklung für den Kfz-Verkehr. Im Einzelnen können die Gründe vielfältig sein und sich auch überlagern, entscheidend aber ist: nur eine Minderheit (16,8 % der Befragten, ist nicht bereit, die Verkehrsmittelnutzung zu ändern. Auch dies unterstreicht die Chancen, die heute für eine neue zukunftsorientierte Mobilität im Landkreis Osnabrück bestehen.

In der Vergleichsgruppe der Befragten (U2) bestätigt sich dieses Bild: die Reihenfolge der Nennungen ist nahezu identisch, die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens ist in dieser Gruppe sogar noch einmal größer ausgeprägt. Hier geben nur 10,6 % der Befragten an, sie wollten ihre Verkehrsmittelnutzung nicht ändern.

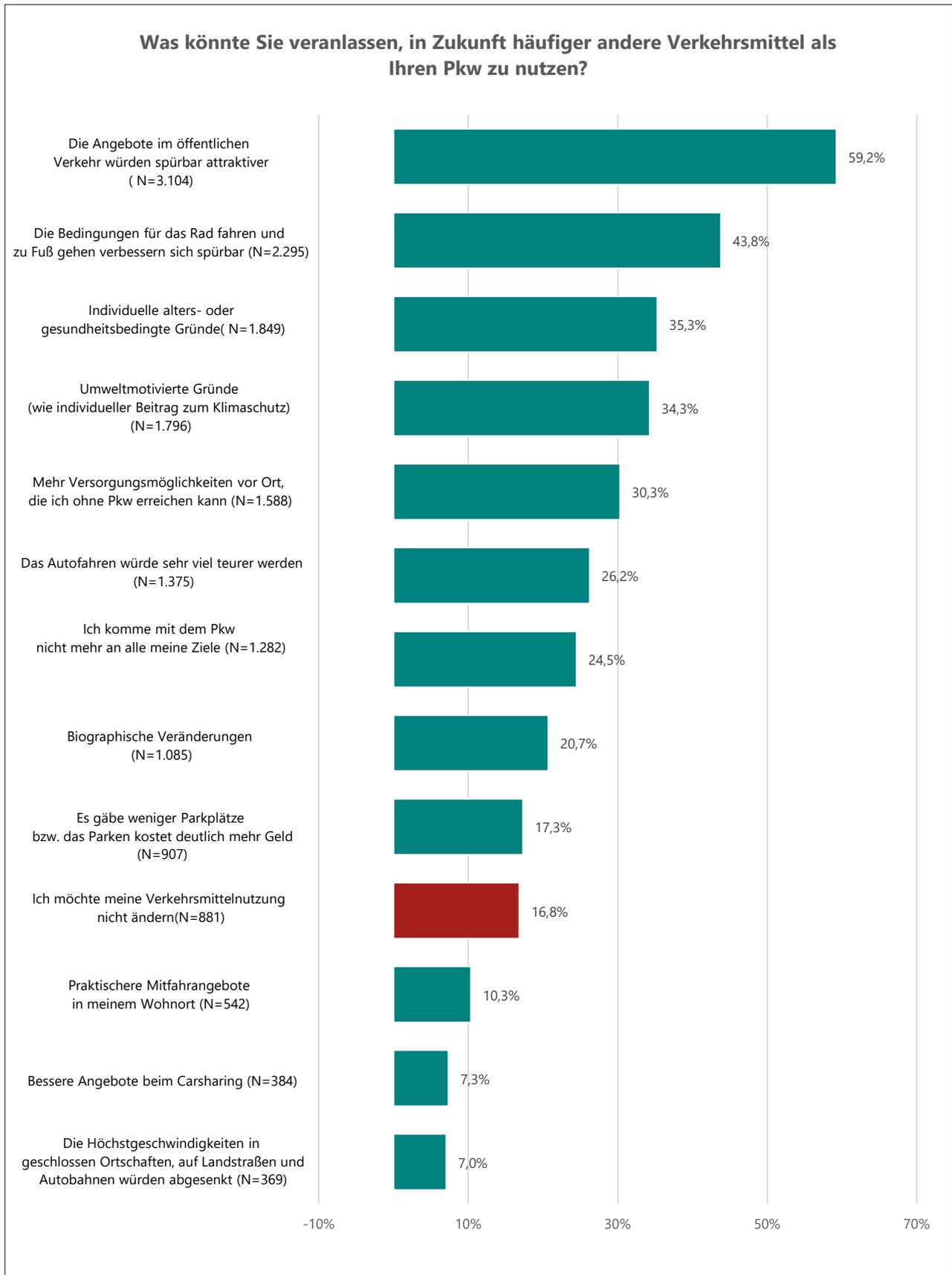
Die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens ist dabei bei den Wegen, die für die Einkäufe des täglichen Bedarfs zurückgelegt werden, deutlich geringer ausgeprägt. Fast 40 % der Befragten geben bei dieser Frage an, dass für sie für diese Wege kein anderes Verkehrsmittel in Frage kommt. Weitere 28,9 % der Befragten geben an, dass aus ihrer Sicht für diese Wege die heutigen Angebote ausreichend sind und es für sie von den Tagesumständen abhängt, für welches Verkehrsmittel sie sich für diese Wege entscheiden (*Abbildung 54*).

Gleiches gilt bei den Wegen zur Arbeit, Schule oder Universität (*Abbildung 55*). Hier gibt ein gutes Viertel der Befragten an, dass für sie ein anderes Verkehrsmittel nicht in Frage kommt. 11,5 % der Befragten geben zudem an, dass für sie die heutigen Angebote für diese Wege ausreichend sind und sie von den Befragten je nach den Tagesumständen genutzt werden.

Dies bedeutet im Umkehrschluss: Ein Großteil der Befragten sieht den Pkw auch für diese Wege nicht zwingend als alternativloses Verkehrsmittel an. Die Bereitschaft, den Umweltverbund für diese Wege zu nutzen, ist vielmehr bei nahezu 65 % der Befragten vorhanden. Heute scheitert dies jedoch meistens an den fehlenden infrastrukturellen Voraussetzungen.

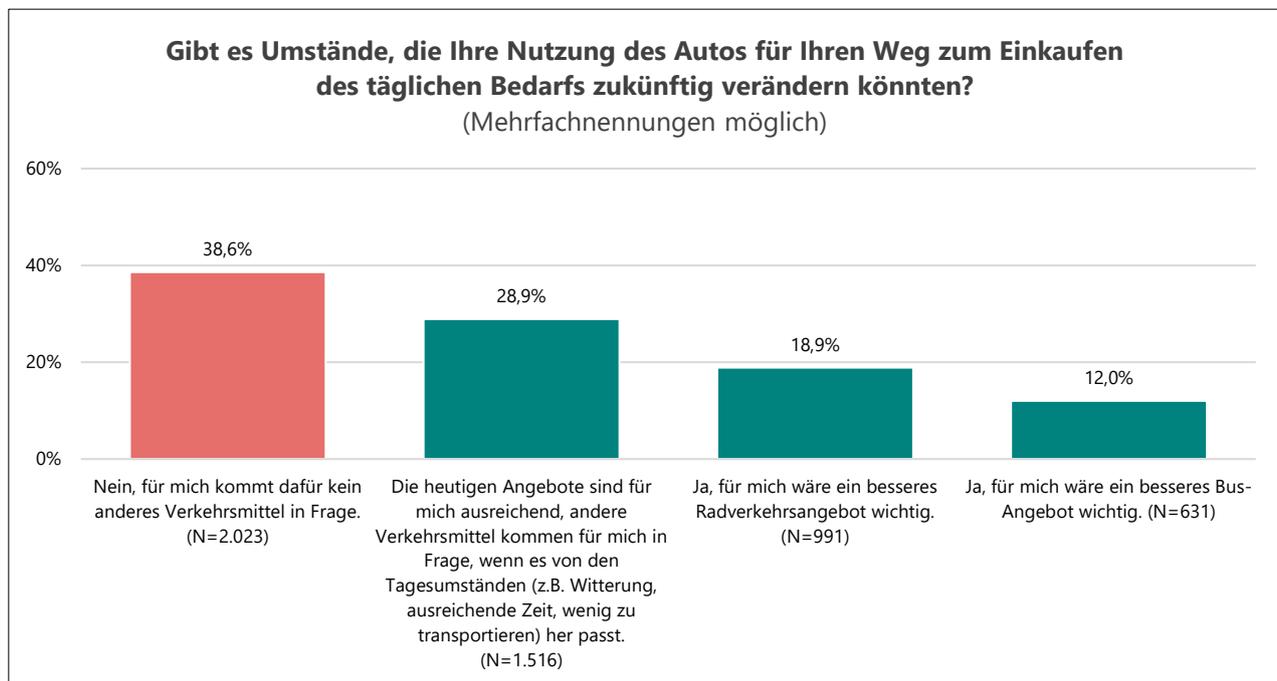
Aufgrund der in *Abbildung 19* bereits dargestellten häufig langen Strecken ist es insbesondere das fehlende Bus-Angebot und das nicht ausreichende Bahnangebot im Landkreis Osnabrück, das für viele Personen für diese Wegezwecke ausgebaut werden muss, um damit den Arbeits- oder Ausbildungsort zu erreichen. Im Einzelnen ist es für 27,7 % das Busangebot, das ausgebaut werden muss, für 20,0 % das Radverkehrsangebot und für 16,5 % das Bahn-Angebot.

**Abbildung 53: Gründe der Befragten, Alternativen zum MIV zu nutzen**



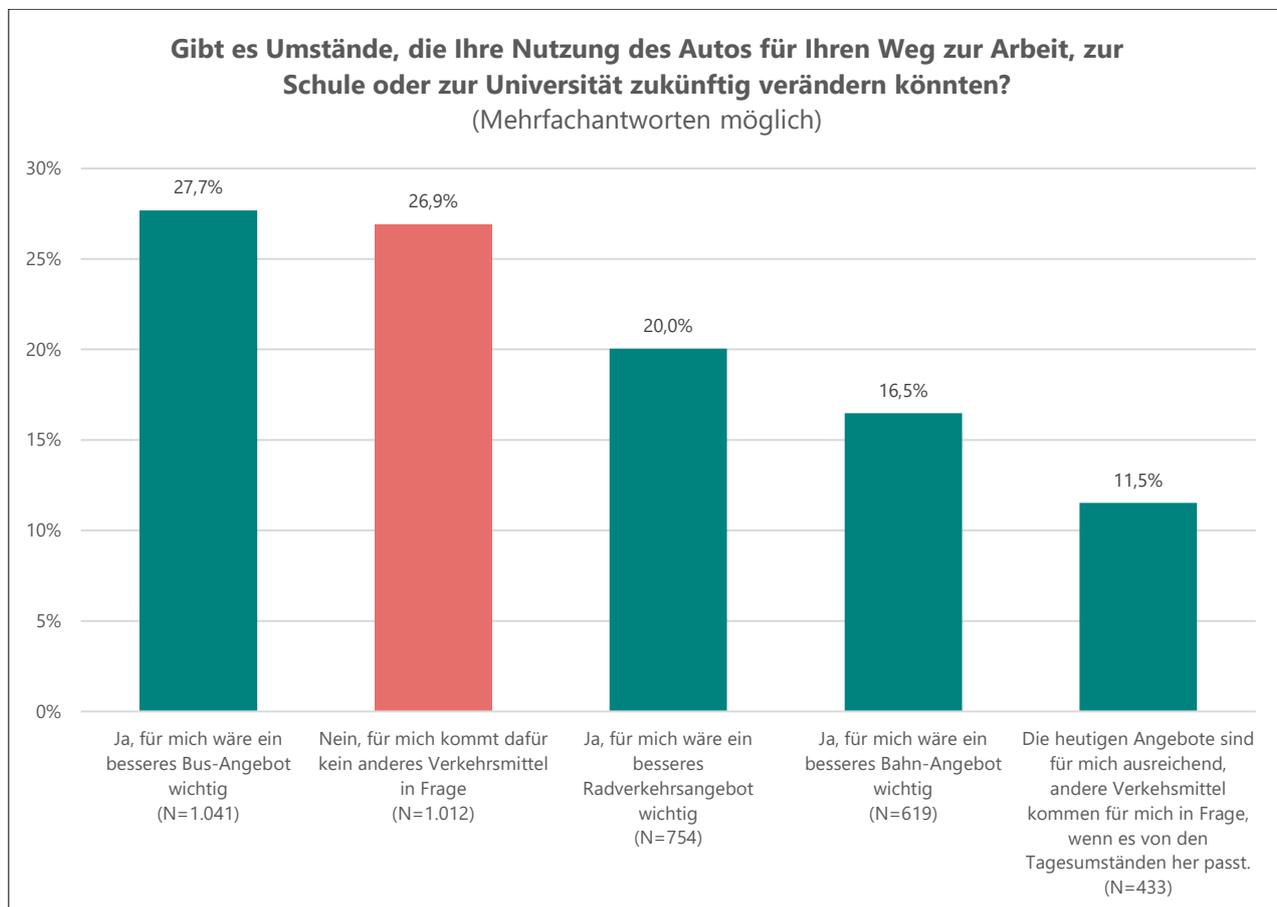
Quelle: Frage 10, repräsentative Befragung, N = 5.057

**Abbildung 54: Umstände zur Nutzungsänderung vom Auto für Einkäufe**



Quelle: Frage 16, repräsentative Befragung, N = 5.161

**Abbildung 55: Umstände zur Nutzungsänderung vom Auto zur Arbeit, der Schule oder Universität**



Quelle: Frage 21, repräsentative Befragung, N = 3.858

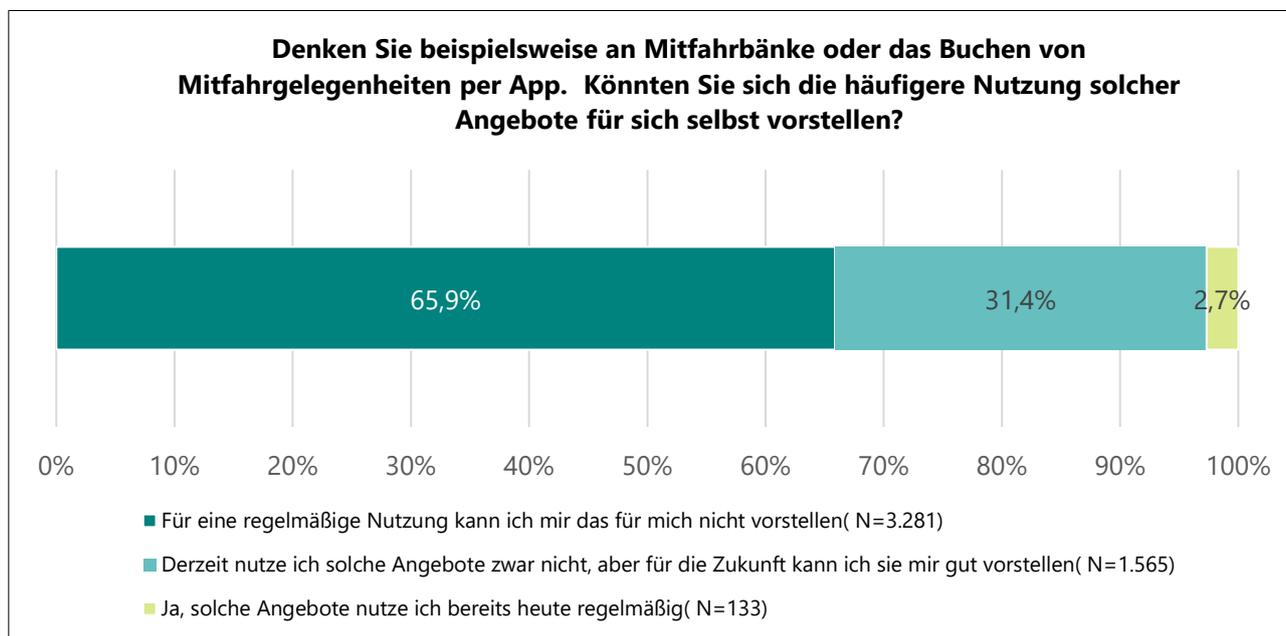
In der Vergleichsgruppe U2 zeigen sich im Grundsatz die gleichen Ergebnisse, nur die Bereitschaft zu einem veränderten Mobilitätsverhalten ist hier noch etwas größer ausgeprägt.

Dies bedeutet zusammengefasst: Die Bereitschaft der Befragten zu einem anderen Mobilitätsverhalten ist in der Region Osnabrück heute bei den Freizeitwegen offenbar am stärksten ausgeprägt. Danach folgen die Wege zur Arbeit, Schule bzw. Universität. Dagegen ist die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens bei den Wegen, die für die Einkäufe des täglichen Bedarfs zurückgelegt werden, im Vergleich dazu geringer ausgeprägt. Bei den zukünftigen Planungen für ein neues Mobilitätskonzept sollten diese Befunde beachtet werden.

Neben den klassischen Angeboten des Umweltverbundes können dabei zumindest zukünftig offenbar auch neue Möglichkeiten des Ridesharing eine Bedeutung bekommen (vgl. *Abbildung 56*). Zwar spielen diese heute noch keine Rolle im Verkehrsverhalten der Befragten. Aber immerhin ein Drittel der Befragten kann sich auch eine häufigere Nutzung dieser Angebote in Zukunft vorstellen.

Insbesondere eine App, die RideSharing ermöglicht, könnte daher aus unsere Sicht eine interessante Ergänzung der klassischen Formen des ÖPNV für den Landkreis Osnabrück sein. Solche Angebote sollten aber integriert mit den anderen Angeboten angeboten werden, damit nicht neue Insellösungen in den Angeboten entstehen.

**Abbildung 56: Zukünftige Potenziale im Bereich Ridesharing**



Quelle: Frage 11, repräsentative Befragung, N = 4.980

### 3.6 Die größten Wünsche der Befragten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote

Zum Schluss der Befragung wurden die an dieser Erhebung Teilnehmenden nach ihrem größten Wunsch zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote im Landkreis Osnabrück gefragt.

Eine große Mehrheit der Befragten hat auch diese Frage, für die keine Antwortkategorien vorgegeben waren, beantwortet.

Gerade auch diese zum Teil sehr konkreten und ausführlichen Antworten unterstreichen den Bedarf der Befragten nach einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und anderen Mobilitätsangeboten nachdrücklich.

Diese Antworten sollten daher ebenfalls in die Erarbeitung des geplanten Mobilitätskonzeptes des Landkreises Osnabrück einfließen und hierbei Berücksichtigung finden.

Eine Auswertung und Zusammenstellung aller Antworten der Befragten auf diese Frage wurde dem Auftraggeber zusammen mit diesem Schlussbericht übergeben.

## 4 ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG DER BESCHÄFTIGTEN BEIM LANDKREIS OSNABRÜCK

---

Zur Vorbereitung der repräsentativen Befragung im Landkreis Osnabrück wurde als Pretest eine Befragung zum Mobilitätsverhalten unter den Beschäftigten beim Landkreis Osnabrück durchgeführt.

An dieser Befragung der Mitarbeitenden des Landkreises Osnabrück haben 439 Personen teilgenommen. Dies entspricht einem Rücklauf von über 50 %. Für die Mitarbeitenden in der Verwaltung des Landkreises können die Ergebnisse der Befragung damit ebenfalls als repräsentativ angesehen werden. Einige wenige Ergebnisse dieser Befragung werden daher im Folgenden ergänzend zu der bisherigen Ergebnisdarstellung der repräsentativen Befragung im Landkreis dargestellt.

Auch unter den Beschäftigten des Landkreises dominiert das Auto das Mobilitätsverhalten. 76,2 % der Befragten unter den Mitarbeitenden des Landkreises nutzen täglich das Auto (dies liegt sogar noch über dem Wert für den Landkreis Osnabrück), weitere 17 % der Befragten nutzen das Auto an 1 – 3 Tagen pro Woche. Nur 2,8 % der Befragten nutzen das Auto nie oder zumindest seltener als monatlich, im Bundesdurchschnitt sind dies 17 %, im Landkreis 9,4 %. Damit dominiert das Auto die Verkehrsmittelwahl der Befragten noch sehr viel stärker als dies im Bundesdurchschnitt bzw. im Durchschnitt des Landkreises der Fall ist.

Den ÖPNV (Bahn und Bus in der Region) nutzen nur 1,2 % bzw. 1,4 der Befragten täglich (Bundesdurchschnitt: 13 %, Durchschnitt im Landkreis 5 % bzw. 1,6 %) und weitere 1,5 % an 1 bis 3 Tagen in der Woche. 5,5 % der Befragten nutzen den ÖPNV gelegentlich (an 1 bis 3 Tagen im Monat. Umgekehrt nutzen den ÖPNV 55,8 % der Mitarbeitenden in der LK-Verwaltung nie (Bundesdurchschnitt 41 %, Landkreisdurchschnitt 58,4 % bzw. 61 %)) und 35,9 % nutzen ihn seltener als monatlich. Der ÖPNV spielt somit für die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden in der LK-Verwaltung nur eine sehr geringe Rolle, dies bestätigt die Ergebnisse der repräsentativen Befragung und der Vergleichsgruppe U2 für den Landkreis Osnabrück.

Die Befragten wohnen in den unterschiedlichen Gemeinden innerhalb und außerhalb des Landkreises, entsprechend wird die Qualität der heutigen Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote in ihrem Wohnort erwartungsgemäß von den Befragten sehr unterschiedlich bewertet.

Der Zustand der Straßen wird von 3,7 % der Befragten als sehr gut und von über 50 % als eher gut bewertet. Ein Drittel der Befragten ist mit dem Zustand der Straßen unzufrieden und bewertet ihn als eher schlecht, 5,8 % sogar als sehr schlecht.

Die Angebote im Bus- und Bahnverkehr werden jeweils von rd. 10 % der Befragten als sehr gut und von etwa einem Drittel als eher gut bewertet. Knapp 40 % der Befragten haben in ihrer Gemeinde kein Bahnangebot, nur knapp 15 % bewerten dies als eher schlecht.

Kein oder nur ein sehr schlechtes Busangebot haben dagegen in ihrer Wohnortgemeinde nur 7 % der Befragten, 40 % bewerten dagegen das Busangebot als eher schlecht. Die Qualität der Infrastruktur für

zu Fuß gehende wird dagegen auch von den Befragten beim Landkreis in ihren Wohnortgemeinden überwiegend positiv bewertet. 20 % allerdings bewerten diese Infrastruktur in ihren Gemeinden als eher schlecht, knapp 4 % als sehr schlecht.

Die Radverkehrsinfrastruktur in ihren Wohnortgemeinden bewerten die Befragten dagegen zwar selten als sehr gut, zu 43 % aber als eher gut. Auch dies passt zu den Ergebnissen der übrigen Befragungen. 40% bewerten die Radverkehrsinfrastruktur in ihren Gemeinden als eher schlecht, und 11,5 % bewerten sie als sehr schlecht.

Demgegenüber werden die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln – bei aller Unterschiedlichkeit im Einzelnen – etwas schlechter als die Radverkehrsinfrastruktur selbst bewertet. Bedarfsangebote fehlen auch nach diesen Ergebnissen offenbar im Landkreis heute in vielen Wohnortgemeinden oder werden, wenn sie vorhanden sind, zumindest als nicht ausreichend bewertet.

Eine vergleichende Betrachtung zeigt somit, dass im Durchschnitt die die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß Gehende von den Befragten am besten bewertet wird, gefolgt von der Bewertung der Straßeninfrastruktur. Es folgen die Bewertung der Angebote im Bahnverkehr, der Radverkehrsinfrastruktur und der Angebote im straßengebundenen ÖPNV. Deutlich schlechter werden die Verknüpfungsmöglichkeiten und die Bedarfsangebote bewertet. Dieses Ergebnis bestätigt die Ergebnisse der repräsentativen Befragung und der Vergleichsgruppe im Landkreis.

Auch die von den Befragten gewünschten Maßnahmen zur Verbesserung der Angebote im Bahn und Busverkehr und in der Infrastruktur für Radfahrer und für zu Fußgehende bestätigen die Ergebnisse der anderen Befragungen.

Dies gilt auch für die Veränderungen im Mobilitätsverhalten, wenn die Maßnahmen zur Verbesserung der Angebote bei den Verkehrsmitteln im Umweltverbund umgesetzt wären.

Im Einzelnen: Bei einer Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen würden nach den Ergebnissen dieser Befragung 10 % der Befragten die Bahn täglich oder fast täglich nutzen, weitere 14 % würden die Bahn dann zumindest zweimal in der Woche nutzen. 42 % der Befragten würden die Bahn dann etwas häufiger nutzen, bei einem Drittel würde sich die Nutzung der Bahn dagegen nicht verändern.

Das Busangebot würden bei Umsetzung der gewünschten Maßnahmen ebenfalls 10 % der Befragten dann sehr häufig nutzen (täglich oder fast täglich), 25 % der Befragten würden den Bus dann mindestens zweimal in der Woche nutzen. Bei nur 17 % würde sich dagegen keine Veränderung in der Busnutzung ergeben.

Auch bei den Mitarbeitenden des Landkreises wäre dagegen die Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei entsprechenden Investitionen in die Radwegeinfrastruktur am größten.

Auch die Mitarbeitenden beim Landkreis Osnabrück legen im Übrigen oft weite Arbeitswege zurück. Dies zeigen die folgenden Ergebnisse. 72 % der Befragten haben ihren Wohnort im Landkreis Osnabrück. Von den übrigen Befragten haben rd. zwei Drittel ihren Wohnort in der Stadt Osnabrück. Von allen Mitarbeitenden der Kreisverwaltung haben damit rd. 18 % ihren Wohnsitz in Osnabrück. Deutlich mehr Befragte wohnen im südlichen Teil des Landkreises. Wohnortschwerpunkte sind Georgsmarienhütte, Melle, Hagen am Teutoburger Wald und Bissendorf. Wohnortschwerpunkte im nördlichen Teil des Landkreises sind Wallenhorst, Bramsche und Bersenbrück.

Im Durchschnitt werden pro Weg 17,7 km zurückgelegt, insgesamt also (Hin- und Rückweg) 35,4 km.

65,5 % der Befragten, also nahezu zwei Drittel, haben Arbeitswege von deutlich über 10 km (ein Weg).

57 % der Befragten nutzen täglich das Auto für den Weg zur Arbeit, weitere 31 % an 1 bis 3 Tagen in der Woche. Damit dominiert das Auto klar die Verkehrsmittelwahl. 13 % nutzen täglich das Fahrrad, weitere 10 % an 1 bis 3 Tagen die Woche. 61 % der Befragten nutzen das Fahrrad nie.

Nur 5 Befragte (1,3 % aller Befragten) nutzen täglich die Bahn, weitere 5 Befragte tun dies gelegentlich. 95 % der Befragten nutzen die Bahn nie für ihren Arbeitsweg.

Nur 4 Befragte (1,1 % aller Befragten) nutzen täglich den Bus, einige tun dies gelegentlich (meistens allerdings seltener als monatlich). 90 % der Befragten nutzen den Bus nie für ihren Arbeitsweg.

Niemand der Befragten gab an, ein Pedelec für seinen Weg zur Arbeit zu nutzen, ebenfalls niemand einen Bedarfsverkehr. 4 Befragte legen ihren Arbeitsweg ausschließlich zu Fuß zurück.

Welches Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit genutzt wird, hängt u.a. vom Wohnort der Befragten ab.

Vor allem diejenigen Mitarbeiter, die entweder im Landkreis Osnabrück oder außerhalb des Landkreises, aber nicht in der Stadt Osnabrück wohnen, nutzen für ihren Weg zur Arbeit vor allem das Auto. Bus und Bahn als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg spielen für sie heute nahezu keine Rolle. Die Bahn spielt dabei eine noch geringere Rolle als der Bus. 95 % bzw. 94 % nutzen die Bahn nie (Landkreis bzw. Wohnort außerhalb des Landkreises), 91 % (Landkreis) bzw. 97 % (Wohnort außerhalb des Landkreises) nutzt nie den Bus. Eine Minderheit nutzt das Fahrrad regelmäßig oder zumindest gelegentlich als Verkehrsmittel.

Mitarbeitende mit Wohnort in der Stadt Osnabrück nutzen zu 30 % immer das Auto, weitere nutzen es im Durchschnitt an 1 bis 3 Tagen in der Woche. Bus und Bahn als Verkehrsmittel spielen auch für sie fast keine (Bahn) oder nur eine sehr geringe Rolle (Bus). 82 % der Befragten mit Wohnsitz in Osnabrück nutzt nie den Bus, 9 % nutzen ihn seltener als monatlich. Mitarbeitende mit Wohnort in Osnabrück nutzen dafür deutlich häufiger das Rad als Verkehrsmittel.

Ein gutes Drittel der Befragten gibt zudem an, dass für sie für ihre Nutzung des Autos keine Umstände denkbar sind, die dazu führen könnten, dass für sie ein anderes Verkehrsmittel für diese Wege in Frage käme.

Rund die Hälfte der Befragten wäre dagegen zu einer anderen Verkehrsmittelwahl bereit. Sie könnten sich ein anderes Verkehrsmittel vorstellen, wenn hierfür die Angebote vorhanden wären.

Für Jeweils ein Viertel der Befragten wäre hierbei ein verbessertes Radverkehrsangebot bzw. ein verbessertes Busangebot wesentlich. Für gut 10 % der Befragten wäre dagegen ein besseres Bahnangebot entscheidend. Auch dies bestätigt die Erfahrung aus zahlreichen Studien: Beim Ausbau entsprechender Angebote ändern Menschen ihre Verkehrsmittelwahl.

Bei der Bahn wird dabei von den Befragten vor allem eine höhere Frequenz der angebotenen Verbindungen, schnellere Verbindungen, das Vorhandensein einer Station und der Preis als wesentlich benannt. Beim Bus dominieren die Frequenz und die Schnelligkeit der angebotenen Verbindungen. Beim Radverkehr ist es das Angebot an sicheren und zügig zu befahrenden Radwegen.

Damit liefern auch diese Ergebnisse wichtige Erkenntnisse für das neu zu erarbeitende Mobilitätskonzept für den Landkreis Osnabrück ab.

Auch nach den Ergebnissen der Befragung unter den Mitarbeitenden der Verwaltung des Landkreises ist übrigens die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens bei den Wegen zum Einkaufen des täglichen Bedarfs deutlich geringer als bei den Wegen zur Arbeit ausgeprägt. Ein Grund dafür ist, dass diese Wege oft mit anderen Wegezwecken gekoppelt werden (70 % der Befragten koppeln diese Wege nach den Ergebnissen dieser Befragung mit anderen Wegen).

Immerhin wären auch hier ein Fünftel der Befragten zu einer anderen Verkehrsmittelwahl bereit, wenn dafür die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen würden. Diese liegen nach Ansicht der Befragten vor allem im Bereich der Radwegeinfrastruktur. Die Befragten halten hierfür vor allem bessere Radwege für wesentlich.

Auch dies entspricht den Ergebnissen der anderen Befragungen.

## 5 ERGEBNISSE DER BÜRGERDIALOGE

---

Im Folgenden werden die übergeordneten Ergebnisse der im Rahmen des Vorhabens durchgeführten Bürgerdialoge wiedergegeben.

### *Ablauf der Veranstaltungen und Teilnehmerzahlen*

- Alle Bürgerdialoge hatten den folgenden Ablauf: Nach einer Begrüßung der Teilnehmenden und einem inhaltlichen Impulsvortrag wurden je nach Größe der Veranstaltung entweder im Plenum oder in Arbeitsgruppen folgende Fragen diskutiert:
  - Wie sind die Bürgerinnen und Bürger heute auf ihren täglichen Wegen im Landkreis unterwegs und warum entscheiden sie sich bei ihren Wegen für bestimmte Verkehrsmittel?
  - Wie werden die Verkehrsinfrastruktur und die heutigen Mobilitätsangebote bewertet, was also ist aus Sicht der Teilnehmenden heute gut und was ist nicht gut gelöst?
  - Welche neuen Angebote und Maßnahmen wünschen sich die Teilnehmenden?

Die Ergebnisse wurden abschließend zusammengefasst, und es wurde über den weiteren Fortgang des Projektes und der Erarbeitung des neuen Mobilitätsprojektes für den Landkreis informiert und diskutiert.

- An den fünf Bürgerdialogen haben insgesamt rd. 190 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen.
- In allen Dialogen beteiligten sich die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger sehr aktiv und lebhaft an der Diskussion.

### *Die wichtigsten Ergebnisse*

- Die Durchführung dieser Veranstaltungen wurde von den teilnehmenden Personen durchgängig sehr begrüßt.
- Einige Teilnehmende äußerten die Meinung, solche Veranstaltungen hätten schon früher stattfinden sollen.
- Viele Teilnehmenden äußerten den Wunsch, sich auch weiterhin in den Prozess aktiv einbringen zu können. Sie wünschten sich eine aktive Beteiligung der Öffentlichkeit an den weiteren Aktivitäten zur Erarbeitung des geplanten neuen Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Osnabrück.
- Einige Teilnehmende machten den Vorschlag, solche Veranstaltungen zum Beispiel zur Diskussion der Ergebnisse des Projektes noch einmal zu wiederholen.
- Bei einem Großteil der Teilnehmenden ist die Bereitschaft zu einem stärkeren Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds für verschiedene Wegezwecke gegeben, wenn die Rahmenbedingungen dafür deutlich attraktiver als bisher gestaltet werden.

- Im Hinblick auf die Bewertung der Infrastruktur für Radfahrende und Fußgänger sowie die Angebote von Bahnen und Bussen in der Region lag der Fokus der Diskussionen auf den Schwächen der Angebote.
- Entsprechend wurden auf allen Veranstaltungen von den Teilnehmenden wesentlich mehr Dinge als schlecht gelöst und damit als Schwächen bewertet.
- Auf den meisten Stellwänden, die die Diskussionsergebnisse dokumentieren, dominieren daher die roten Karten.
- Nur von wenigen Teilnehmenden wurden im Hinblick auf diese Themen zumindest Einzelaspekte der heutigen Gegebenheiten von den Teilnehmenden positiv oder als ausreichend bewertet (grüne Karten).
- Von den Teilnehmenden wurden viele Vorschläge zur Verbesserung der Situation eingebracht.
- Ein einheitlicheres, wesentlich einfacheres und günstigeres Ticketsystem im ÖPNV ist dabei einer der zentralen Wünsche für einen attraktiver gestalteten öffentlichen Verkehr in der Region. Dies gilt besonders für die Nutzung von Bus und Bahn mit einem Ticket sowie eine Abstimmung mit umliegenden Landkreisen.
- Das zu dem Zeitpunkt nutzbare 9-Euro-Ticket wurde grundsätzlich als sehr sinnvoll erachtet und sollte nach Ansicht von vielen Teilnehmenden in ähnlicher Form (bspw. 365 €/Jahr oder „kostenlos“ über Grundabgabe) fortgeführt werden.
- Dennoch nutzten viele der Anwesenden den ÖV aktuell nicht oder nicht wesentlich mehr als vor Einführung des 9 Euro-Tickets. Insbesondere die hohe Auslastung der Züge, eine schlechte Anbindung an den Schienenverkehr und ein fehlendes oder unzureichendes Angebot im Busverkehr sind Hemmnisse.
- Im Busverkehr wurde besonders der Wunsch nach mehr Querverbindungen zwischen den Kommunen geäußert.
- Die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr muss nach Ansicht der Teilnehmenden in allen Gemeinden weiter erhöht werden.
- Der Großteil der Teilnehmenden war mit der Qualität der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger unzufrieden und wünscht sich zudem außerdem und bessere Radwegeverbindungen auch zwischen den Orten.
- In allen Bereichen des Landkreises müssen nach Ansicht der Teilnehmenden an diesen Veranstaltungen noch zahlreiche Lückenschlüsse im Radwegeausbau vollzogen werden.
- Die Niederlande wurden im Bereich der Fahrradwege insgesamt aber auch im Hinblick auf die notwendige Fahrradkultur und im Hinblick auf das Ansehen des Fahrrads in Politik und Gesellschaft von vielen Teilnehmenden als gutes Beispiel genannt. Viele Teilnehmenden äußerten den Wunsch nach entsprechenden Verbesserungen und Aktivitäten nach diesem Vorbild auch im Landkreis.
- Häufig wurde in den Diskussionen dazu aufgerufen, die vermeintliche Priorisierung des Autos bei der Planung, Inanspruchnahme der Flächen und Verteilung von finanziellen Mitteln zugunsten von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu verändern.

- Sowohl im Bereich ÖPNV (Tarif und Verbindung), als auch im Radverkehr wurde es in allen Veranstaltungen für dringend erforderlich gehalten, die Planungen verstärkt auch über Landesgrenzen umzusetzen.
- Eine Zusammenarbeit von Landkreis und Kommunen sowie weiteren Institutionen wurde von vielen Teilnehmenden als wichtig für die Planung der zukünftigen Mobilität angesehen.
- Es besteht der Wunsch, dass die Ergebnisse aus den Veranstaltungen aktiv genutzt und dokumentiert werden und eine gute Ergebnisdokumentation auch den Teilnehmenden an den Veranstaltungen zur Verfügung gestellt werden.
- Die Ergebnisse der Bürgerdialoge fließen in die weiteren Planungen des Landkreises zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für den gesamten Landkreis ein.

#### *Zufriedenheit der Teilnehmenden mit den Veranstaltungen*

- 30 % der Teilnehmenden waren mit dem Ablauf und den erarbeiteten Ergebnissen der Veranstaltung sehr zufrieden, 65 % der Teilnehmenden waren zufrieden.
- Nur 6 % der Teilnehmenden waren mit der Veranstaltung nicht zufrieden.
- Zufrieden waren die Teilnehmenden vor allem mit der Vorbereitung und dem Ablauf der Veranstaltungen, den Vorträgen und Inputs und dem Diskussionsverlauf sowie der Moderation.
- Im Hinblick auf den zuletzt genannten Aspekt wurde vor allem positiv bewertet, dass alle Teilnehmenden Gelegenheit hatten, zu Wort zu kommen.
- Kritisiert wurde, dass junge Leute gefehlt hätten, dass dem Thema Barrierefreiheit nicht ausreichend Beachtung geschenkt wurde und dass zu unklar geblieben sei, wie mit den auf den Dialogen erarbeiteten Ergebnissen weiter umgegangen werden soll.
- Gewünscht wurde z.B. ein konkreter Fahrplan, der beschreibt, was nun wie geändert wird.

## 6 ERGEBNISSE FÜR DIE GEMEINDEN

---

Das Mobilitätsverhalten und die Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis unterscheidet sich deutlich. Im folgenden Kapitel werden daher für jede Gemeinde einige wenige ausgewählte Ergebnisse aus der repräsentativen Befragung dargestellt.

### 6.1 Samtgemeinde Artland

Die Samtgemeinde Artland umfasst die Gemeinden Badbergen, Menslage, Nortrup und die Stadt Quakenbrück und liegt am nördlichen Rand des Landkreises Osnabrück im Teilbereich der VOS-Nord. Die Samtgemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer peripheren ländlichen Region, wobei insbesondere Badbergen, Nortrup und Menslage stark ländlich geprägt sind. Lediglich die Stadt Quakenbrück ist dichter besiedelt und besitzt als Mittelzentrum eine übergeordnete Versorgungsfunktion.

Nortrup und Menslage sind über im RegioTakt verkehrende Linien an die Städte Fürstenau und Ankum sowie das Mittelzentrum und den Bahnhof Quakenbrück angeschlossen. Badbergen wird nur im Bedarfsverkehr bedient, ein Nachtbusangebote besteht nicht in der Samtgemeinde. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Samtgemeinde 67,9 %, nur 47 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Außerhalb der Stadt Quakenbrück sind diese Werte noch einmal deutlich geringer. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die periphere Lage und die geringe Bevölkerungsdichte als lückenhaft mit einer für den Landkreis eher unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

Nur in der Stadt Quakenbrück ermöglichen der Bahnhof sowie die etwas größere Anzahl an auf das Mittelzentrum ausgerichteten Taktverbindungen ein im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Samtgemeinde etwas vielfältigeres ÖV-Angebot.

#### 6.1.1 Badbergen

##### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Badbergen haben 94 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 99 % der zu erreichenden Stichprobe von 95 Personen (*Tabelle 1*). Davon haben 87 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Badbergen, lediglich die 55- bis unter 60-Jährigen sind mit +9,8 Prozentpunkten überrepräsentiert. Überdurchschnittlich stark vertreten sind zudem Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +12,5 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 3*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Badbergen sind daher im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aber aus den Ergebnissen dennoch abgeleitet werden.

**Tabelle 3: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Badbergen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	82	2,1%	1	1,1%	-0,9%
18 bis unter 20	118	3,0%	0	0,0%	-3,0%
20 bis unter 25	306	7,7%	5	5,7%	-2,0%
25 bis unter 30	278	7,0%	3	3,4%	-3,6%
30 bis unter 35	317	8,0%	4	4,6%	-3,4%
35 bis unter 40	271	6,8%	6	6,9%	0,1%
40 bis unter 45	298	7,5%	9	10,3%	2,8%
45 bis unter 50	301	7,6%	5	5,7%	-1,9%
50 bis unter 55	349	8,8%	9	10,3%	1,5%
55 bis unter 60	386	9,8%	17	19,5%	9,8%
60 bis unter 63	204	5,2%	4	4,6%	-0,6%
63 bis unter 65	128	3,2%	1	1,1%	-2,1%
65 bis unter 70	277	7,0%	8	9,2%	2,2%
70 bis unter 75	194	4,9%	9	10,3%	5,4%
75 bis unter 80	152	3,8%	3	3,4%	-0,4%
80 bis unter 85	176	4,4%	2	2,3%	-2,1%
85 und älter	121	3,1%	1	1,1%	-1,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.958</b>	<b>100,0%</b>	<b>87</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	2.089	52,8%	35	40,2%	-12,5%
Weiblich	1.869	47,2%	52	59,8%	12,5%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.958</b>	<b>100,0%</b>	<b>87</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

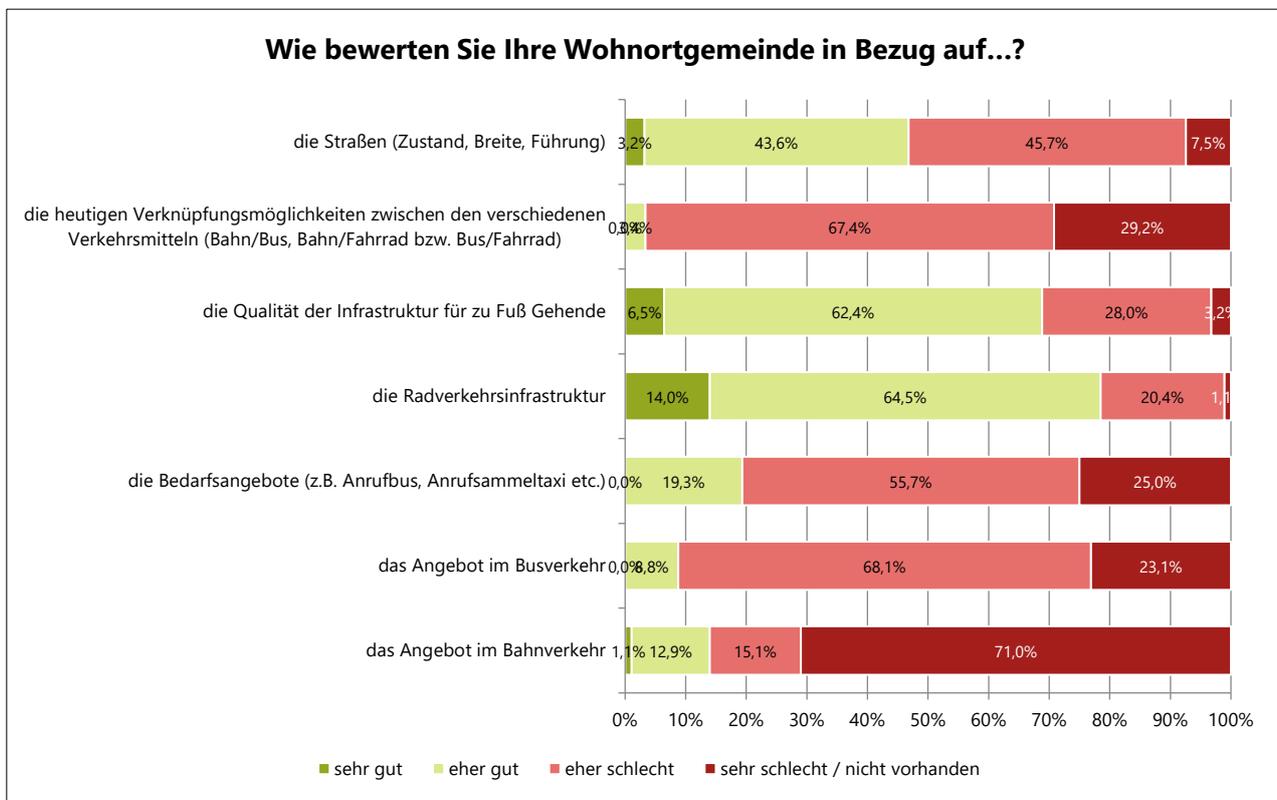
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

Das Angebot im Bahn- und Busverkehr wird von den Bewohnern der Gemeinde besonders schlecht bewertet, dies gilt auch für die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und die Bedarfsangebote. Auch der Zustand der Straßen wird von mehr als der Hälfte der Befragten als eher oder sogar sehr schlecht bewertet. Die Verkehrsinfrastruktur für zu Fuß gehende wird ähnlich wie im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die Radverkehrsinfrastruktur wird besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet (Abbildung 57).

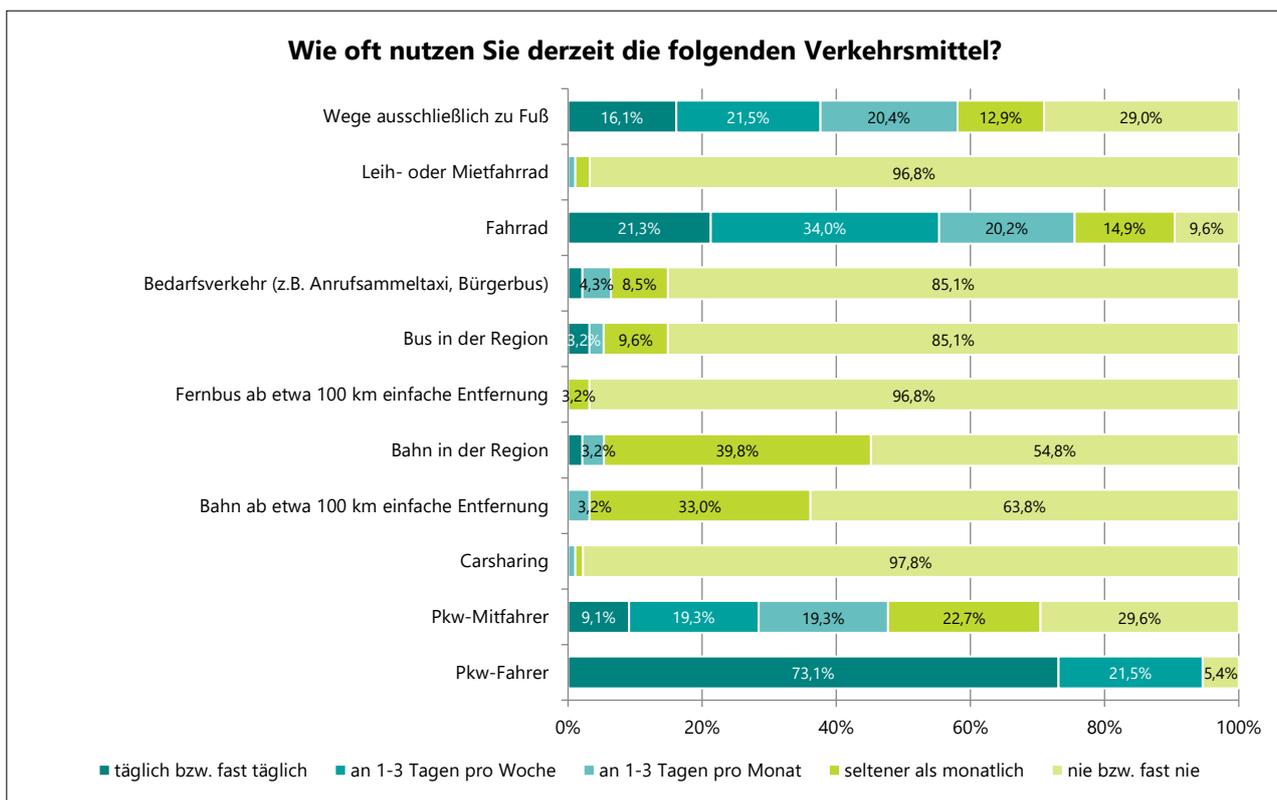
Bei der Verkehrsmittelwahl dominiert das Auto noch deutlich stärker als im Landkreis, Bahn, Bus, Bedarfsverkehre und Carsharing spielen keine oder kaum eine Rolle. Die Nutzung des Fahrrads entspricht in etwa den Werten für den gesamten Landkreis. Auch in Badbergen ist anhand der Befragungsergebnisse wie im Landkreis insgesamt eine sehr große Bereitschaft der Befragten zu erkennen, ihre Verkehrsmittelwahl zu ändern, wenn ein Ausbau der erforderlichen Angebote erfolgt. Beim Radverkehr ist diese Bereitschaft am größten, aber auch bei der Bahn und beim Busverkehr stark ausgeprägt (Abbildung 58).

**Abbildung 57: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Badbergen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 1% sind dargestellt, N = 94

**Abbildung 58: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Badbergen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3% sind dargestellt, N = 94

## 6.1.2 Menslage

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Menslage haben 97 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 117 % der zu erreichenden Stichprobe von 83 Personen (*Tabelle 1*). Davon haben 87 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Menslage, lediglich die 60- bis unter 63-Jährigen sind mit +8,6 Prozentpunkten sowie die 40- bis unter 45-Jährigen mit +5,6 Prozentpunkten überrepräsentiert. Personen von 75 bis unter 80 Jahren haben in Menslage nicht an der Befragung teilgenommen.

Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +4,6 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 4*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Menslage sind unter Beachtung einer gewissen Fehlerspanne als repräsentativ anzusehen; wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen auf jeden Fall abgeleitet werden.

**Tabelle 4: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Menslage**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>16 bis unter 18</i>	45	2,1%	2	2,3%	0,2%
<i>18 bis unter 20</i>	33	1,5%	1	1,1%	-0,4%
<i>20 bis unter 25</i>	154	7,2%	4	4,6%	-2,6%
<i>25 bis unter 30</i>	138	6,5%	3	3,4%	-3,0%
<i>30 bis unter 35</i>	155	7,3%	3	3,4%	-3,8%
<i>35 bis unter 40</i>	151	7,1%	6	6,9%	-0,2%
<i>40 bis unter 45</i>	125	5,9%	10	11,5%	5,6%
<i>45 bis unter 50</i>	171	8,0%	11	12,6%	4,6%
<i>50 bis unter 55</i>	205	9,6%	11	12,6%	3,0%
<i>55 bis unter 60</i>	233	10,9%	7	8,0%	-2,9%
<i>60 bis unter 63</i>	110	5,2%	12	13,8%	8,6%
<i>63 bis unter 65</i>	85	4,0%	3	3,4%	-0,5%
<i>65 bis unter 70</i>	169	7,9%	9	10,3%	2,4%
<i>70 bis unter 75</i>	111	5,2%	3	3,4%	-1,8%
<i>75 bis unter 80</i>	82	3,8%	0	0,0%	-3,8%
<i>80 bis unter 85</i>	97	4,6%	1	1,1%	-3,4%
<i>85 und älter</i>	68	3,2%	1	1,1%	-2,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.132</b>	<b>100,0%</b>	<b>87</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	1.078	50,6%	40	46,0%	-4,6%
<i>Weiblich</i>	1.053	49,4%	47	54,0%	4,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.132</b>	<b>100,0%</b>	<b>87</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

## Ausgewählte Ergebnisse

Wie in Badbergen werden auch in der Gemeinde Menslage die heutigen Angebote im Bahn- und Busverkehr, die Bedarfsangebote und die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sehr schlecht bewertet. Auffällig ist zudem die schlechte Bewertung der Straßeninfrastruktur. Auch die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß gehende wird schlechter als im Landkreisdurchschnitt bewertet, lediglich die Radverkehrsinfrastruktur wird etwas besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet (*Abbildung 59*).

Auch in Menslage dominiert daher das Auto heute die Verkehrsmittelwahl der Befragten weit überdurchschnittlich. Dagegen spielt vor allem der Bus in dieser Gemeinde kaum eine Rolle, die Bahn wird zumindest von einigen Befragten manchmal genutzt. Auch Wege zu Fuß und mit dem Rad werden seltener als im Durchschnitt des Landkreises zurückgelegt (*Abbildung 60*).

Auch in Menslage werden Maßnahmen zur Verbesserung der Angebote für die Verkehrsmittel Bahn, Bus und Fahrrad gewünscht. Das Potenzial für eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl ist dabei auch in Menslage beim Radverkehr am größten. Insgesamt bleiben die Angaben zu den zu erwartenden Nutzungen aber etwas hinter den Werten im Durchschnitt des Landkreises zurück.

### 6.1.3 Nortrup

#### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Nortrup haben 71 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 83 % der zu erreichenden Stichprobe von 85 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 68 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Nortrup, lediglich die 20- bis unter 25-Jährigen sowie über 85-jährige Personen haben in Nortrup nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +5,6 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 5*).

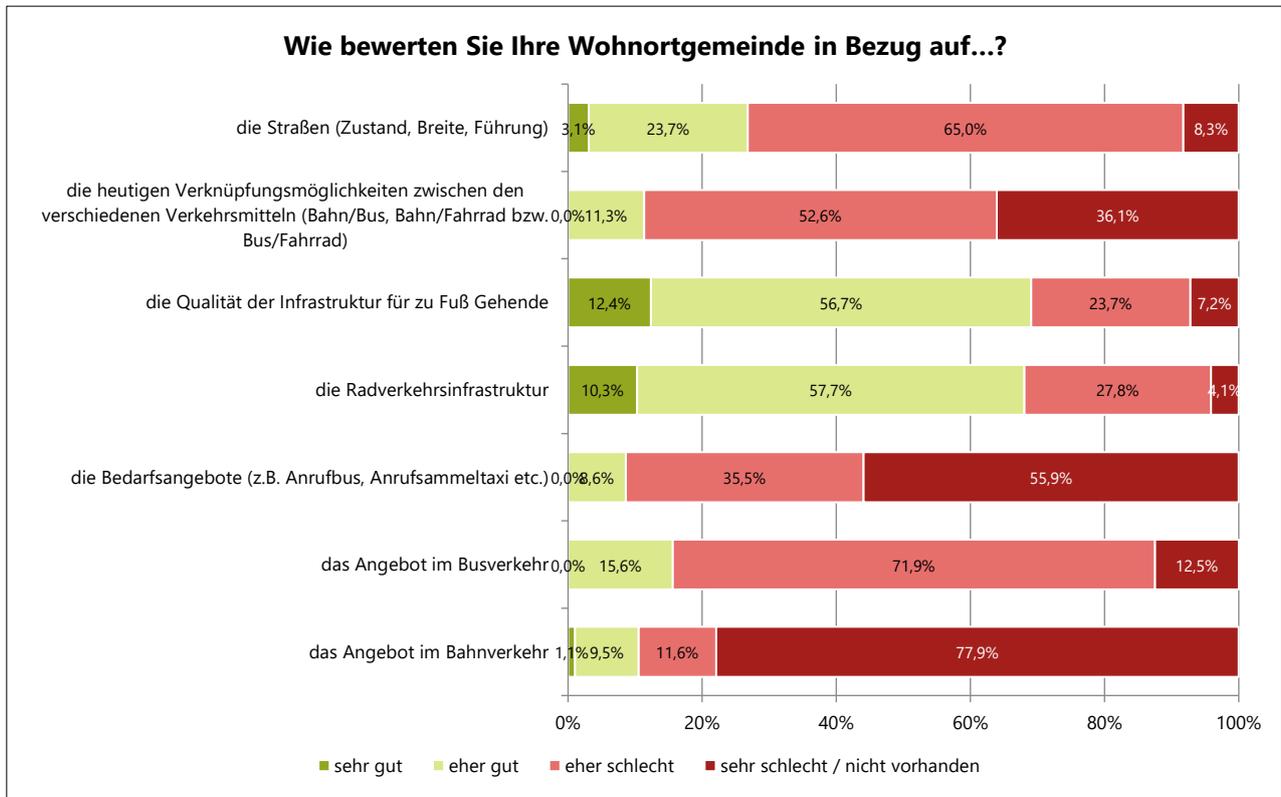
Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Nortrup sind daher im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

#### Ausgewählte Ergebnisse

Auch in der Gemeinde Nortrup werden die Angebote im Bahn- und Busverkehr ebenso wie die Angebote im Bedarfsverkehr und die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sehr schlecht bewertet. Die Straßeninfrastruktur und die Infrastruktur für die zu Fuß gehenden wird etwa wie im Landkreisdurchschnitt bewertet, die Radverkehrsinfrastruktur wird etwas besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet (*Abbildung 61*).

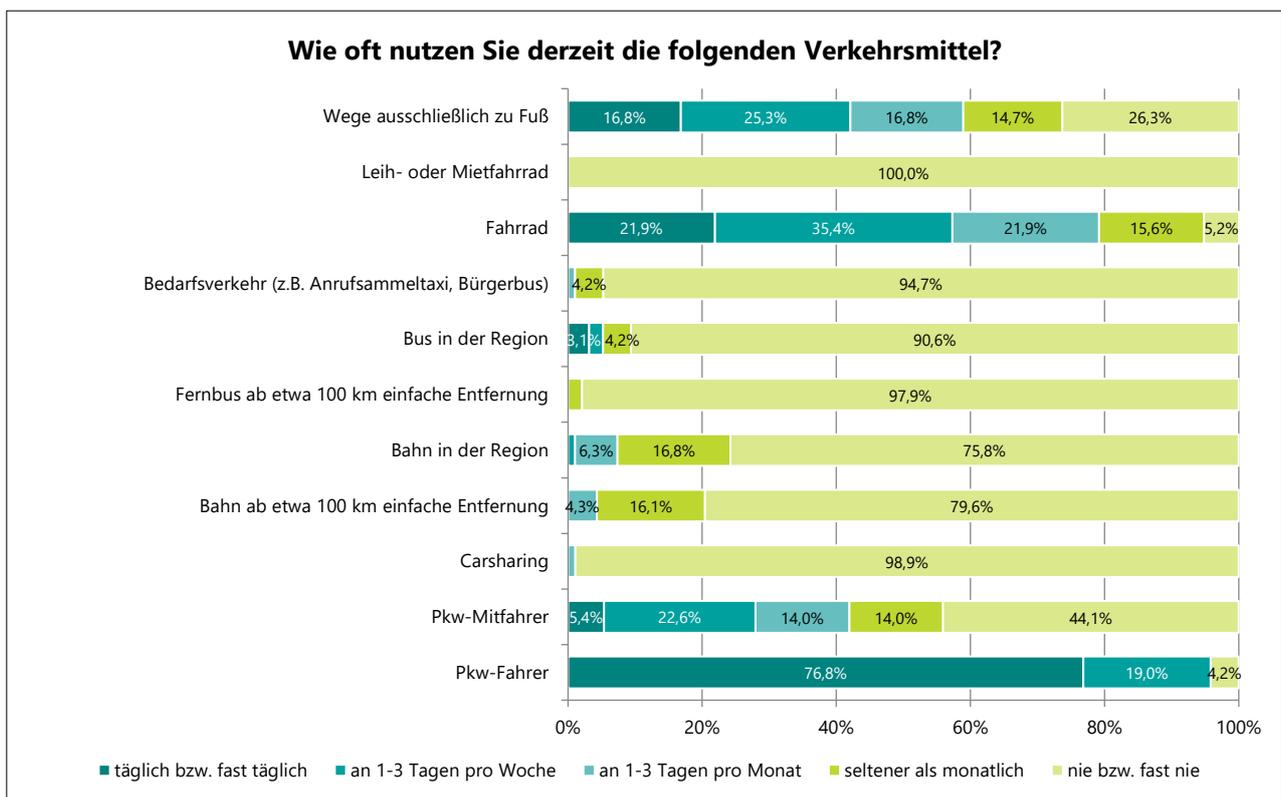
Auch in der Gemeinde Nortrup dominiert der Pkw die Verkehrsmittelwahl der Befragten stark, allerdings weniger als in Badbergen und Menslage. Dafür spielen Fußwege und das Fahrrad eine größere Rolle.

**Abbildung 59: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Menslage**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 97

**Abbildung 60: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Menslage**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 97

**Tabelle 5: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Nortrup**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	73	2,9%	4	5,9%	3,0%
18 bis unter 20	88	3,5%	2	2,9%	-0,6%
20 bis unter 25	154	6,1%	0	0,0%	-6,1%
25 bis unter 30	132	5,2%	6	8,8%	3,6%
30 bis unter 35	174	6,9%	6	8,8%	1,9%
35 bis unter 40	203	8,1%	6	8,8%	0,8%
40 bis unter 45	172	6,8%	1	1,5%	-5,4%
45 bis unter 50	179	7,1%	6	8,8%	1,7%
50 bis unter 55	227	9,0%	8	11,8%	2,7%
55 bis unter 60	278	11,0%	9	13,2%	2,2%
60 bis unter 63	146	5,8%	6	8,8%	3,0%
63 bis unter 65	105	4,2%	2	2,9%	-1,2%
65 bis unter 70	196	7,8%	5	7,4%	-0,4%
70 bis unter 75	122	4,8%	4	5,9%	1,0%
75 bis unter 80	76	3,0%	1	1,5%	-1,6%
80 bis unter 85	102	4,1%	2	2,9%	-1,1%
85 und älter	89	3,5%	0	0,0%	-3,5%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.516</b>	<b>100,0%</b>	<b>68</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	1.250	49,7%	30	44,1%	-5,6%
Weiblich	1.266	50,3%	38	55,9%	5,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.516</b>	<b>100,0%</b>	<b>68</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Auch das Busangebot wird von den Befragten in Nortrup in einem gewissen Umfang genutzt. Zudem wünschen sich auch in Nortrup die Befragten deutliche Verbesserungen in den Angeboten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Im Hinblick auf die Bahn stehen dabei bessere Verknüpfungsmöglichkeiten an erster Stelle, gefolgt von einer höheren Taktung und einer kostenfreien Fahrradmitnahme in den Zügen. Für das Busangebot werden vor allem regelmäßiger Fahrten an Werktagen gefordert, bei Radwegen mehr und sichere Radwege außer- und innerorts und eine bessere Qualität dieser Radwege (*Abbildung 62*).

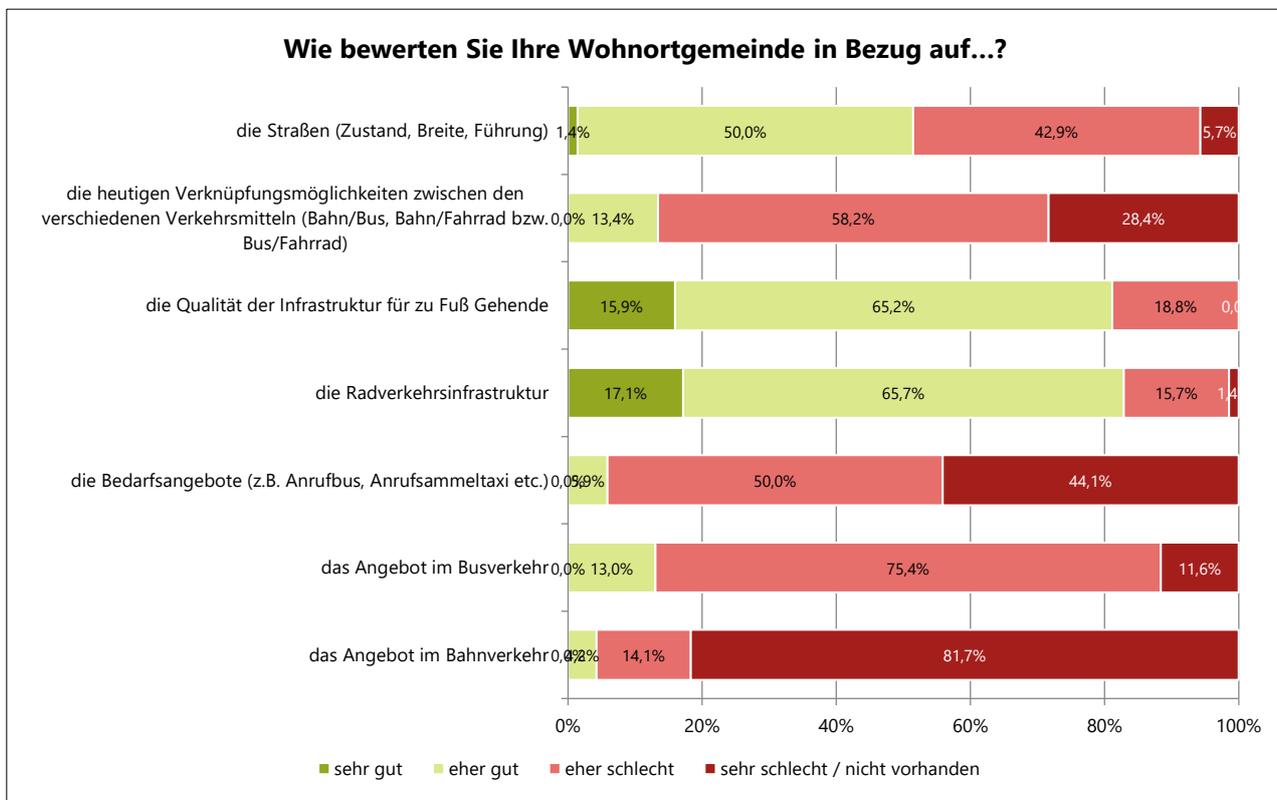
Bei Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Bereitschaft zu einer stärkeren Nutzung dieser Verkehrsmittel bei den Befragten sogar stärker ausgeprägt als im Landkreisdurchschnitt.

#### 6.1.4 Quakenbrück

##### Teilnehmende und Repräsentativität

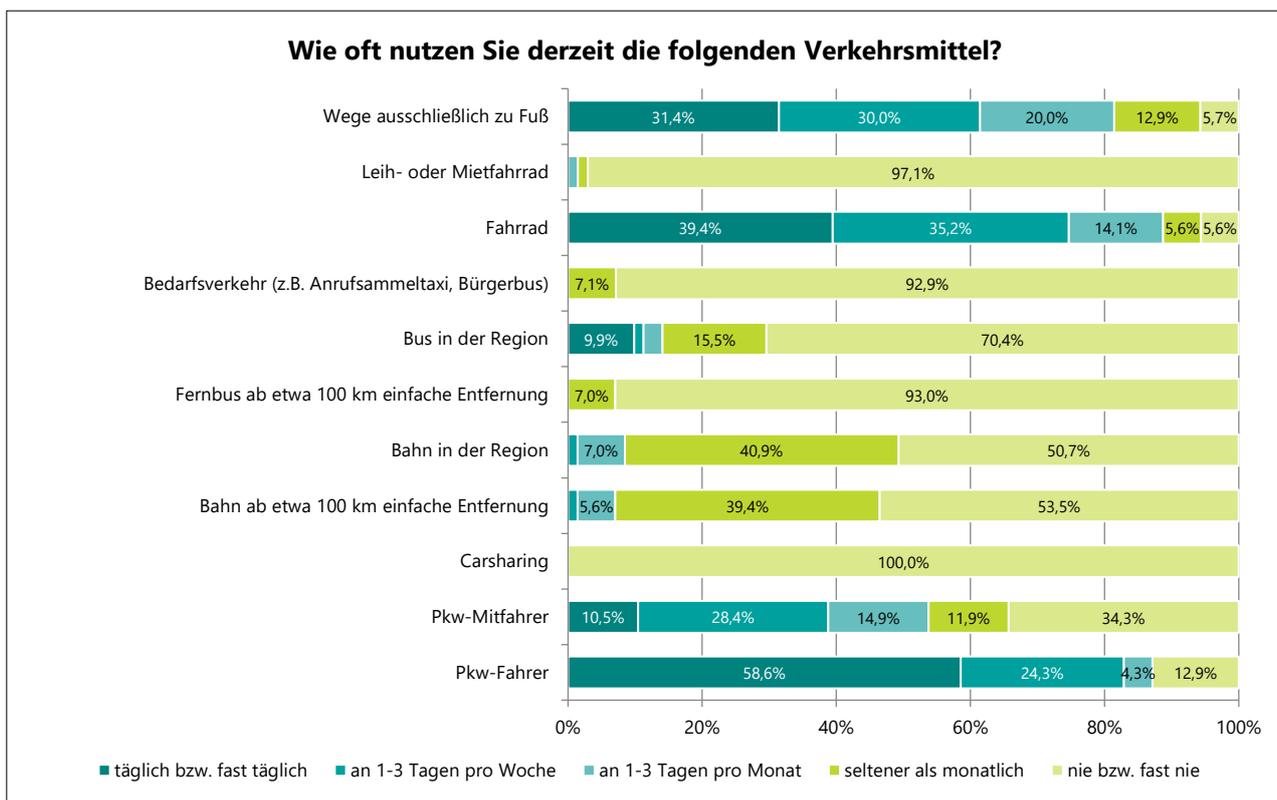
Aus der Stadt Quakenbrück haben 116 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 78 % der zu erreichenden Stichprobe von 149 Personen (*Tabelle 1*).

**Abbildung 61: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Nortrup**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 71

**Abbildung 62: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Nortrup**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 71

Davon haben 110 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Badbergen, lediglich die 55- bis unter 60-Jährigen sind mit +6,3 Prozentpunkten überrepräsentiert. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -2,7 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 6).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Quakenbrück sind daher im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt Quakenbrück können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

**Tabelle 6: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Quakenbrück**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	284	2,5%	2	1,8%	-0,7%
18 bis unter 20	333	3,0%	5	4,5%	1,6%
20 bis unter 25	942	8,4%	5	4,5%	-3,9%
25 bis unter 30	835	7,4%	5	4,5%	-2,9%
30 bis unter 35	946	8,4%	9	8,2%	-0,3%
35 bis unter 40	857	7,6%	8	7,3%	-0,4%
40 bis unter 45	821	7,3%	7	6,4%	-1,0%
45 bis unter 50	783	7,0%	3	2,7%	-4,3%
50 bis unter 55	988	8,8%	11	10,0%	1,2%
55 bis unter 60	1.030	9,2%	17	15,5%	6,3%
60 bis unter 63	560	5,0%	8	7,3%	2,3%
63 bis unter 65	337	3,0%	4	3,6%	0,6%
65 bis unter 70	702	6,3%	10	9,1%	2,8%
70 bis unter 75	589	5,3%	4	3,6%	-1,6%
75 bis unter 80	396	3,5%	1	0,9%	-2,6%
80 bis unter 85	470	4,2%	10	9,1%	4,9%
85 und älter	344	3,1%	1	0,9%	-2,2%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>11.217</b>	<b>100,0%</b>	<b>110</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

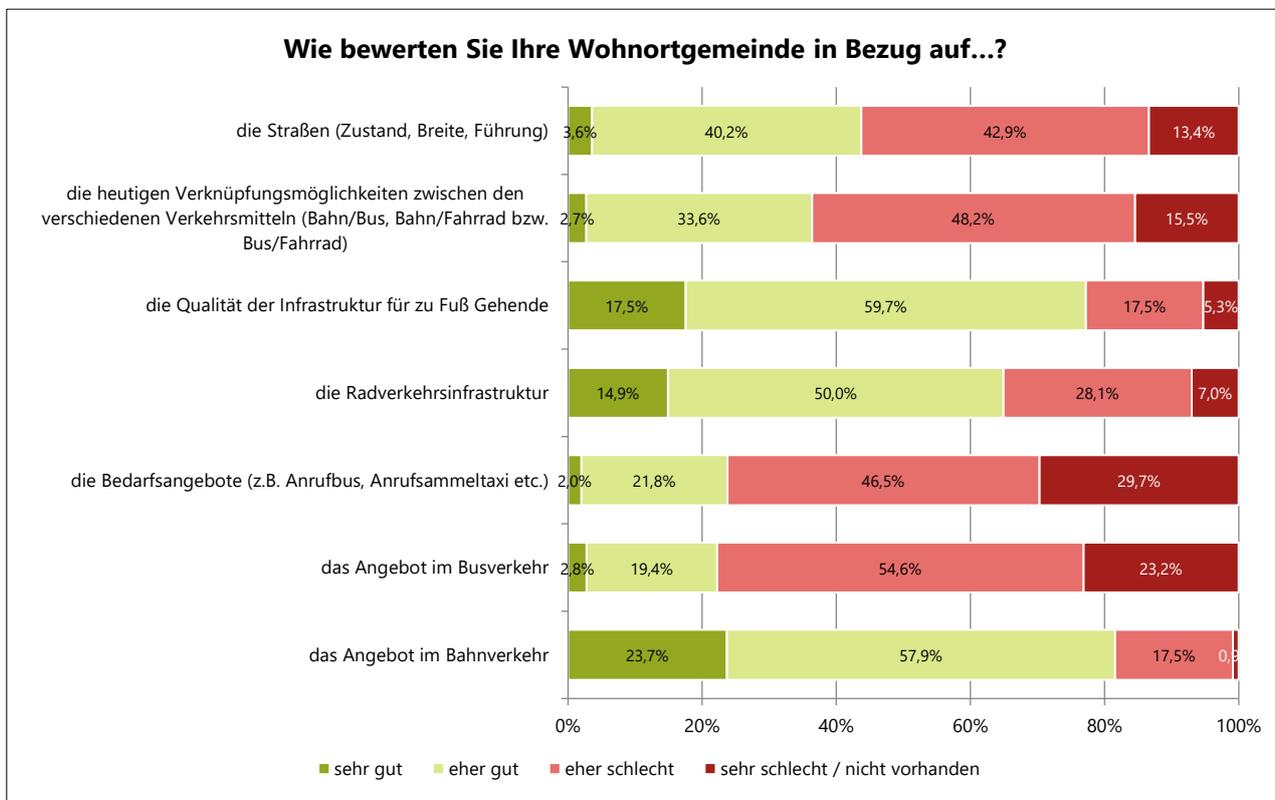
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	5.515	49,2%	57	51,8%	2,7%
Weiblich	5.702	50,8%	53	48,2%	-2,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>11.217</b>	<b>100,0%</b>	<b>110</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

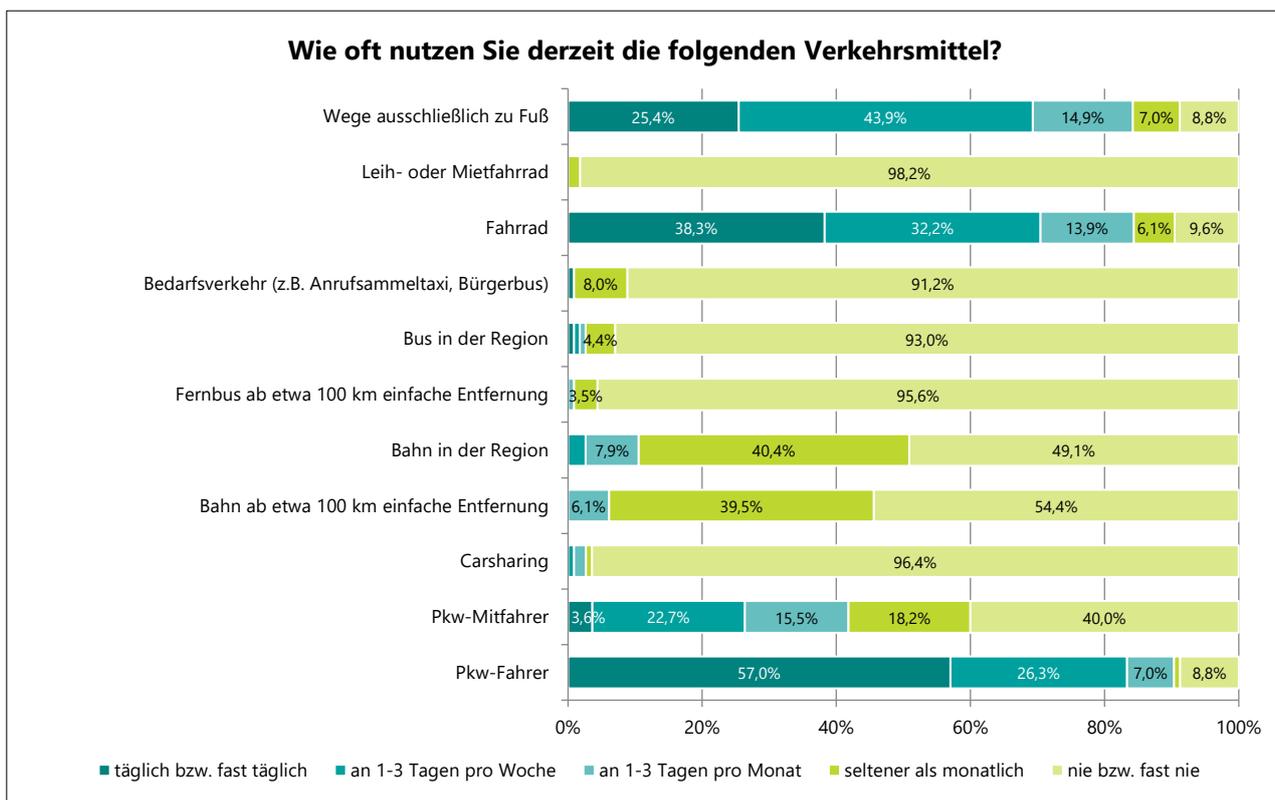
In der Stadt Quakenbrück wird das Angebot im Bahnverkehr überwiegend positiv bewertet, das Angebot im Busverkehr, die Bedarfsangebote und die Verknüpfungsmöglichkeiten werden dagegen überwiegend schlecht bewertet, wenn auch nicht so schlecht wie in den anderen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde (Abbildung 63).

**Abbildung 63: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Quakenbrück**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 115

**Abbildung 64: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Quakenbrück**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 115

Trotz der besseren Bewertung des Bahnangebotes wird dieses aber auch in Quakenbrück nur von wenigen regelmäßig genutzt. Auch der Bus in der Region wird von 93 % der Befragten nie bzw. fast nie genutzt. Es dominiert vielmehr auch in Quakenbrück der Pkw das Verkehrsmittelwahlverhalten der Befragten. Zudem wird häufiger das Fahrrad genutzt (*Abbildung 64*).

Bei den Wünschen an eine Verbesserung des Bahnangebotes wird in Quakenbrück eine bessere Ausstattung am Bahnhof überdurchschnittlich häufig benannt, gefolgt hier von dem Wunsch nach einer kostenfreien Fahrradmitnahme im Zug und besseren und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof. Durch diese Maßnahmen könnte nach den Angaben der Befragten eine zwar zumeist nicht tägliche, aber dennoch deutlich häufigere Nutzung des Bahnangebotes erreicht werden.

Bei den Wünschen an ein verbessertes Busangebot ähneln die Antworten in Quakenbrück dagegen mehr den Antworten im Durchschnitt des Landkreises, die Bereitschaft, den Bus mehr zu nutzen, ist aber eher geringer als im Landkreisdurchschnitt ausgeprägt.

Andersherum stellen sich die Ergebnisse bei Verbesserungen im Radverkehr dar, hier liegt die Bereitschaft zur Nutzung des Rades deutlich über dem Landkreisdurchschnitt. Fast 40 % der Befragten würden bei Umsetzung der von ihnen gewünschten Maßnahmen das Fahrrad dann sogar täglich nutzen. Auffällig ist hier zudem eine besonders häufige Forderung nach einer verbesserten Qualität der Radwege.

## 6.2 Bad Essen

Die Gemeinde Bad Essen liegt am östlichen Rand des Landkreises Osnabrück im Teilbereich der VOS-NordOst. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch im Regio-Takt verkehrende Buslinien in Richtung Ostercappeln angebunden, Verbindungen zum Bahnhof Bohmte sowie in das südlich gelegene Mittelzentrum Melle werden lediglich im Bedarfsverkehr bedient. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 69,4 %, aber nur 32 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die periphere Lage und die geringe Bevölkerungsdichte als lückenhaft mit einer für den Landkreis eher unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Bad Essen haben 182 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 114 % der zu erreichenden Stichprobe von 159 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 162 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bad Essen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +3,6 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 7*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bad Essen sind unter Beachtung einer etwas höheren Fehlerspanne als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen auf jeden Fall abgeleitet werden.

**Tabelle 7: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bad Essen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	347	2,6%	4	2,5%	-0,1%
18 bis unter 20	367	2,7%	6	3,7%	1,0%
20 bis unter 25	817	6,1%	7	4,3%	-1,8%
25 bis unter 30	794	5,9%	6	3,7%	-2,2%
30 bis unter 35	888	6,7%	12	7,4%	0,8%
35 bis unter 40	865	6,5%	6	3,7%	-2,8%
40 bis unter 45	980	7,3%	13	8,0%	0,7%
45 bis unter 50	932	7,0%	15	9,3%	2,3%
50 bis unter 55	1.237	9,3%	21	13,0%	3,7%
55 bis unter 60	1.340	10,0%	23	14,2%	4,2%
60 bis unter 63	755	5,7%	12	7,4%	1,8%
63 bis unter 65	470	3,5%	6	3,7%	0,2%
65 bis unter 70	986	7,4%	15	9,3%	1,9%
70 bis unter 75	781	5,8%	10	6,2%	0,3%
75 bis unter 80	541	4,1%	1	0,6%	-3,4%
80 bis unter 85	626	4,7%	4	2,5%	-2,2%
85 und älter	627	4,7%	1	0,6%	-4,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>13.353</b>	<b>100,0%</b>	<b>162</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	6.503	48,7%	73	45,1%	-3,6%
Weiblich	6.850	51,3%	89	54,9%	3,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>13.353</b>	<b>100,0%</b>	<b>162</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

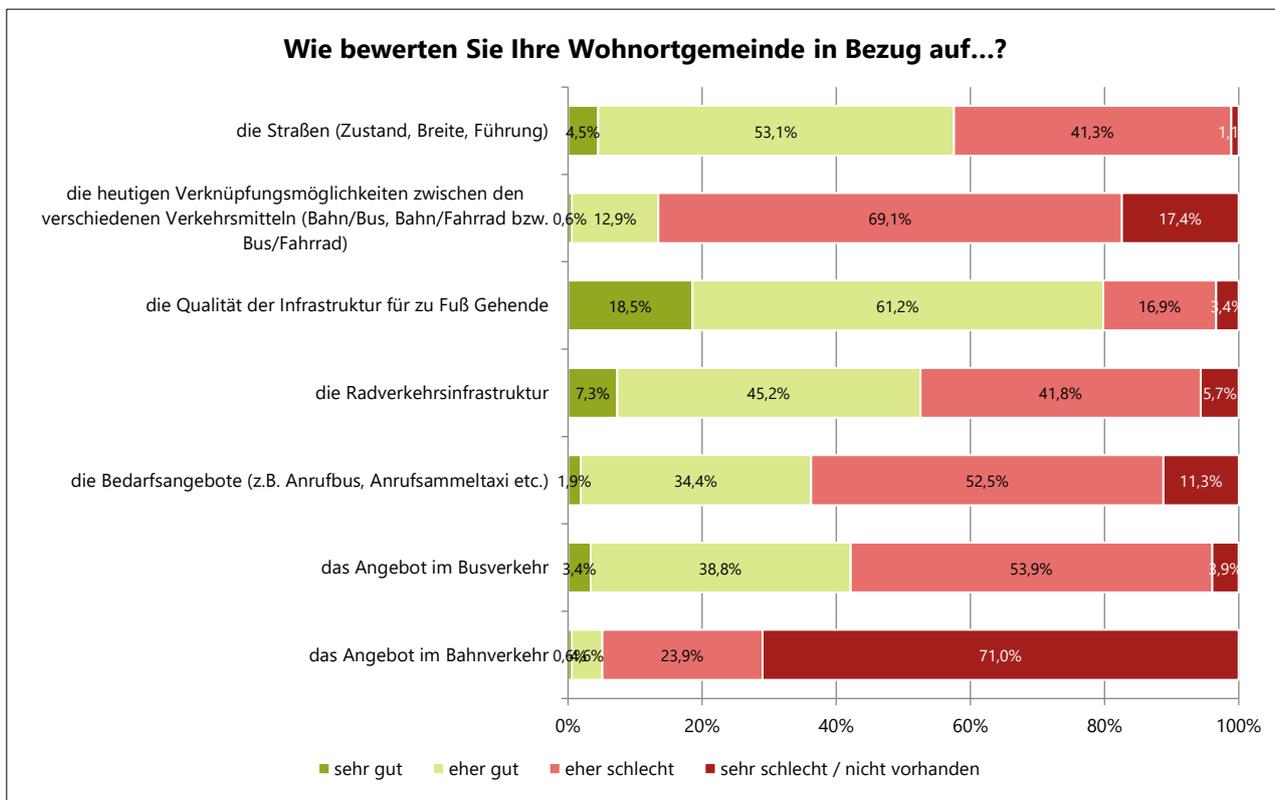
## Ausgewählte Ergebnisse

In Bad Essen werden vor allem das Bahnangebot und die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln als unzureichend bewertet. Das Busangebot wird ähnlich wie im Durchschnitt des Landkreises bewertet, die Bedarfsangebote werden dagegen besser bewertet. Die Radverkehrsinfrastruktur wird etwas schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet, die anderen Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote etwa ähnlich wie im Landkreis (Abbildung 65).

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung im Vergleich zum Landkreisdurchschnitt sind gering, insgesamt dominiert der Pkw noch etwas stärker als im Durchschnitt des Landkreises (Abbildung 66).

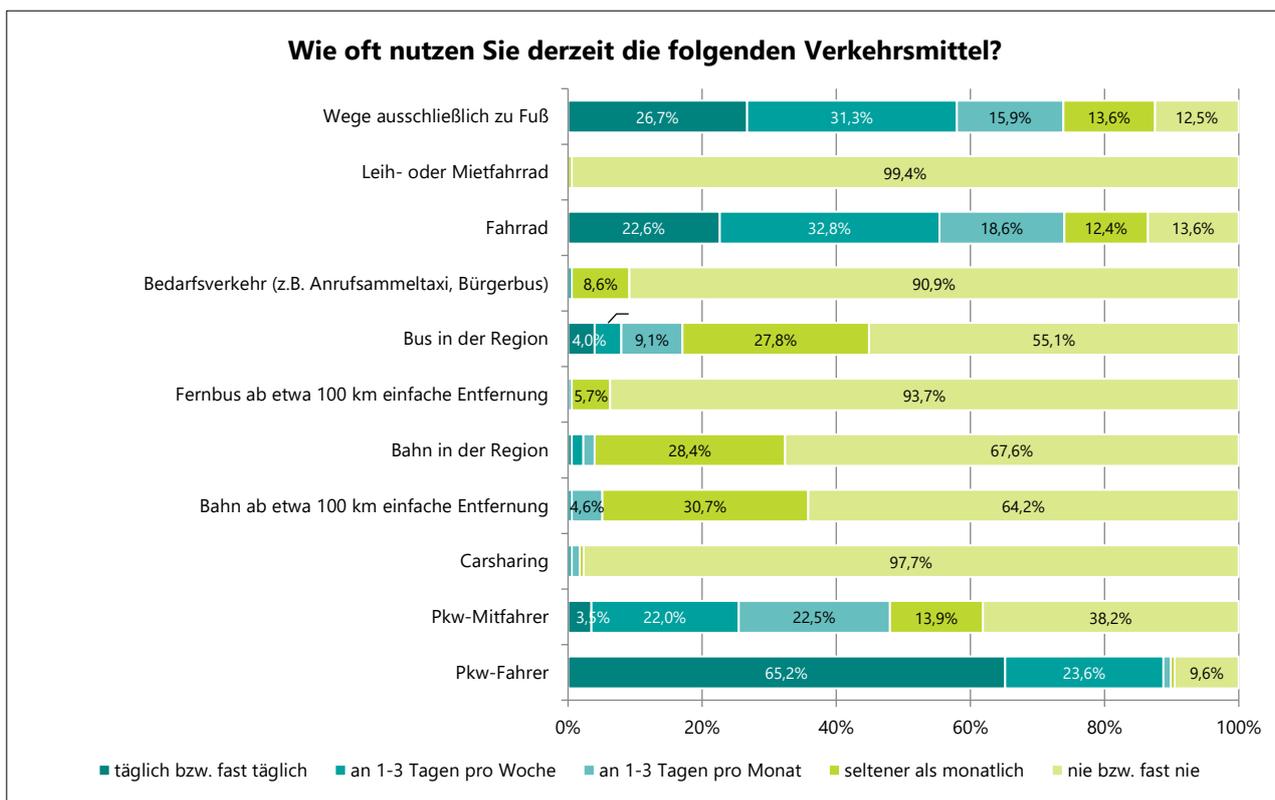
Die Wünsche an neue Angebote ähneln weitgehend den Wünschen im Durchschnitt des Landkreises, die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens ist aber sowohl bei der Bahn wie auch beim Bus überdurchschnittlich stark ausgeprägt. Beim Rad entspricht die Bereitschaft zur Änderung der Verkehrsmittelwahl dem Landkreisdurchschnitt. Bei der Bahn werden vor allem Verbesserungen in den Verknüpfungsmöglichkeiten gewünscht, beim Bus sind es primär häufigere Fahrten an den Werktagen, eine direktere Streckenführung und eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel.

**Abbildung 65: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bad Essen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 179

**Abbildung 66: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Essen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 179

### 6.3 Bad Iburg

Die Stadt Bad Iburg liegt südlich im Landkreis Osnabrück im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch mehrere im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung des Bahnhofs Oesede, den Mittel- und Oberzentren Georgsmarienhütte und Osnabrück sowie Glandorf, Bad Laer und Hilter am Teutoburger Wald angebunden. Ein Nachtbusangebot besteht. Auf der durch das Gemeindegebiet verlaufenden Bahnstrecke findet im SPNV allerdings lediglich Museumsbahnverkehr des Teuto-Express statt. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 79,3 %, immerhin 49 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die Nähe zum Oberzentrum Osnabrück und der höheren Bevölkerungsdichte als im Vergleich zu einigen anderen Regionen im Landkreis Osnabrück eher gut ausgestattet mit einer für den Landkreis überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

#### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Stadt Bad Iburg haben 146 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 111 % der zu erreichenden Stichprobe von 132 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 123 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Bei den Altersgruppen sind die 20- bis unter 25-Jährigen mit +13,6 Prozentpunkten und die 80- bis unter 85-Jährigen mit +22,8 Prozentpunkten deutlich überrepräsentiert, die 50- bis unter 55-Jährigen mit -6,5 Prozentpunkten, die 55- bis unter 60-Jährigen mit -8,5 Prozentpunkten unterrepräsentiert. 65- bis unter 70-Jährige haben in Bad Iburg nicht an der Befragung teilgenommen. Die Verteilung der Teilnehmenden nach Geschlecht ist mit nahezu gleichverteilt (*Tabelle 8*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Bad Iburg sind wegen der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen trotz der erreichten Größe der Stichprobe im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner von Bad Iburg können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

#### Ausgewählte Ergebnisse

In Bad Iburg wird von den Befragten das Angebot im Bahnverkehr aufgrund der fehlenden Bahnverbindung sehr schlecht bewertet, ebenfalls eher schlecht werden die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und die Bedarfsangebote bewertet. Das Angebot im Busverkehr wird demgegenüber besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet, auch die Straßeninfrastruktur wird besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet. Bei den übrigen Aspekten der verkehrlichen Infrastruktur fällt die Bewertung ähnlich wie im Landkreisdurchschnitt aus (*Abbildung 67*).

Die Verkehrsmittelnutzung entspricht weitgehend den Gegebenheiten im gesamten Landkreis. Die Nutzung des Pkw entspricht in etwa dem Landkreisdurchschnitt, die Nutzung des Fahrrades fällt etwas geringer, die tägliche Benutzung des Busses ebenfalls. Gelegentlich wird der Bus dagegen etwas häufiger als in anderen Regionen des Landkreises genutzt, der Anteil der Befragten, die angeben, nie oder fast nie den Bus zu nutzen, liegt beispielsweise in Bad Iburg nur bei 44,7 % gegenüber 58,3 % im Landkreis.

**Tabelle 8: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Bad Iburg**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	227	2,5%	0	0,0%	-2,5%
18 bis unter 20	223	2,5%	8	6,5%	4,0%
20 bis unter 25	467	5,1%	23	18,7%	13,6%
25 bis unter 30	541	6,0%	3	2,4%	-3,5%
30 bis unter 35	578	6,4%	4	3,3%	-3,1%
35 bis unter 40	533	5,9%	7	5,7%	-0,2%
40 bis unter 45	590	6,5%	4	3,3%	-3,3%
45 bis unter 50	627	6,9%	10	8,1%	1,2%
50 bis unter 55	810	8,9%	3	2,4%	-6,5%
55 bis unter 60	992	10,9%	3	2,4%	-8,5%
60 bis unter 63	545	6,0%	5	4,1%	-1,9%
63 bis unter 65	303	3,3%	2	1,6%	-1,7%
65 bis unter 70	701	7,7%	0	0,0%	-7,7%
70 bis unter 75	556	6,1%	1	0,8%	-5,3%
75 bis unter 80	444	4,9%	2	1,6%	-3,3%
80 bis unter 85	514	5,7%	35	28,5%	22,8%
85 und älter	422	4,7%	13	10,6%	5,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>9.073</b>	<b>100,0%</b>	<b>123</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	4.304	47,4%	58	47,2%	-0,3%
<i>Weiblich</i>	4.769	52,6%	65	52,8%	0,3%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>9.073</b>	<b>100,0%</b>	<b>123</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

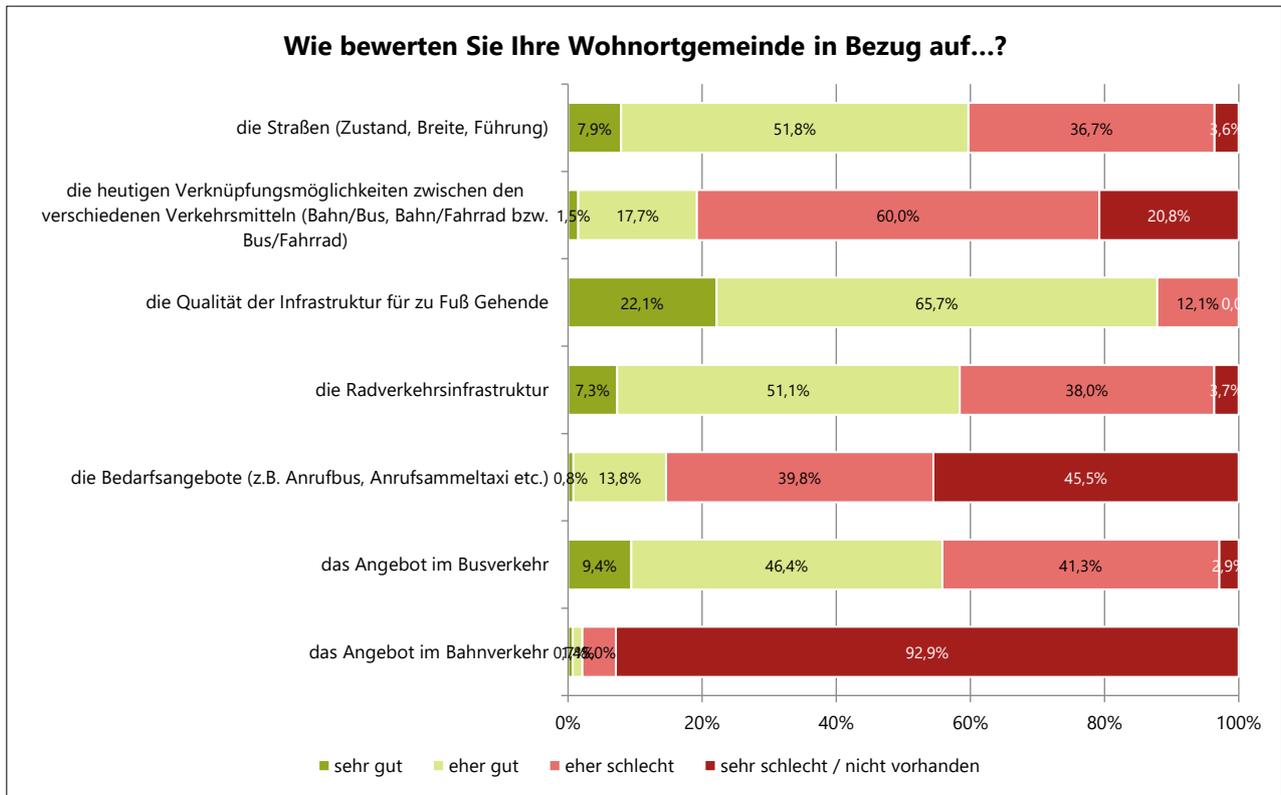
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Im Hinblick auf das Bahnangebot äußern die Befragten aus Bad Iburg ähnliche Vorstellungen wie die anderen Befragten im Landkreis, bewerten diese aber für sich als nicht so wichtig. Im Gegenzug ist allerdings auch die Bereitschaft, die Bahn stärker zu nutzen, geringer ausgeprägt.

Beim Busangebot entsprechen die Befragungsergebnisse weitgehend den Befragungsergebnissen, wie sie auch im Durchschnitt des Landkreises gelten, aber auch hier ist die Bereitschaft zu einer stärkeren Nutzung auch eines verbesserten Busangebotes gering. Nur 11 % der Befragten könnten sich, wenn die von ihnen gewünschten Maßnahmen umgesetzt wären, zum Beispiel eine tägliche Nutzung des Busangebotes vorstellen, allerdings würde die gelegentliche Nutzung des Busses spürbar zunehmen.

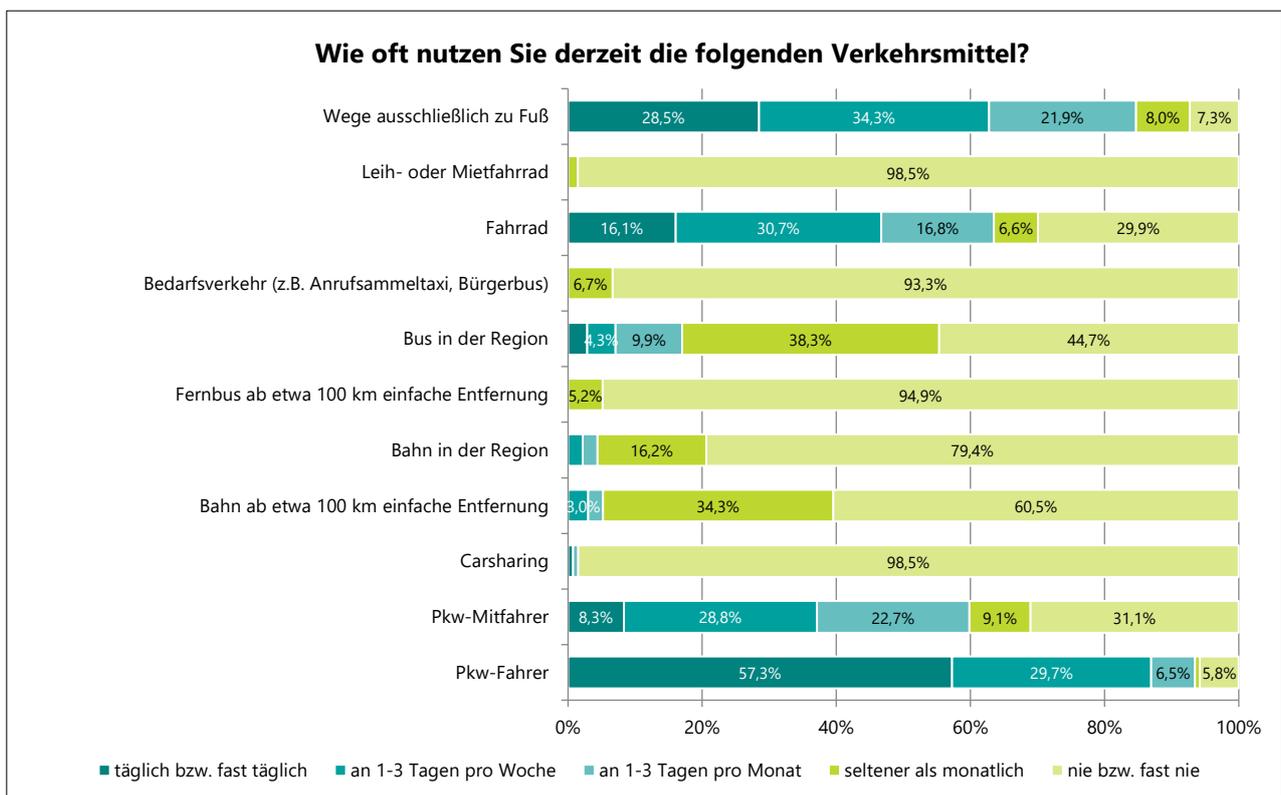
Auch beim Radverkehr ist die Bereitschaft zu einer Änderung der heutigen Mobilitätsverhaltens geringer als in anderen Gebieten des Landkreises. Während die Wünsche an eine bessere Radwegeinfrastruktur denen des Durchschnitts im Landkreis weitgehend ähneln, wird ihnen im Schnitt im Vergleich zum Landkreisdurchschnitt eine geringere Bedeutung beigemessen. Entsprechend ist auch die Bereitschaft, das Rad nach Umsetzung der Maßnahmen häufiger zu nutzen, weniger stark vorhanden. Immerhin würden aber auch in Bad Iburg bei Umsetzung von Maßnahmen der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur 22 % der Befragten das Fahrrad täglich nutzen und weitere 32 % zumindest zweimal in der Woche.

**Abbildung 67: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Bad Iburg**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 143

**Abbildung 68: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Bad Iburg**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 142

## 6.4 Bad Laer

Die Gemeinde Bad Laer liegt südlich im Landkreis Osnabrück im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch mehrere Buslinien in Richtung der Mittel- und Oberzentren Georgsmarienhütte und Osnabrück sowie nach Glandorf und Hilter am Teutoburger Wald angebunden. Ein Nachtbusangebot besteht. Eine Anbindung an den Schienenverkehr bieten die Bahnhöfe Hilter und Dissen/Bad Rothenfelde. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 74,3 %, allerdings werden nur 33 % dieser Haltestellen im Taktverkehr bedient. Auf der durch das Gemeindegebiet verlaufenden Bahnstrecke findet aktuell lediglich zu wenigen ausgewählten Anlässen Museumsbahnverkehr des Teuto-Express statt. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die Nähe zum Oberzentrum Osnabrück und der höheren Bevölkerungsdichte als im Vergleich zu einigen anderen Regionen im Landkreis Osnabrück eher gut ausgestattet mit einer für den Landkreis überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Bad Laer haben 145 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 119 % der zu erreichenden Stichprobe von 122 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 132 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bad Laer, lediglich die 55- bis unter 60-Jährigen sind mit +6,3 Prozentpunkten überrepräsentiert. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von 2,7 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 9*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bad Laer sind unter Beachtung einer etwas höheren Fehlerspanne als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen auf jeden Fall abgeleitet werden.

### Ausgewählte Ergebnisse

Das Angebot im Bahnverkehr wird trotz der Nähe zu den Bahnhöfen in Hilter und Dissen/Bad Rothenfelde von den Befragten als sehr schlecht/nicht vorhanden bewertet, auch die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel werden in Bad Laer von den Befragten noch einmal deutlich schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Auch Bedarfsangebote werden noch schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet, dies gilt auch für die Straßeninfrastruktur.

Demgegenüber werden von den Befragten die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß gehende und für Radfahrer etwas besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet (*Abbildung 69*).

Die Bedeutung des Pkw als dominierendes Verkehrsmittel entspricht in etwa dem Durchschnitt im Landkreis, Wege zu Fuß werden seltener, Wege mit dem Rad dagegen etwas häufiger zurückgelegt.

Die Nutzung des Busses entspricht in etwa dem Durchschnitt im Landkreis, die Bahnnutzung ist demgegenüber unterdurchschnittlich. 72,3 % der Befragten nutzen die Bahn nie im Nahverkehr (*Abbildung 70*).

**Tabelle 9: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bad Laer**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	200	2,6%	2	1,5%	-1,0%
18 bis unter 20	205	2,6%	2	1,5%	-1,1%
20 bis unter 25	528	6,8%	11	8,3%	1,6%
25 bis unter 30	470	6,0%	11	8,3%	2,3%
30 bis unter 35	496	6,4%	2	1,5%	-4,9%
35 bis unter 40	477	6,1%	9	6,8%	0,7%
40 bis unter 45	583	7,5%	15	11,4%	3,9%
45 bis unter 50	599	7,7%	8	6,1%	-1,6%
50 bis unter 55	807	10,4%	17	12,9%	2,5%
55 bis unter 60	806	10,4%	22	16,7%	6,3%
60 bis unter 63	437	5,6%	6	4,5%	-1,1%
63 bis unter 65	252	3,2%	4	3,0%	-0,2%
65 bis unter 70	499	6,4%	8	6,1%	-0,3%
70 bis unter 75	378	4,9%	8	6,1%	1,2%
75 bis unter 80	333	4,3%	3	2,3%	-2,0%
80 bis unter 85	371	4,8%	3	2,3%	-2,5%
85 und älter	344	4,4%	1	0,8%	-3,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.785</b>	<b>100,0%</b>	<b>132</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	3.811	49,0%	61	46,2%	-2,7%
<i>Weiblich</i>	3.973	51,0%	71	53,8%	2,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.785</b>	<b>100,0%</b>	<b>132</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

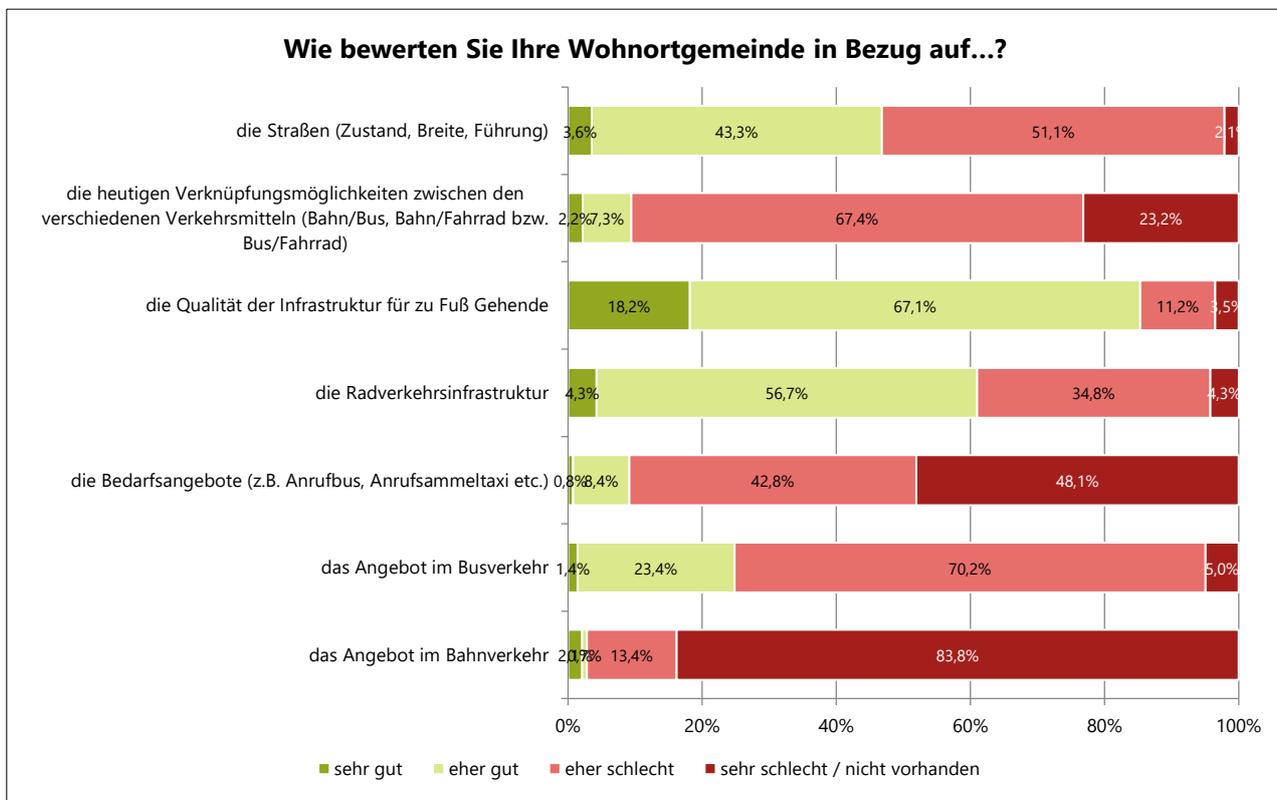
Die Befragten wünschen sich deutlich überdurchschnittlich eine Verbesserung der Verknüpfung der Bahn mit anderen Verkehrsmitteln, ebenso eine höhere Taktung und Bedienung der Strecken und die kostenfreie Fahrradmitnahme. Die Bahn würde bei der Umsetzung dieser Maßnahmen auch etwas häufiger genutzt.

Beim Busangebot wünschen sich die Befragten am meisten eine direktere Streckenführung, gefolgt von regelmäßigeren Fahrten an Werktagen und an den Wochenenden. Auch bei Umsetzung dieser Maßnahmen würden die Befragten den Bus zwar nicht täglich aber deutlich häufiger nutzen. Sehr stark wünschen sich die Befragten in Bad Laer zudem Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur. Auch die Bereitschaft, das Fahrrad stärker zu nutzen, ist überdurchschnittlich stark ausgeprägt.

## 6.5 Bad Rothenfelde

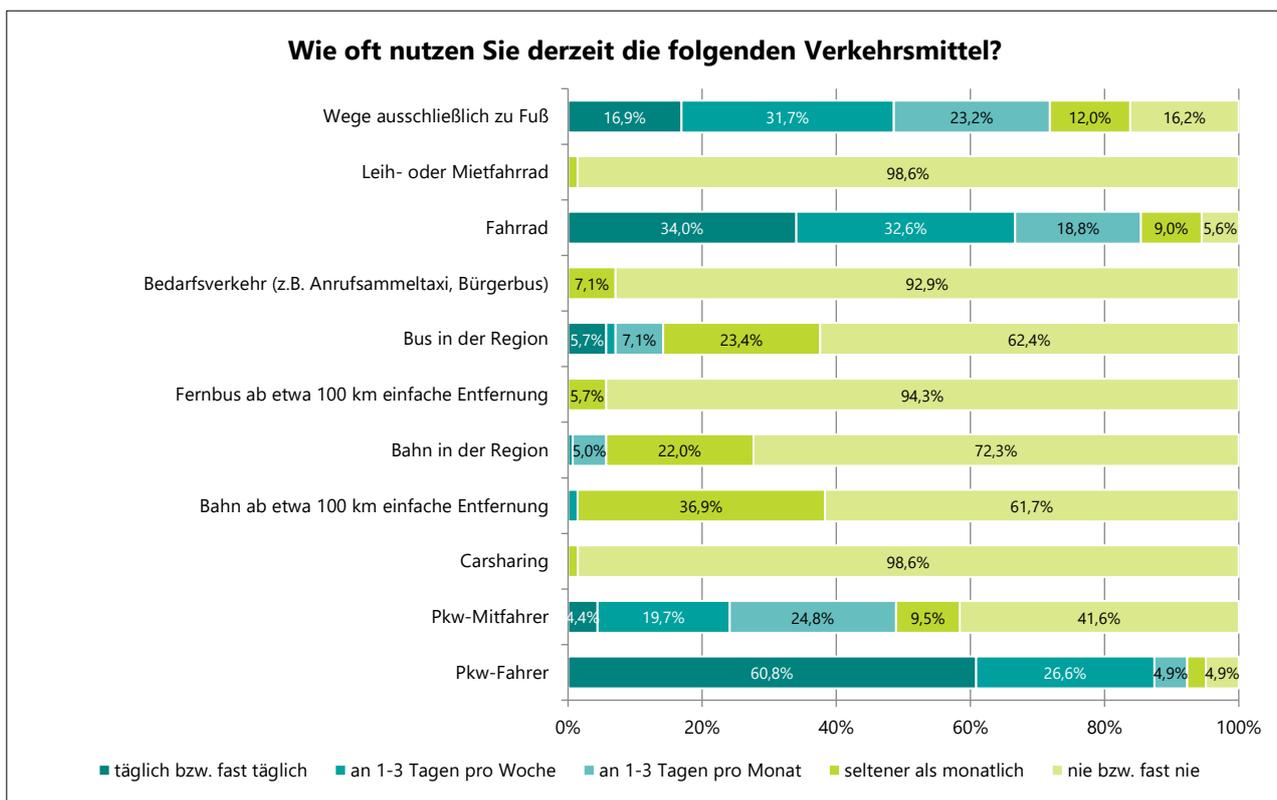
Die Gemeinde Bad Rothenfelde liegt südlich im Landkreis Osnabrück im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion.

**Abbildung 69: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bad Laer**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 143

**Abbildung 70: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Laer**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 144

Die Gemeinde wird durch mehrere im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung der Mittel- und Oberzentren Georgsmarienhütte und Osnabrück sowie Glandorf, und Hilter am Teutoburger Wald angebunden. Ein Nachtbusangebot besteht. Eine Anbindung an den Schienenverkehr bietet der Bahnhof Dissen/Bad Rothenfelde, welcher sich zwischen den beiden Gemeindezentren befindet. Die Haltestellen-erreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 93,7 %, 50 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die Nähe zum Oberzentrum Osnabrück und der höheren Bevölkerungsdichte als im Vergleich zu einigen anderen Regionen im Landkreis Osnabrück eher gut ausgestattet mit einer für den Landkreis überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Gemeinde Bad Rothenfelde haben 113 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 94 % der zu erreichenden Stichprobe von 120 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 99 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bad Rothenfelde, lediglich die 80- bis unter 85-Jährigen sind mit -5,9 Prozentpunkten leicht unterrepräsentiert. Die Verteilung der Teilnehmenden nach Geschlecht ist nahezu gleichverteilt (*Tabelle 10*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bad Rothenfelde sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

### **Ausgewählte Ergebnisse**

In Bad Rothenfelde wird das Angebot im Bahnverkehr im Vergleich zum Landkreisdurchschnitt gut bewertet, ebenso das Angebot im Busverkehr. Auch die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden zwar vielfach als schlecht, aber besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet. Gleiches gilt im Grunde für die Bedarfsverkehre. Die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß gehende wird vergleichsweise gut und deutlich besser als in anderen Regionen im Landkreis bewertet. Die Radverkehrsinfrastruktur wird dagegen ähnlich wie im Landkreisdurchschnitt bewertet, gleiches gilt für die Straßeninfrastruktur (*Abbildung 71*).

Diese Bewertungen schlagen sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Befragten nieder. So liegt die Bedeutung des Pkw als Verkehrsmittel etwas unter dem Durchschnitt des Landkreises, wenn auch in Bad Rothenfelde das Auto das dominierende Verkehrsmittel für die Befragten ist. Deutlich mehr Wege werden zu Fuß zurückgelegt und auch Bus und Bahn werden etwas häufiger genutzt. Ganz leicht wird auch das Fahrrad häufiger als im Durchschnitt von den Befragten genutzt (*Abbildung 72*).

Was die Wünsche an Veränderungen in den heutigen Mobilitätsangeboten angeht und die Bereitschaft, dann das Verkehrsverhalten zu verändern, unterscheiden sich die Ergebnisse der Befragten in Bad Rothenfelde nicht sehr stark von den Ergebnissen, die im Durchschnitt des Landkreises erkennbar sind. Auch in Bad Rothenfelde ist vor allem die Bereitschaft ausgeprägt, das Fahrrad als Verkehrsmittel noch deutlich stärker als heute zu nutzen. Besonders hier liegt das Potenzial für eine andere Mobilität.

**Tabelle 10: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bad Rothenfelde**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	111	1,5%	6	6,1%	4,6%
18 bis unter 20	133	1,8%	3	3,0%	1,3%
20 bis unter 25	417	5,5%	8	8,1%	2,5%
25 bis unter 30	463	6,2%	4	4,0%	-2,1%
30 bis unter 35	502	6,7%	7	7,1%	0,4%
35 bis unter 40	511	6,8%	7	7,1%	0,3%
40 bis unter 45	416	5,5%	6	6,1%	0,5%
45 bis unter 50	461	6,1%	7	7,1%	0,9%
50 bis unter 55	665	8,8%	8	8,1%	-0,8%
55 bis unter 60	647	8,6%	13	13,1%	4,5%
60 bis unter 63	372	4,9%	3	3,0%	-1,9%
63 bis unter 65	214	2,8%	4	4,0%	1,2%
65 bis unter 70	551	7,3%	9	9,1%	1,8%
70 bis unter 75	521	6,9%	5	5,1%	-1,9%
75 bis unter 80	483	6,4%	3	3,0%	-3,4%
80 bis unter 85	599	8,0%	2	2,0%	-5,9%
85 und älter	460	6,1%	4	4,0%	-2,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.526</b>	<b>100,0%</b>	<b>99</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	3.608	47,9%	48	48,5%	0,5%
<i>Weiblich</i>	3.918	52,1%	51	51,5%	-0,5%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.526</b>	<b>100,0%</b>	<b>99</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

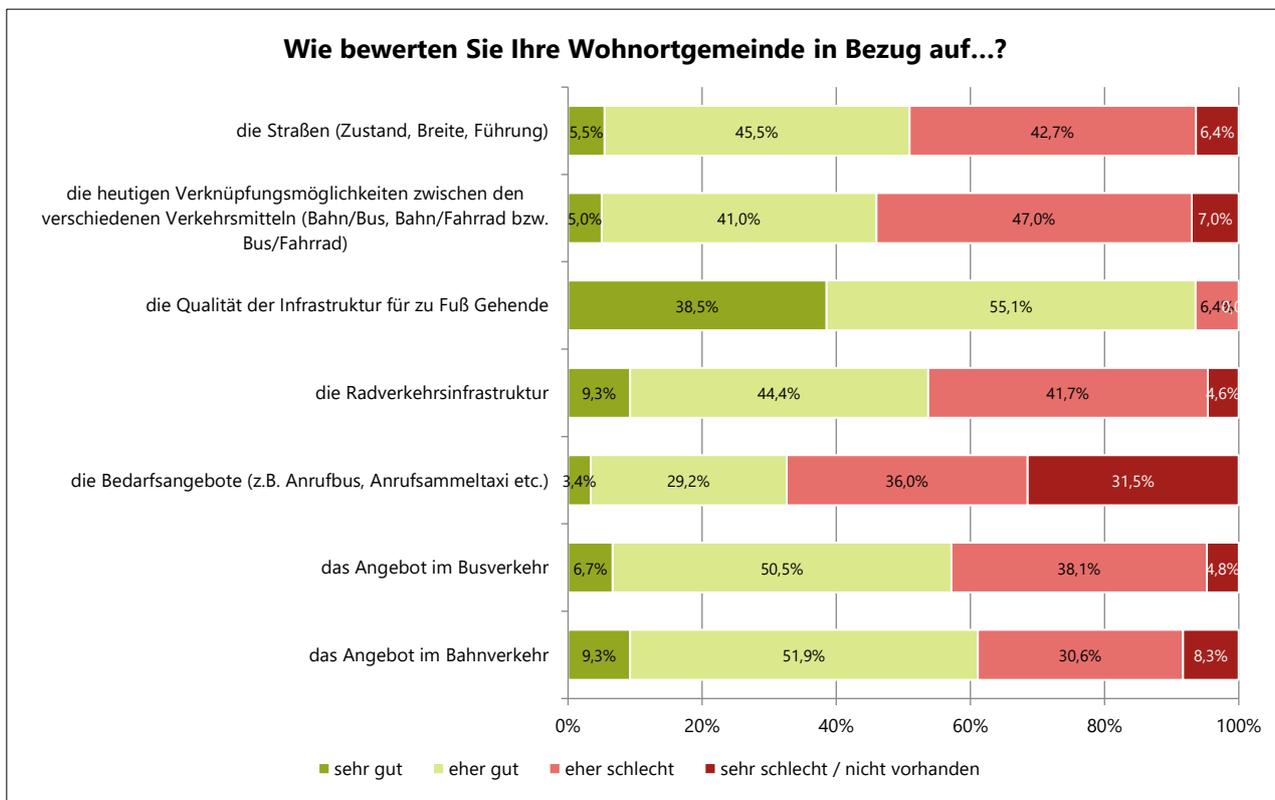
## 6.6 Belm

Zu der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück -Stadt zählt der südwestliche und direkt an die Stadt Osnabrück angrenzende Bereich der Gemeinde Belm mit dem Kernort. Dadurch hat die Gemeinde Belm im Vergleich zu den anderen Kommunen im Landkreis ein überdurchschnittlich gutes Bus-Angebot. Die Osnabrück und Belm verbindende MetroBus-Linie M4 fährt in einem tagsüber 10-minütigen Takt in der Gemeinde Belm insgesamt zehn Haltestellen und zu Schulzeiten zwei zusätzliche Haltestellen an. Auch in den Abendstunden gibt es regelmäßige Verbindungen und am Wochenende verkehrt die Linie als Nachtbus. Außerdem werden in Vehrte und Belm Mitte ab dem Jahr 2026 zwei neue Bahnhalte geplant.

### Teilnehmende und Repräsentativität

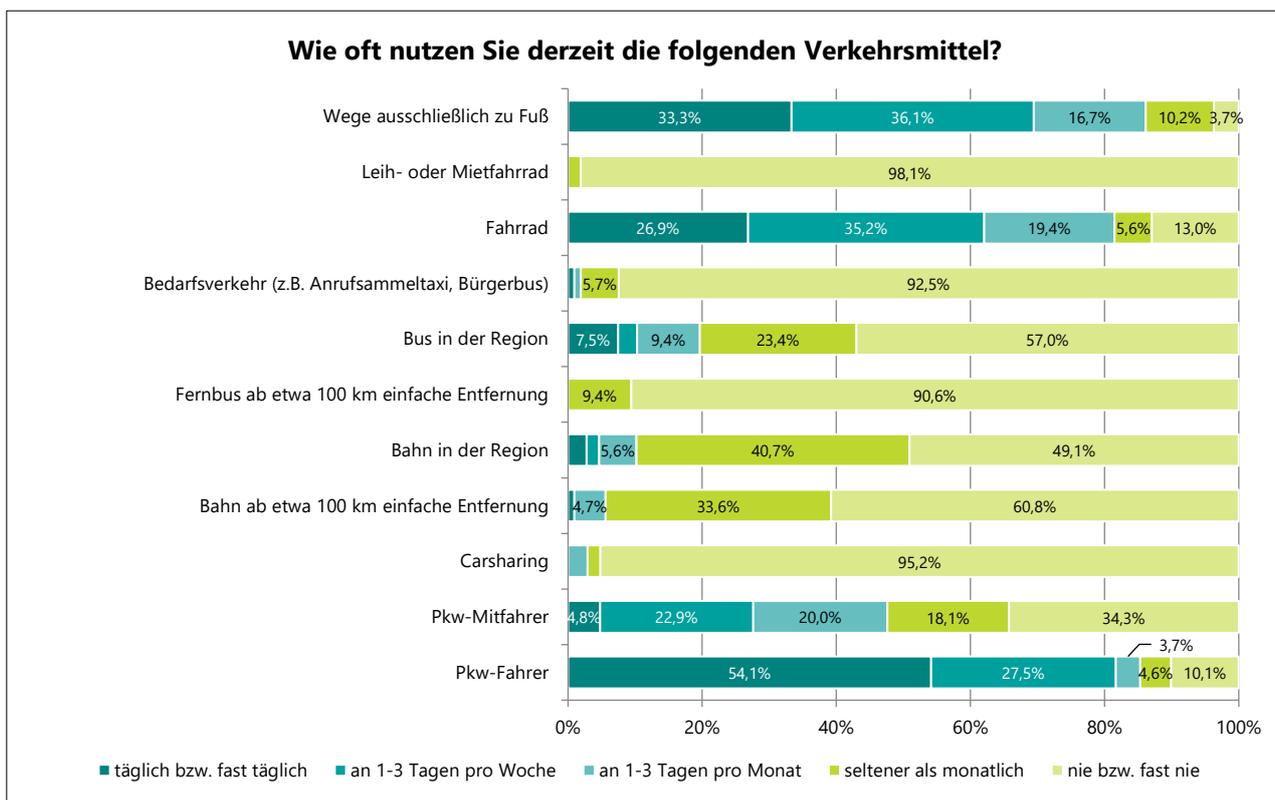
Aus der Gemeinde Belm haben 173 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 117 % der zu erreichenden Stichprobe von 148 Personen (Tabelle 1). Davon haben 159 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht.

**Abbildung 71: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bad Rothenfelde**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 111

**Abbildung 72: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Rothenfelde**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 110

Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Belm. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -1,1 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 11).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Belm sind unter Beachtung einer etwas höheren Fehlerspanne als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen auf jeden Fall abgeleitet werden.

**Tabelle 11: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Belm**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	299	2,6%	5	3,1%	0,6%
18 bis unter 20	263	2,3%	4	2,5%	0,2%
20 bis unter 25	680	5,9%	8	5,0%	-0,8%
25 bis unter 30	719	6,2%	8	5,0%	-1,2%
30 bis unter 35	801	6,9%	8	5,0%	-1,9%
35 bis unter 40	812	7,0%	13	8,2%	1,2%
40 bis unter 45	766	6,6%	7	4,4%	-2,2%
45 bis unter 50	852	7,4%	13	8,2%	0,8%
50 bis unter 55	949	8,2%	16	10,1%	1,9%
55 bis unter 60	1.124	9,7%	23	14,5%	4,8%
60 bis unter 63	638	5,5%	11	6,9%	1,4%
63 bis unter 65	411	3,6%	8	5,0%	1,5%
65 bis unter 70	890	7,7%	13	8,2%	0,5%
70 bis unter 75	749	6,5%	9	5,7%	-0,8%
75 bis unter 80	550	4,8%	8	5,0%	0,3%
80 bis unter 85	570	4,9%	4	2,5%	-2,4%
85 und älter	499	4,3%	1	0,6%	-3,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>11.572</b>	<b>100,0%</b>	<b>159</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

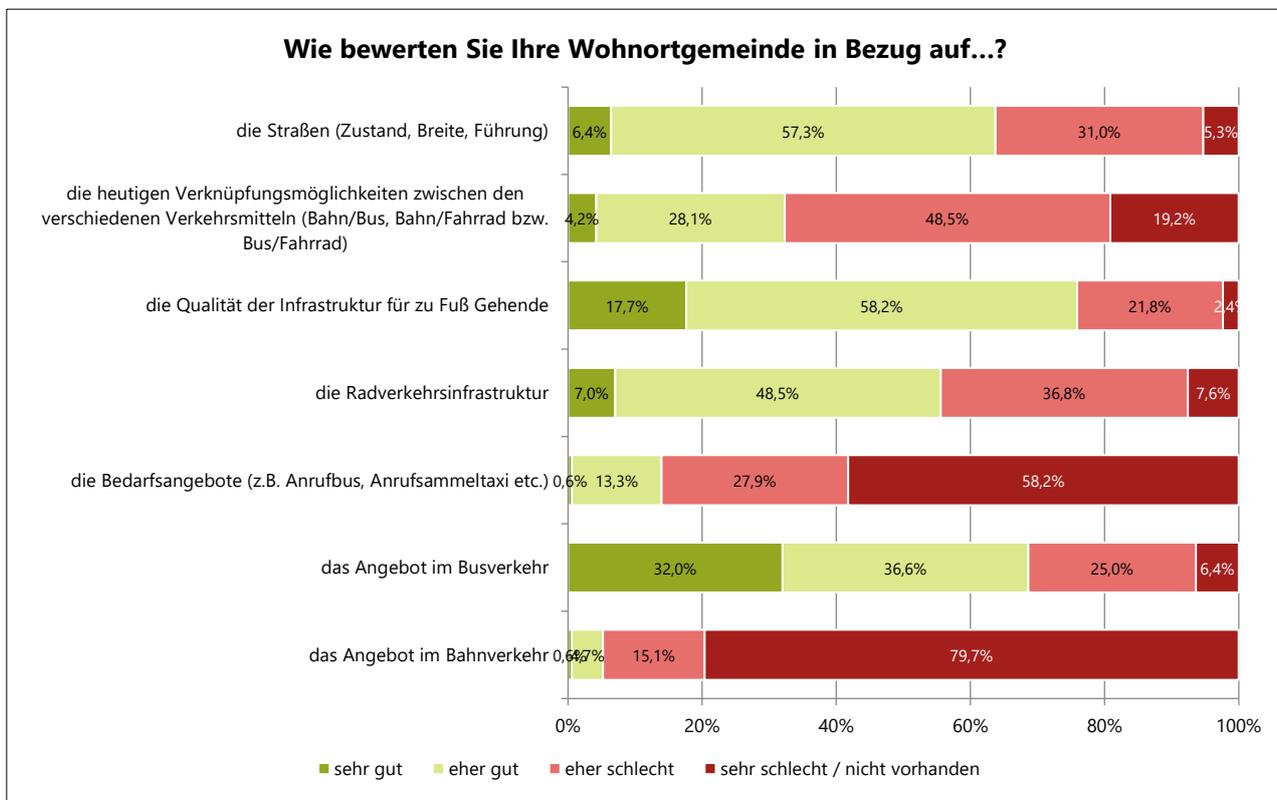
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	5.628	48,6%	79	49,7%	1,1%
Weiblich	5.945	51,4%	80	50,3%	-1,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>11.572</b>	<b>100,0%</b>	<b>159</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

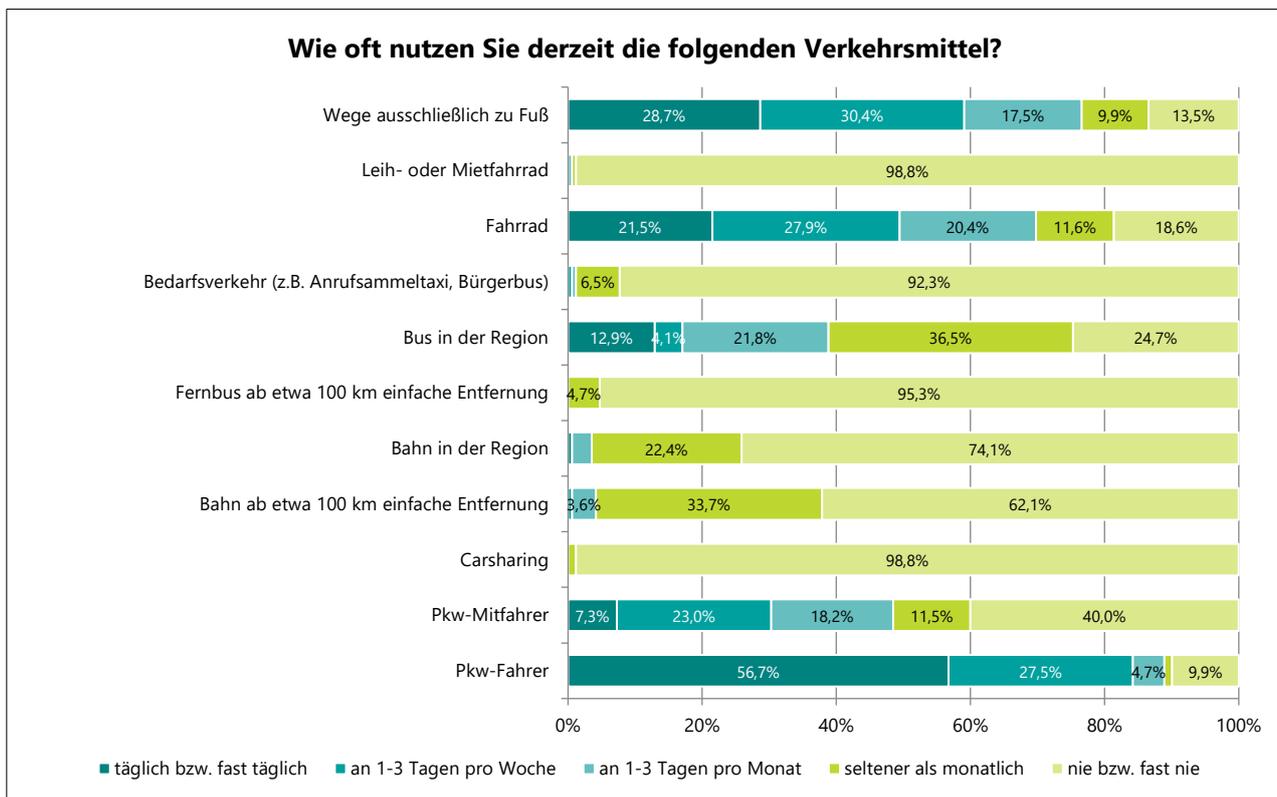
In Belm wird heute das Angebot im Bahnverkehr überwiegend als sehr schlecht bewertet, das Angebot im Busverkehr dagegen wird sehr positiv bewertet. Auch die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und die Straßeninfrastruktur werden positiver als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Ähnlich wie im Landkreis werden die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß gehende und die Radverkehrsinfrastruktur bewertet, etwas schlechter werden die Bedarfsangebote gesehen (Abbildung 73).

**Abbildung 73: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Belm**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 172

**Abbildung 74: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Belm**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 172

Auch in Belm dominiert der Pkw das Mobilitätsverhalten der Befragten, etwas unterdurchschnittlich wird heute das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt. Dagegen wird in Belm das Busangebot deutlich intensiver von den Befragten genutzt als dies in anderen Regionen im Landkreis der Fall ist. Die Bahn spielt für den Nahverkehr demgegenüber heute noch eine untergeordnete Rolle. Wege zu Fuß werden etwas häufiger als in anderen Regionen zurückgelegt (*Abbildung 74*).

Die Wünsche im Hinblick auf die Verbesserung des Bahnangebotes ähneln denen in anderen Regionen des Landkreises, dies gilt auch für die Bereitschaft, die Bahn häufiger zu nutzen. Beim Bus wird eine direktere Streckenführung als erstes benannt, gefolgt von dem Wunsch nach günstigeren Preisen. Die Bereitschaft, den Bus noch mehr zu nutzen, ist überdurchschnittlich stark ausgeprägt. Beim Radverkehr ähneln die Ergebnisse den Befunden im Durchschnitt des Landkreises.

## **6.7 Samtgemeinde Bersenbrück**

Die Samtgemeinde Bersenbrück umfasst die Gemeinden Alfhausen, Ankum, Eggermühlen, Gehrde, Kettenkamp, Rieste und die Stadt Bersenbrück und liegt zentral im nördlichen Landkreis Osnabrücks im Teilbereich der VOS-Nord. Die Samtgemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer stadtreionsnahen ländlichen Region, wobei Insbesondere Alfhausen, Ankum, Eggermühlen, Gehrde, Kettenkamp und Rieste ländlich geprägt sind. Lediglich die Stadt Bersenbrück ist dichter besiedelt. Ankum und Bersenbrück besitzen als Grundzentren eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Kettenkamp, Eggermühlen, Ankum und Bersenbrück sind über im RegioTakt verkehrende Linien miteinander verknüpft und binden die Gemeindezentren an die Bahnhöfe Bersenbrück und Quakenbrück an. Gehrde, Alfhausen und Rieste werden nur im Bedarfsverkehr bedient, ein Nachtbusangebote besteht nicht in der Samtgemeinde. Der Bahnhof Ankum wird im SPNV lediglich für Sonderfahrten angefahren. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Samtgemeinde 69,1 %, aber nur 14 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die periphere Lage und die geringe Bevölkerungsdichte als lückenhaft mit einer für den Landkreis eher unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität. In der Stadt Bersenbrück bietet zusätzlich der Bahnhof ein ÖV-Angebot.

### **6.7.1 Alfhausen**

#### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Gemeinde Alfhausen haben 85 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 94 % der zu erreichenden Stichprobe von 90 Personen (*Tabelle 1*). Davon haben 79 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Alfhausen, lediglich die 45- bis unter 50-Jährigen (+6,6 Prozentpunkten) und 50- bis unter 55-Jährigen (+9,5 Prozentpunkten) sind überrepräsentiert. Personen in den Altersgruppen ab 75 Jahren haben in Alfhausen nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +7,7 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 12*). Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Alfhausen sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen.

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aber aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

**Tabelle 12: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Alfhausen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	81	2,5%	1	1,3%	-1,2%
18 bis unter 20	92	2,8%	2	2,5%	-0,3%
20 bis unter 25	237	7,2%	5	6,3%	-0,9%
25 bis unter 30	267	8,1%	3	3,8%	-4,3%
30 bis unter 35	271	8,2%	7	8,9%	0,6%
35 bis unter 40	266	8,1%	6	7,6%	-0,5%
40 bis unter 45	272	8,2%	6	7,6%	-0,7%
45 bis unter 50	240	7,3%	11	13,9%	6,6%
50 bis unter 55	272	8,2%	14	17,7%	9,5%
55 bis unter 60	312	9,5%	5	6,3%	-3,1%
60 bis unter 63	207	6,3%	8	10,1%	3,9%
63 bis unter 65	94	2,8%	3	3,8%	0,9%
65 bis unter 70	222	6,7%	6	7,6%	0,9%
70 bis unter 75	154	4,7%	2	2,5%	-2,1%
75 bis unter 80	94	2,8%	0	0,0%	-2,8%
80 bis unter 85	112	3,4%	0	0,0%	-3,4%
85 und älter	106	3,2%	0	0,0%	-3,2%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.299</b>	<b>100,0%</b>	<b>79</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	1.672	50,7%	34	43,0%	-7,7%
Weiblich	1.627	49,3%	45	57,0%	7,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.299</b>	<b>100,0%</b>	<b>79</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

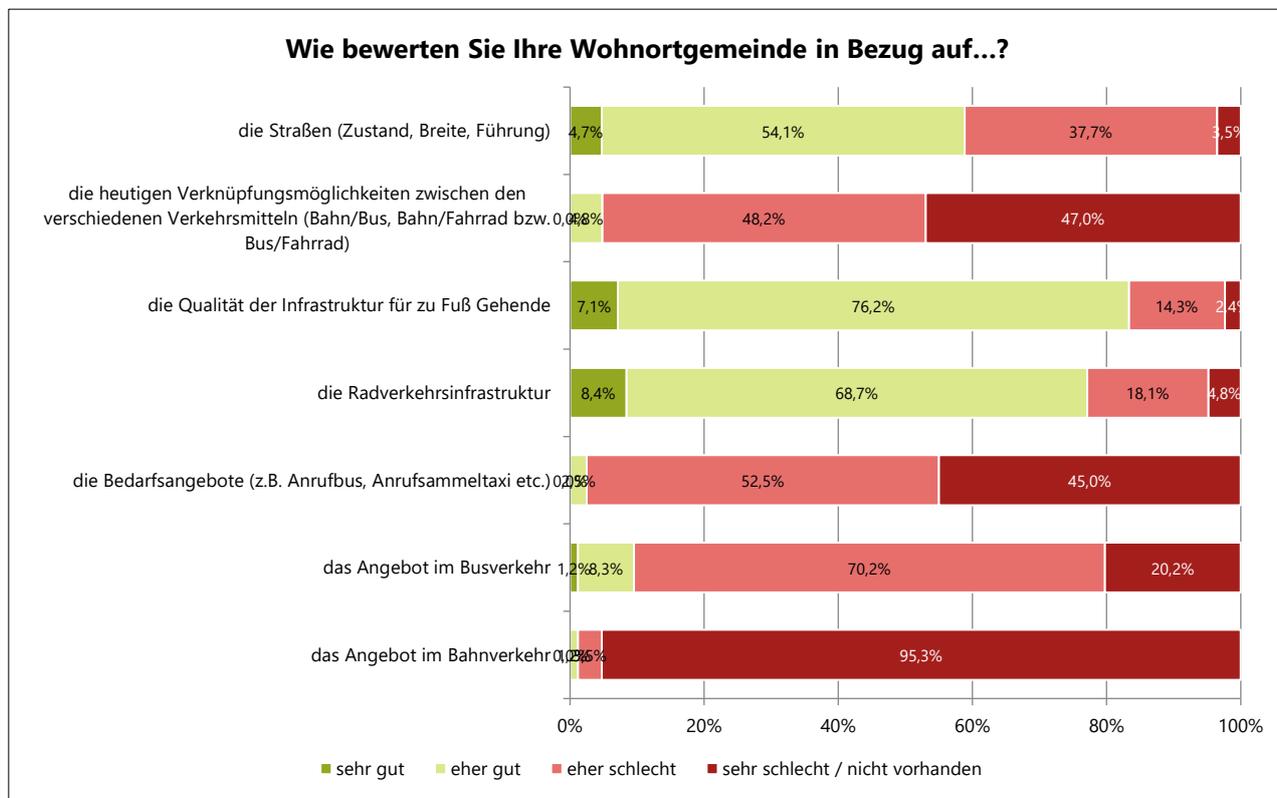
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

In der Gemeinde Alfhausen besteht kein Angebot im Bahnverkehr, entsprechend fällt die Bewertung der Befragten im Hinblick auf diesen Punkt aus. Ebenfalls fallen die Bewertungen des Angebots im Bus- und Bedarfsverkehr und der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sehr negativ aus. Die Qualität der Infrastruktur für die zu Fuß Gehenden und die Radverkehrsinfrastruktur werden dagegen überdurchschnittlich gut bewertet. Auch die Straßeninfrastruktur wird in dieser Gemeinde besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet (Abbildung 75).

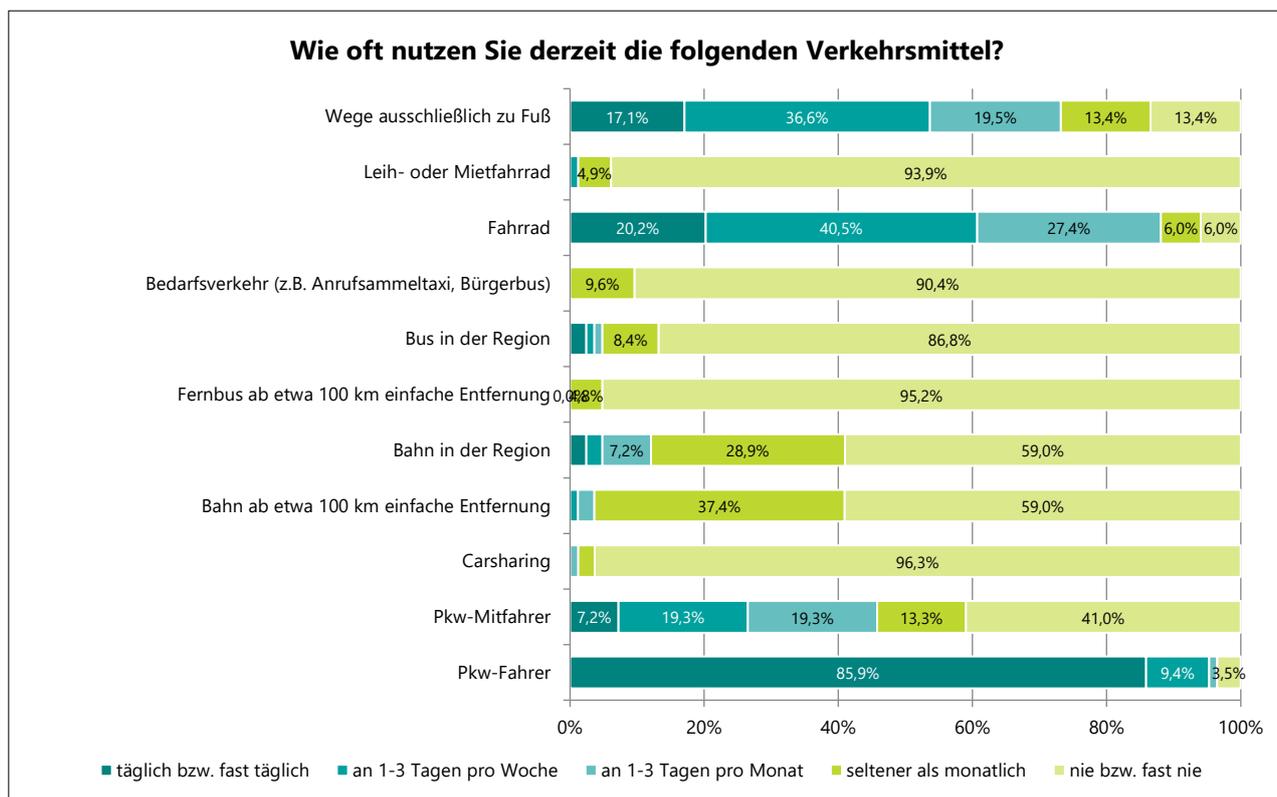
Das Verkehrsmittelwahlverhalten wird in dieser Gemeinde besonders stark vom Pkw dominiert. 86 % der Befragten nutzen hier täglich den Pkw. Der Bus wird von der großen Mehrheit der Befragten nie genutzt, die Bahn wird zumindest gelegentlich auch für den Nahverkehr genutzt. Auch Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden selten zurückgelegt (Abbildung 76).

**Abbildung 75: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Alfhausen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 85

**Abbildung 76: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Alfhausen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 85

Die Befragten in Alfhausen wünschen sich im Hinblick auf eine Verbesserung des Bahnangebotes vor allem eine bessere Verknüpfung der Bahn mit den anderen Verkehrsmitteln und eine höhere Taktung und Bedienungshäufigkeit und äußern eine weit überdurchschnittliche Bereitschaft, in diesem Fall auch die Bahn deutlich häufiger zu nutzen. Das Interesse an einem besseren Busangebot ist demgegenüber geringer ausgeprägt und dies gilt auch für die Bereitschaft, den Bus häufiger zu nutzen. Bei den Verbesserungen beim Radverkehr entsprechen die Antworten im Wesentlichen dem Landkreisdurchschnitt, das gilt auch für die Bereitschaft, das Rad für die täglichen Wege mehr zu nutzen.

## 6.7.2 Anikum

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Anikum haben 103 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 93 % der zu erreichenden Stichprobe von 111 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 94 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Anikum, lediglich die 25- bis unter 30-Jährigen sind mit -5,1 Prozentpunkten leicht unterrepräsentiert. 18- bis unter 20-Jährige haben in Anikum nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +5,7 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 13*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Anikum sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner von Anikum können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

### Ausgewählte Ergebnisse

Auch in Anikum werden das Angebot im Bahnverkehr und die Verknüpfungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel schlecht bewertet, aber deutlich besser als in Alfhausen. Auch das Busangebot wird nicht so schlecht wie in Alfhausen bewertet. Die heutigen Bedarfsangebote werden dagegen genauso schlecht wie in Alfhausen bewertet.

Die übrigen Bewertungen ähneln weitgehend dem Durchschnitt des Landkreises, allerdings fällt auch hier die Bewertung der Radwegeinfrastruktur besser als im Landkreisdurchschnitt aus, wenn auch nicht so gut wie in Alfhausen (*Abbildung 77*).

In Anikum werden mehr Wege als in Alfhausen und im Landkreisdurchschnitt mit dem Rad zurückgelegt, auch das Angebot im Bus- und Bahnverkehr wird zwar nicht regelmäßig, aber zumindest im gelegentlichen Verkehr etwas häufiger genutzt als in Alfhausen. Im Vergleich zum Durchschnitt des Landkreises wird die Bahn etwas häufiger, der Bus dagegen etwas seltener genutzt (*Abbildung 78*).

Der am stärksten vorgetragene Wunsch an die Verbesserung des Bahnangebotes in Anikum sind günstigere Preise, gefolgt hier von einer Attraktivierung des Bahnhofs mit einer Verbesserung der Wartemöglichkeiten und einer kostenfreien Fahrradmitnahme in den Zügen. Erst danach folgen hier die Taktung und die Bedienungshäufigkeit. Auch in Anikum gibt es eine überdurchschnittlich große Bereitschaft, die

Bahn häufiger zu nutzen, allerdings nicht täglich. Die wichtigsten Wünsche an den Busverkehr sind einheitliche Tickets für Bus und Bahn, regelmäßigere Fahrten und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel. Das Interesse, den Bus häufiger zu nutzen, liegt aber unter den Werten im Landkreisdurchschnitt.

Bei den Radwegen werden die gleichen Wünsche geäußert wie im Durchschnitt des Landkreises, allerdings wird auffällig oft dabei eine Verbesserung der Radwege auch innerorts gewünscht. Über 70 % der Befragten halten diese in Ankum für sehr wichtig.

Die Bereitschaft, das Rad häufiger zu nutzen, ist dabei auch in Ankum sehr stark ausgeprägt. Mit 7 % der Befragten würde nur eine Minderheit bei einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur das Rad nicht häufiger nutzen.

**Tabelle 13: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Ankum**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	162	2,6%	1	1,1%	-1,5%
18 bis unter 20	156	2,5%	0	0,0%	-2,5%
20 bis unter 25	470	7,4%	6	6,4%	-1,0%
25 bis unter 30	525	8,3%	3	3,2%	-5,1%
30 bis unter 35	526	8,3%	6	6,4%	-1,9%
35 bis unter 40	492	7,7%	9	9,6%	1,8%
40 bis unter 45	435	6,8%	6	6,4%	-0,5%
45 bis unter 50	475	7,5%	8	8,5%	1,0%
50 bis unter 55	512	8,1%	8	8,5%	0,5%
55 bis unter 60	610	9,6%	11	11,7%	2,1%
60 bis unter 63	372	5,9%	8	8,5%	2,7%
63 bis unter 65	187	2,9%	6	6,4%	3,4%
65 bis unter 70	474	7,5%	10	10,6%	3,2%
70 bis unter 75	338	5,3%	7	7,4%	2,1%
75 bis unter 80	224	3,5%	1	1,1%	-2,5%
80 bis unter 85	225	3,5%	3	3,2%	-0,3%
85 und älter	170	2,7%	1	1,1%	-1,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>6.353</b>	<b>100,0%</b>	<b>94</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	3.131	49,3%	41	43,6%	-5,7%
Weiblich	3.222	50,7%	53	56,4%	5,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>6.353</b>	<b>100,0%</b>	<b>94</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

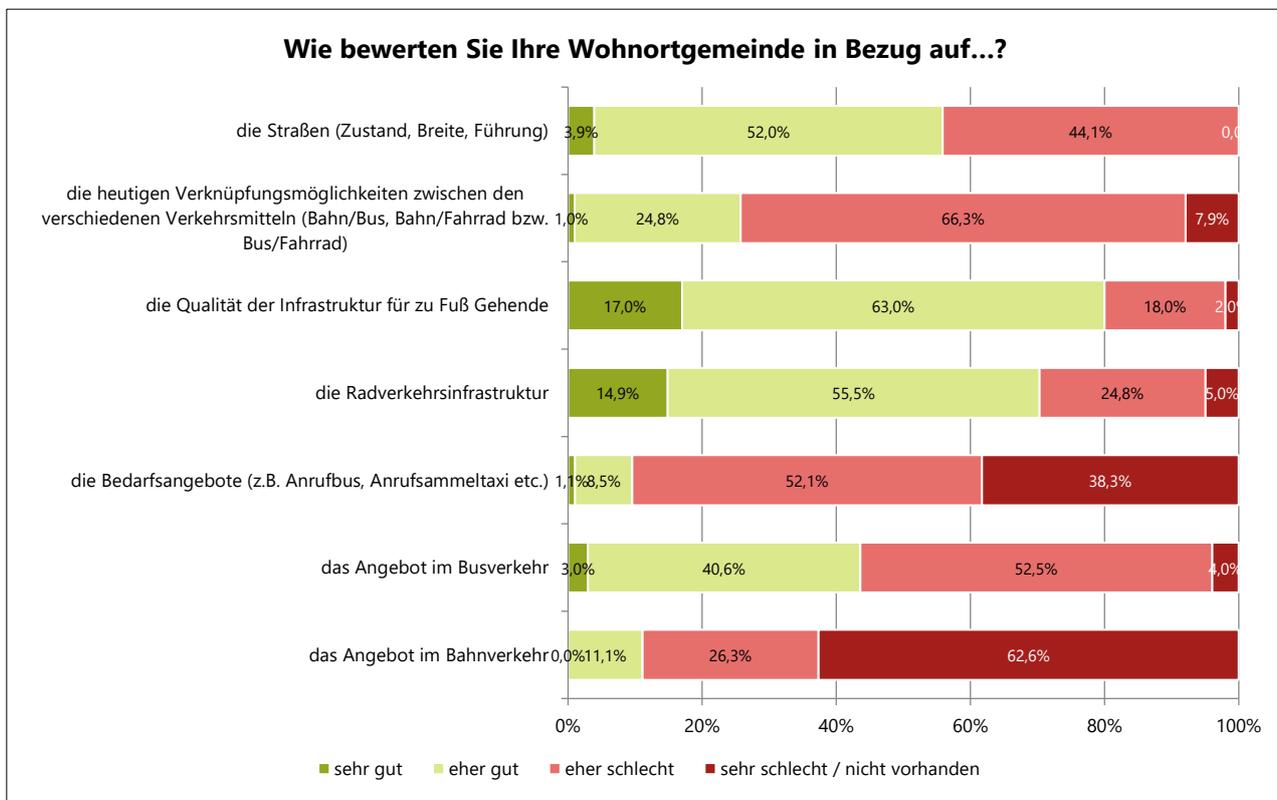
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### 6.7.3 Bersenbrück

#### Teilnehmende und Repräsentativität

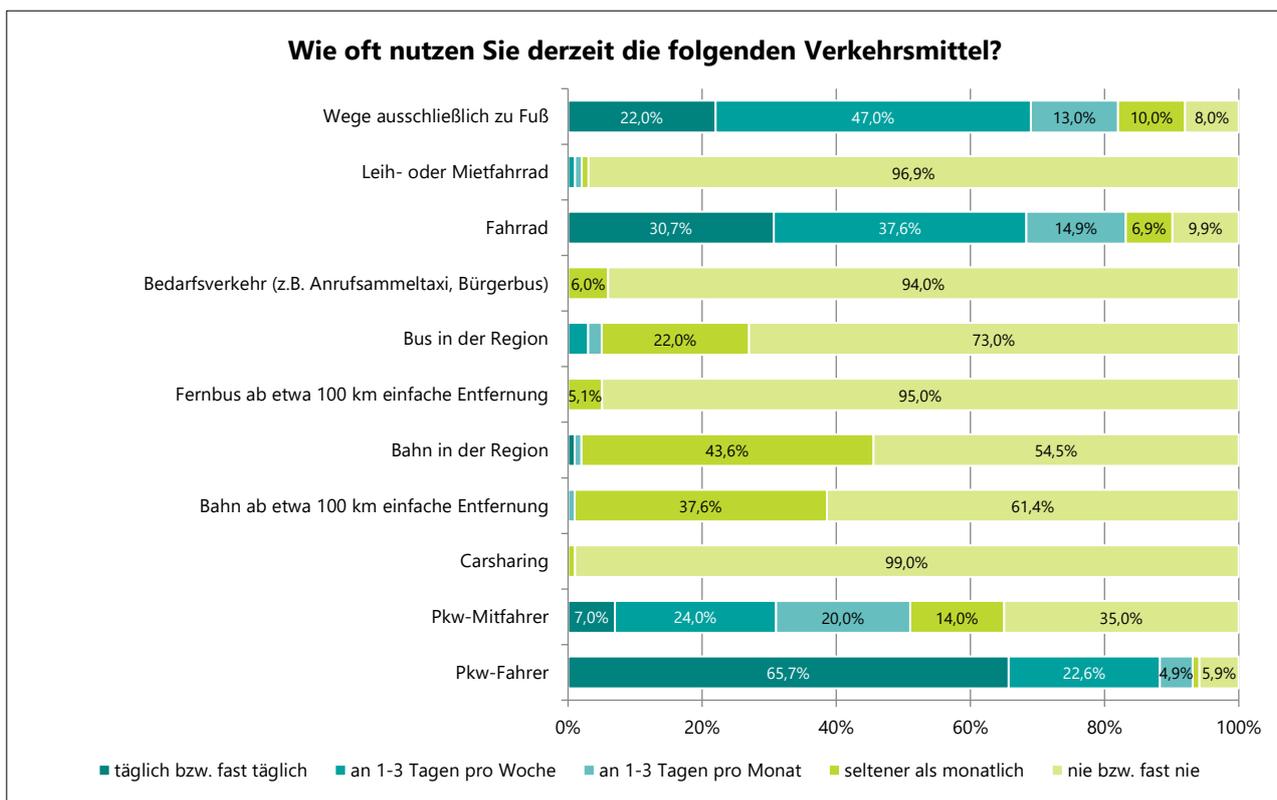
Aus der Stadt Bersenbrück haben 105 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 90 % der zu erreichenden Stichprobe von 117 Personen (Tabelle 1).

**Abbildung 77: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Ankum**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 102

**Abbildung 78: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Ankum**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 102

Davon haben 102 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bersenbrück, lediglich die 25- bis unter 30-Jährigen sind mit -5,4 Prozentpunkten leicht unterrepräsentiert. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +5,1 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 14).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bersenbrück sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

**Tabelle 14: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Bersenbrück**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	228	3,2%	3	2,9%	-0,2%
18 bis unter 20	205	2,9%	1	1,0%	-1,9%
20 bis unter 25	531	7,4%	6	5,9%	-1,5%
25 bis unter 30	532	7,4%	2	2,0%	-5,4%
30 bis unter 35	598	8,3%	11	10,8%	2,5%
35 bis unter 40	592	8,2%	11	10,8%	2,5%
40 bis unter 45	531	7,4%	6	5,9%	-1,5%
45 bis unter 50	501	7,0%	7	6,9%	-0,1%
50 bis unter 55	570	7,9%	5	4,9%	-3,0%
55 bis unter 60	657	9,1%	11	10,8%	1,6%
60 bis unter 63	412	5,7%	7	6,9%	1,1%
63 bis unter 65	227	3,2%	5	4,9%	1,7%
65 bis unter 70	497	6,9%	11	10,8%	3,9%
70 bis unter 75	374	5,2%	9	8,8%	3,6%
75 bis unter 80	239	3,3%	2	2,0%	-1,4%
80 bis unter 85	277	3,9%	3	2,9%	-0,9%
85 und älter	210	2,9%	2	2,0%	-1,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.181</b>	<b>100,0%</b>	<b>102</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

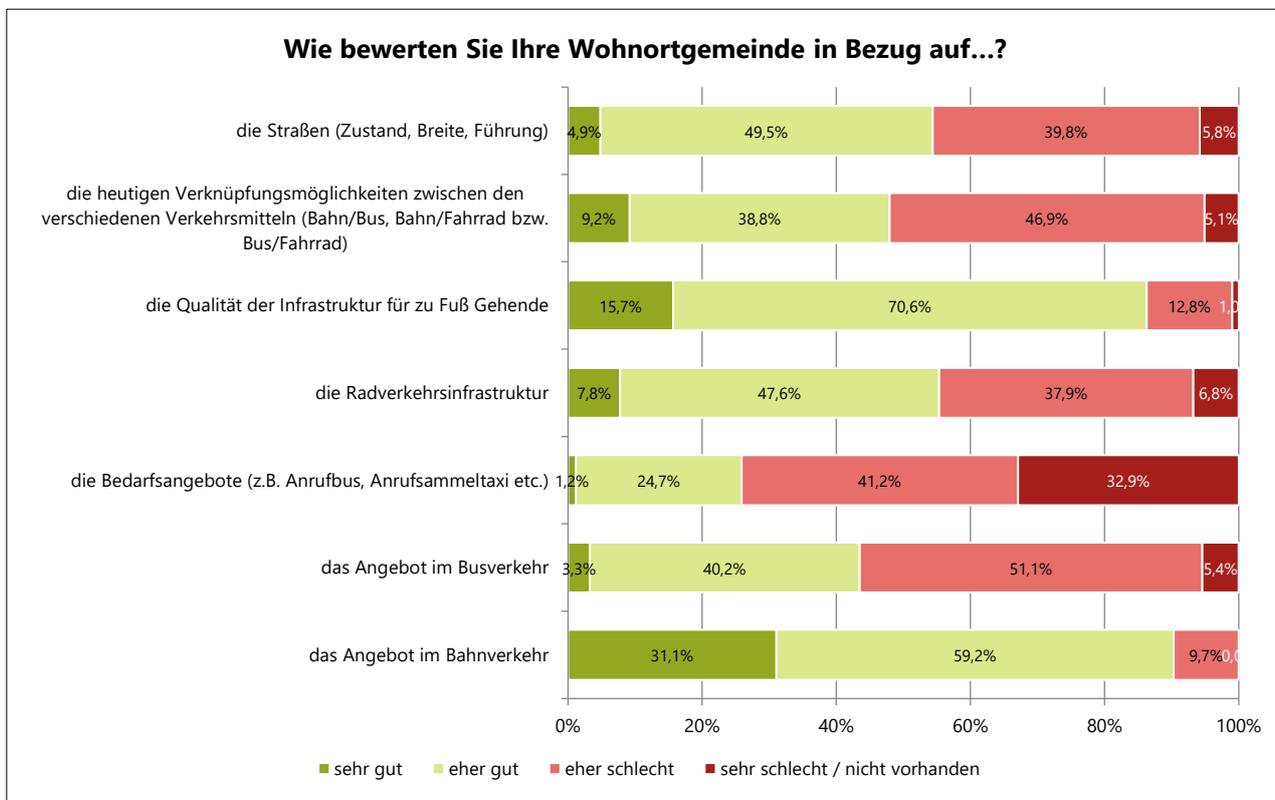
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	3.537	49,3%	45	44,1%	-5,1%
Weiblich	3.643	50,7%	57	55,9%	5,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.181</b>	<b>100,0%</b>	<b>102</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

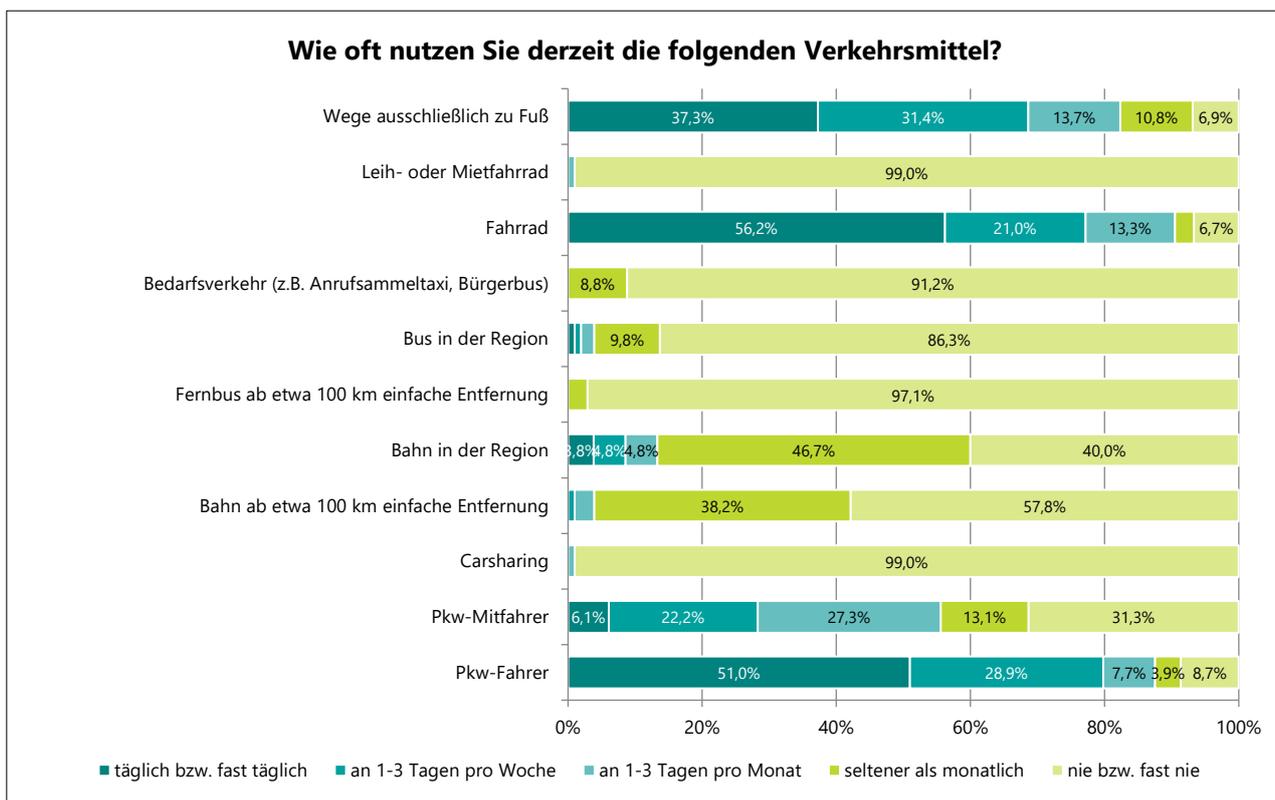
Aufgrund des vorhandenen Bahnhofs in der Stadt wird in Bersenbrück das Angebot im Bahnverkehr vergleichsweise gut bewertet. Auch das Angebot im Busverkehr wird besser bewertet als im Durchschnitt des Landkreises (Abbildung 79).

**Abbildung 79: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Bersenbrück**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 104

**Abbildung 80: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Bersenbrück**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 105

Auch die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden in Bersenbrück zwar nicht gut, aber besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Wie das Angebot im Busverkehr werden zudem die Straßeninfrastruktur und die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß Gehende etwas besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet.

Auch das Verkehrsverhalten (*Abbildung 80*) unterscheidet sich in Bersenbrück von dem Durchschnitt des Landkreises. Der Pkw spielt zwar auch in Bersenbrück eine große Rolle, aber in Bersenbrück wird das Fahrrad deutlich häufiger für die täglichen Wege von den Befragten genutzt. Auch werden Wege häufiger zu Fuß zurückgelegt und die Bahn wird im Nahverkehr etwas häufiger als im Durchschnitt des Landkreises genutzt. Umgekehrt spielt in Bersenbrück das Angebot im ÖPNV für das Verkehrsverhalten der Menschen kaum eine Rolle.

Bei der Bahn werden vor allem eine kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern, günstigere Preise und eine höhere Pünktlichkeit der Züge gewünscht (sehr häufige Angabe unter Sonstiges). Auch in Bersenbrück könnte bei Umsetzung dieser Maßnahmen eine deutlich häufigere Nutzung des Bahnangebotes erreicht werden.

Beim Bus stehen einheitliche Tickets für Bahn und Bus und regelmäßige Fahrten an Werktagen an erster Stelle; dies würde zu einer stärkeren Nutzung des Busangebotes führen, aber in einem im Vergleich zu anderen Regionen des Landkreises deutlich geringerem Umfang.

Der Wunsch nach einer Verbesserung der Radwege wird in Bersenbrück besonders nachdrücklich vorgetragen. Auch die Bereitschaft, bei einer solchen Verbesserung das Rad vermehrt zu nutzen, ist in Bersenbrück offenbar besonders groß.

Deutlich über 40 % der Befragten geben an, in diesem Fall das Rad sogar täglich für mindestens einen ihrer Wege zu nutzen. Nur relativ wenige Befragte (7,8 %) geben dagegen an, auch in diesem Fall das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht häufiger nutzen zu wollen.

#### **6.7.4 Eggermühlen**

##### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Gemeinde Eggermühlen haben 61 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 78 % der zu erreichenden Stichprobe von 78 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 55 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Eggermühlen, lediglich die 55- bis unter 60-Jährigen sind mit +8,2 Prozentpunkten überrepräsentiert. 18- bis unter 20-Jährige haben in Eggermühlen nicht an der Befragung teilgenommen. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -2,0 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 15*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Eggermühlen sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen.

Einige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

**Tabelle 15: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Eggermühlen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	77	2,7%	4	7,3%	4,6%
18 bis unter 20	131	4,5%	0	0,0%	-4,5%
20 bis unter 25	214	7,4%	3	5,5%	-2,0%
25 bis unter 30	224	7,8%	2	3,6%	-4,1%
30 bis unter 35	204	7,1%	2	3,6%	-3,4%
35 bis unter 40	193	6,7%	4	7,3%	0,6%
40 bis unter 45	201	7,0%	3	5,5%	-1,5%
45 bis unter 50	264	9,2%	6	10,9%	1,7%
50 bis unter 55	304	10,6%	8	14,5%	4,0%
55 bis unter 60	236	8,2%	9	16,4%	8,2%
60 bis unter 63	135	4,7%	4	7,3%	2,6%
63 bis unter 65	131	4,5%	1	1,8%	-2,7%
65 bis unter 70	167	5,8%	4	7,3%	1,5%
70 bis unter 75	135	4,7%	1	1,8%	-2,9%
75 bis unter 80	126	4,4%	2	3,6%	-0,7%
80 bis unter 85	105	3,6%	1	1,8%	-1,8%
85 und älter	33	1,1%	1	1,8%	0,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.880</b>	<b>100,0%</b>	<b>55</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	741	50,7%	29	52,7%	2,0%
<i>Weiblich</i>	720	49,3%	26	47,3%	-2,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>1.461</b>	<b>100,0%</b>	<b>55</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

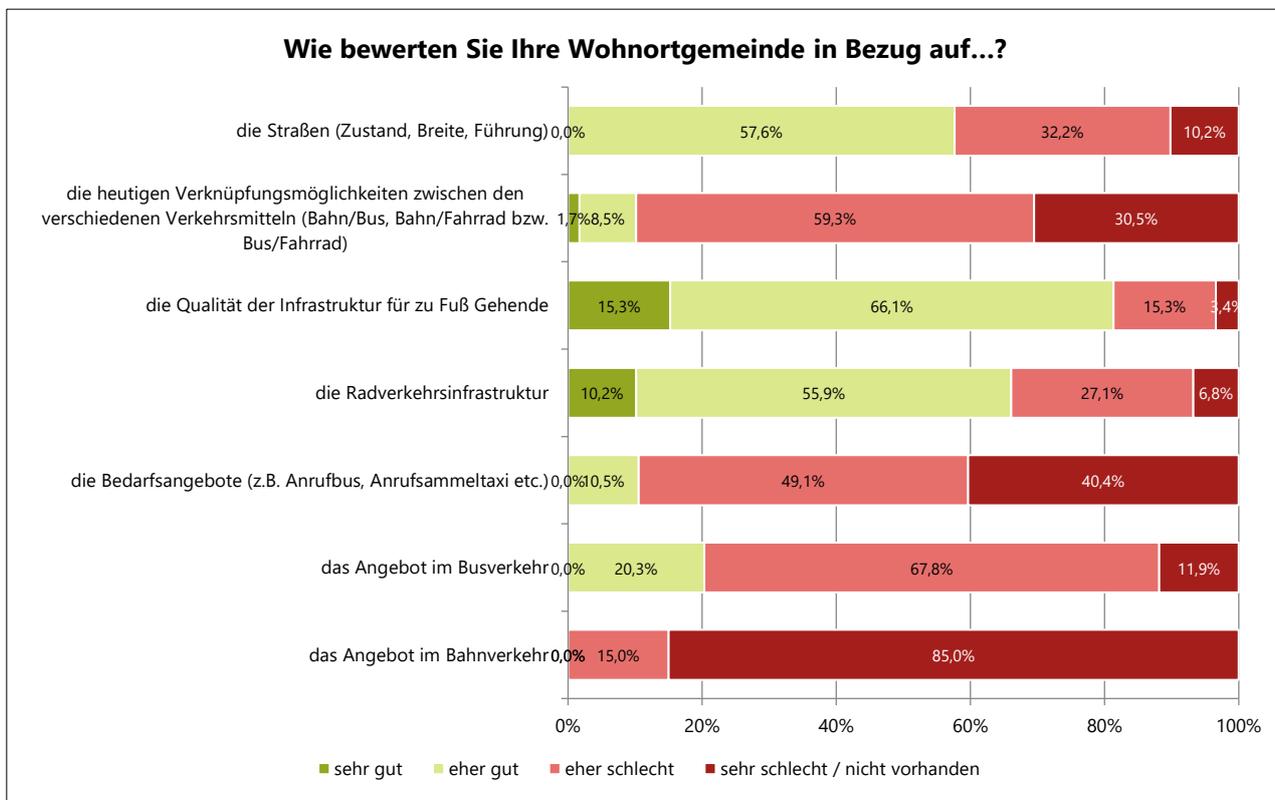
## Ausgewählte Ergebnisse

In Eggermühlen werden mit Ausnahme der Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr alle Angebote im Umweltverbund besonders schlecht bewertet, die Straßeninfrastruktur wird etwas besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet (*Abbildung 81*). Entsprechend ist die Verkehrsmittelwahl in Eggermühlen auch besonders stark auf den Pkw ausgerichtet. Lediglich einige regelmäßige Busnutzer haben ebenfalls an der Befragung teilgenommen (*Abbildung 82*).

Bei den Wünschen im Hinblick auf das Bahnangebot dominiert in Eggermühlen der Wunsch nach einer besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel, hier insbesondere zwischen dem Bus- und Bahnangebot. Zudem wird auch hier in den Anmerkungen das Thema Pünktlichkeit und Zuganfalle mehrfach angesprochen. Bei den Wünschen im Hinblick auf das Busangebot zeigt sich ein ähnliches Bild wie im Durchschnitt des Landkreises. Die Bereitschaft zur Nutzung auch eines verbesserten Busangebotes ist aber eher etwas geringer.

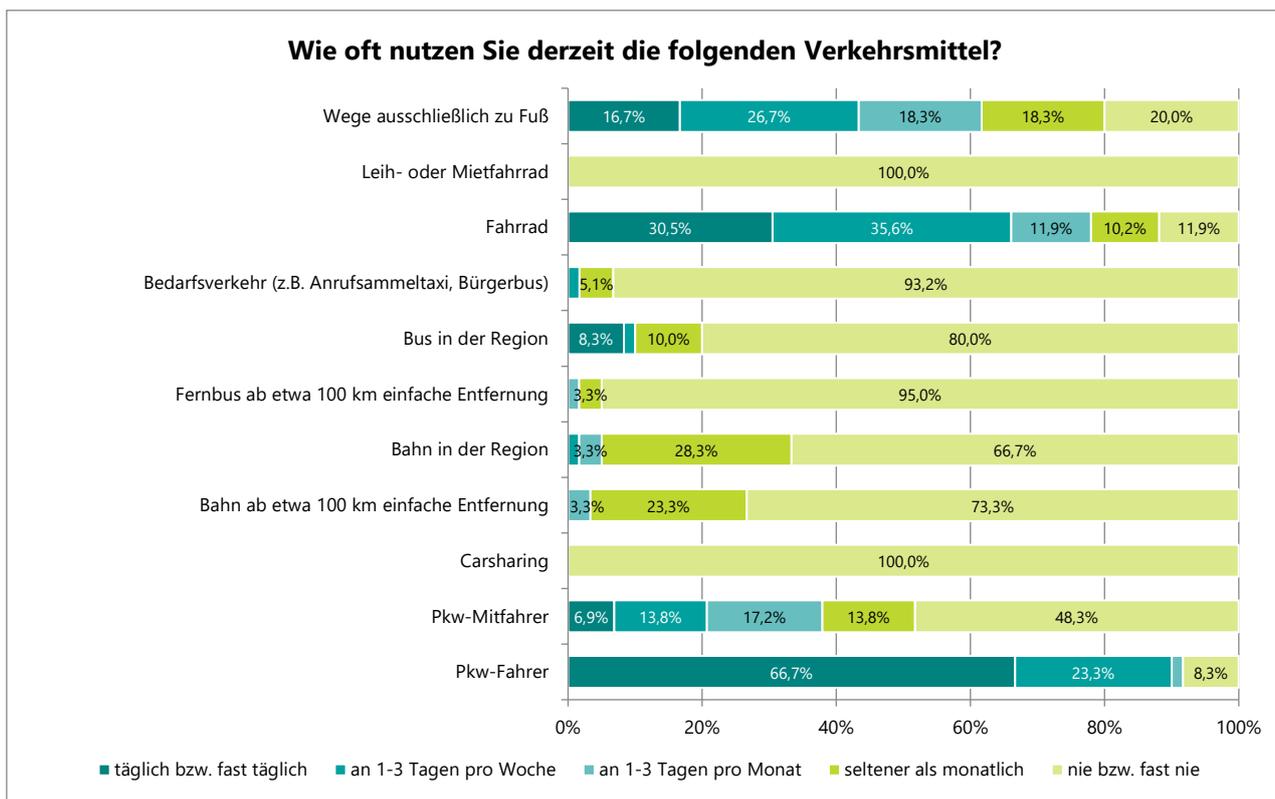
Beim Radverkehr werden ebenfalls vor allem mehr Radwege außerorts und mehr sichere Querungsstellen gewünscht, die Bereitschaft, das Rad mehr zu nutzen, ist auch hier sehr groß.

**Abbildung 81: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Eggermühlen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 60

**Abbildung 82: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Eggermühlen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 60

## 6.7.5 Gehrde

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Gehrde haben 76 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 93 % der zu erreichenden Stichprobe von 82 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 71 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Gehrde, lediglich die 60- bis unter 63-Jährigen sind mit +5,6 Prozentpunkten überrepräsentiert. 75- bis unter 80-Jährige haben in Gehrde nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +10,8 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 16*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Gehrde sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aber dennoch aus den Ergebnissen abgeleitet werden.

### Ausgewählte Ergebnisse

Auch in der Gemeinde Gehrde werden die heutigen Angebote im Bus- und Bahnverkehr ebenso wie die Bedarfsangebote und die Verknüpfungsangebote zwischen den Verkehrsmitteln außerordentlich negativ bewertet. Auch die Infrastruktur für die zu Fuß Gehenden wird etwas schlechter als im Landkreisdurchschnitt bewertet. Die Straßeninfrastruktur wird dagegen geringfügig besser als im Durchschnitt des Landkreises, die Radwegeinfrastruktur deutlich besser (*Abbildung 83*).

Die Mobilität ist besonders stark auf das Auto ausgerichtet. Der Bus wird selten genutzt (93 % der Befragten nutzen ihn nie), die Bahn spielt dagegen im Nahverkehr eine leicht höhere Rolle als im Durchschnitt des Landkreises. Rad- und Fußverkehr spielen in etwa die Rolle wie auch im Durchschnitt des Landkreises, etwas häufiger geben die Befragten an, nie oder fast nie Wege zu Fuß zurückzulegen (*Abbildung 84*).

Bei der Bahn stehen u.a. folgende Wünsche bei den Befragten an oberster Stelle: eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel (vor allem Bus und Bahn), die Ausdehnung der Bedienzeiten am Abend und eine Erhöhung der Zuverlässigkeit. Das Interesse an einer häufigeren Nutzung der Bahn ist dabei hoch.

Beim Bus wird der Wunsch nach häufigeren Verbindungen besonders unterstrichen, einheitliche Tickets für Bahn und Bus spielen ebenfalls eine sehr große Rolle. Auch das Interesse und die Bereitschaft, den Bus deutlich stärker zu nutzen, ist groß, gerade auch bei Personen, die sich in diesem Fall dann eine tägliche oder zumindest fast tägliche Nutzung des Busses vorstellen können.

Beim Radverkehr werden besonders oft eine bessere Qualität der bestehenden Radwege und eine Verbesserung der Radwege außerorts gewünscht, es folgt der Wunsch nach besseren Querungsmöglichkeiten. Nur 2,8 % der Befragten, also fast niemand, würde bei Umsetzung dieser Maßnahmen nicht häufiger das Rad nutzen! Das Potenzial für eine neue nachhaltige Mobilität ist also auch in Gehrde beim Radverkehr besonders groß.

**Tabelle 16: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Gehrde**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	71	3,5%	1	1,4%	-2,1%
18 bis unter 20	71	3,5%	2	2,8%	-0,7%
20 bis unter 25	172	8,4%	1	1,4%	-7,0%
25 bis unter 30	148	7,3%	4	5,6%	-1,6%
30 bis unter 35	175	8,6%	5	7,0%	-1,6%
35 bis unter 40	176	8,6%	8	11,3%	2,6%
40 bis unter 45	139	6,8%	3	4,2%	-2,6%
45 bis unter 50	117	5,7%	5	7,0%	1,3%
50 bis unter 55	172	8,4%	9	12,7%	4,2%
55 bis unter 60	214	10,5%	11	15,5%	5,0%
60 bis unter 63	116	5,7%	8	11,3%	5,6%
63 bis unter 65	71	3,5%	2	2,8%	-0,7%
65 bis unter 70	160	7,9%	7	9,9%	2,0%
70 bis unter 75	89	4,4%	2	2,8%	-1,6%
75 bis unter 80	46	2,3%	0	0,0%	-2,3%
80 bis unter 85	49	2,4%	3	4,2%	1,8%
85 und älter	50	2,5%	0	0,0%	-2,5%
	<b>2.036</b>	<b>100,0%</b>	<b>71</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	1.024	50,3%	28	39,4%	-10,8%
Weiblich	1.013	49,7%	43	60,6%	10,8%
	<b>2.036</b>	<b>100,0%</b>	<b>71</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

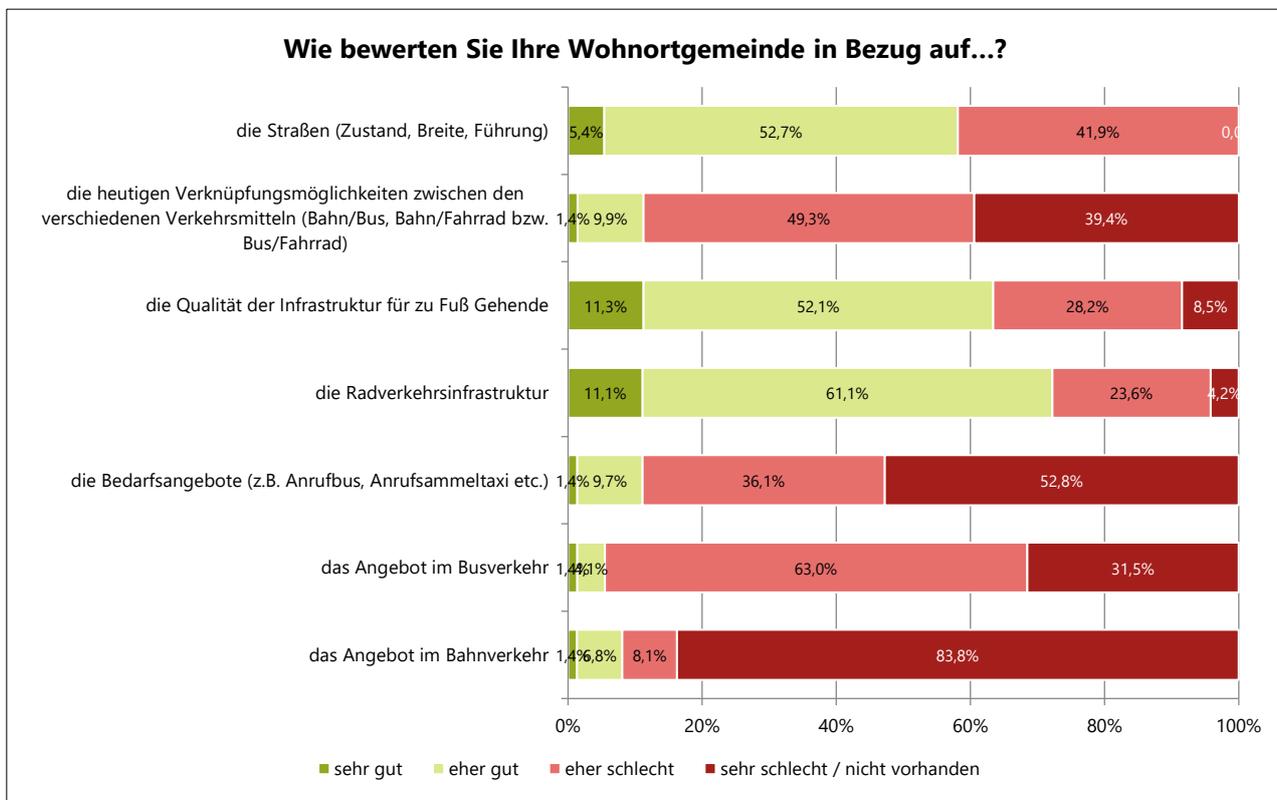
## 6.7.6 Kettenkamp

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Kettenkamp haben 53 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 68 % der zu erreichenden Stichprobe von 78 Personen (*Tabelle 1*).

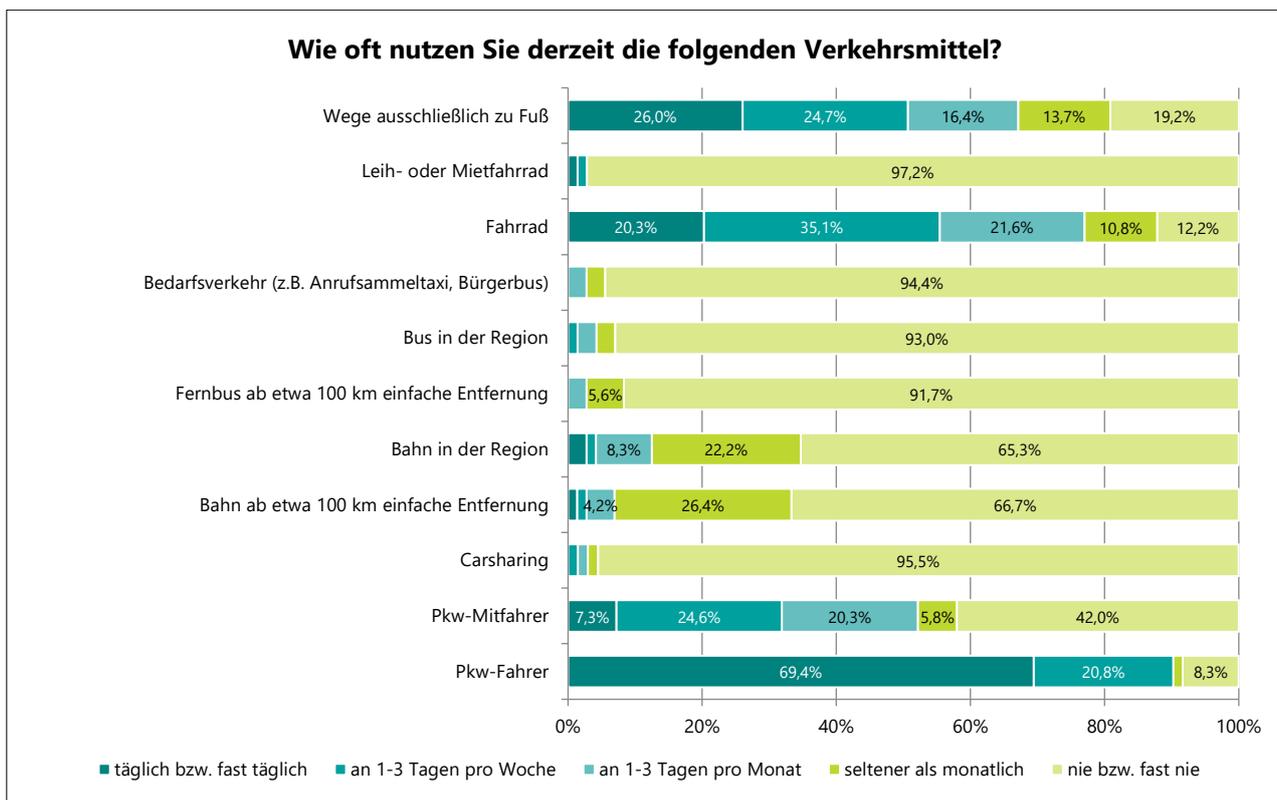
Davon haben 49 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Kettenkamp, lediglich die 45- bis unter 50-Jährigen sind mit +9,9 Prozentpunkten und die 65-, bis unter 70-Jährigen mit +5,3 Prozentpunkten überrepräsentiert, die 20- bis unter 25-Jährigen sind mit -5,3 Prozentpunkten unterrepräsentiert. 16- bis unter 18-Jährige haben in Kettenkamp nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +12,5 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 17*). Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Kettenkamp sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen im strengen Sinne nicht als repräsentativ anzusehen.

**Abbildung 83: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Gehrde**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 74

**Abbildung 84: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Gehrde**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 74

Einige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde Kettenkamp können aber aus den Ergebnissen dennoch abgeleitet werden.

**Tabelle 17: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Kettenkamp**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	47	3,3%	0	0,0%	-3,3%
18 bis unter 20	40	2,8%	1	2,0%	-0,7%
20 bis unter 25	106	7,4%	1	2,0%	-5,3%
25 bis unter 30	111	7,7%	2	4,1%	-3,6%
30 bis unter 35	107	7,4%	2	4,1%	-3,4%
35 bis unter 40	104	7,2%	4	8,2%	0,9%
40 bis unter 45	127	8,8%	3	6,1%	-2,7%
45 bis unter 50	93	6,5%	8	16,3%	9,9%
50 bis unter 55	140	9,7%	6	12,2%	2,5%
55 bis unter 60	136	9,4%	5	10,2%	0,8%
60 bis unter 63	83	5,8%	4	8,2%	2,4%
63 bis unter 65	44	3,1%	1	2,0%	-1,0%
65 bis unter 70	100	6,9%	6	12,2%	5,3%
70 bis unter 75	57	4,0%	2	4,1%	0,1%
75 bis unter 80	57	4,0%	2	4,1%	0,1%
80 bis unter 85	58	4,0%	1	2,0%	-2,0%
85 und älter	29	2,0%	1	2,0%	0,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>1.439</b>	<b>100,0%</b>	<b>49</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	723	50,3%	25	51,0%	0,8%
<i>Weiblich</i>	716	49,7%	24	49,0%	-0,8%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>1.439</b>	<b>100,0%</b>	<b>49</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

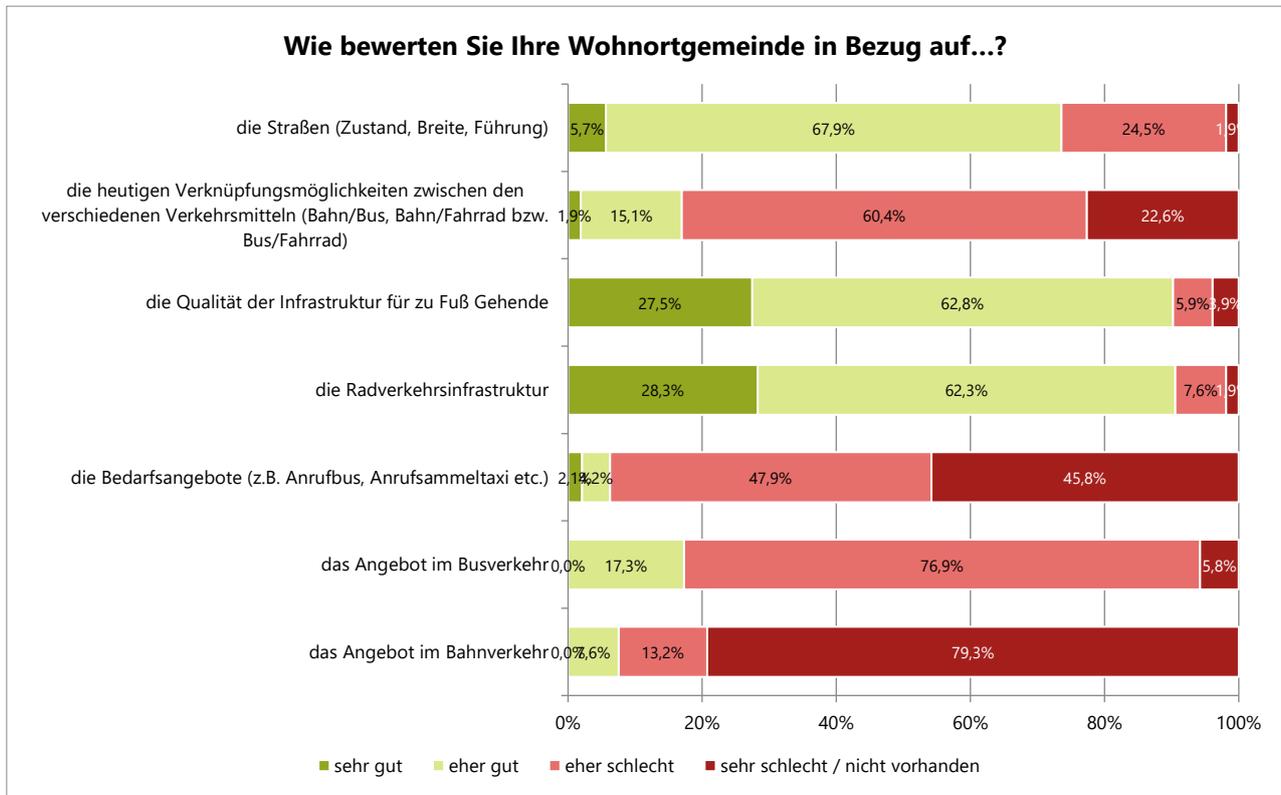
### Ausgewählte Ergebnisse

Besonders die Angebote im Bahn- und Busverkehr, die Bedarfsangebote und die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden auch in der Gemeinde Kettenkamp sehr schlecht bewertet. Die Bewertung der Straßeninfrastruktur, der Infrastruktur für zu Fuß Gehende und auch die Radverkehrsinfrastruktur fällt demgegenüber im Vergleich zum Durchschnitt des Landkreises deutlich besser aus (Abbildung 85).

Tatsächlich wird das Fahrrad von den Befragten im Vergleich zum Durchschnitt im Landkreis häufig genutzt, zudem spielt die Bahn für die Befragten eine gewisse Rolle. Der Bus wird dagegen auch in Kettenkamp von einer übergroßen Mehrheit der Befragten nie genutzt.

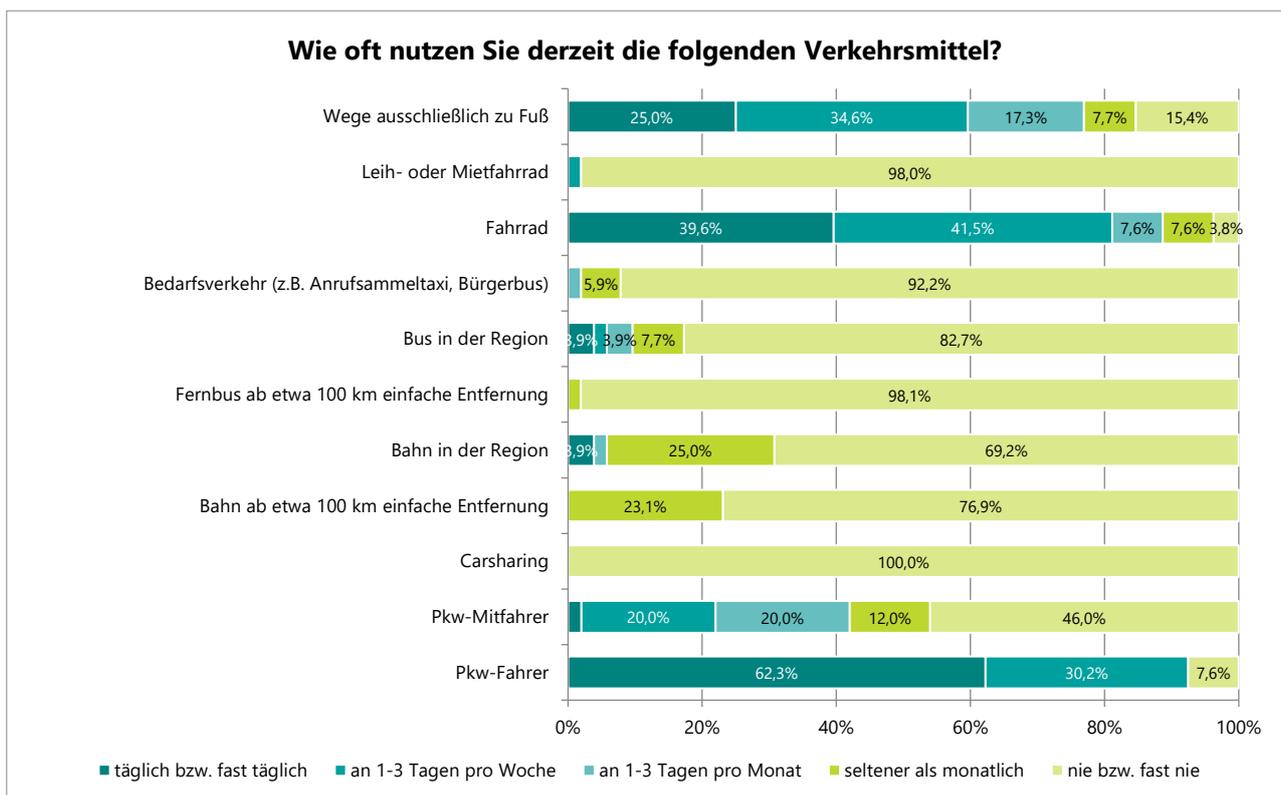
Das Auto dominiert damit in Kettenkamp wie in den meisten anderen Gemeinden des Samtgemeinde (Ausnahme: Bersenbrück) stark das Verkehrsverhalten (Abbildung 86), Fußwege liegen im Durchschnitt.

**Abbildung 85: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Kettenkamp**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 53

**Abbildung 86: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Kettenkamp**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 53

Bei den Wünschen an die Verbesserung des Bahnangebotes stehen eine bessere Verknüpfung der Angebote, die kostenfreie Fahrradmitnahme in den Zügen und bessere Fahrradstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen ganz oben auf der Liste der Befragten. Vor allem die gelegentliche Nutzung des Bahnangebotes durch die Befragten ließe sich damit erhöhen. Auch beim Busangebot ist die Verbesserung der Verknüpfung der Angebote der mit Abstand am häufigsten vorgetragene Wunsch, gefolgt von einem ausgedehnteren Angebot und einer höheren Pünktlichkeit. Hierdurch ließe sich auch eine häufigere tägliche Nutzung des Busangebotes erreichen. Die Forderungen an die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur ähneln den in allen Gemeinden des Landkreises vorgetragenen Wünschen, die Bereitschaft, das Fahrrad mehr als bisher als zu nutzen, ist aber bei den Befragten der Gemeinde in Kettenkamp besonders groß.

### **6.7.7 Rieste**

#### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Gemeinde Rieste haben 78 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 88 % der zu erreichenden Stichprobe von 89 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 70 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Rieste, lediglich die 55- bis unter 60-Jährigen sind mit +5,7 Prozentpunkten leicht überrepräsentiert. 18- bis unter 20-Jährige sowie über 84-Jährige haben in Rieste nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +12,8 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 18*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Rieste sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen und im Geschlecht nicht als repräsentativ anzusehen. Einige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen aber abgeleitet werden.

#### **Ausgewählte Ergebnisse**

Das Bahnangebot in Rieste wird auffallend positiv bewertet, auch die Radverkehrsinfrastruktur wird positiver bewertet als im Durchschnitt des Landkreises. Die Straßeninfrastruktur und vor allem das Angebot im Busverkehr werden dagegen deutlich schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die Bewertungen in den anderen abgefragten Aspekten der verkehrlichen Infrastruktur sind dagegen vom Durchschnitt des Landkreises nicht so stark abweichend (*Abbildung 87*).

Das Verkehrsverhalten wird überwiegend vom Pkw bestimmt, die Bahn wird häufiger gelegentlich benutzt. Das Rad wird häufiger als im Durchschnitt des Landkreises genutzt. Der Bus spielt auch für die übergroße Mehrheit der Befragten in der Gemeinde Rieste keine Rolle (*Abbildung 88*).

Im Hinblick auf das Bahnangebot werden vor allem die Preise bemängelt und zudem die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern gewünscht. Durch diese Maßnahmen könnte die gelegentliche Nutzung des Bahnangebotes deutlich gesteigert werden. Beim Busangebot stehen ebenfalls die bessere Verknüpfbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln und eine höhere Pünktlichkeit der Fahrzeuge an erster Stelle.

**Tabelle 18: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Rieste**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	70	2,3%	0	0,0%	-2,3%
18 bis unter 20	74	2,5%	2	2,9%	0,4%
20 bis unter 25	162	5,4%	7	10,0%	4,6%
25 bis unter 30	234	7,7%	4	5,7%	-2,0%
30 bis unter 35	245	8,1%	5	7,1%	-1,0%
35 bis unter 40	223	7,4%	2	2,9%	-4,5%
40 bis unter 45	214	7,1%	5	7,1%	0,1%
45 bis unter 50	232	7,7%	5	7,1%	-0,5%
50 bis unter 55	339	11,2%	11	15,7%	4,5%
55 bis unter 60	346	11,5%	12	17,1%	5,7%
60 bis unter 63	149	4,9%	1	1,4%	-3,5%
63 bis unter 65	118	3,9%	6	8,6%	4,7%
65 bis unter 70	200	6,6%	6	8,6%	1,9%
70 bis unter 75	154	5,1%	1	1,4%	-3,7%
75 bis unter 80	93	3,1%	1	1,4%	-1,7%
80 bis unter 85	101	3,3%	2	2,9%	-0,5%
85 und älter	66	2,2%	0	0,0%	-2,2%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.020</b>	<b>100,0%</b>	<b>70</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	1.507	49,9%	26	37,1%	-12,8%
<i>Weiblich</i>	1.513	50,1%	44	62,9%	12,8%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.020</b>	<b>100,0%</b>	<b>70</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

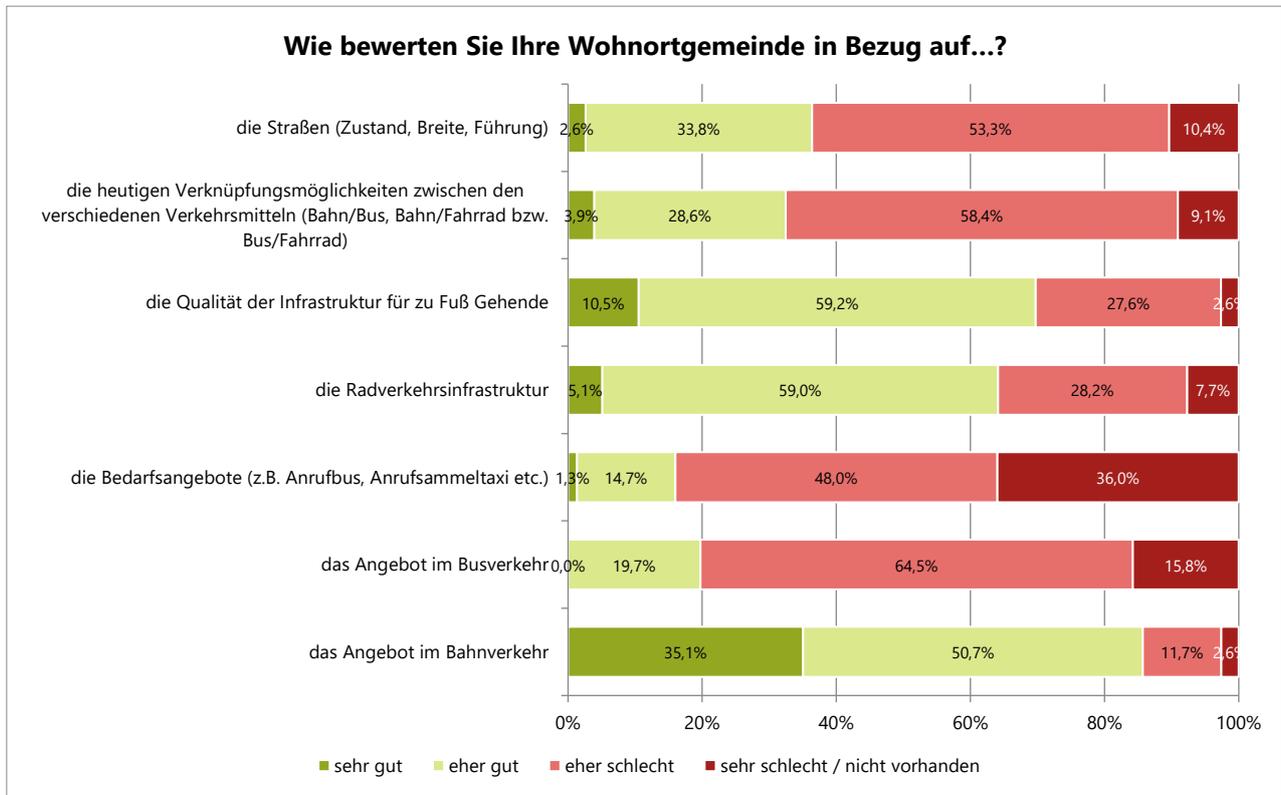
Auch in Rieste würde ein verbessertes Busangebot nach den Ergebnissen dieser Befragung aber nur gelegentlich zu einer häufigeren Busnutzung führen.

Sehr stark sind dagegen die Wünsche an eine Verbesserung der Radwegeinfrastruktur ausgeprägt. Auch die Bereitschaft, das Fahrrad deutlich häufiger zu nutzen, wenn die Radverkehrsinfrastruktur besser ausgebaut ist, ist groß.

## 6.8 Bissendorf

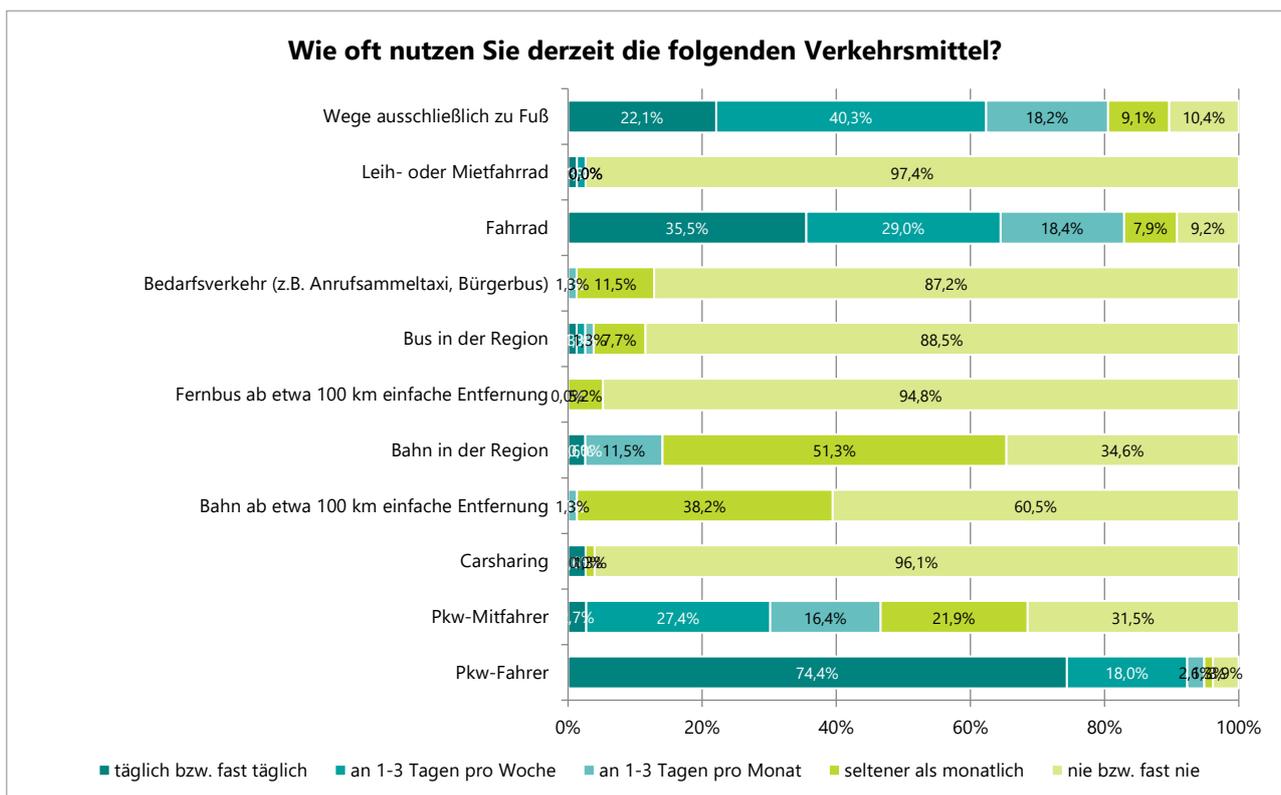
Die Gemeinde Bissendorf liegt südöstlich der Stadt Osnabrück und bildet gemeinsam mit der Stadt Melle den Teilbereich der VOS-Ost. Die Gemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird im RegioTakt sowie im regulären Takt verkehrende Buslinien in Richtung Melle und Osnabrück angebunden. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 75,4 %, allerdings werden nur 38 % der Haltestellen im Taktverkehr bedient. Zentral im Gemeindegebiet liegt zudem der Bahnhof Wissingen, mit Bahnverbindungen nach Osnabrück sowie Melle/Bad Oeynhausen.

**Abbildung 87: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Rieste**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 78

**Abbildung 88: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Rieste**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 78

Ein Nachtbusangebot besteht ebenfalls. Insgesamt ist somit ein ÖV-Netz durch die Nähe und die Lage zwischen dem Oberzentrum Osnabrück und dem Mittelzentrum Melle trotz einer geringen Bevölkerungsdichte zumindest mit einer für den Landkreis durchschnittlichen Bedienungsqualität vorhanden. Chancen bietet der vorhandene Bahnhof.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Bissendorf haben 289 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 188 % der zu erreichenden Stichprobe von 154 Personen (*Tabelle 1*). Davon haben 260 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen weitgehend der Verteilung der Grundgesamtheit in Bissendorf. Leicht überdurchschnittlich vertreten sind lediglich Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +2,1 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 19*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bissendorf sind als repräsentativ anzusehen; wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen uneingeschränkt abgeleitet werden.

**Tabelle 19: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bissendorf**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	287	2,3%	4	1,5%	-0,8%
18 bis unter 20	274	2,2%	7	2,7%	0,5%
20 bis unter 25	644	5,2%	12	4,6%	-0,6%
25 bis unter 30	616	5,0%	9	3,5%	-1,5%
30 bis unter 35	767	6,2%	13	5,0%	-1,2%
35 bis unter 40	830	6,7%	18	6,9%	0,2%
40 bis unter 45	863	7,0%	23	8,8%	1,9%
45 bis unter 50	884	7,1%	27	10,4%	3,3%
50 bis unter 55	1.206	9,7%	23	8,8%	-0,9%
55 bis unter 60	1.450	11,7%	35	13,5%	1,8%
60 bis unter 63	730	5,9%	26	10,0%	4,1%
63 bis unter 65	466	3,8%	12	4,6%	0,9%
65 bis unter 70	898	7,2%	16	6,2%	-1,1%
70 bis unter 75	810	6,5%	17	6,5%	0,0%
75 bis unter 80	544	4,4%	8	3,1%	-1,3%
80 bis unter 85	658	5,3%	8	3,1%	-2,2%
85 und älter	475	3,8%	2	0,8%	-3,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>12.402</b>	<b>100,0%</b>	<b>260</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	6.034	48,6%	121	46,5%	-2,1%
<i>Weiblich</i>	6.369	51,4%	139	53,5%	2,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>12.402</b>	<b>100,0%</b>	<b>260</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

## Ausgewählte Ergebnisse

Das Angebot im Bahnverkehr wird im Vergleich zum Durchschnitt im Landkreis deutlich besser bewertet. Die Angebote im Busverkehr und die Radwegeinfrastruktur werden etwas schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die Straßeninfrastruktur ebenso wie die Infrastruktur für zu Fuß Gehende wird ähnlich wie im Durchschnitt des Landkreises bewertet, negativ werden vor allem die fehlenden Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und fehlende Bedarfsangebote bewertet (*Abbildung 89*).

Diese Bewertungen finden ihren Niederschlag im Verkehrsverhalten der Befragten. In der Gemeinde dominiert der Pkw das Verkehrsverhalten überdurchschnittlich stark, daneben wird die Bahn stärker als im Durchschnitt des Landkreises genutzt. Die Busnutzung ähnelt der im Landkreis insgesamt, gleiches gilt für den Stellenwert der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden. Die Fahrradnutzung ist unterdurchschnittlich, der Bedarfsverkehr spielt keine Rolle (*Abbildung 90*).

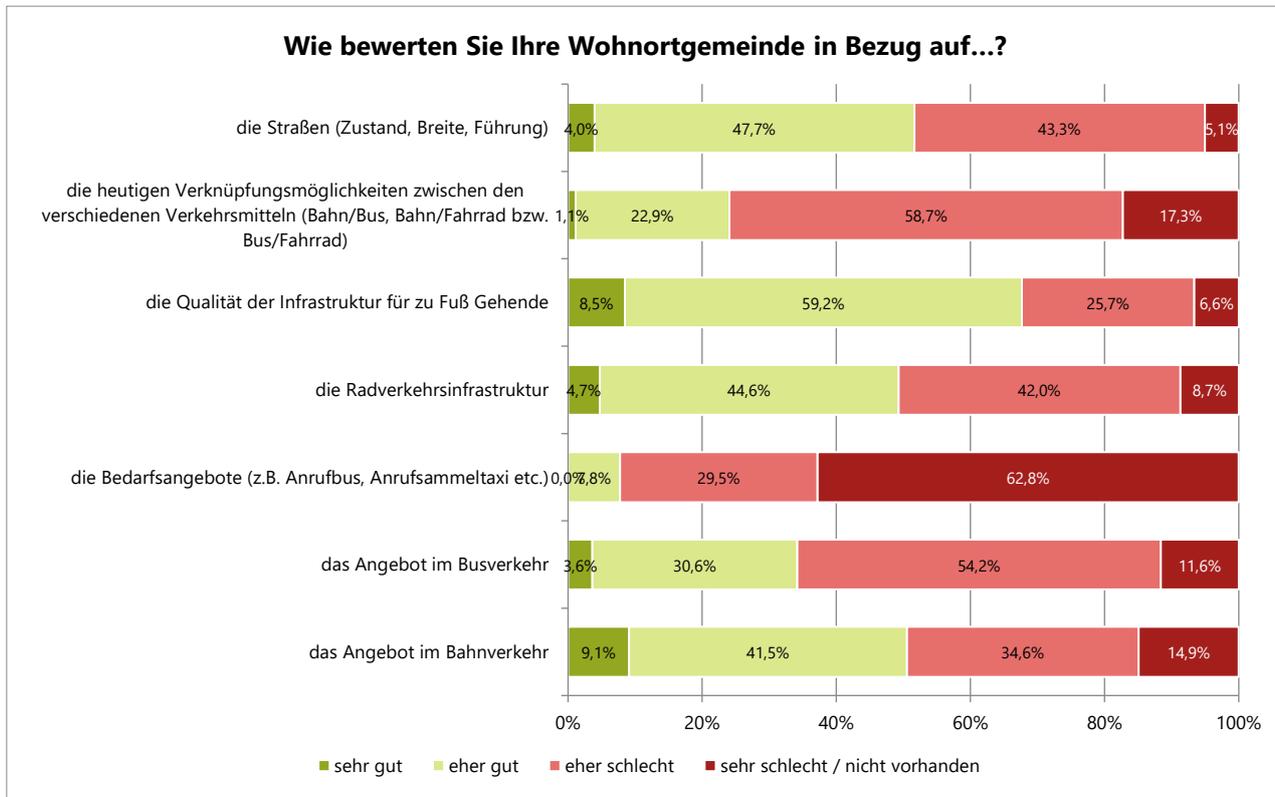
Für eine stärkere Nutzung der Bahn wären aus Sicht der Befragten vor allem eine bessere Verknüpfung der Angebote mit anderen Verkehrsmitteln entscheidend, danach folgt die Taktung und Bedienungshäufigkeit. Interessant könnte die Bahn dann vor allem für häufigere oder gelegentliche Fahrten mit der Bahn werden. Bei den Wünschen an das Busangebot stehen regelmäßige Fahrten und längere Bedienzeiten an erster Stelle, gefolgt von einer direkteren Streckenführung. Die Bereitschaft, den Bus bei Realisierung dieser Maßnahmen zu nutzen, liegt über den Werten, die für den Landkreis insgesamt beobachtet werden. Bei der Radwegeinfrastruktur werden die Radwege außerorts besonders stark kritisiert, die Bereitschaft, das Fahrrad stärker zu nutzen, ist in Bissendorf überdurchschnittlich groß. 94 % der Befragten geben an, das Fahrrad deutlich häufiger als bisher nutzen zu wollen, wenn es mehr und sicherere Radwege außer- und innerorts gäbe und auch die Qualität der vorhandenen Radwege verbessert wäre.

## 6.9 Bohmte

Die Gemeinde Bohmte liegt am östlichen Rand des Landkreises Osnabrück im Teilbereich der VOS-NordOst. Die Gemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung Ostercappeln angebunden, der Bahnhof Bohmte bietet Verbindungen in die Oberzentren Osnabrück und Bremen. Auch das stark ländliche nördliche Gemeindegebiet wird von im RegioTakt verkehrenden Linien bedient, welche einen Anschluss an den Bahnhof Bohmte bieten. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 73,1 %, allerdings werden nur 38 % der Haltestellen im Taktverkehr bedient. Insgesamt ist somit ein ÖV-Netz nicht zuletzt durch den Bahnhof sowie dessen Zubringerlinien trotz der peripheren Lage und geringen Bevölkerungsdichte zumindest mit einer für den Landkreis durchschnittlichen Bedienungsqualität vorhanden.

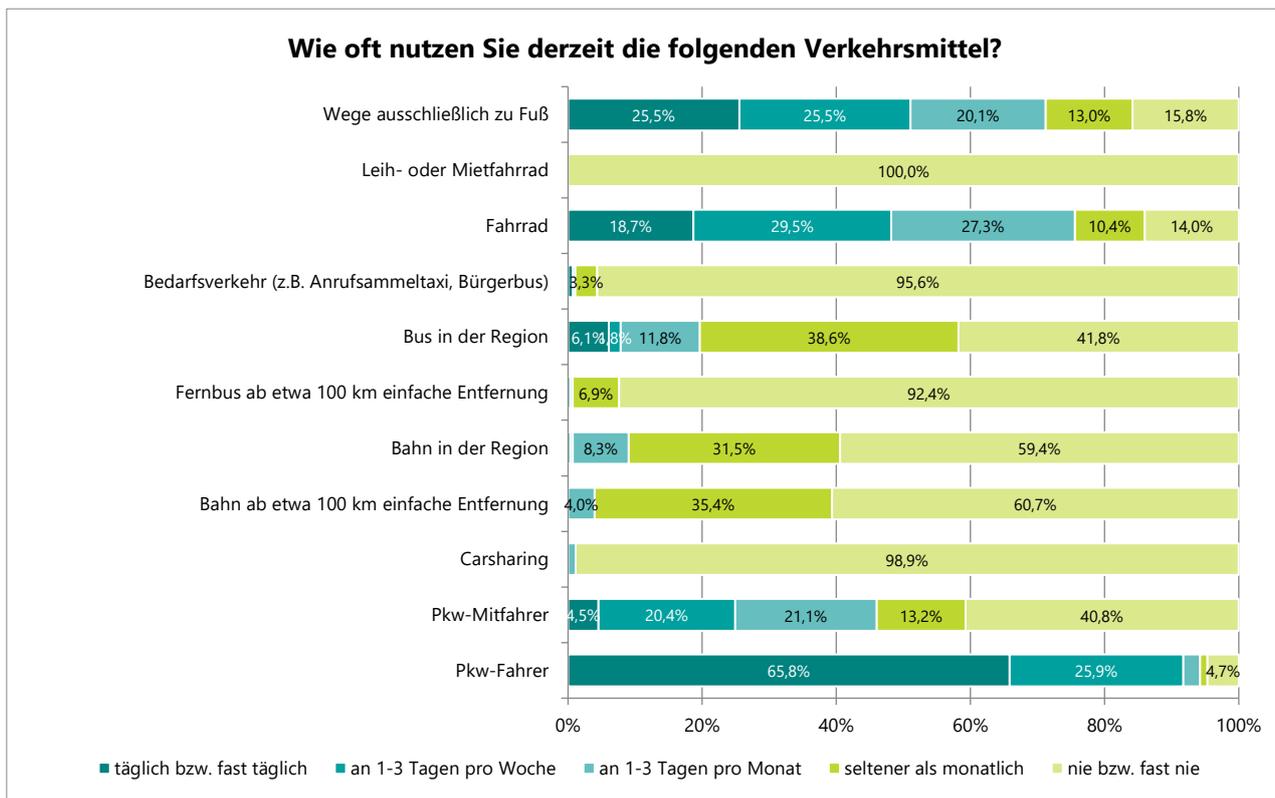
Weitere Verbesserungen wurden im Rahmen der Mobilitätskampagne WILLI-BUS durch die Wittlager-Land-Linien im Öffentlichen Personennahverkehr umgesetzt, zum Beispiel zusätzliche Verbindungen zu Tagesrandzeiten und an den Wochenenden, schnellere Verbindungen und die Einrichtung von Anrufbussen. Die Finanzierung dieses Angebotes ist aber befristet und nicht dauerhaft gewährleistet.

**Abbildung 89: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bissendorf**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 281

**Abbildung 90: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bissendorf**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 282

## Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Bohmte haben 176 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 124 % der zu erreichenden Stichprobe von 142 Personen (*Tabelle 1*). Davon haben 163 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bohmte, lediglich die 60- bis unter 63-Jährigen sind mit +7,1 Prozentpunkten überrepräsentiert. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +2,4 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 20*). Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bohmte sind somit bei Inkaufnahme einer leicht überdurchschnittlichen Fehlerspanne als weitgehend repräsentativ anzusehen; wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen damit abgeleitet werden

**Tabelle 20: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bohmte**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	279	2,6%	3	1,8%	-0,8%
18 bis unter 20	265	2,5%	1	0,6%	-1,9%
20 bis unter 25	681	6,4%	10	6,1%	-0,3%
25 bis unter 30	614	5,8%	7	4,3%	-1,5%
30 bis unter 35	766	7,2%	10	6,1%	-1,1%
35 bis unter 40	716	6,7%	12	7,4%	0,6%
40 bis unter 45	700	6,6%	11	6,7%	0,2%
45 bis unter 50	758	7,1%	11	6,7%	-0,4%
50 bis unter 55	953	9,0%	12	7,4%	-1,6%
55 bis unter 60	1.134	10,7%	25	15,3%	4,7%
60 bis unter 63	613	5,8%	21	12,9%	7,1%
63 bis unter 65	356	3,4%	4	2,5%	-0,9%
65 bis unter 70	827	7,8%	14	8,6%	0,8%
70 bis unter 75	658	6,2%	15	9,2%	3,0%
75 bis unter 80	360	3,4%	2	1,2%	-2,2%
80 bis unter 85	527	5,0%	3	1,8%	-3,1%
85 und älter	406	3,8%	2	1,2%	-2,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>10.613</b>	<b>100,0%</b>	<b>163</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

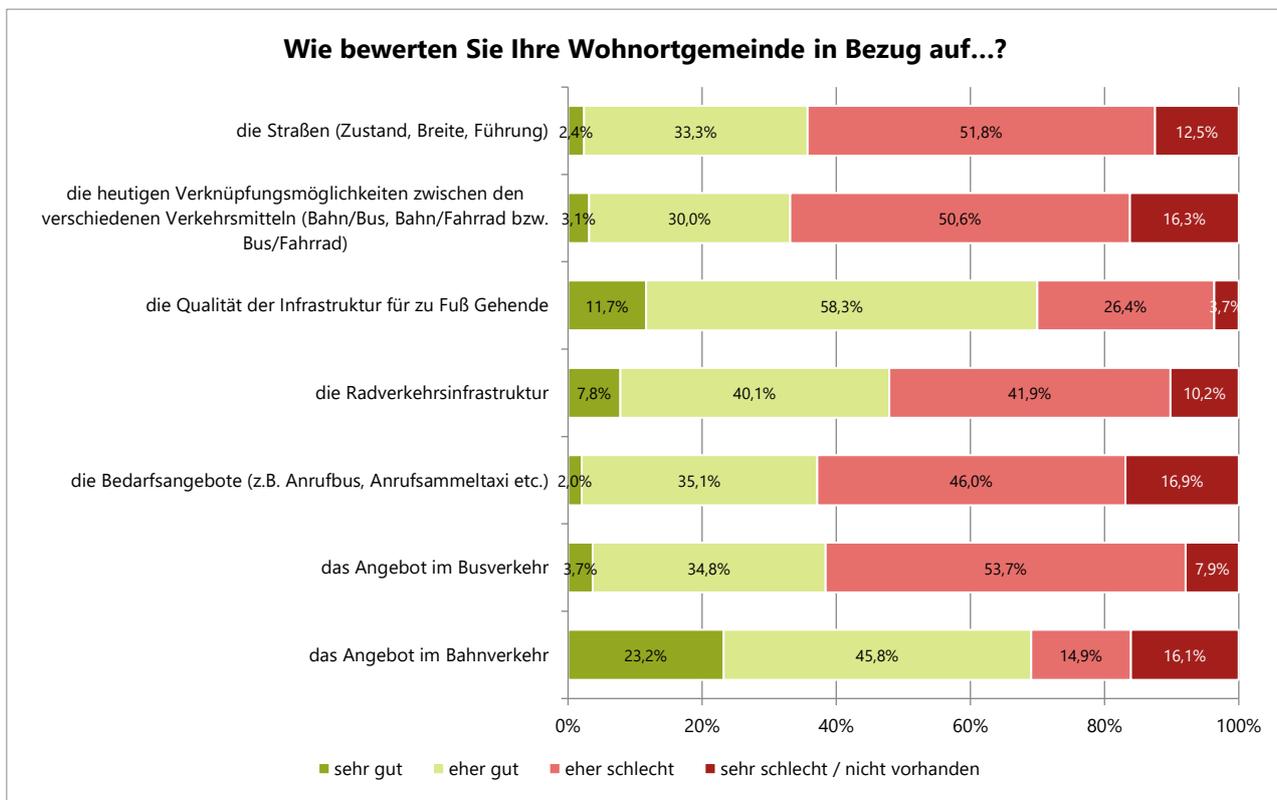
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	5.273	49,7%	77	47,2%	-2,4%
Weiblich	5.340	50,3%	86	52,8%	2,4%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>10.613</b>	<b>100,0%</b>	<b>163</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

## Ausgewählte Ergebnisse

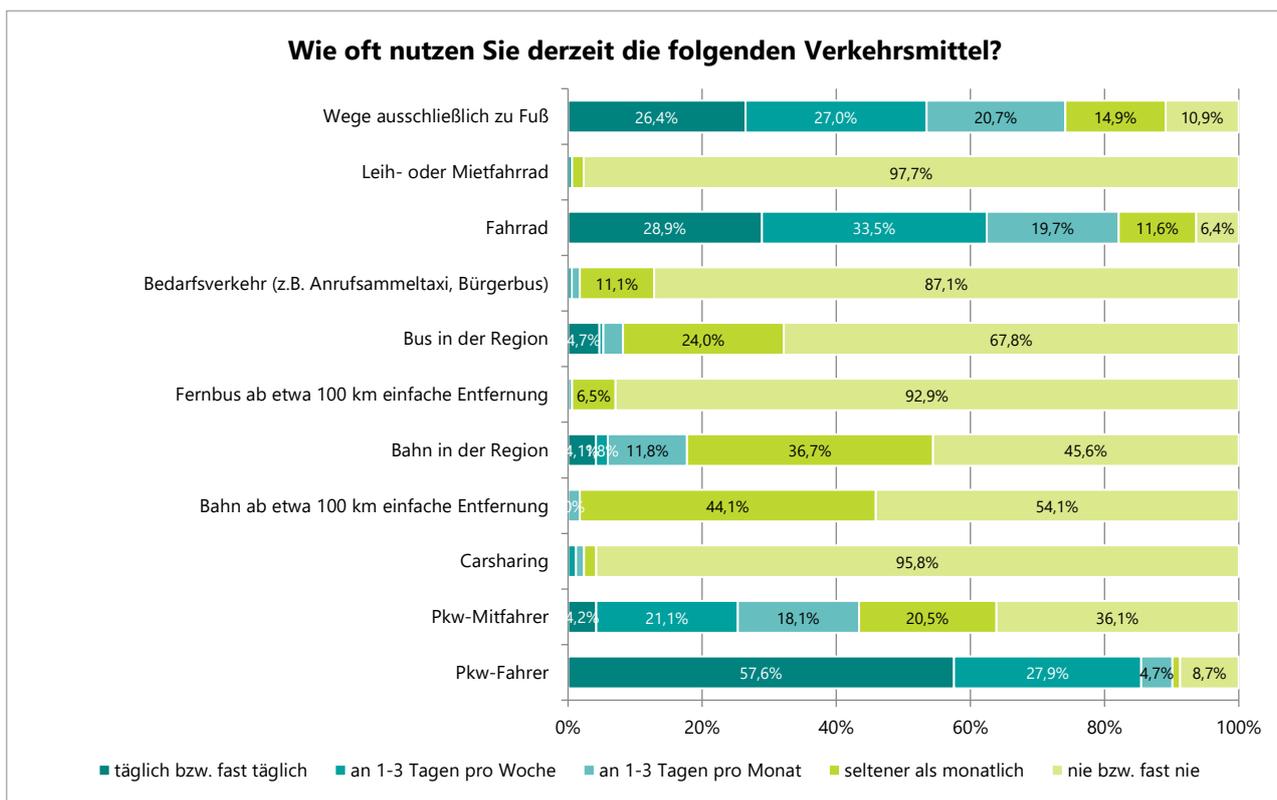
Das Angebot im Bahnverkehr wird erwartungsgemäß deutlich besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet, die Bewertung des Angebots im Busverkehr entspricht in etwa der des Landkreises insgesamt.

**Abbildung 91: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bohmte**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 171

**Abbildung 92: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bohmte**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 174

Die Radverkehrsinfrastruktur und die Infrastruktur für zu Fuß Gehende wird etwas schlechter bewertet, die Bedarfsangebote wiederum in der Tendenz etwas besser. Wie in allen Gemeinden des Landkreises werden fehlende Verknüpfungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel kritisiert, die Straßeninfrastruktur wird ebenfalls schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet (*Abbildung 91*).

Die Nutzung des Pkw entspricht in etwa dem Landkreisdurchschnitt, die Bahn wird etwas häufiger, der Bus noch etwas weniger als im Durchschnitt des Landkreises genutzt. Die Nutzung des Fahrrads liegt etwas über dem Durchschnitt im Landkreis, auch werden Wege zu Fuß in einem geringen Umfang häufiger als im Landkreis insgesamt zurückgelegt (*Abbildung 92*).

Im Hinblick auf den Bahnverkehr wird von den Befragten in Bohmte an erster Stelle ein verbesserter Ausbau des Bahnhofes gewünscht, u.a. geht es dabei um einen behindertengerechten Ausbau. Auch verbesserte Fahrradabstellmöglichkeiten werden in Bohmte sehr häufig gewünscht. Die übergroße Mehrheit der Befragten kann sich eine häufigere Nutzung der Bahn vorstellen, wenn die gewünschten Maßnahmen umgesetzt sind.

Beim Busangebot stehen eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel und ein einheitliches Ticket an oberster Stelle, auch hier kann eine zwar überwiegend nicht tägliche, aber deutlich häufigere Nutzung des Busangebotes erwartet werden. Die Unterschiede in den Erwartungen an die Radwegeinfrastruktur und die Bereitschaft, das Fahrrad als Verkehrsmittel deutlich häufiger zu nutzen, entsprechen weitgehend den Werten im Landkreisdurchschnitt.

## **6.10 Bramsche**

Die Stadt Bramsche liegt nördlich der Stadt Osnabrück zentral im Landkreis im Teilbereich der VOS-Nord. Die Stadt ist laut BMVI eine Mittelstadt in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Mittelzentrum eine übergeordnete Versorgungsfunktion im nördlichen Kreisgebiet. Sie wird durch im Regio Takt verkehrende Buslinien in Richtung Alfhausen, Ostercappeln, Wallenhorst und Osnabrück angebunden, der Bahnhof Bramsche bietet Verbindungen in das Oberzentrum Osnabrück sowie nach Bersenbrück/Quakenbrück. Auch die Oberzentren Oldenburg und Bremen sind von Bramsche per Bahn erreichbar. Ein Nachtbusangebot besteht in der Stadt nicht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Stadt 84,8 %, allerdings werden nur 37 % der Haltestellen im Taktverkehr bedient. Insgesamt ist somit ein ÖV-Netz nicht zuletzt durch den Bahnhof sowie dessen Zubringerlinien und durch die hohe Bevölkerungsdichte und Nähe zum Oberzentrum Osnabrück zumindest mit einer für den Landkreis durchschnittlichen Bedienungsqualität vorhanden.

### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Stadt Bramsche haben 340 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 142 % der zu erreichenden Stichprobe von 240 Personen (*Tabelle 1*). Davon haben 313 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Die Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bramsche. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +2,5 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 21*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Bramsche sind als weitgehend repräsentativ anzusehen.

**Tabelle 21: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Bramsche**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	646	2,4%	6	1,9%	-0,5%
18 bis unter 20	654	2,4%	7	2,2%	-0,2%
20 bis unter 25	1.885	7,0%	16	5,1%	-1,9%
25 bis unter 30	1.949	7,3%	19	6,1%	-1,2%
30 bis unter 35	2.041	7,6%	9	2,9%	-4,7%
35 bis unter 40	1.915	7,1%	15	4,8%	-2,3%
40 bis unter 45	1.842	6,9%	24	7,7%	0,8%
45 bis unter 50	1.926	7,2%	35	11,2%	4,0%
50 bis unter 55	2.384	8,9%	30	9,6%	0,7%
55 bis unter 60	2.655	9,9%	39	12,5%	2,6%
60 bis unter 63	1.409	5,2%	24	7,7%	2,4%
63 bis unter 65	870	3,2%	21	6,7%	3,5%
65 bis unter 70	1.953	7,3%	26	8,3%	1,0%
70 bis unter 75	1.537	5,7%	23	7,3%	1,6%
75 bis unter 80	1.098	4,1%	10	3,2%	-0,9%
80 bis unter 85	1.195	4,5%	6	1,9%	-2,5%
85 und älter	883	3,3%	3	1,0%	-2,3%
	<b>26.842</b>	<b>100,0%</b>	<b>313</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	13.524	50,4%	150	47,9%	-2,5%
Weiblich	13.318	49,6%	163	52,1%	2,5%
	<b>26.842</b>	<b>100,0%</b>	<b>313</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen aus unserer Sicht uneingeschränkt abgeleitet werden.

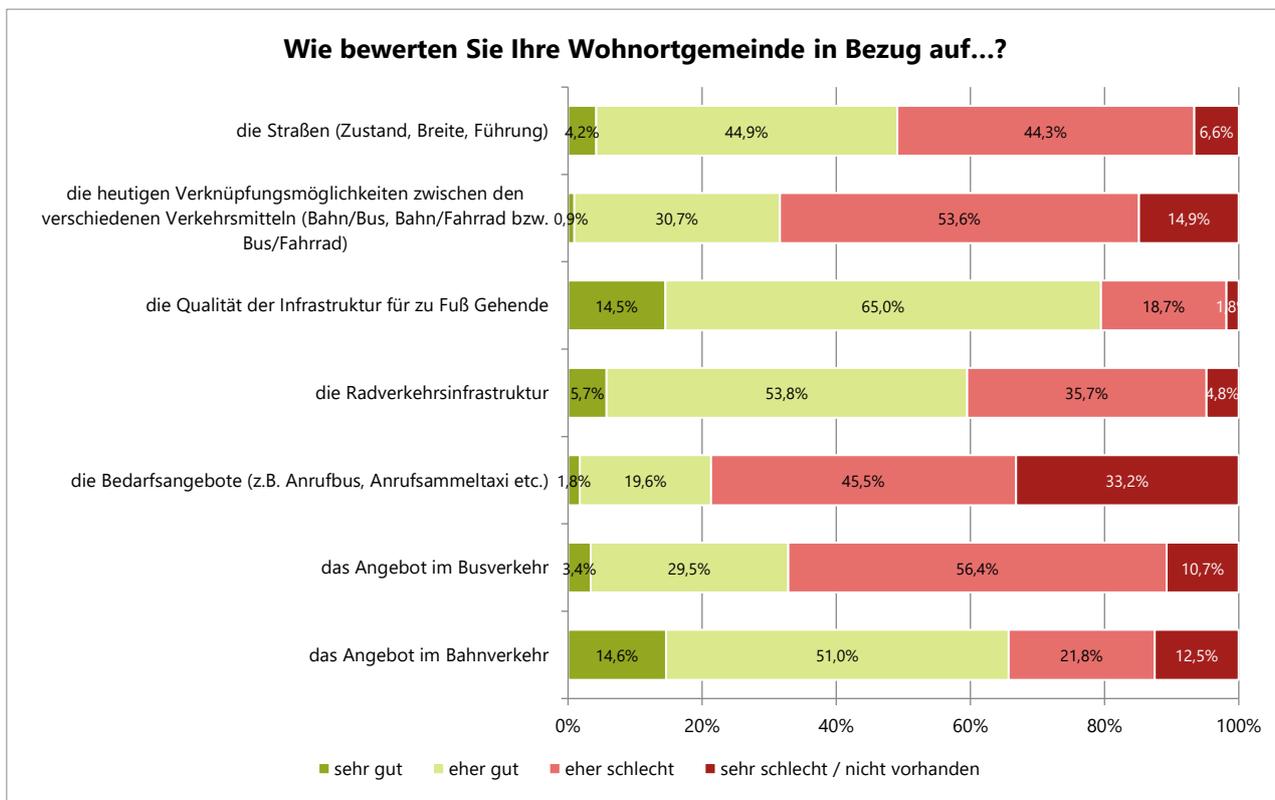
### Ausgewählte Ergebnisse

Das Angebot im Bahnverkehr wird überdurchschnittlich gut, das Angebot im Busverkehr schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die übrigen abgefragten Aspekte der Verkehrsinfrastruktur werden ähnlich wie im Durchschnitt des Landkreises bewertet (vgl. *Abbildung 93*).

Auch die Verkehrsmittelnutzung ähnelt den Werten im Landkreisdurchschnitt stark. Die Bahn wird nur geringfügig häufiger als im Landkreisdurchschnitt genutzt (vgl. *Abbildung 94*).

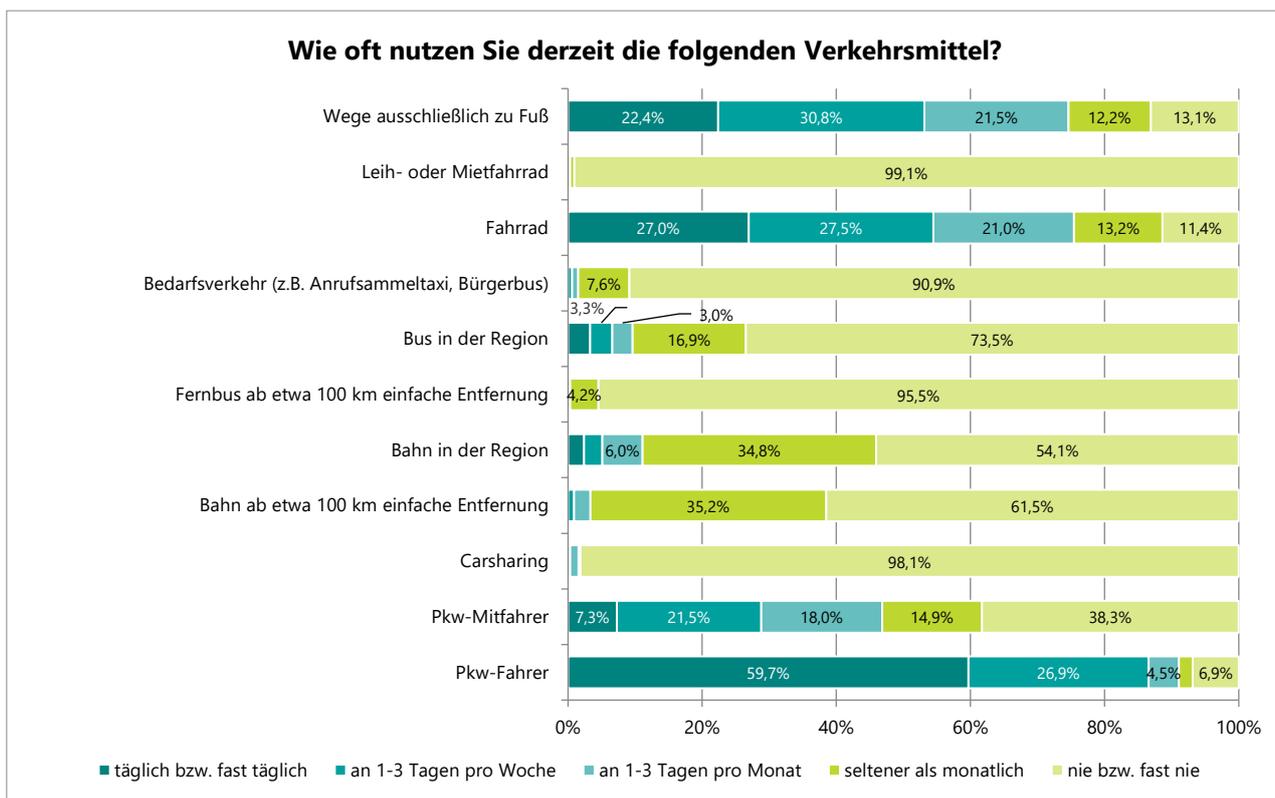
Gewünscht werden zur Attraktivierung der Bahn besonders günstigere Preise, eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die kostenfreie Fahrradmitnahme. Kritisiert wird auch hier die nicht ausreichende Zuverlässigkeit der Bahn. Die Bereitschaft, die Bahn häufiger zu nutzen, ist hier vergleichsweise stark, das gilt hier auch für Befragte, die sich eine tägliche Nutzung der Bahn vorstellen können.

**Abbildung 93: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Bramsche**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 336

**Abbildung 94: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Bramsche**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 337

Etwas größer als im Durchschnitt des Landkreises ist in Bramsche auch die Bereitschaft, den Bus stärker zu nutzen, mehr Fahrten an Werktagen, einheitliche Tickets für Bahn und Bus, eine bessere Bedienung am Abend und am Wochenende bzw. an Feiertagen und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel stehen hier oben auf der Prioritätenliste.

Zudem ist in Bramsche auch das Interesse an einer häufigeren Fahrradnutzung stärker als im Durchschnitt des Landkreises ausgeprägt. 38 % der Befragten geben an, sich sogar eine tägliche Nutzung des Fahrrads vorstellen zu können. Die Anforderungen der Befragten an eine verbesserte Fahrradinfrastruktur weichen dabei von denen des Landkreises nicht spürbar ab.

## 6.11 Dissen am Teutoburger Wald

Die Gemeinde Dissen a.T.W. liegt südlich im Landkreis Osnabrück im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch mehrere im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung Bad Rothenfelde und dem Mittelzentrum Melle angebunden. Ein Nachtbusangebot besteht. Eine Anbindung an den Schienenverkehr bietet der Bahnhof Dissen/Bad Rothenfelde, welcher sich zwischen den beiden Gemeindezentren befindet. Dadurch ist wie für alle Städte und Gemeinden mit einem Bahnhofshalt des Haller Willem eine Erreichbarkeit der Oberzentren Osnabrück und Bielefeld auch durch die Bahn gegeben. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 71,3 %, allerdings werden nur 18 % der Haltestellen im Taktverkehr bedient. Insgesamt ist somit ein ÖV-Netz auch durch den Bahnhof trotz der peripheren Lage und geringen Bevölkerungsdichte zumindest mit einer für den Landkreis durchschnittlichen Bedienungsqualität vorhanden.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Stadt Dissen a.T.W. haben 102 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 80 % der zu erreichenden Stichprobe von 127 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 92 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. In verschiedenen Altersgruppen entspricht die Verteilung nicht der Grundgesamtheit in Dissen a.T.W., insbesondere die 18- bis unter 20-Jährigen (+12,5 Prozentpunkte), die 20- bis unter 25-Jährigen (+9,2 Prozentpunkte), die 75 bis unter 80-Jährigen (+10,6 Prozentpunkte), die 80- bis unter 85-Jährigen (+17,4 Prozentpunkte) sowie die über 84-Jährigen (+14,9 Prozentpunkte) sind deutlich überrepräsentiert. Die 35- bis unter 40-Jährigen (-6,6 Prozentpunkte), 50- bis unter 55-Jährige (-7,0 Prozentpunkte) und 55- bis unter 60-Jährige (-5,7 Prozentpunkte) sind dagegen unterrepräsentiert. Die Altersgruppen der 20- bis unter 35-Jährigen, 40- bis unter 50-Jährige sowie 63- bis unter 70-Jährige haben in Dissen a.T.W. nicht an der Befragung teilgenommen. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -1,9 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 22*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Dissen a.T.W. sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten sehr starken Verzerrungen bei den Altersgruppen und im Geschlecht nicht als repräsentativ anzusehen. Einige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt Dissen a.T.W. können aus den Ergebnissen aber abgeleitet werden.

**Tabelle 22: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Dissen a.T.W.**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	207	2,4%	4	4,3%	2,0%
18 bis unter 20	239	2,8%	14	15,2%	12,5%
20 bis unter 25	615	7,1%	15	16,3%	9,2%
25 bis unter 30	608	7,0%	0	0,0%	-7,0%
30 bis unter 35	788	9,1%	0	0,0%	-9,1%
35 bis unter 40	665	7,7%	1	1,1%	-6,6%
40 bis unter 45	659	7,6%	0	0,0%	-7,6%
45 bis unter 50	685	7,9%	0	0,0%	-7,9%
50 bis unter 55	798	9,2%	2	2,2%	-7,0%
55 bis unter 60	775	8,9%	3	3,3%	-5,7%
60 bis unter 63	460	5,3%	2	2,2%	-3,1%
63 bis unter 65	276	3,2%	0	0,0%	-3,2%
65 bis unter 70	522	6,0%	0	0,0%	-6,0%
70 bis unter 75	390	4,5%	1	1,1%	-3,4%
75 bis unter 80	308	3,5%	13	14,1%	10,6%
80 bis unter 85	378	4,4%	20	21,7%	17,4%
85 und älter	311	3,6%	17	18,5%	14,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>8.684</b>	<b>100,0%</b>	<b>92</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	4.369	50,3%	48	52,2%	1,9%
Weiblich	4.315	49,7%	44	47,8%	-1,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>8.684</b>	<b>100,0%</b>	<b>92</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

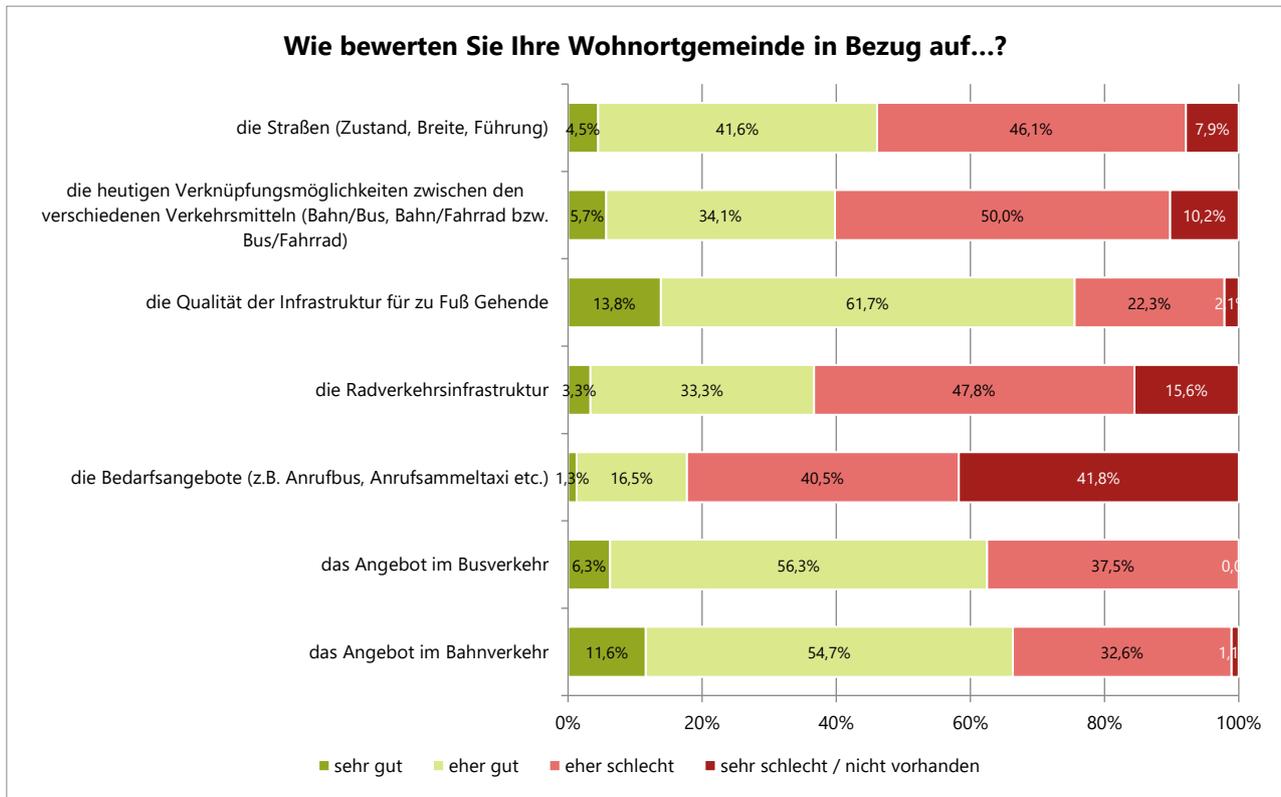
### Ausgewählte Ergebnisse

In Dissen wird das Angebot im Bahnverkehr deutlich besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet, das gilt auch für das Angebot im Busverkehr. Die Infrastruktur für den Radverkehr wird demgegenüber schlechter bewertet, in geringerem Maße gilt dies auch für die Infrastruktur für die zu Fuß Gehenden. Die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden als zwar bei weitem nicht ausreichend, aber etwas besser als im Landkreisdurchschnitt bewertet. Die Bewertung der Straßeninfrastruktur fällt weitgehend wie im Landkreisdurchschnitt aus, Bedarfsangebote werden, wie im gesamten Landkreis, sehr schlecht bewertet (vgl. *Abbildung 95*).

Bei der Verkehrsmittelwahl spielt der Pkw eine etwas geringere Rolle, dabei sind aber die oben benannten erheblichen Verzerrungen in der Stichprobe zu beachten. Bus und Bahn werden dagegen etwas überdurchschnittlich von den Befragten genutzt. Die Wege zu Fuß entsprechen dagegen dem Durchschnitt im Landkreis (vgl. *Abbildung 96*).

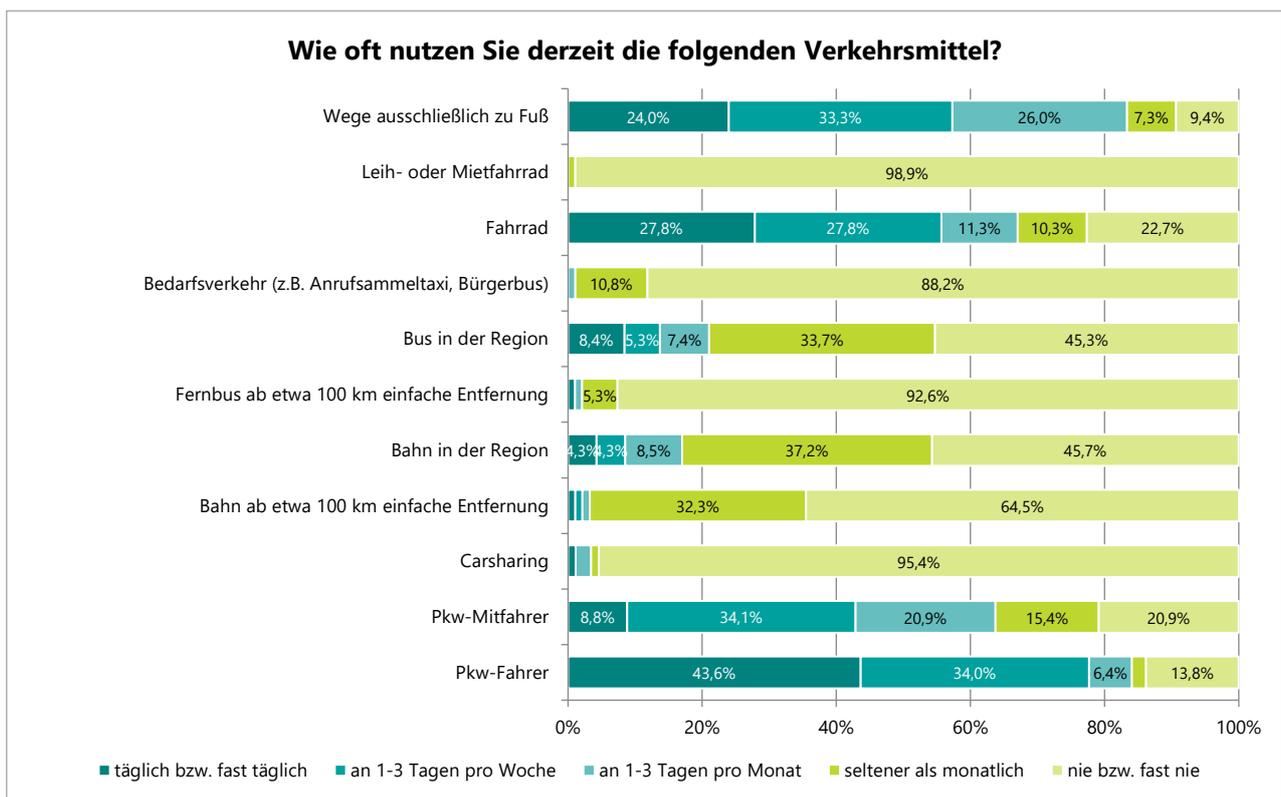
Veränderungen beim Bahnangebot werden neben den anderen abgefragten Aspekten besonders stark im Hinblick auf die Preisbildung und Verknüpfung der Verkehrsmittel gewünscht.

**Abbildung 95: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Dissen a.T.W.**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 99

**Abbildung 96: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Dissen a.T.W.**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 100

Bei Umsetzung der Maßnahmen gibt es nach den Ergebnissen der Befragung in Dissen a.T.W. vergleichsweise viele Personen, die sich auch eine tägliche Nutzung der Bahn vorstellen können.

Bei den Wünschen an Verbesserungen im Busangebot fällt eine sehr häufigere Nennung des Wunsches nach einer direkteren Streckenführung auf. Auch die Bereitschaft, den Bus zu nutzen, ist etwas stärker ausgeprägt als im Durchschnitt des Landkreises. Beim Radverkehr fallen die Ergebnisse ähnlich wie im Landkreisdurchschnitt aus.

## 6.12 Samtgemeinde Fürstenau

Die Samtgemeinde Fürstenau umfasst die Gemeinden Berge, Bippen, und die Stadt Fürstenau und liegt am nordwestlichen Rand des Landkreises Osnabrück im Teilbereich der VOS-Nord. Die Samtgemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer peripheren ländlichen Region, wobei insbesondere Berge und Bippen stark ländlich geprägt sind. Lediglich die Stadt Fürstenau ist dichter besiedelt und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Alle drei Gemeinden werden durch eine einzelne im RegioTakt verkehrenden Buslinie in Richtung Menslage/Ankum bedient, ein Nachtbusangebot besteht nicht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Samtgemeinde lediglich 59,5 %, nur 24 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die periphere Lage und die geringe Bevölkerungsdichte als lückenhaft mit einer für den Landkreis eher unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### 6.12.1 Berge

#### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Berge haben 114 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 129 % der zu erreichenden Stichprobe von 89 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 101 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Berge, lediglich die 55- bis unter 60-Jährigen sind mit +5,5 Prozentpunkten überrepräsentiert. 80- bis unter 85-Jährige haben in Berge nicht an der Befragung teilgenommen. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -3,0 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 23*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Berge sind mit gewissen Einschränkungen als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen aus unserer Sicht abgeleitet werden.

#### Ausgewählte Ergebnisse

In der Gemeinde wird das Bahn und das Busangebot sehr schlecht bewertet, ebenso das Bedarfsangebot und die Verknüpfungsmöglichkeiten. Auch die Straßeninfrastruktur wird schlechter als im Landkreisdurchschnitt bewertet, ebenso die Fußwegeninfrastruktur und die Radverkehrsinfrastruktur (*Abbildung 97*).

**Tabelle 23: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Berge**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	86	2,9%	2	2,0%	-0,9%
18 bis unter 20	106	3,5%	3	3,0%	-0,5%
20 bis unter 25	208	6,9%	3	3,0%	-3,9%
25 bis unter 30	173	5,7%	3	3,0%	-2,8%
30 bis unter 35	220	7,3%	7	6,9%	-0,4%
35 bis unter 40	165	5,5%	5	5,0%	-0,5%
40 bis unter 45	203	6,7%	11	10,9%	4,2%
45 bis unter 50	231	7,6%	10	9,9%	2,3%
50 bis unter 55	319	10,6%	13	12,9%	2,3%
55 bis unter 60	311	10,3%	16	15,8%	5,5%
60 bis unter 63	180	6,0%	10	9,9%	3,9%
63 bis unter 65	93	3,1%	3	3,0%	-0,1%
65 bis unter 70	196	6,5%	6	5,9%	-0,5%
70 bis unter 75	156	5,2%	5	5,0%	-0,2%
75 bis unter 80	113	3,7%	2	2,0%	-1,8%
80 bis unter 85	156	5,2%	0	0,0%	-5,2%
85 und älter	104	3,4%	2	2,0%	-1,5%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.020</b>	<b>100,0%</b>	<b>101</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	1.495	49,5%	53	52,5%	3,0%
<i>Weiblich</i>	1.526	50,5%	48	47,5%	-3,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.020</b>	<b>100,0%</b>	<b>101</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Das Verkehrsmittelwahlverhalten wird durch den Pkw stark dominiert, Bus und Bahn spielen kaum eine Rolle. Das Fahrrad wird etwas stärker als im Durchschnitt aller Kommunen im Landkreis genutzt (vgl. *Abbildung 98*).

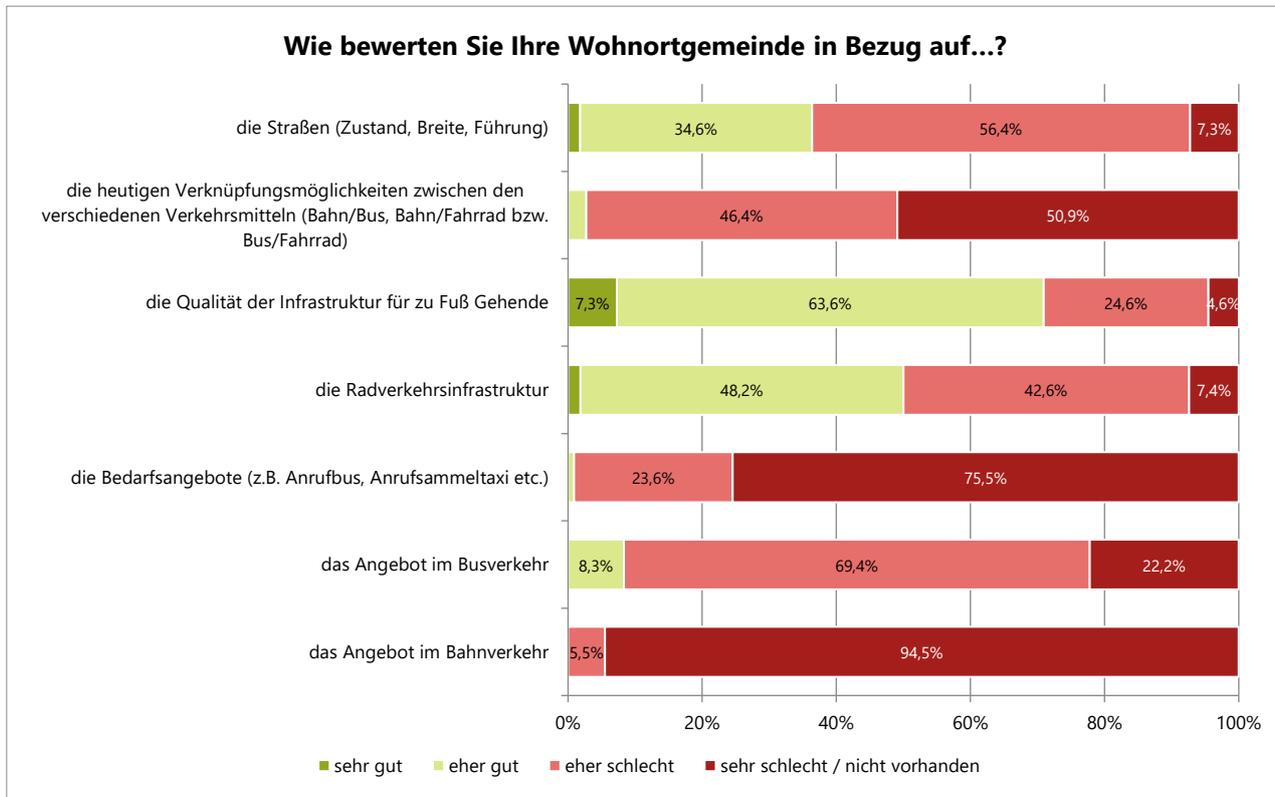
Bei den Wünschen an die Bahn steht eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel im Vordergrund. Dies könnte zumindest zu einer etwas häufigeren Nutzung der Bahn führen. Beim Bus stehen mehr Verbindungen und eine direktere Streckenführung an oberster Stelle; die Bereitschaft, den Bus stärker zu nutzen, entspricht in etwa den Werten, die für den gesamten Landkreis gelten. Beim Radverkehr zeigen sich Ergebnisse, die sich nicht sehr stark von den Ergebnissen im Landkreisdurchschnitt unterscheiden.

## 6.12.2 Bippen

### Teilnehmende und Repräsentativität

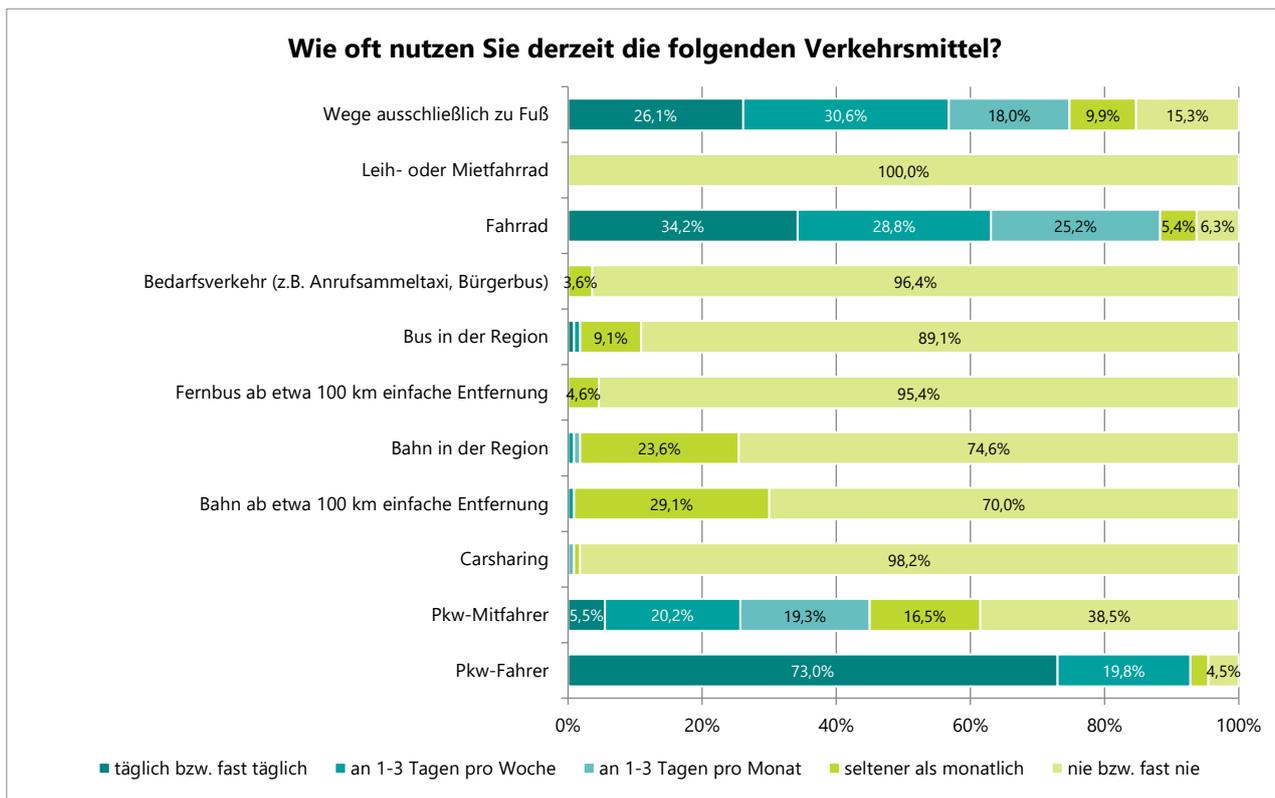
Aus der Gemeinde Bippen haben 92 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 108 % der zu erreichenden Stichprobe von 85 Personen (*Tabelle 1*).

**Abbildung 97: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Berge**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 111

**Abbildung 98: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Berge**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 111

Davon haben 89 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Bippin, lediglich die 70- bis unter 75-Jährigen sind mit +6,6 Prozentpunkten überrepräsentiert. Personen ab 80 Jahren haben in Bippin nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +9,1 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 24*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Bippin sind mit gewissen Einschränkungen als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner dieser Gemeinde können aus den Ergebnissen aus unserer Sicht abgeleitet werden.

**Tabelle 24: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Bippin**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	63	2,5%	1	1,1%	-1,4%
18 bis unter 20	69	2,8%	1	1,1%	-1,7%
20 bis unter 25	153	6,2%	1	1,1%	-5,1%
25 bis unter 30	132	5,3%	4	4,5%	-0,9%
30 bis unter 35	168	6,8%	6	6,7%	-0,1%
35 bis unter 40	184	7,5%	8	9,0%	1,5%
40 bis unter 45	185	7,5%	6	6,7%	-0,8%
45 bis unter 50	178	7,2%	8	9,0%	1,8%
50 bis unter 55	227	9,2%	8	9,0%	-0,2%
55 bis unter 60	244	9,9%	9	10,1%	0,2%
60 bis unter 63	148	6,0%	10	11,2%	5,2%
63 bis unter 65	87	3,5%	2	2,2%	-1,3%
65 bis unter 70	194	7,9%	11	12,4%	4,5%
70 bis unter 75	141	5,7%	11	12,4%	6,6%
75 bis unter 80	79	3,2%	3	3,4%	0,2%
80 bis unter 85	127	5,1%	0	0,0%	-5,1%
85 und älter	90	3,6%	0	0,0%	-3,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.469</b>	<b>100,0%</b>	<b>89</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

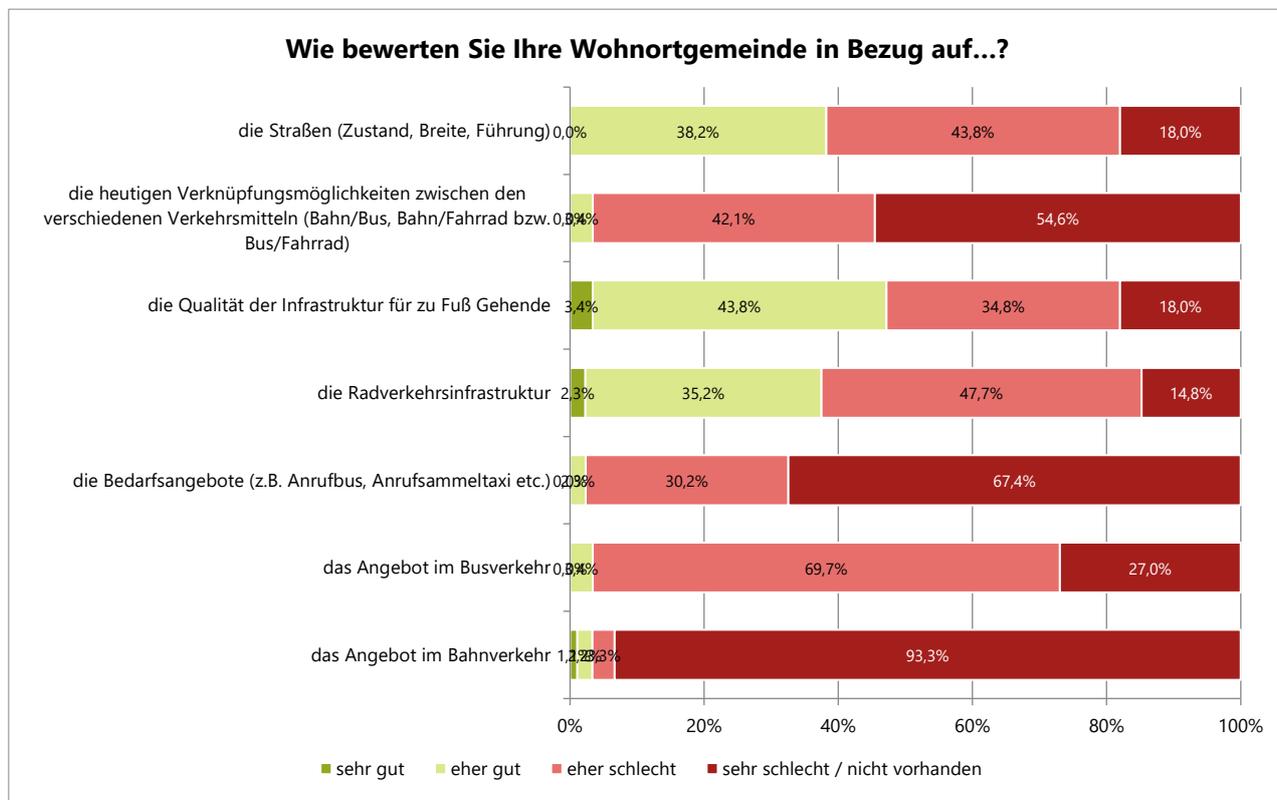
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	1.252	50,7%	37	41,6%	-9,1%
Weiblich	1.217	49,3%	52	58,4%	9,1%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>2.469</b>	<b>100,0%</b>	<b>89</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

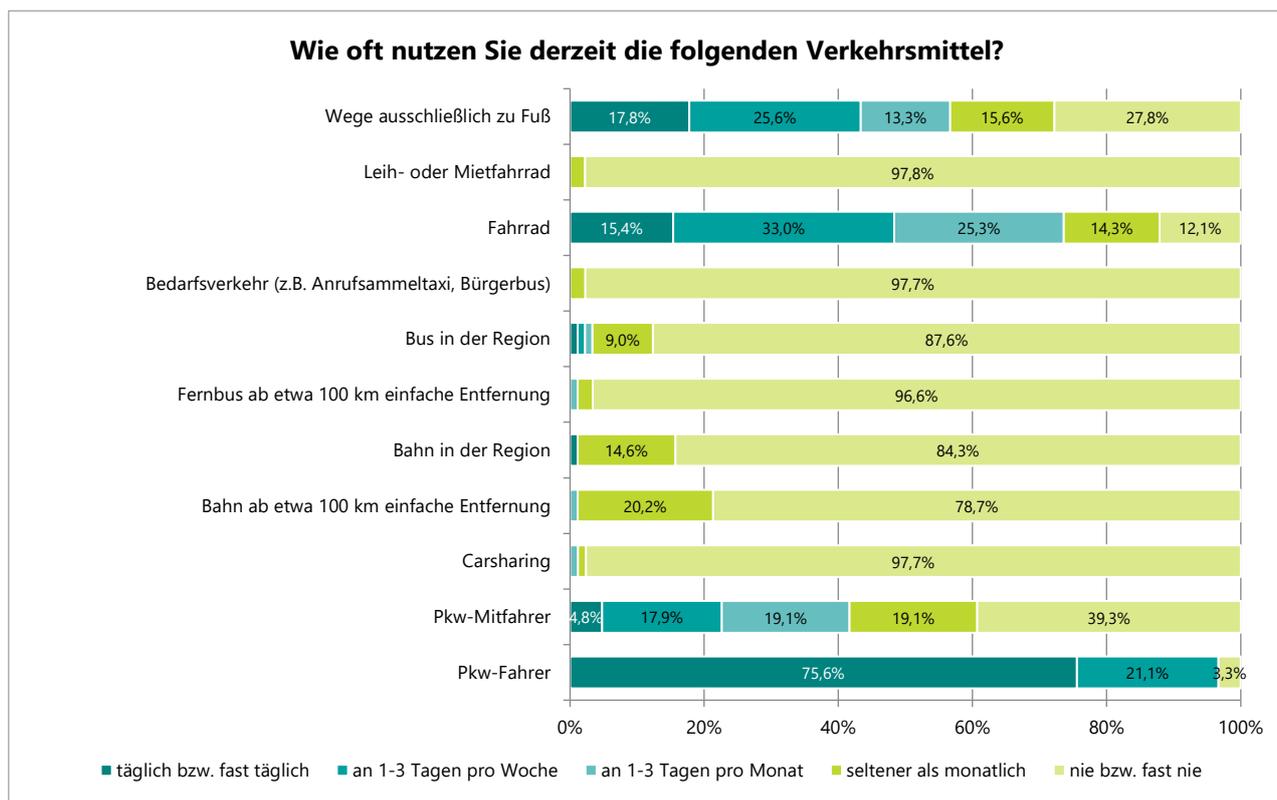
Die Ergebnisse der Gemeinde Bippin ähneln weitgehend denen der Gemeinde Berge. Lediglich der Anteil der Radfahrenden ist etwas geringer (vgl. *Abbildung 99* und *Abbildung 100*). Auch in Bippin stehen eine Verknüpfung der Verkehrsmittel, Busverbindungen und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an erster Stelle bei den Wünschen der Befragten an eine Verbesserung der Infrastruktur.

**Abbildung 99: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Bippen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 91

**Abbildung 100: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Bippen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 91

Die Bereitschaft, die Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des Busangebotes und des Fahrrads zu verändern, ist etwas stärker ausgeprägt.

### 6.12.3 Fürstenau

#### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Stadt Fürstenau haben 159 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 130 % der zu erreichenden Stichprobe von 123 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 143 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Fürstenau. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +2,9 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 25*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Fürstenau sind mit leichten Einschränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ anzusehen.

**Tabelle 25: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Fürstenau**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	186	2,3%	1	0,7%	-1,6%
18 bis unter 20	186	2,3%	1	0,7%	-1,6%
20 bis unter 25	513	6,4%	7	4,9%	-1,5%
25 bis unter 30	507	6,3%	5	3,5%	-2,9%
30 bis unter 35	618	7,7%	13	9,1%	1,4%
35 bis unter 40	577	7,2%	12	8,4%	1,2%
40 bis unter 45	531	6,6%	13	9,1%	2,4%
45 bis unter 50	566	7,1%	15	10,5%	3,4%
50 bis unter 55	719	9,0%	17	11,9%	2,9%
55 bis unter 60	800	10,0%	15	10,5%	0,5%
60 bis unter 63	453	5,7%	9	6,3%	0,6%
63 bis unter 65	296	3,7%	2	1,4%	-2,3%
65 bis unter 70	576	7,2%	13	9,1%	1,9%
70 bis unter 75	437	5,5%	8	5,6%	0,1%
75 bis unter 80	335	4,2%	4	2,8%	-1,4%
80 bis unter 85	370	4,6%	5	3,5%	-1,1%
85 und älter	317	4,0%	3	2,1%	-1,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.987</b>	<b>100,0%</b>	<b>143</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	3.919	49,1%	66	46,2%	-2,9%
Weiblich	4.068	50,9%	77	53,8%	2,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>7.987</b>	<b>100,0%</b>	<b>143</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt Fürstenau können aus den Ergebnissen somit aus unserer Sicht auf jeden Fall abgeleitet werden.

### **Ausgewählte Ergebnisse**

Auch in der Stadt Fürstenau werden das Angebot im Bahn- und Busverkehr, die Verknüpfungsmöglichkeiten und die Bedarfsangebote von den Befragten sehr schlecht bewertet, auch die Straßeninfrastruktur wird schlechter als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die Infrastruktur für den Radverkehr und für zu Fuß Gehende wird ähnlich wie im Durchschnitt des Landkreises bewertet (*Abbildung 101*).

Die Verkehrsmittelwahl wird vom Auto dominiert, wenn auch nicht ganz so stark wie in Berge und Bippin. Wie in Berge spielt daneben das Fahrrad eine überdurchschnittlich große Rolle als Verkehrsmittel, auch werden Wege geringfügig häufiger zu Fuß zurückgelegt (vgl. *Abbildung 102*).

Wie in Berge und Bippin wird im Hinblick auf das Bahnangebot vor allem eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel von den Befragten gewünscht, diese könnte zu einer zwar nicht täglichen, aber etwas häufigeren gelegentlichen Nutzung der Bahnangebote führen. Beim Busangebot könnte nach den Angaben der Befragten vor allem eine direktere Streckenführung zu einer stärkeren Nutzung der Busse führen.

Verbesserungen in der Radwegeinfrastruktur würden zudem die Nutzung des Fahrrads überdurchschnittlich stark befördern. Über 70 % der Befragten geben an, sie würden bei einer Verbesserung der Radwegeinfrastruktur das Fahrrad entweder täglich oder zumindest fast täglich (36 % der Befragten) oder zumindest zweimal in der Woche (weitere 36 % der Befragten) nutzen.

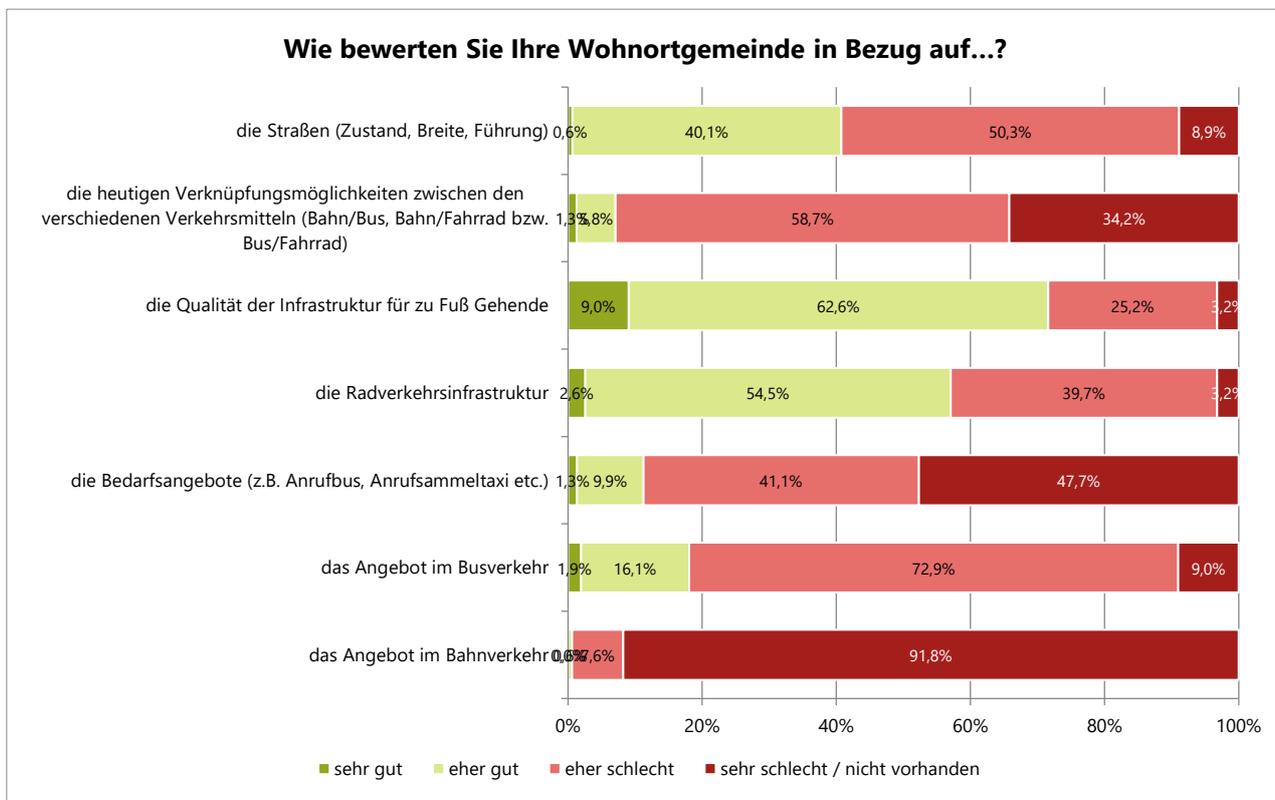
## **6.13 Georgsmarienhütte**

Die Stadt Georgsmarienhütte liegt am südlichen Rand der Stadt Osnabrück zentral im Landkreis im Teilbereich der VOS-Süd. Sie ist laut BMVI eine Mittelstadt in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Mittelzentrum eine übergeordnete Versorgungsfunktion im südlichen Kreisgebiet. Die Stadt wird durch im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung Osnabrück, Bad Iburg und Hagen a.T.W. angebunden. Das Siedlungsgebiet ist über die Kernstadt hinaus von der Nähe zum Verdichtungsraum Osnabrück geprägt und bietet mit den Bahnhöfen Oesede und Kloster-Oesede weitere Verbindungen in das Oberzentrum Osnabrück sowie nach Bielefeld. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 98,4 %, 78 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die hohe Bevölkerungsdichte und Nähe zum Oberzentrum Osnabrück als vergleichsweise gut ausgestattet mit einer für den Landkreis überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### **Teilnehmende und Repräsentativität**

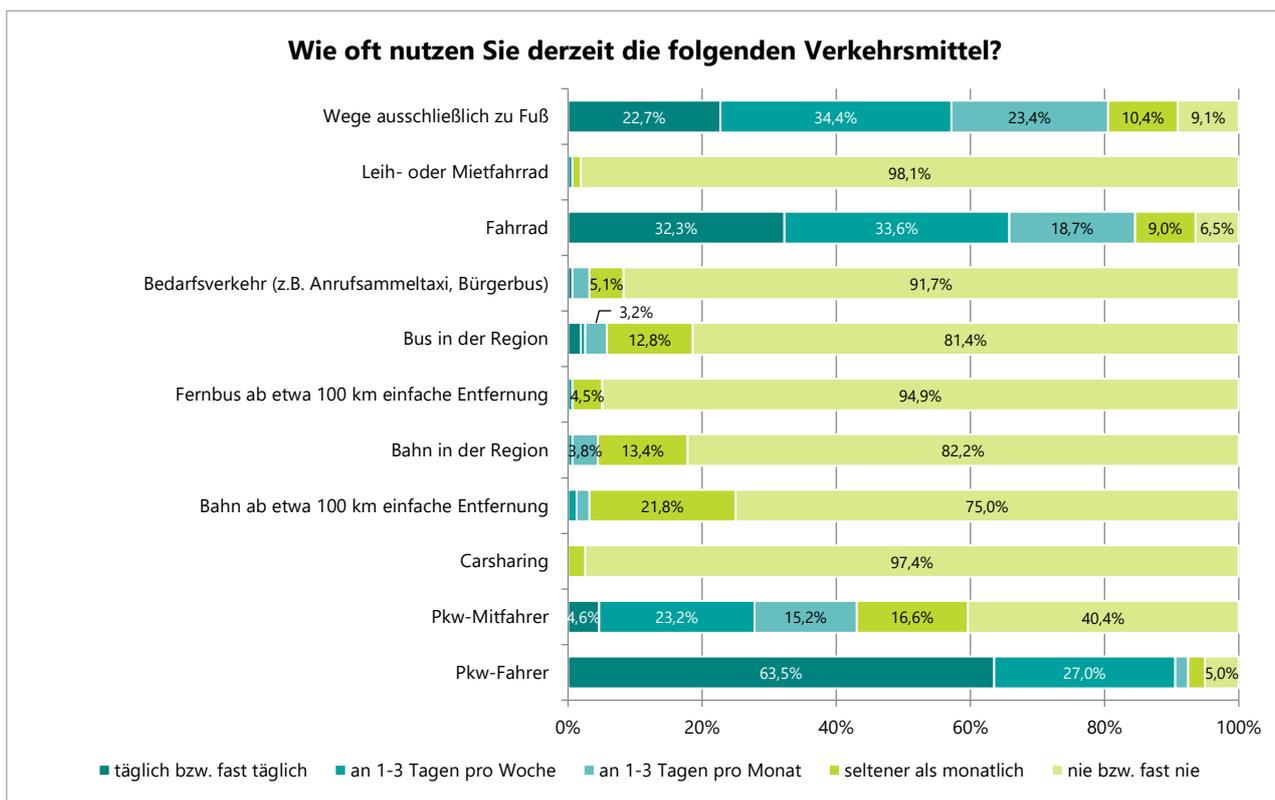
Aus der Stadt Georgsmarienhütte haben 378 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 148 % der zu erreichenden Stichprobe von 255 Personen (*Tabelle 1*).

**Abbildung 101: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Fürstenau**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 159

**Abbildung 102: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Fürstenau**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 159

Davon haben 353 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Georgsmarienhütte. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -3,8 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 26).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Georgsmarienhütte sind mit aus unserer Sicht beinahe zu vernachlässigenden Einschränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ anzusehen.

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt Georgsmarienhütte können aus den Ergebnissen somit aus unserer Sicht abgeleitet werden.

**Tabelle 26: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Georgsmarienhütte**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	629	2,3%	6	1,7%	-0,6%
18 bis unter 20	628	2,3%	8	2,3%	-0,1%
20 bis unter 25	1.519	5,6%	15	4,2%	-1,4%
25 bis unter 30	1.564	5,8%	11	3,1%	-2,7%
30 bis unter 35	1.930	7,1%	28	7,9%	0,8%
35 bis unter 40	1.851	6,8%	22	6,2%	-0,6%
40 bis unter 45	1.861	6,9%	26	7,4%	0,5%
45 bis unter 50	1.914	7,1%	29	8,2%	1,1%
50 bis unter 55	2.475	9,1%	43	12,2%	3,0%
55 bis unter 60	2.780	10,3%	53	15,0%	4,7%
60 bis unter 63	1.553	5,7%	25	7,1%	1,3%
63 bis unter 65	898	3,3%	21	5,9%	2,6%
65 bis unter 70	1.876	6,9%	27	7,6%	0,7%
70 bis unter 75	1.642	6,1%	16	4,5%	-1,5%
75 bis unter 80	1.305	4,8%	9	2,5%	-2,3%
80 bis unter 85	1.449	5,4%	10	2,8%	-2,5%
85 und älter	1.199	4,4%	4	1,1%	-3,3%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>27.073</b>	<b>100,0%</b>	<b>353</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

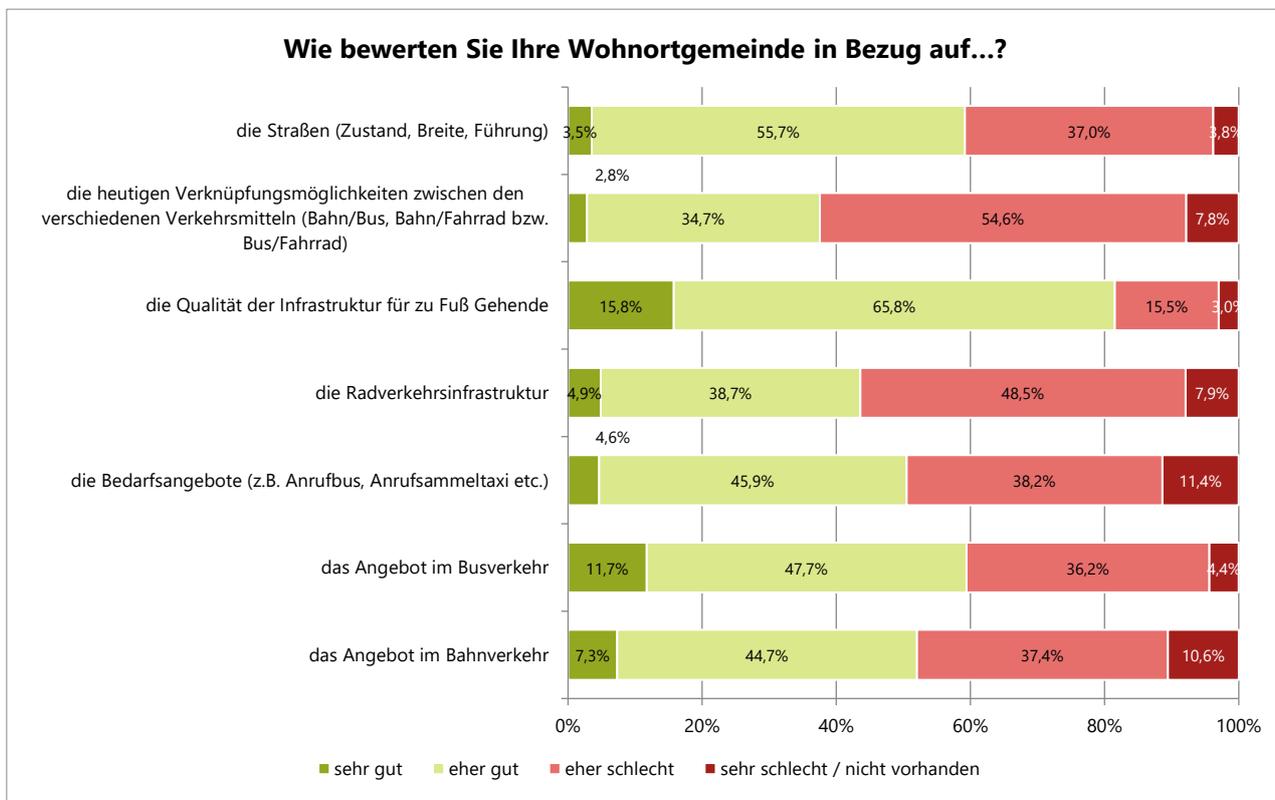
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	13.170	48,6%	185	52,4%	3,8%
Weiblich	13.903	51,4%	168	47,6%	-3,8%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>27.073</b>	<b>100,0%</b>	<b>353</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

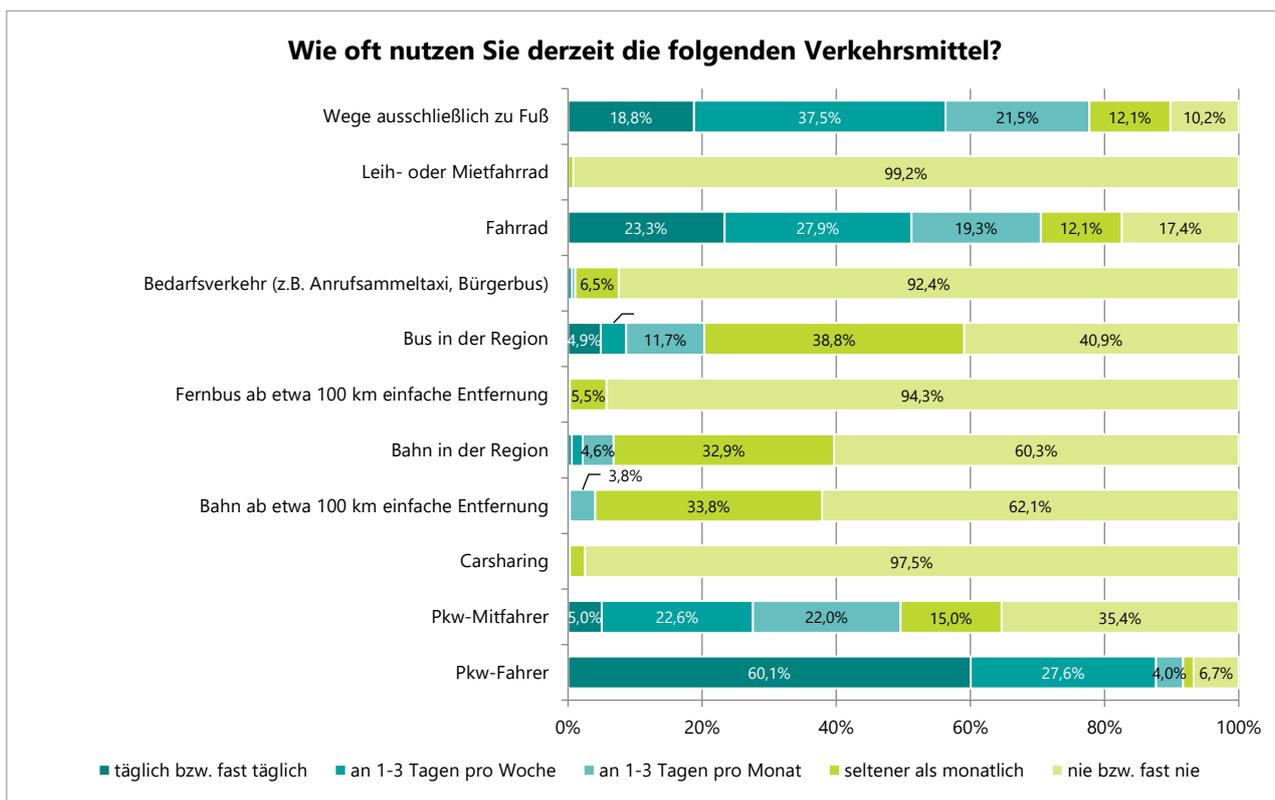
In der Stadt Georgsmarienhütte werden sowohl das Angebot im Bahnverkehr wie auch das Angebot im Busverkehr und die Bedarfsangebote wesentlich besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet.

**Abbildung 103: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Georgsmarienhütte**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 375

**Abbildung 104: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Georgsmarienhütte**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 376

Auch die Straßeninfrastruktur wird etwas besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die Bewertung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende ähnelt der im gesamten Landkreis, die Radwegeinfrastruktur wird negativer beurteilt (vgl. *Abbildung 103*).

Trotz der deutlich besseren Angebote im Umweltverbund und der besseren Bewertung dieser Angebote auch durch die Befragten selbst dominiert aber auch in Georgsmarienhütte der Pkw das Mobilitätsverhalten der Befragten. Die Bahn wird seltener als im Durchschnitt des Landkreises und der Bus fast nur in Ausnahmefällen (seltener als monatlich) häufiger genutzt als im Durchschnitt des gesamten Landkreises. Auch die Bedarfsangebote werden kaum genutzt.

Das Rad wird ähnlich oft wie im Durchschnitt im Landkreis genutzt, Wege werden dagegen etwas seltener zu Fuß zurückgelegt (vgl. *Abbildung 104*).

Bei den Wünschen nach einer Verbesserung des Bahnangebotes steht in Georgsmarienhütte die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Zügen an oberster Stelle, aber auch die anderen abgefragten Merkmale haben aus Sicht der Befragten Gewicht.

Das Interesse, die Bahn stärker zu nutzen, ist unter den Befragten aber geringer als im Durchschnitt des Landkreises ausgeprägt. Beim Busangebot werden vor allem günstigere Preise gewünscht, gefolgt von einer besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel und einheitlichen Tickets für Bus und Bahn, die Bereitschaft, den Bus stärker zu nutzen, liegt etwas über den Werten für den Landkreis insgesamt.

Beim Radverkehr werden besonders stark die Verbesserung der Radwege auch innerorts angesprochen, die Bereitschaft, das Rad stärker zu nutzen, ist auch in Georgsmarienhütte im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln im Umweltverbund am größten und entspricht weitgehend den für den Landkreis insgesamt festgestellten Werten.

## 6.14 Glandorf

Die Gemeinde Glandorf liegt am südwestlichen Rand des Landkreis im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch im Regio-Takt verkehrende Buslinien in Richtung Bad Iburg und Bad Laer/Bad Rothenfelde angebunden, der Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde bietet Verbindungen in das Oberzentrum Osnabrück sowie nach Bielefeld. Zehn Kilometer westlich des Gemeindezentrums befindet sich zudem der via ÖPNV erreichbare Bahnhof Kattenvenne (Krs. Steinfurt) mit Zugverbindungen nach Osnabrück und Münster. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 68,0 %, aber nur 8 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz zwar durch die Nähe zu den Bahnhöfen Kattenvenne und Dissen-Bad Rothenfelde trotz einer geringen Bevölkerungsdichte als gut ausgestattet, auf Grund der kaum vorhandenen Taktdichte jedoch mit einer für den Landkreis weit unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Glandorf haben 105 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 99 % der zu erreichenden Stichprobe von 106 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 101 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Glandorf.

Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -1,4 % gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 27).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Glandorf sind mit gewissen Einschränkungen aufgrund der nur knapp erreichten Stichprobenmindestgröße und der benannten leichten Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ mit einer etwas höheren Fehlerspanne anzusehen.

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen aber aus unserer Sicht dennoch abgeleitet werden.

**Tabelle 27: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Glandorf**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	137	2,5%	2	2,0%	-0,5%
18 bis unter 20	153	2,8%	0	0,0%	-2,8%
20 bis unter 25	363	6,5%	8	7,9%	1,4%
25 bis unter 30	393	7,1%	8	7,9%	0,8%
30 bis unter 35	378	6,8%	4	4,0%	-2,9%
35 bis unter 40	417	7,5%	9	8,9%	1,4%
40 bis unter 45	404	7,3%	7	6,9%	-0,4%
45 bis unter 50	408	7,4%	8	7,9%	0,6%
50 bis unter 55	550	9,9%	11	10,9%	1,0%
55 bis unter 60	599	10,8%	16	15,8%	5,0%
60 bis unter 63	325	5,9%	7	6,9%	1,1%
63 bis unter 65	179	3,2%	4	4,0%	0,7%
65 bis unter 70	393	7,1%	5	5,0%	-2,1%
70 bis unter 75	293	5,3%	7	6,9%	1,6%
75 bis unter 80	180	3,2%	2	2,0%	-1,3%
80 bis unter 85	183	3,3%	3	3,0%	-0,3%
85 und älter	189	3,4%	0	0,0%	-3,4%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>5.544</b>	<b>100,0%</b>	<b>101</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

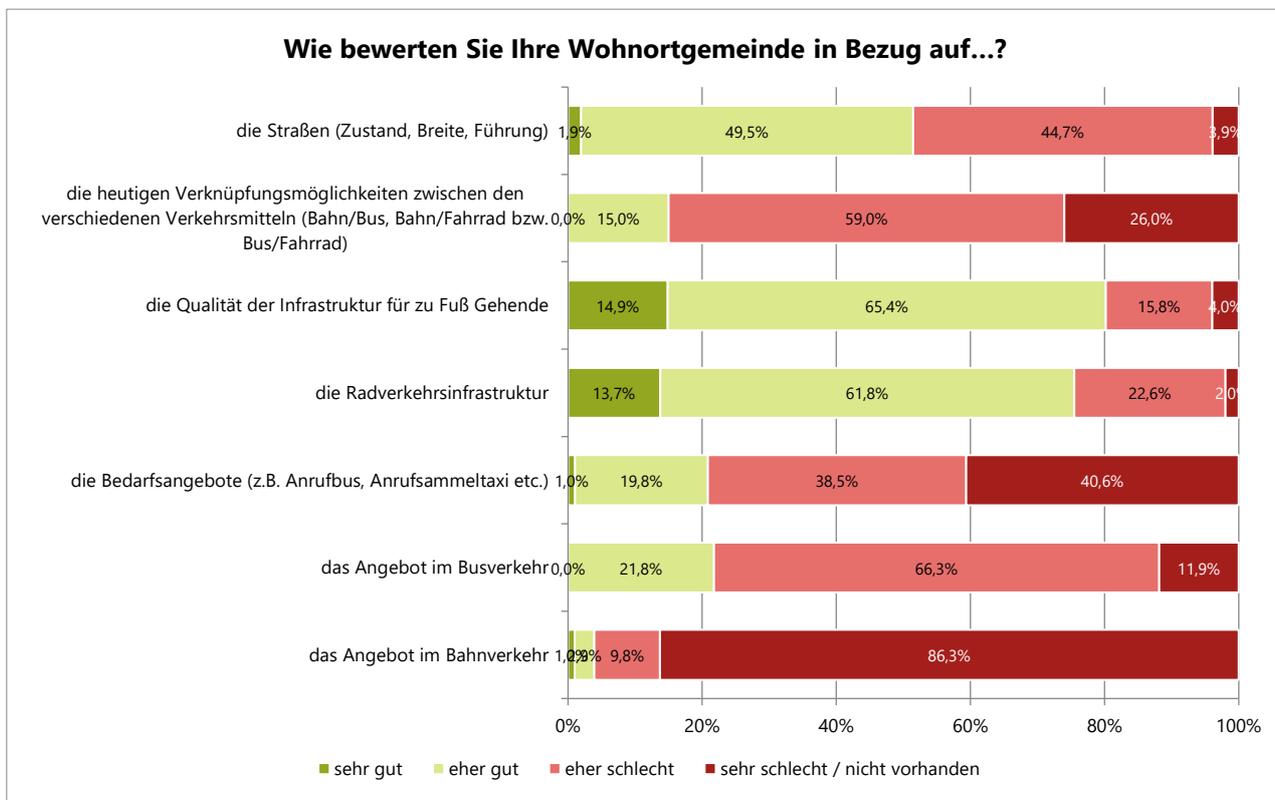
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	2.885	52,0%	54	53,5%	1,4%
Weiblich	2.659	48,0%	47	46,5%	-1,4%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>5.544</b>	<b>100,0%</b>	<b>101</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

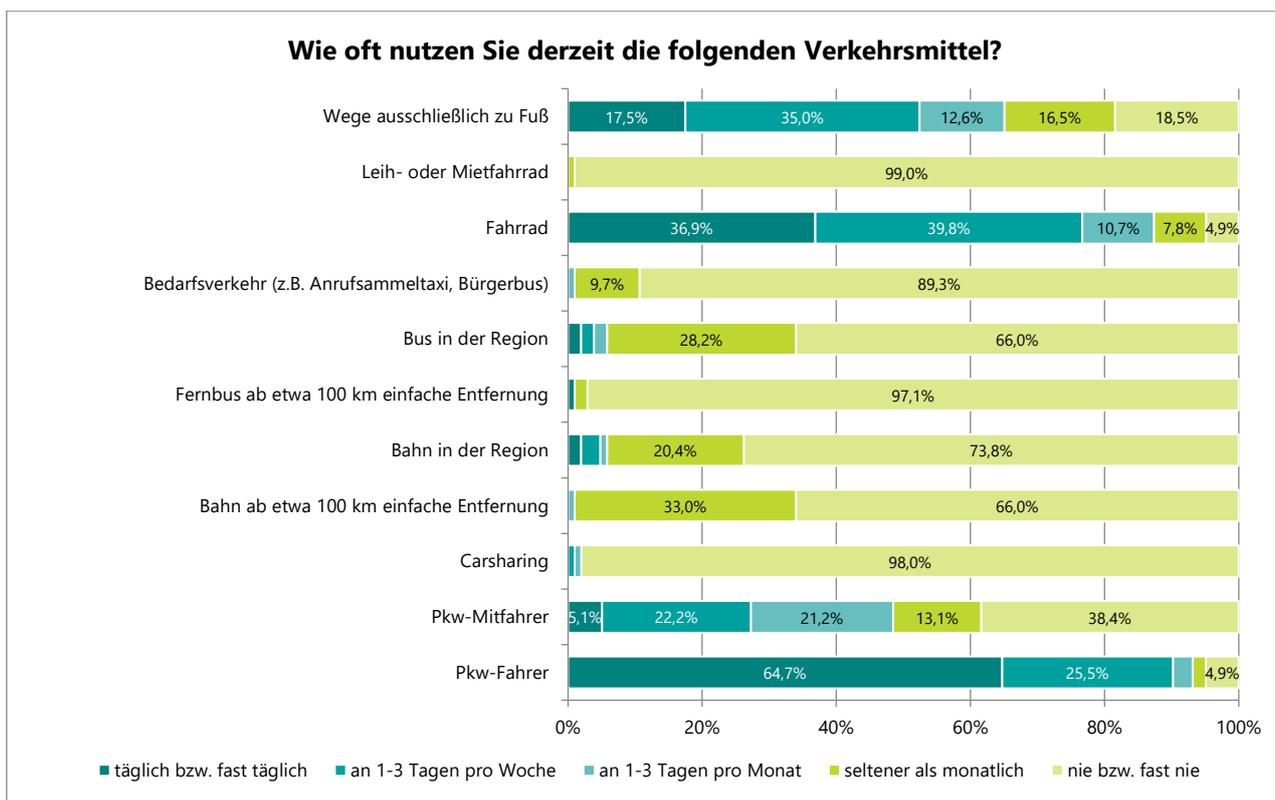
In der Gemeinde Glandorf werden die heutigen Angebote im Bahn- und Busverkehr sehr schlecht bewertet. Die Bedarfsangebote werden ebenfalls schlecht bewertet, aber nicht schlechter als im Landkreis.

**Abbildung 105: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Glandorf**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 103

**Abbildung 106: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Glandorf**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 103

Auch die Verknüpfungsmöglichkeiten werden auffällig schlecht bewertet.

Die Bewertung der Straßeninfrastruktur und der Infrastruktur für die zu Fuß Gehenden entspricht in etwa dem Durchschnitt des Landkreises. Die Radverkehrsinfrastruktur wird besser bewertet (vgl. *Abbildung 105*).

Der Pkw dominiert auch in Glandorf die Verkehrsmittelwahl. Die Bahn wird sehr selten und selbst im Vergleich zum Landkreis insgesamt unterdurchschnittlich genutzt, gleiches gilt für den Busverkehr. Auch Bedarfsangebote werden nur selten und in Ausnahmefällen genutzt. Auch werden Wege seltener zu Fuß zurückgelegt, aber die Fahrradnutzung liegt über dem Durchschnitt des Landkreises (*Abbildung 106*).

Für die Bahn wird von den Befragten in Glandorf vor allem eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln betont, für gelegentliche Fahrten würde die Bahn dann auch häufiger genutzt. Bei der Bahn werden regelmäßiger Fahrten und eine direktere Streckenführung priorisiert, die Angaben zu einer stärkeren Nutzung entsprechen dabei im Wesentlichen den für den Landkreis insgesamt ermittelten Werten.

Die Wünsche an die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur stimmen mit den Werten für den Landkreis insgesamt im Wesentlichen überein, die Bereitschaft, das Rad mehr zu nutzen, wenn die gewünschten Maßnahmen umgesetzt wären, liegt noch einmal über den Werten für den Landkreis insgesamt.

## **6.15 Hagen am Teutoburger Wald**

Die Gemeinde Hagen a.T.W. liegt südlich im Landkreis Osnabrück im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch mehrere im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung der Mittel- und Oberzentren Georgsmarienhütte und Osnabrück angebunden. Das Siedlungsgebiet erstreckt sich von der Kernstadt über rund sechs Kilometer in westlicher Richtung entlang der Landesstraße 95 über die Ortsteile Gellenbeck und Natrup-Hagen. In letzterem befindet sich der gleichnamige Bahnhof mit Zugverbindungen in Richtung Münster und Osnabrück. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 81,2 %, 40 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die Nähe zum Oberzentrum Osnabrück, dem Bahnhof sowie der engmaschigen Siedlungsstruktur mit einer hohen Bevölkerungsdichte als vergleichsweise gut ausgestattet mit einer zumindest in Teilen vorhandenen Taktdichte und einer daher für den Landkreis eher überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Gemeinde Hagen a.T.W. haben 161 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 110 % der zu erreichenden Stichprobe von 146 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 141 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. In verschiedenen Altersgruppen entspricht die Verteilung nicht der Grundgesamtheit in Hagen a.T.W., insbesondere die 18- bis unter 20-Jährigen (+24 Prozentpunkte), die 20- bis unter 25-Jährigen (+19,5 Prozentpunkte), die 80- bis unter 85-

Jährigen (+ 15,6 Prozentpunkte) sowie die über 85-Jährigen (+ 15,6 Prozentpunkte) sind deutlich überrepräsentiert. Die 40- bis unter 45-Jährigen (-5,2 Prozentpunkte), die 50- bis unter 55-Jährigen (-6,5 Prozentpunkte), die 55- bis unter 60-Jährigen (-9,4 Prozentpunkte), die 60- bis unter 63-Jährigen (-5,4 Prozentpunkte) sowie die 65- bis unter 70-Jährigen sind dagegen unterrepräsentiert. 25- bis unter 40-Jährige, 63- bis unter 65-Jährige sowie 70- bis unter 75-Jährige haben in Hagen a.T.W. nicht an der Befragung teilgenommen. Überdurchschnittlich stark vertreten sind zudem Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +5,9 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 28).

Aufgrund dieser starken Verzerrungen in der Stichprobe können die Befragungsergebnisse für die Gemeinde Hagen am Teutoburger Wald nicht als repräsentativ angesehen werden. Einige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen aber aus unserer Sicht dennoch abgeleitet werden.

**Tabelle 28: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Hagen a.T.W.**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	262	2,3%	9	6,4%	4,1%
18 bis unter 20	255	2,2%	37	26,2%	24,0%
20 bis unter 25	692	6,0%	36	25,5%	19,5%
25 bis unter 30	744	6,5%	0	0,0%	-6,5%
30 bis unter 35	879	7,6%	0	0,0%	-7,6%
35 bis unter 40	709	6,2%	0	0,0%	-6,2%
40 bis unter 45	679	5,9%	1	0,7%	-5,2%
45 bis unter 50	784	6,8%	3	2,1%	-4,7%
50 bis unter 55	1.078	9,4%	4	2,8%	-6,5%
55 bis unter 60	1.243	10,8%	2	1,4%	-9,4%
60 bis unter 63	702	6,1%	1	0,7%	-5,4%
63 bis unter 65	431	3,7%	0	0,0%	-3,7%
65 bis unter 70	822	7,1%	2	1,4%	-5,7%
70 bis unter 75	652	5,7%	0	0,0%	-5,7%
75 bis unter 80	524	4,5%	1	0,7%	-3,8%
80 bis unter 85	580	5,0%	17	12,1%	7,0%
85 und älter	490	4,3%	28	19,9%	15,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>11.526</b>	<b>100,0%</b>	<b>141</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

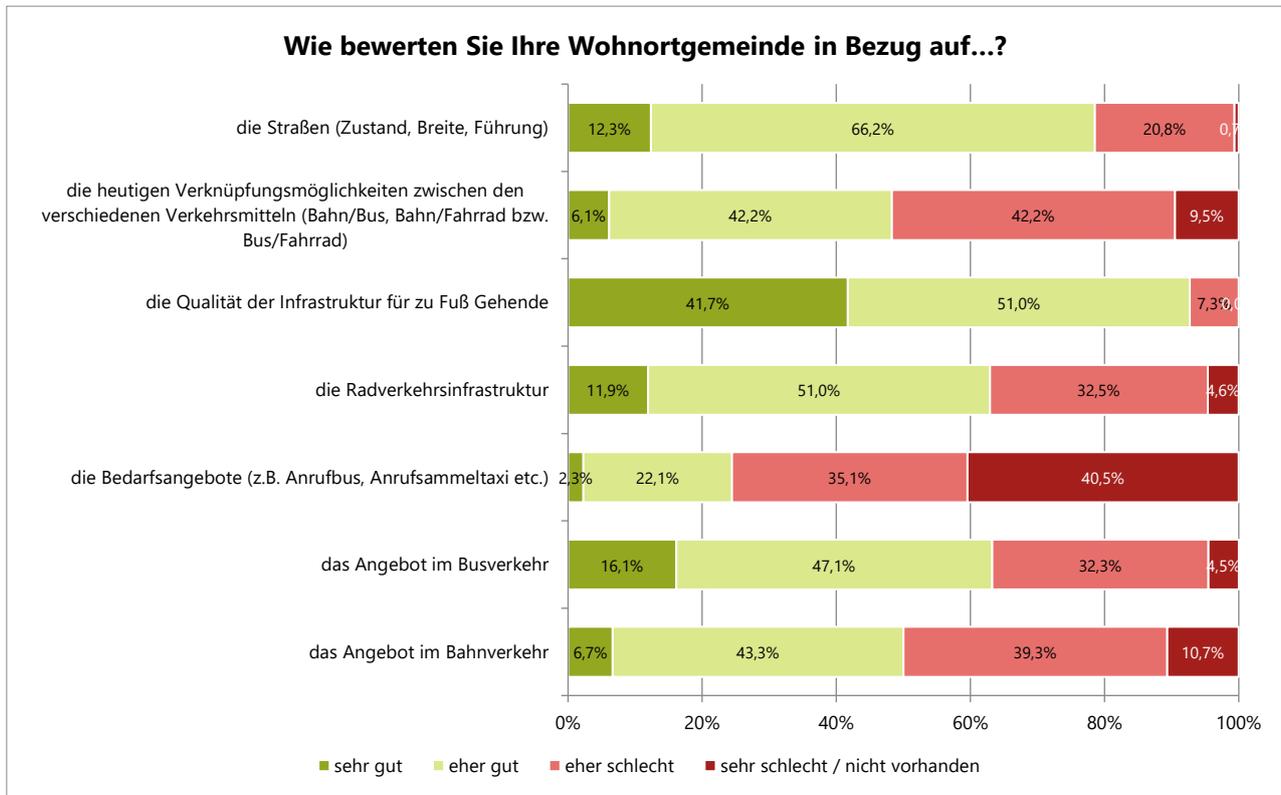
Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	5.583	48,4%	60	42,6%	-5,9%
Weiblich	5.943	51,6%	81	57,4%	5,9%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>11.526</b>	<b>100,0%</b>	<b>141</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

## Ausgewählte Ergebnisse

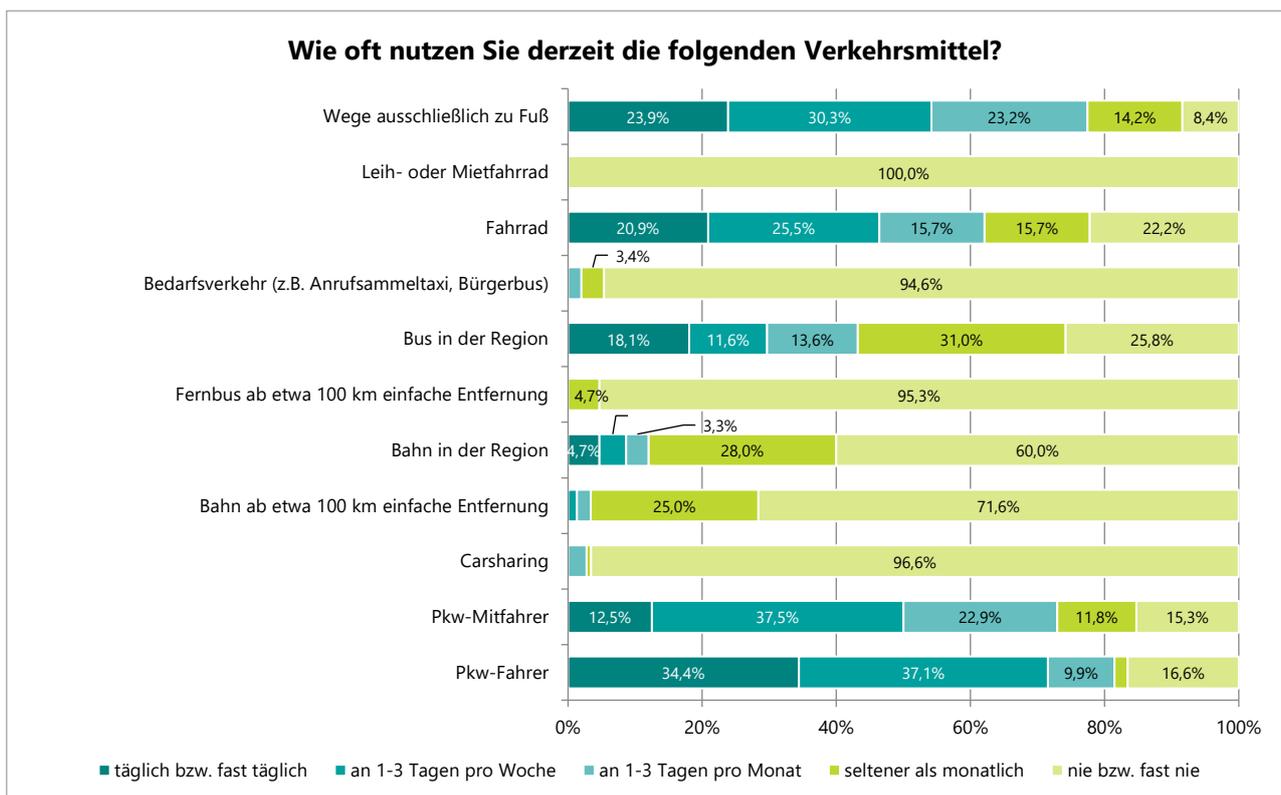
Die Bewertung der Verkehrsinfrastruktur fällt mit Ausnahme der Bedarfsangebote besser aus als im Durchschnitt des Landkreises.

**Abbildung 107: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Hagen a.T.W.**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 157

**Abbildung 108: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Hagen a.T.W.**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 158

Besonders auffällig ist eine sehr positive Bewertung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende in der Gemeinde (vgl. *Abbildung 107*).

Verkehrsmittelnutzung: Der Pkw als Fahrer wird deutlich seltener genutzt, Mitfahrer sind dagegen stärker vertreten, vor allem regelmäßige Busnutzer sind in dieser Gruppe sehr oft vertreten. Dies ist in Zusammenhang mit der besonderen Altersstruktur der Personen zu sehen, die sich an der Befragung in Hagen a.T.W. beteiligt haben (vgl. *Abbildung 108*).

Bei Wünschen im Hinblick auf Bahn und Bus spielen günstigere Preise eine etwas größere Rolle als im Durchschnitt des Landkreises, beim Bus zudem regelmäßige Fahrten, eine höhere Pünktlichkeit und eine bessere Zugänglichkeit von Echtzeitinformationen. Die Bereitschaft, den ÖPNV stärker zu nutzen, ist in der Gemeinde bei den Befragten ebenfalls überdurchschnittlich vorhanden. Die Bereitschaft, das Rad mehr zu nutzen, liegt demgegenüber geringfügig unter dem Durchschnitt des Landkreises.

## 6.16 Hasbergen

Die Gemeinde Hasbergen liegt am südlichen Rand der Stadt Osnabrück zentral im Landkreis im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch mehrere im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung Hasbergen sowie der Mittel- und Oberzentren Georgsmarienhütte und Osnabrück angebunden. Der Bahnhof Hasbergen bietet Bahnverbindungen in Richtung Münster und Osnabrück etwa im Halbstundentakt. Das Siedlungsgebiet ist über die Kernstadt hinaus von der Nähe zum Verdichtungsraum Osnabrück geprägt. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 95,8 %, 93 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Alle Ortsteile haben damit eine getaktete Busanbindung nach Osnabrück. Zudem gibt es in Hasbergen zum Beispiel Busverbindungen nach Hagen am Teutoburger Wald und aus dem Ortsteil Gaste nach Lotte in Nordrhein-Westfalen. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die Nähe zum Oberzentrum Osnabrück, dem Bahnhof sowie der engmaschigen Siedlungsstruktur mit einer hohen Bevölkerungsdichte somit als vergleichsweise gut ausgestattet mit einer hohen Taktdichte und einer für den Landkreis deutlich überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Hasbergen haben 201 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 152 % der zu erreichenden Stichprobe von 132 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 184 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Hasbergen. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -4,5 % gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 29*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Hasbergen sind mit aus unserer Sicht zu vernachlässigenden Einschränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ anzusehen.

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen somit aus unserer Sicht abgeleitet werden.

**Tabelle 29: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Hasbergen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	179	1,9%	7	3,8%	1,9%
18 bis unter 20	235	2,5%	5	2,7%	0,2%
20 bis unter 25	512	5,5%	7	3,8%	-1,7%
25 bis unter 30	468	5,0%	6	3,3%	-1,7%
30 bis unter 35	626	6,7%	13	7,1%	0,4%
35 bis unter 40	681	7,3%	12	6,5%	-0,7%
40 bis unter 45	682	7,3%	10	5,4%	-1,8%
45 bis unter 50	674	7,2%	13	7,1%	-0,1%
50 bis unter 55	874	9,3%	21	11,4%	2,1%
55 bis unter 60	974	10,4%	31	16,8%	6,5%
60 bis unter 63	548	5,8%	10	5,4%	-0,4%
63 bis unter 65	329	3,5%	10	5,4%	1,9%
65 bis unter 70	686	7,3%	11	6,0%	-1,3%
70 bis unter 75	558	5,9%	14	7,6%	1,7%
75 bis unter 80	439	4,7%	6	3,3%	-1,4%
80 bis unter 85	521	5,6%	4	2,2%	-3,4%
85 und älter	395	4,2%	4	2,2%	-2,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>9.381</b>	<b>100,0%</b>	<b>184</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	4.524	48,2%	96	52,7%	4,5%
Weiblich	4.856	51,8%	86	47,3%	-4,5%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>9.381</b>	<b>100,0%</b>	<b>182</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

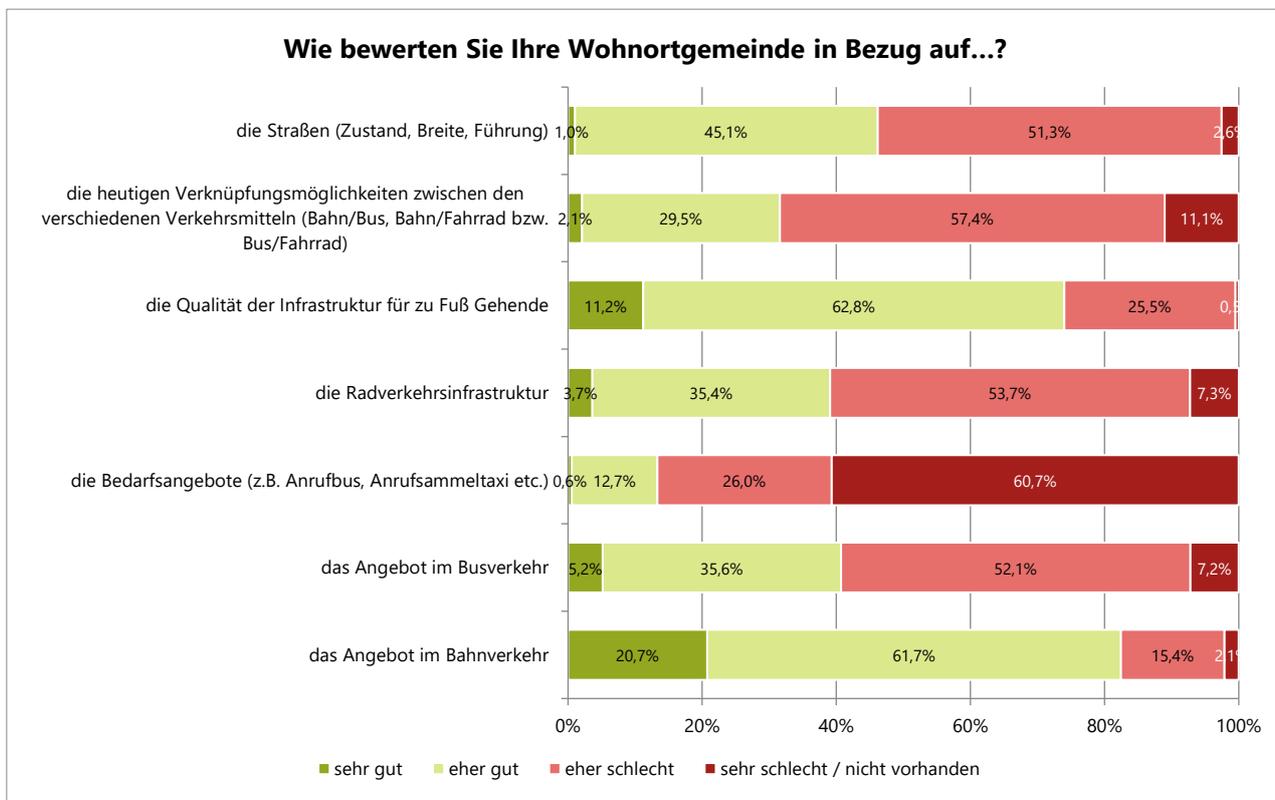
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

In Hasbergen wird das Angebot im Bahnverkehr sehr gut bewertet, das Angebot im Busverkehr wird demgegenüber kaum besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet. Die Verknüpfungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel werden wie im gesamten Landkreis schlecht bewertet, gleiches gilt für die Bedarfsangebote. Die Straßeninfrastruktur wird etwas schlechter als im Landkreis bewertet, ebenso die Radverkehrsinfrastruktur. Die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß Gehende wird ähnlich wie im Landkreis bewertet (vgl. *Abbildung 109*).

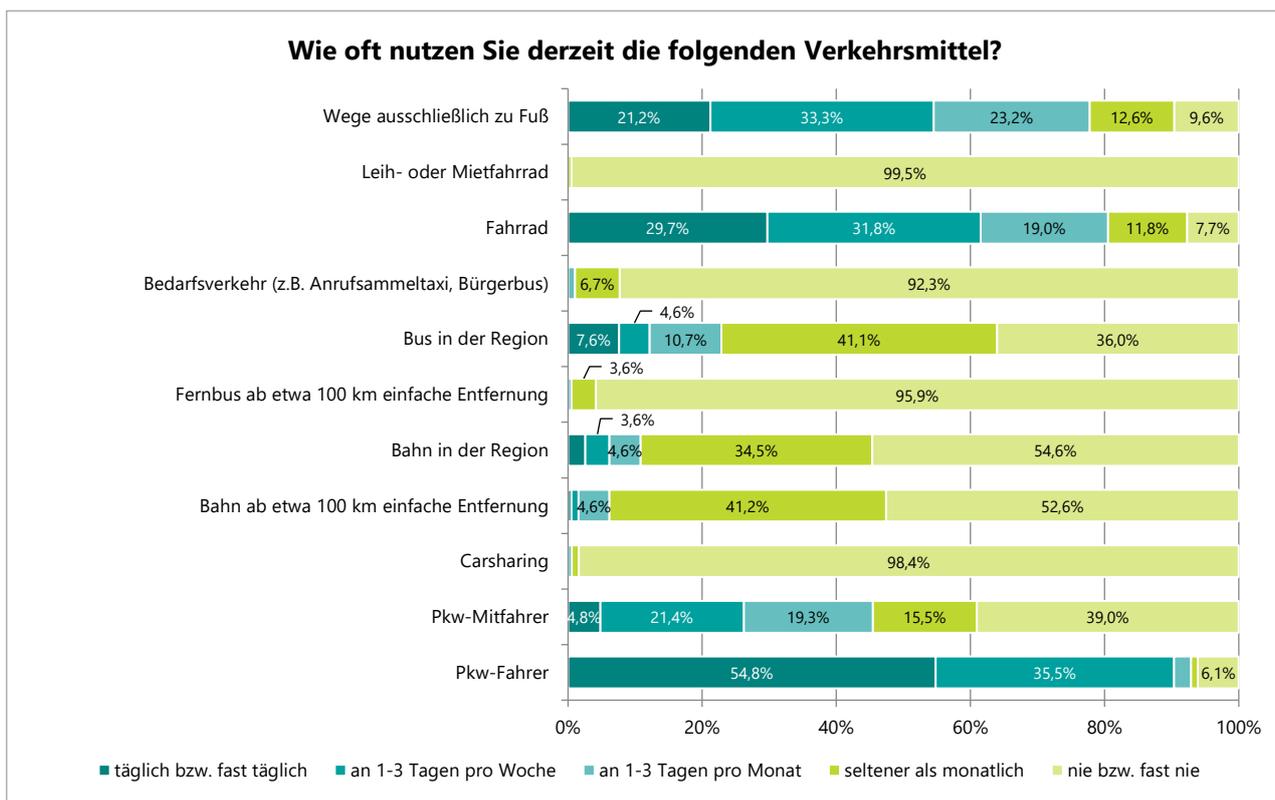
Der Pkw dominiert auch in Hasbergen das Mobilitätsverhalten der Befragten, wenn auch nicht ganz so stark wie im Durchschnitt des Landkreises. Demgegenüber wird mehr das Fahrrad und in geringem Umfang auch Bus und Bahn mehr genutzt. Dennoch nutzt auch in Hasbergen eine Mehrheit der Befragten nie die Bahn im Nahverkehr, ein Drittel nie den Bus und weitere 40 % nutzen ihn seltener als monatlich.

**Abbildung 109: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Hasbergen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 199

**Abbildung 110: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Hasbergen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 199

Trotz der vergleichsweise guten ÖPNV-Anbindung nutzen nur 7,8 % der Befragten den Bus regelmäßig (täglich oder fast täglich) und 4,6 % nutzen ihn an 1 bis 3 Tagen in der Woche (vgl. *Abbildung 110*).

Für die Bahn werden zum einen günstigere Preise gefordert, außerdem wird die Ausstattung des Bahnhofes in Hasbergen stark negativ bewertet. Eine Verbesserung würde die Bahnnutzung verbessern helfen, allerdings primär bei den gelegentlichen Nutzern des Bahnangebotes.

Beim Bus wird sehr eine direktere Streckenführung gewünscht, gefolgt von günstigeren Preisen, einheitlichen Tickets für Bus und Bahn und eine bessere Bedienung am Abend und an den Wochenenden. Auch hier würde durch diese Maßnahmen vor allem die gelegentliche Nutzung des Busangebotes deutlich zunehmen. Das mit Abstand deutlichste Potenzial hat dagegen auch in Hasbergen der Radverkehr, wenn die Radwegeinfrastruktur deutlich verbessert wird.

## **6.17 Hilter am Teutoburger Wald**

Die Gemeinde Hilter a.T.W. liegt südlich im Landkreis Osnabrück im Teilbereich der VOS-Süd. Die Gemeinde ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde wird durch mehrere im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung der Mittel- und Oberzentren Melle, Georgsmarienhütte und Osnabrück angebunden. Der Siedlungsschwerpunkt konzentriert sich auf die Kernstadt im südlichen Gemeindegebiet. Nördlich des Teutoburger Wald befinden sich mehrere Ortsteile, welche durch die naturräumliche Barriere räumlich eher an Melle und Georgsmarienhütte angebunden sind. Mit Wellendorf und Hilter a.T.W. befinden sich zwei Bahnhöfe mit Verbindungen nach Osnabrück und Bielefeld im Gemeindegebiet. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 88,0 %, allerdings werden nur 30 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die Nähe zu den Mittel- und Oberzentren Melle, Georgsmarienhütte und Osnabrück und zwei Bahnhöfen auf beiden Seiten des Teutoburger Waldes trotz der losen Siedlungsstruktur und geringeren Bevölkerungsdichte als mit einer für den Landkreis durchschnittlichen Bedienungsqualität ausgestattet.

### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Gemeinde Hilter a.T.W. haben 149 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 116 % der zu erreichenden Stichprobe von 129 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 138 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Hilter a.T.W. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -2,4 % gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 30*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Hilter a.T.W. sind mit aus unserer Sicht zu vernachlässigenden Einschränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen somit aus unserer Sicht abgeleitet werden.

**Tabelle 30: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Hilter a.T.W.**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	215	2,4%	2	1,4%	-1,0%
18 bis unter 20	222	2,5%	3	2,2%	-0,4%
20 bis unter 25	506	5,8%	8	5,8%	0,0%
25 bis unter 30	554	6,3%	5	3,6%	-2,7%
30 bis unter 35	663	7,5%	5	3,6%	-3,9%
35 bis unter 40	650	7,4%	5	3,6%	-3,8%
40 bis unter 45	693	7,9%	7	5,1%	-2,8%
45 bis unter 50	640	7,3%	13	9,4%	2,1%
50 bis unter 55	838	9,5%	20	14,5%	5,0%
55 bis unter 60	962	10,9%	18	13,0%	2,1%
60 bis unter 63	501	5,7%	14	10,1%	4,4%
63 bis unter 65	286	3,3%	6	4,3%	1,1%
65 bis unter 70	570	6,5%	15	10,9%	4,4%
70 bis unter 75	489	5,6%	9	6,5%	1,0%
75 bis unter 80	317	3,6%	4	2,9%	-0,7%
80 bis unter 85	369	4,2%	1	0,7%	-3,5%
85 und älter	315	3,6%	3	2,2%	-1,4%
	<b>8.790</b>	<b>100,0%</b>	<b>138</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	4.313	49,1%	71	51,4%	2,4%
Weiblich	4.477	50,9%	67	48,6%	-2,4%
	<b>8.790</b>	<b>100,0%</b>	<b>138</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

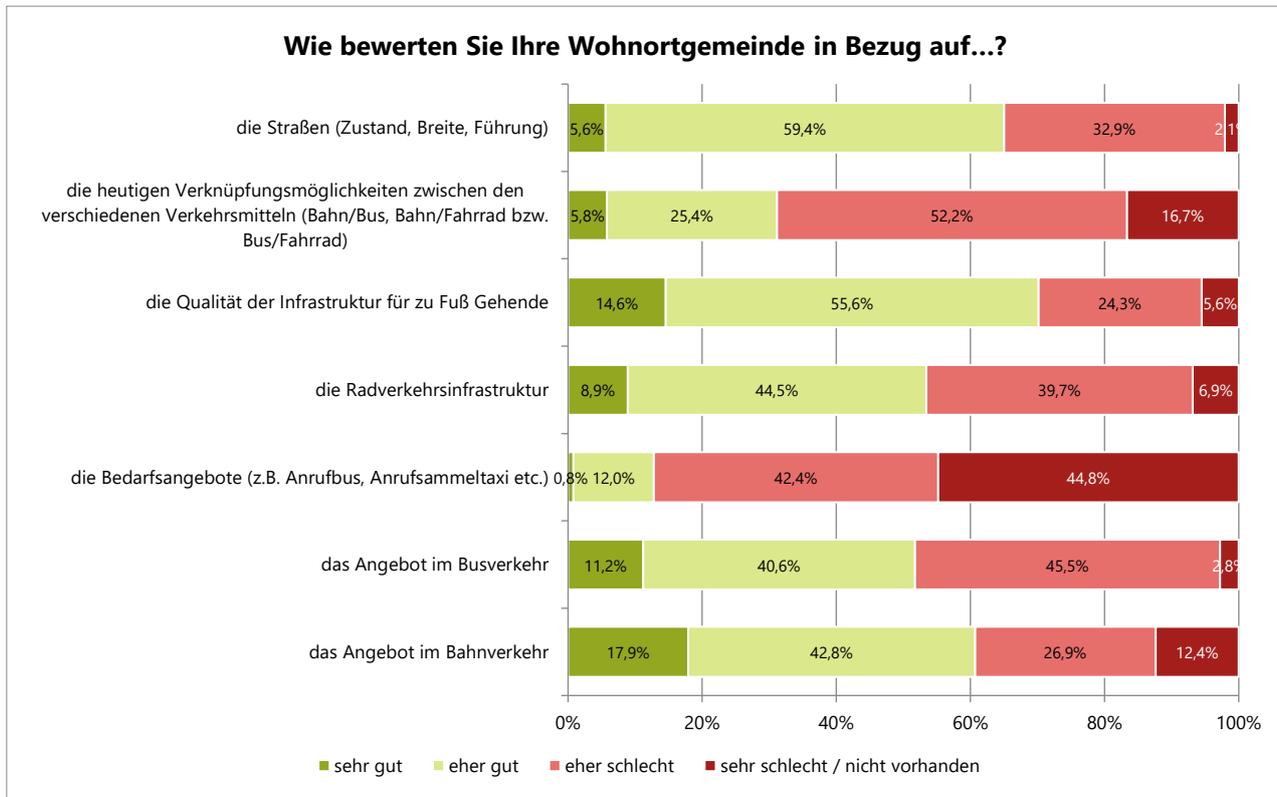
### Ausgewählte Ergebnisse

In der Gemeinde Hilter a.T.W. werden das Angebot im Bahn- und Busverkehr im Vergleich zum Landkreis Osnabrück insgesamt relativ gut bewertet, das Bahnangebot dabei sogar besser als das Busangebot. Sehr schlecht werden die Bedarfsangebote und ebenfalls schlecht die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bewertet. Die Radverkehrsinfrastruktur und die Infrastruktur für zu Fuß Gehende werden ähnlich wie im Landkreis relativ gut bewertet, letztere aber etwas schlechter als im Durchschnitt des Landkreises. Die Straßeninfrastruktur wird besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet (vgl. *Abbildung 111*).

Die Verkehrsmittelwahl wird auch in Hilter a.T.W. vom Auto dominiert. Die Bahn wird etwas häufiger genutzt, der Bus von Vielfahrern seltener, von Gelegenheitsfahrern etwas häufiger. Das Fahrrad wird aktuell etwas weniger genutzt, Fußwege spielen eine ähnliche Rolle wie im Landkreisdurchschnitt (vgl. *Abbildung 112*).

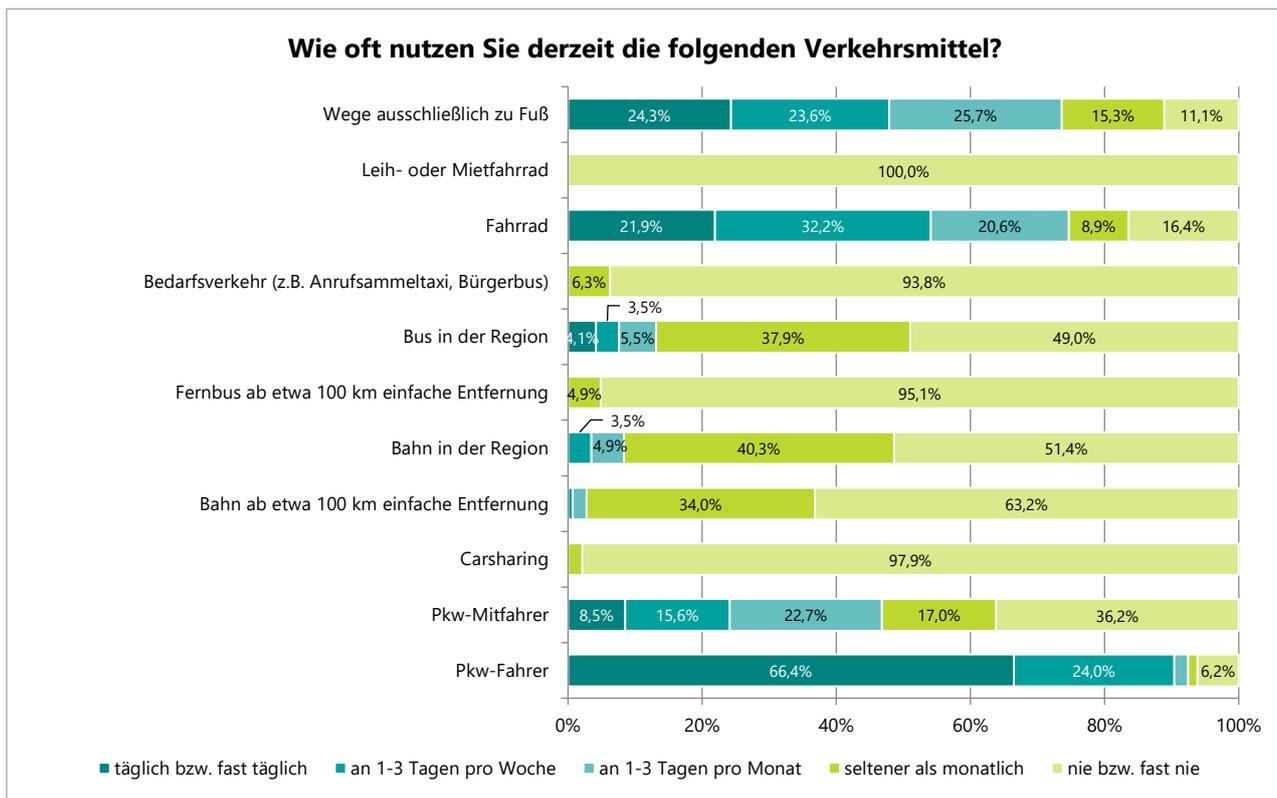
Bei den Wünschen an die Bahn steht die kostenfreie Fahrradmitnahme in Zügen an erster Stelle, gefolgt von besseren Verknüpfungsmöglichkeiten.

**Abbildung 111: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Hilter a.T.W.**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 147

**Abbildung 112: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Hilter a.T.W.**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 148

Allerdings bestehen wegen der Vielfältigkeit der Siedlungsstruktur nur geringe Potenziale, die Bahn-  
nutzung sehr deutlich anzuheben.

Beim Busangebot werden an erster Stelle einheitliche Bahn- und Bustickets gewünscht, erst danach mehr  
und besser getaktete Verbindungen. Das Potenzial für eine regelmäßige Nutzung des Busses ist in Hilter  
a.T.W. aber geringer als im Durchschnitt des Landkreises. Bei den Radwegen liegt der Schwerpunkt der  
Wünsche auch in Hilter a.T.W. auf mehr und sichereren Radwegen und der Verbesserung der Qualität  
der Radwege, hier liegt der Wunsch nach einer Verbesserung der Radwege außerorts dabei an erster  
Stelle. Die Bereitschaft, das Rad als Verkehrsmittel stärker zu nutzen, ist auch in Hilter a.T.W. mit Abstand  
am größten.

## **6.18 Melle**

Die Stadt Melle liegt am südöstlichen Rand des Landkreises Osnabrück und bildet gemeinsam mit der  
Gemeinde Bissendorf den Teilbereich der VOS-Ost. Die Stadt ist laut BMVI eine Mittelstadt in einer re-  
giopolitanen Stadtregion und besitzt als Mittelzentrum eine übergeordnete Versorgungsfunktion im  
östlichen Kreisgebiet. Sie wird durch im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung Bissendorf/Os-  
nabrück und Dissen und Hilter a.T.W. angebunden, der Bahnhof Melle bietet Verbindungen in das Ober-  
zentrum Osnabrück, nach Bad Oeynhausen und in die Landeshauptstadt Hannover. Der Siedlungs-  
schwerpunkt liegt in der Kernstadt Melle, allerdings befinden sich im gesamten Gemeindegebiet teils  
peripher gelegene Ortsteile. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevöl-  
kerung beträgt in der Gemeinde 80,6 %, 33 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt  
besteht somit ein ÖV-Netz für die Kernstadt mit Verbindungen zu den Städten Osnabrück und Bad  
Oeynhausen, vor allem die peripher gelegene Ortsteile im nördlichen Gemeindegebiet sind dagegen  
deutlich schlechter angebunden.

### **Teilnehmende und Repräsentativität**

Aus der Stadt Melle haben 468 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 138 % der zu  
erreichenden Stichprobe von 340 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 436 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen  
der Verteilung der Grundgesamtheit in Melle. Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen  
gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +3,4 % gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 31*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Stadt Melle sind mit aus unserer Sicht zu vernachlässigenden Ein-  
schränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe  
als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen  
Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt können aus den Ergebnissen somit aus  
unserer Sicht abgeleitet werden.

### **Ausgewählte Ergebnisse**

In Melle wird das Bahnangebot überdurchschnittlich positiv bewertet, die Bewertung des Busangebotes  
liegt im Durchschnitt des Landkreises, die der Bedarfsangebote fällt schlechter aus.

**Tabelle 31: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Stadt Melle**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	961	2,4%	10	2,3%	-0,1%
18 bis unter 20	1.048	2,7%	6	1,4%	-1,3%
20 bis unter 25	2.529	6,4%	26	6,0%	-0,4%
25 bis unter 30	2.406	6,1%	22	5,0%	-1,0%
30 bis unter 35	2.744	6,9%	30	6,9%	-0,1%
35 bis unter 40	2.733	6,9%	34	7,8%	0,9%
40 bis unter 45	2.733	6,9%	29	6,7%	-0,3%
45 bis unter 50	2.805	7,1%	29	6,7%	-0,5%
50 bis unter 55	3.900	9,9%	48	11,0%	1,1%
55 bis unter 60	4.157	10,5%	53	12,2%	1,6%
60 bis unter 63	2.276	5,8%	38	8,7%	3,0%
63 bis unter 65	1.246	3,2%	16	3,7%	0,5%
65 bis unter 70	2.724	6,9%	44	10,1%	3,2%
70 bis unter 75	2.218	5,6%	23	5,3%	-0,3%
75 bis unter 80	1.582	4,0%	10	2,3%	-1,7%
80 bis unter 85	1.858	4,7%	13	3,0%	-1,7%
85 und älter	1.566	4,0%	5	1,1%	-2,8%
	<b>39.486</b>	<b>100,0%</b>	<b>436</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	19.468	49,3%	200	45,9%	-3,4%
Weiblich	20.018	50,7%	236	54,1%	3,4%
	<b>39.486</b>	<b>100,0%</b>	<b>436</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

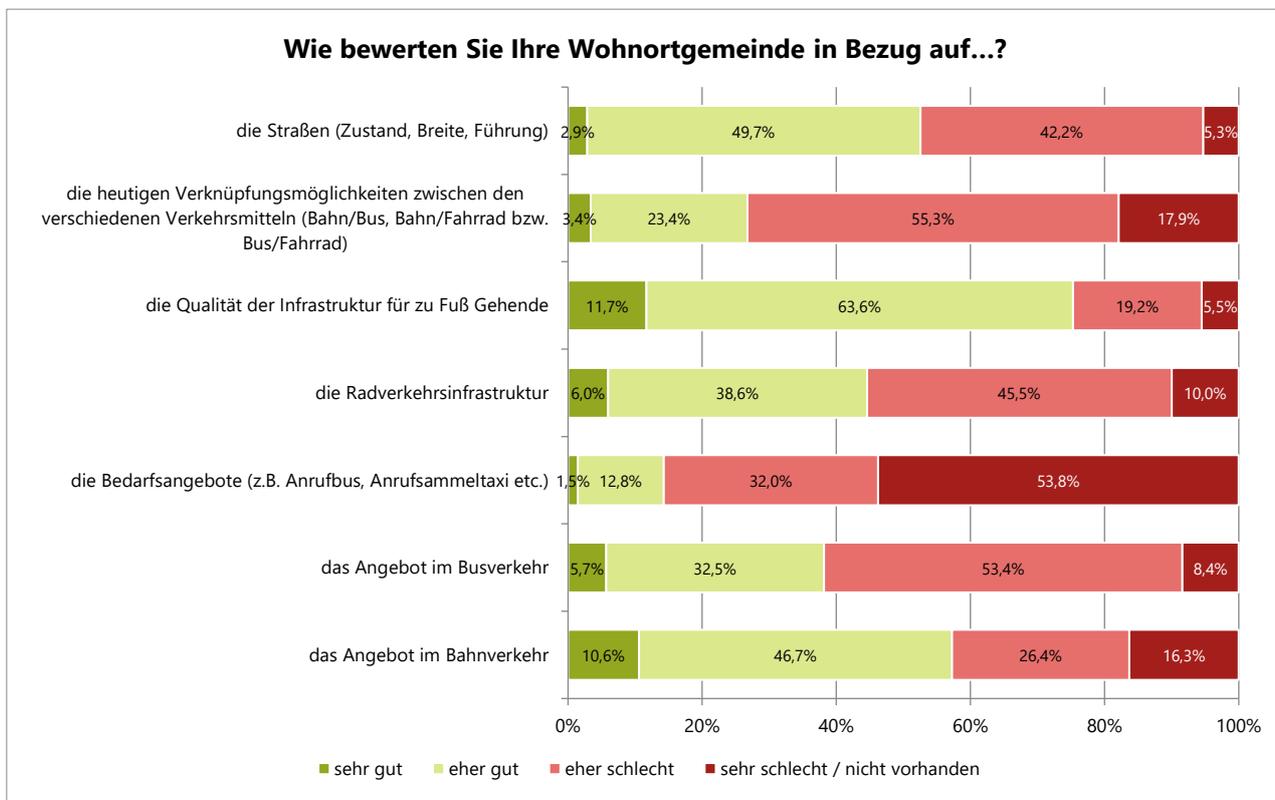
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Die Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur in Melle fällt schlechter aus als im Durchschnitt des Landkreises, die übrigen Bewertungen ähneln dem Landkreisdurchschnitt (vgl. *Abbildung 113*).

Die Verkehrsmittelnutzung weicht nur wenig vom Landkreisdurchschnitt ab, das Auto spielt eine etwas größere Rolle, das Fahrrad eine etwas geringere. Die Bahn wird nur geringfügig häufiger als im Landkreisdurchschnitt genutzt, der Bus seltener (vgl. *Abbildung 114*).

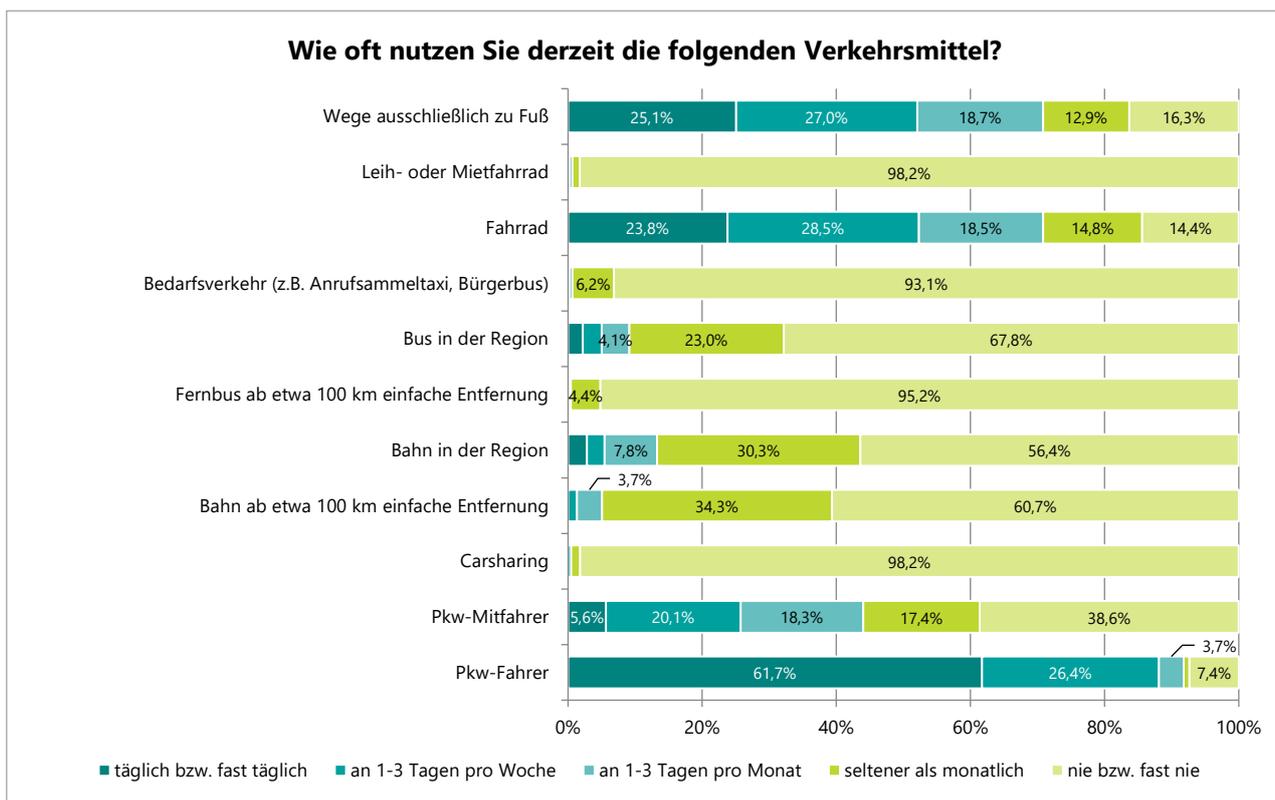
Die wichtigsten Wünsche im Hinblick auf das Bahnangebot sind eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander, die kostenfreie Fahrradmitnahme im Zug und günstigere Preise. Die Bahnnutzung ließe sich bei Umsetzung dieser Maßnahmen deutlich erhöhen (etwa wie im Umfang im Durchschnitt des Landkreises). Beim Busangebot steht der Wunsch nach mehr Verbindungen an erster Stelle, gefolgt von dem Wunsch nach einheitlichen Bus-/Bahn-Tickets, einer besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel und einer direkteren Streckenführung. Auch hier ließe sich durch diese Maßnahmen die Busnutzung ähnlich wie im Landkreisdurchschnitt erhöhen. Bei der Fahrradinfrastruktur zeigt sich für Melle das Bild, wie es sich auch für den gesamten Landkreis ergibt, ein Schwerpunkt liegt dabei auf den Fahrradwegen auch außerorts. Die Bereitschaft, das Fahrrad als Verkehrsmittel stärker zu nutzen, liegt über dem Durchschnitt des Landkreises und ist damit auch in Melle deutlich stärker als bei Bahn und Bus ausgeprägt.

**Abbildung 113: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Stadt Melle**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 463

**Abbildung 114: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Stadt Melle**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 465

## 6.19 Samtgemeinde Neuenkirchen

Die Samtgemeinde Neuenkirchen umfasst die Gemeinden Merzen, Neuenkirchen und Voltlage und liegt westlich im Landkreis Osnabrücks im Teilbereich der VOS-Nord. Die Samtgemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer stadtreionsnahen ländlichen Region, wobei insbesondere Merzen und Voltlage ländlich geprägt und peripher gelegen sind. Lediglich die Gemeinde Neuenkirchen ist dichter besiedelt und besitzt als Grundzentren eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Alle drei Gemeinden sind über eine im RegioTakt verkehrende Linie miteinander verknüpft und binden die Gemeindezentren an Fürstenau, Ankum und die Mittelstadt und den Bahnhof Bramsche an. Die kleineren Ortsteile werden nur im Bedarfsverkehr bedient, ein Nachtbusangebote besteht nicht in der Samtgemeinde. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Samtgemeinde 64,7 %, allerdings werden nur 17 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die periphere Lage und die geringe Bevölkerungsdichte als lückenhaft mit einer für den Landkreis nur unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### 6.19.1 Merzen

#### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Merzen haben 73 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 81 % der zu erreichenden Stichprobe von 90 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 60 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. In verschiedenen Altersgruppen entspricht die Verteilung nicht der Grundgesamtheit in Merzen, insbesondere die 18- bis unter 20-Jährigen (+17,6 Prozentpunkte), die 20- bis unter 25-Jährigen (+5,4 Prozentpunkte), die 65- bis unter 70-Jährigen (+12,1 Prozentpunkte) sowie die über 70- bis unter 75-Jährigen (+19,5 Prozentpunkte) sind deutlich überrepräsentiert. Die 50- bis unter 55-Jährigen (-5,2 Prozentpunkte) und die 55- bis unter 60-Jährigen (-9,2 Prozentpunkte), die 60- bis unter 63-Jährigen (-5,4 Prozentpunkte) sind dagegen unterrepräsentiert. 25- bis unter 50-Jährige sowie 63- bis unter 65-Jährige haben in Merzen nicht an der Befragung teilgenommen. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -10,6 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 32*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Merzen sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen bei den Altersgruppen und im Geschlecht nicht als repräsentativ anzusehen. Einige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen aber abgeleitet werden.

#### Ausgewählte Ergebnisse

Die Angebote im Bahn- und Busangebot sowie die Bedarfsangebote und die bestehenden Verknüpfungsmöglichkeiten werden in Merzen sehr schlecht bewertet, die Bewertung der Infrastruktur für den Radverkehr, die zu Fuß Gehenden und die der Straßeninfrastruktur entspricht in etwa dem Durchschnitt im Landkreis (vgl. *Abbildung 115*).

Trotz der beschriebenen erheblichen Verzerrungen in der Altersstruktur der Stichprobe dominiert der Pkw die Verkehrsmittelwahl der Befragten (vgl. *Abbildung 116*).

**Tabelle 32: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Merzen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	81	2,5%	3	5,0%	2,5%
18 bis unter 20	78	2,4%	12	20,0%	17,6%
20 bis unter 25	201	6,3%	7	11,7%	5,4%
25 bis unter 30	198	6,2%	0	0,0%	-6,2%
30 bis unter 35	254	7,9%	0	0,0%	-7,9%
35 bis unter 40	245	7,7%	0	0,0%	-7,7%
40 bis unter 45	244	7,6%	0	0,0%	-7,6%
45 bis unter 50	264	8,3%	0	0,0%	-8,3%
50 bis unter 55	256	8,0%	1	1,7%	-6,3%
55 bis unter 60	347	10,8%	1	1,7%	-9,2%
60 bis unter 63	195	6,1%	1	1,7%	-4,4%
63 bis unter 65	115	3,6%	0	0,0%	-3,6%
65 bis unter 70	253	7,9%	12	20,0%	12,1%
70 bis unter 75	176	5,5%	15	25,0%	19,5%
75 bis unter 80	103	3,2%	2	3,3%	0,1%
80 bis unter 85	109	3,4%	2	3,3%	-0,1%
85 und älter	81	2,5%	4	6,7%	4,1%
	<b>3.200</b>	<b>100,0%</b>	<b>60</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	1.634	51,0%	37	61,7%	10,6%
Weiblich	1.566	49,0%	23	38,3%	-10,6%
	<b>3.200</b>	<b>100,0%</b>	<b>60</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

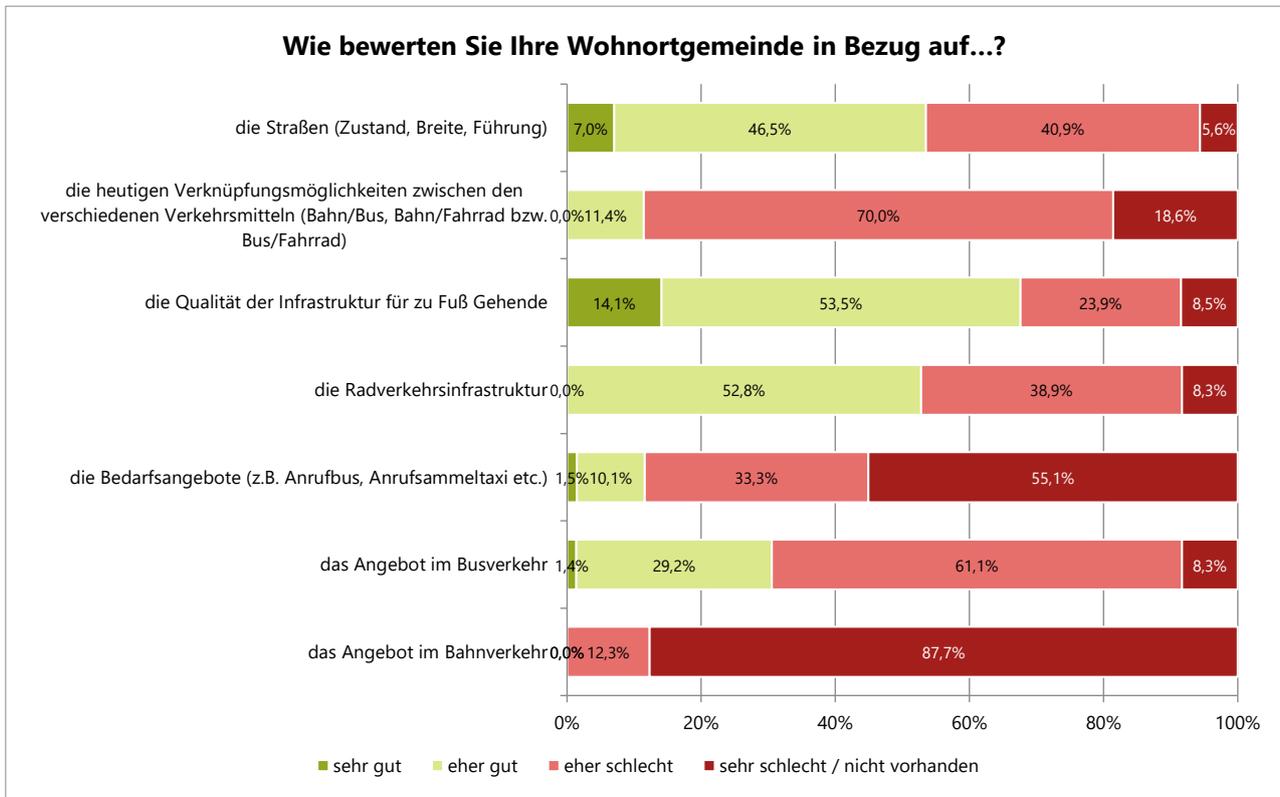
Auch die im Vergleich zum Landesdurchschnitt häufigere Busnutzung dürfte im Wesentlichen mit den benannten erheblichen Verzerrungen in der Altersstruktur der Stichprobe zu erklären sein, gleiches gilt für die im Vergleich häufigere Nutzung der Bedarfsangebote.

Bei den Befragten sind im Hinblick auf das Bahnangebot eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel und günstigere Preise die größten Wünsche und könnten auch die gelegentliche regelmäßige Bahnnutzung deutlich erhöhen. Beim Bus stehen regelmäßige Fahrten und einheitliche Tickets für Bahn und Bus ganz oben auf der Liste. Auch hier steht vor allem die regelmäßige, aber nicht tägliche Mehrnutzung des Busangebotes im Vordergrund.

Beim Radverkehr wird auch in Merzen vor allem eine bessere Radwegeinfrastruktur außerorts und innerorts (Schwerpunkt dabei außerorts), eine bessere Qualität der Radwege und mehr Querungsstellen im Mittelpunkt.

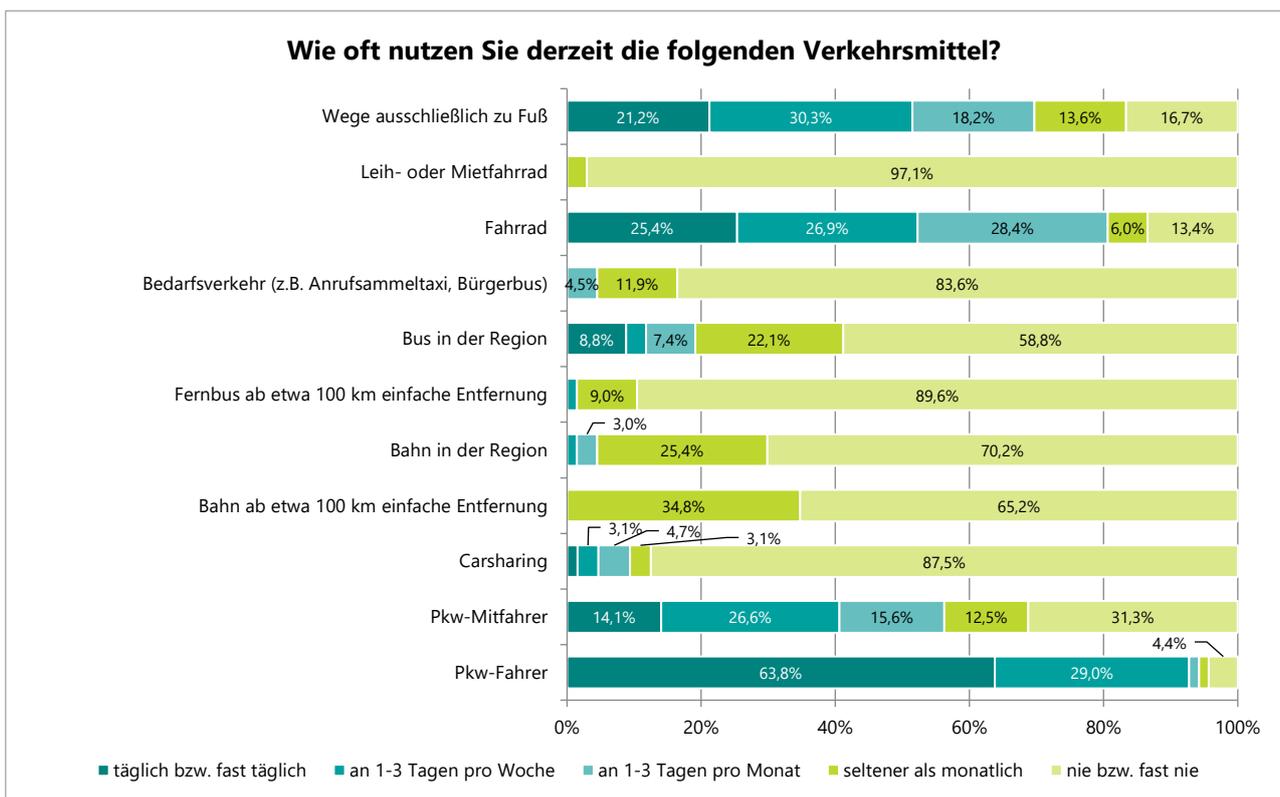
Die Bereitschaft, das Fahrrad häufiger zu nutzen, ist dabei auch unter den Befragten in Merzen mit deutlichem Abstand vor den anderen Verkehrsmitteln am größten. Allerdings wird dabei weniger an die tägliche Nutzung des Fahrrads gedacht, sondern an eine häufigere (zweimal pro Woche). Dies dürfte mit den weiten Wegen in der Region zu erklären sein.

**Abbildung 115: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Merzen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 73

**Abbildung 116: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Merzen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 70

## 6.19.2 Neuenkirchen

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Neuenkirchen haben 82 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 87 % der zu erreichenden Stichprobe von 94 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 75 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. In verschiedenen Altersgruppen entspricht die Verteilung nicht der Grundgesamtheit in Neuenkirchen. Die 18 bis unter 20-Jährigen (+16,8 Prozentpunkte), die 75- bis unter 80-Jährigen (+9,4 Prozentpunkte) sowie die 80- bis unter 85-Jährigen (+7,6 Prozentpunkte) sind deutlich überrepräsentiert. Die 30- bis unter 35-Jährigen (-5,7 Prozentpunkte), die 40- bis unter 45-Jährigen (-6,0 Prozentpunkte), die 45- bis unter 50-Jährigen (-5,2 Prozentpunkte) und die 50- bis unter 55-Jährigen (-6,3 Prozentpunkte) sind dagegen unterrepräsentiert. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -2,0 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 33*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Neuenkirchen sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der benannten Verzerrungen in der Stichprobe nicht als repräsentativ anzusehen. Einige wichtige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen aber abgeleitet dennoch werden.

### Ausgewählte Ergebnisse

Die Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Neuenkirchen durch die Befragten fällt weitgehend ähnlich aus wie in der Gemeinde Merzen. Die Angebote von Bahn und Bus und die Verknüpfungsmöglichkeiten werden besonders schlecht bewertet. Die Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur entspricht weitgehend dem Durchschnitt im Landkreis (vgl. *Abbildung 117*). Beim Verkehrsverhalten dominiert der Pkw deutlich weniger stark, demgegenüber spielen das Fahrrad und der Bus eine deutlich größere Rolle. Auch dies dürfte vor allem durch die benannten erheblichen Verzerrungen der Stichprobe insbesondere im Hinblick auf die Altersstruktur zu erklären sein (vgl. *Abbildung 118*).

Beim Bahnangebot dominiert bei den Befragten der Wunsch nach günstigeren Preisen und nach einer besseren Verknüpfung der Angebote. Eine häufigere Nutzung der Bahn, die etwa dem Landkreisdurchschnitt entspricht, kann in diesem Fall erwartet werden. Einer der vielen Wünsche, die konkret geäußert wurde: *„Mein größter Wunsch zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Osnabrück wäre, dass ich (ohne von überholenden Autos von der Straße gedrängt zu werden oder konstant Abgase einzuatmen) mit dem Fahrrad zu einem nicht mehr als 5 km entfernten Bahnhof fahren kann und von dort ohne lange auf den Zug zu warten, mit meinem PERSONAL AUSWEIS ALS FAHRKARTE und meinem Fahrrad im Zug, an mein Ziel komme. Das wär ziemlich cool, und sozial gerecht, und umweltfreundlich!“*

Beim Busangebot werden in oberster Priorität von den Befragten in Neuenkirchen regelmäßigeres Fahrten, eine direktere Streckenführung, eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel, ein besseres Angebot am Abend und an den Wochenenden und einheitliche Bus- und Bahntickets gefordert. Das Interesse an einer stärkeren Nutzung des Busangebotes liegt dabei über dem Durchschnitt des Landkreises.

Beim Radverkehr zeigen sich im Grundsatz vergleichbare Schwerpunkte wie im Durchschnitt des Landkreises. Die Bereitschaft, das Rad häufiger zu nutzen, ist aber etwas geringer ausgeprägt.

**Tabelle 33: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Neuenkirchen**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	109	2,9%	4	5,3%	2,4%
18 bis unter 20	121	3,2%	15	20,0%	16,8%
20 bis unter 25	214	5,7%	10	13,3%	7,6%
25 bis unter 30	249	6,6%	2	2,7%	-4,0%
30 bis unter 35	264	7,0%	1	1,3%	-5,7%
35 bis unter 40	317	8,5%	4	5,3%	-3,1%
40 bis unter 45	276	7,4%	1	1,3%	-6,0%
45 bis unter 50	296	7,9%	2	2,7%	-5,2%
50 bis unter 55	337	9,0%	2	2,7%	-6,3%
55 bis unter 60	319	8,5%	3	4,0%	-4,5%
60 bis unter 63	197	5,3%	2	2,7%	-2,6%
63 bis unter 65	120	3,2%	1	1,3%	-1,9%
65 bis unter 70	283	7,6%	3	4,0%	-3,6%
70 bis unter 75	215	5,7%	5	6,7%	0,9%
75 bis unter 80	148	4,0%	10	13,3%	9,4%
80 bis unter 85	166	4,4%	9	12,0%	7,6%
85 und älter	114	3,0%	1	1,3%	-1,7%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.745</b>	<b>100,0%</b>	<b>75</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	1.872	50,0%	39	52,0%	2,0%
Weiblich	1.873	50,0%	36	48,0%	-2,0%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>3.745</b>	<b>100,0%</b>	<b>75</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### 6.19.3 Voltlage

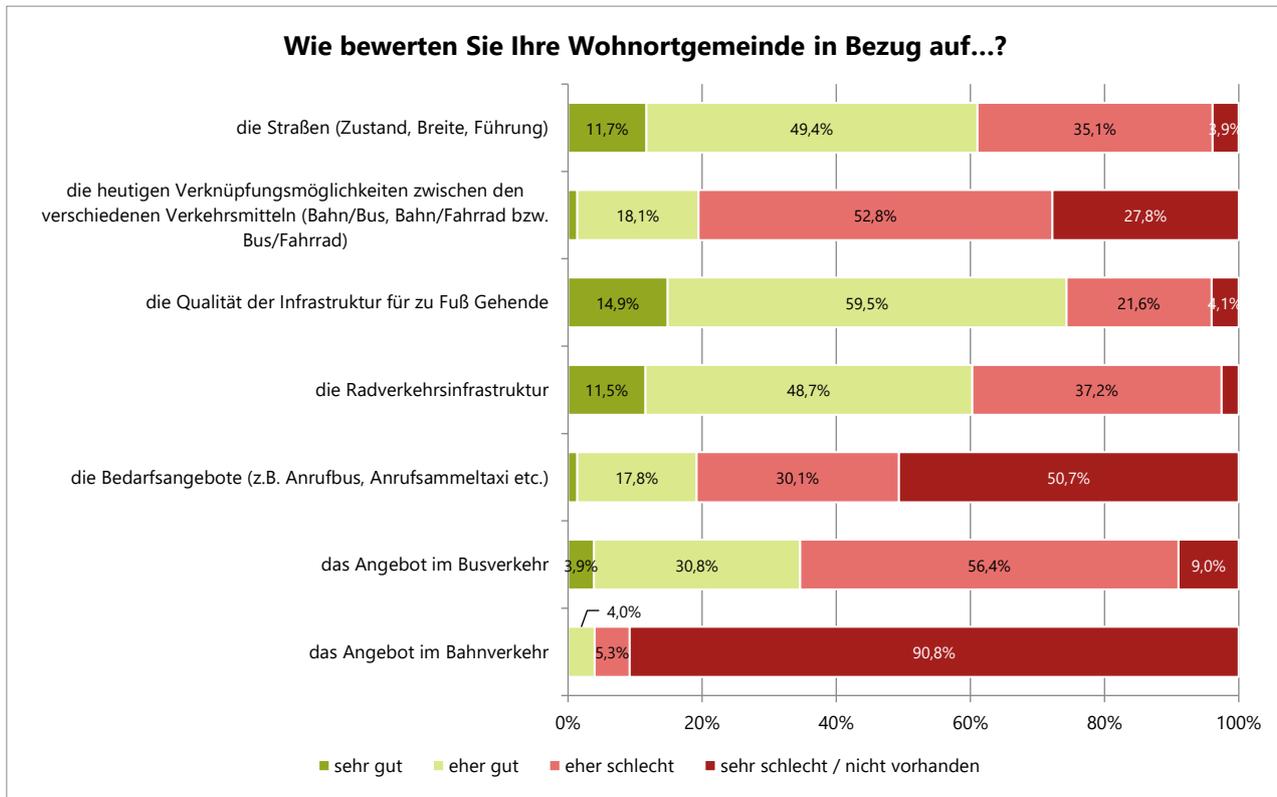
#### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Voltlage haben 66 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 85 % der zu erreichenden Stichprobe von 78 Personen (Tabelle 1).

Davon haben 56 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. In verschiedenen Altersgruppen entspricht die Verteilung nicht der Grundgesamtheit in Voltlage, insbesondere die 18- bis unter 20-Jährigen (+5,0 Prozentpunkte), die 55- bis unter 60-Jährigen (+13,2 Prozentpunkte), die 60- bis unter 63-Jährigen (+10,2 Prozentpunkte) sowie die über 65- bis unter 70-Jährigen (+13,4 Prozentpunkte) sind deutlich überrepräsentiert. 25- bis unter 45-Jährige sowie 50- bis unter 55-Jährige haben in Voltlage nicht an der Befragung teilgenommen.

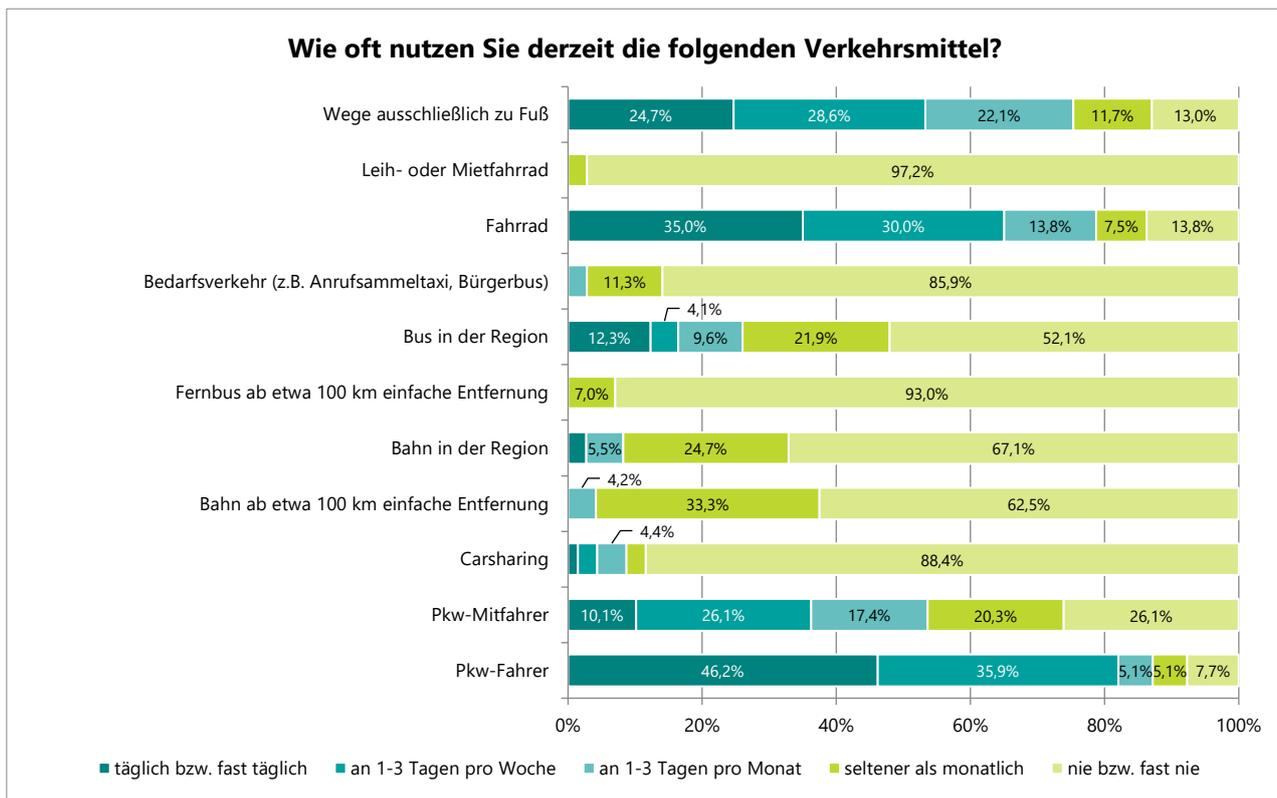
Überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +5,4 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (Tabelle 34).

**Abbildung 117: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Neuenkirchen**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 78

**Abbildung 118: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Neuenkirchen**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 80

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Voltlage sind wegen der nicht erreichten Größe der Stichprobe und der erheblichen Verzerrungen in der Stichprobe nicht als repräsentativ anzusehen. Einige wichtige Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Gemeinde können aus den Ergebnissen aber abgeleitet dennoch werden.

**Tabelle 34: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Voltlage**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	38	2,6%	1	1,8%	-0,8%
18 bis unter 20	32	2,1%	4	7,1%	5,0%
20 bis unter 25	90	6,0%	4	7,1%	1,1%
25 bis unter 30	127	8,5%	0	0,0%	-8,5%
30 bis unter 35	123	8,2%	0	0,0%	-8,2%
35 bis unter 40	107	7,2%	0	0,0%	-7,2%
40 bis unter 45	103	6,9%	0	0,0%	-6,9%
45 bis unter 50	132	8,8%	2	3,6%	-5,3%
50 bis unter 55	140	9,4%	0	0,0%	-9,4%
55 bis unter 60	149	10,0%	13	23,2%	13,2%
60 bis unter 63	87	5,8%	9	16,1%	10,2%
63 bis unter 65	60	4,0%	3	5,4%	1,3%
65 bis unter 70	93	6,2%	11	19,6%	13,4%
70 bis unter 75	70	4,7%	2	3,6%	-1,1%
75 bis unter 80	53	3,5%	4	7,1%	3,6%
80 bis unter 85	58	3,9%	2	3,6%	-0,3%
85 und älter	31	2,1%	1	1,8%	-0,3%
<b>Gesamt</b>	<b>1.493</b>	<b>100,0%</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	774	51,8%	26	46,4%	-5,4%
Weiblich	719	48,2%	30	53,6%	5,4%
<b>Gesamt</b>	<b>1.493</b>	<b>100,0%</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

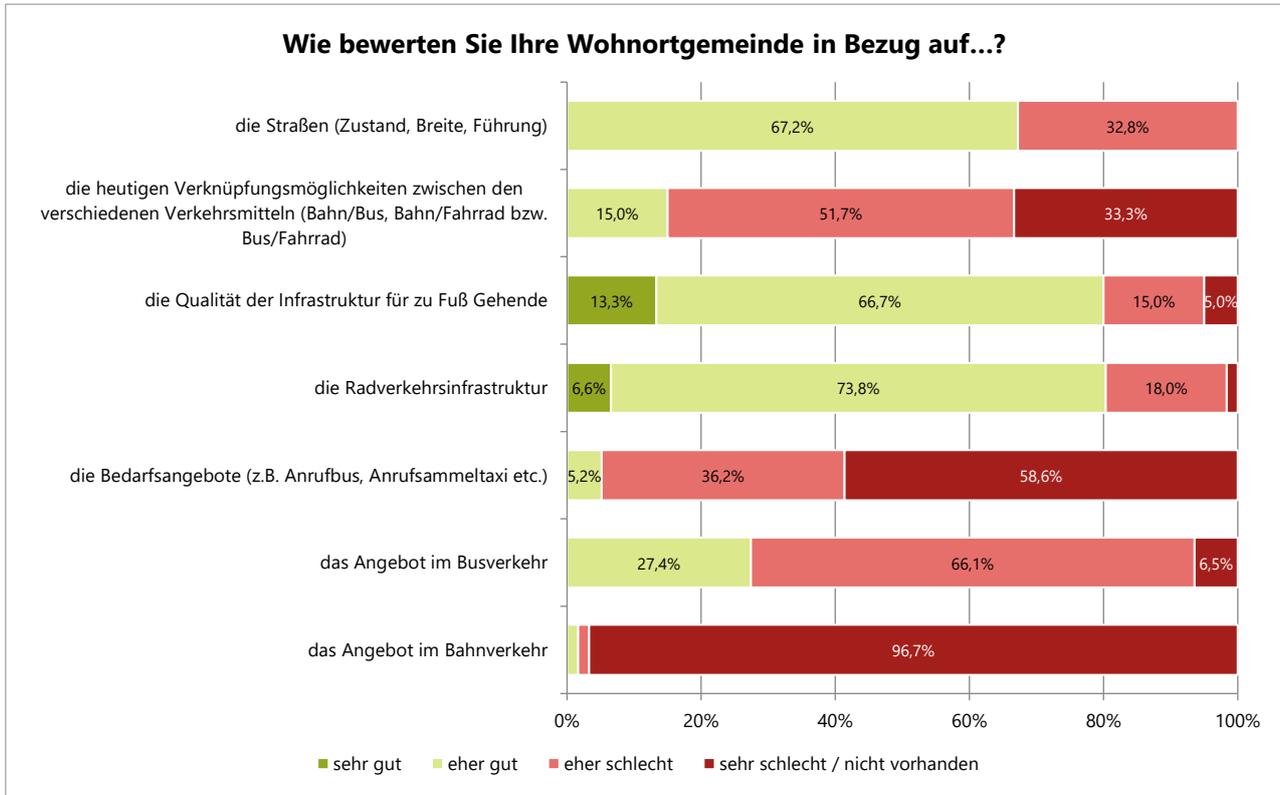
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

In Voltlage werden wie in den anderen Gemeinden der Samtgemeinde das Angebot im Bahnverkehr, die Bedarfsangebote, die Verknüpfungsmöglichkeiten und das Angebot im Busverkehr deutlich schlechter als im gesamten Landkreis bewertet. Dagegen werden die Straßeninfrastruktur und die Radwegeinfrastruktur überdurchschnittlich positiv bewertet, dies gilt in einem gewissen Umfang auch noch für die Infrastruktur für zu Fuß Gehende (Abbildung 119).

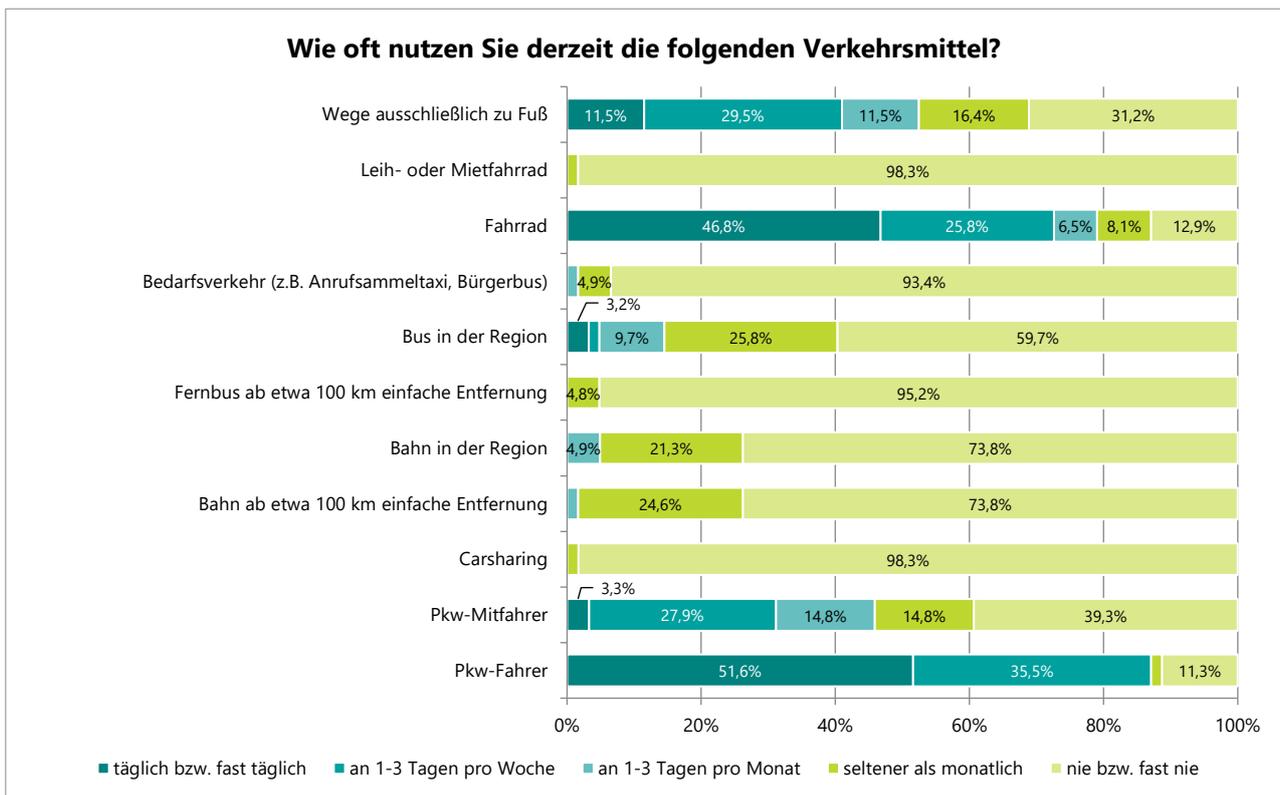
Die Verkehrsmittelwahl ist weniger stark als in anderen Regionen vom Pkw dominiert, vor allem das Fahrrad spielt als Verkehrsmittel für die Befragten eine deutlich größere Rolle als im Landkreisdurchschnitt. Der Bus und vor allem die Bahn werden dagegen weit unterdurchschnittlich genutzt. Auch werden weniger Wege zu Fuß zurückgelegt (Abbildung 120).

**Abbildung 119: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Voltlage**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 63

**Abbildung 120: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Voltlage**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 63

Auch in Voltlage wünschen sich die Befragten im Hinblick auf das Bahnangebot besonders stark eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, zudem die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern im Zug und günstigere Preise. 80 % der Befragten würden mehr Bahn fahren, wenn diesen Wünschen entsprochen würde, allerdings meist nur etwas häufiger.

Für das Busangebot werden regelmäßiger Fahrten und günstigere Preise besonders gewünscht, auch hier ist die Bereitschaft, das Busangebot zu nutzen, sehr groß, allerdings auch hier meist nicht für Wege, die täglich zurückgelegt werden.

Im Übrigen äußern auch die Befragten in Voltlage vor allem den Wunsch nach mehr und besseren Radwegen. Die Bereitschaft, das Rad mehr zu nutzen, ist auch in Voltlage größer als die Bereitschaft, den Bus oder die Bahn mehr zu nutzen.

## 6.20 Ostercappeln

Die Gemeinde Ostercappeln liegt nordöstlich der Stadt im Teilbereich der VOS-NordOst. Die Gemeinde ist laut BMVI ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Die Gemeinde ist durch im RegioTakt sowie im regulären Takt verkehrende Buslinien in Richtung Belm/Osnabrück, Bohmte und Bad Essen angebunden. Die Bahnstrecke Osnabrück-Bremen verläuft durch das Gemeindegebiet und entlang der Kernstadt, ein Bahnhof für den Personenverkehr besteht allerdings nicht mehr. Einen Bahnanschluss bieten die benachbarten Gemeindezentren von Bohmte und Belm. Den Siedlungsschwerpunkt bildet die Kernstadt am Rand des Wiehengebirges, der nördliche Gemeindeteil ist dagegen nur dünn besiedelt und von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie dem Venner Moor geprägt. Ein Nachtbusangebot besteht. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Gemeinde 61,7 %, aber nur 17 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz trotz der Nähe zur Stadt Osnabrück durch die geringe Bevölkerungsdichte als lückenhaft mit einer für den Landkreis eher unterdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Ostercappeln haben 177 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 143 % der zu erreichenden Stichprobe von 124 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 163 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Ostercappeln. Leicht überdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von +1,1 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 35*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Ostercappeln sind mit aus unserer Sicht zu vernachlässigenden Einschränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ anzusehen.

Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt können aus den Ergebnissen somit aus unserer Sicht ohne größere Einschränkungen abgeleitet werden.

**Tabelle 35: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Ostercappeln**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	226	2,7%	5	3,1%	0,3%
18 bis unter 20	237	2,9%	4	2,5%	-0,4%
20 bis unter 25	547	6,6%	13	8,0%	1,3%
25 bis unter 30	503	6,1%	8	4,9%	-1,2%
30 bis unter 35	597	7,2%	14	8,6%	1,3%
35 bis unter 40	585	7,1%	13	8,0%	0,9%
40 bis unter 45	592	7,2%	6	3,7%	-3,5%
45 bis unter 50	595	7,2%	12	7,4%	0,1%
50 bis unter 55	718	8,7%	20	12,3%	3,6%
55 bis unter 60	820	10,0%	15	9,2%	-0,8%
60 bis unter 63	434	5,3%	9	5,5%	0,3%
63 bis unter 65	266	3,2%	7	4,3%	1,1%
65 bis unter 70	642	7,8%	11	6,7%	-1,0%
70 bis unter 75	522	6,3%	11	6,7%	0,4%
75 bis unter 80	299	3,6%	7	4,3%	0,7%
80 bis unter 85	364	4,4%	7	4,3%	-0,1%
85 und älter	289	3,5%	1	0,6%	-2,9%
	<b>8.236</b>	<b>100,0%</b>	<b>163</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Männlich	4.034	49,0%	78	47,9%	-1,1%
Weiblich	4.201	51,0%	85	52,1%	1,1%
	<b>8.236</b>	<b>100,0%</b>	<b>163</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

### Ausgewählte Ergebnisse

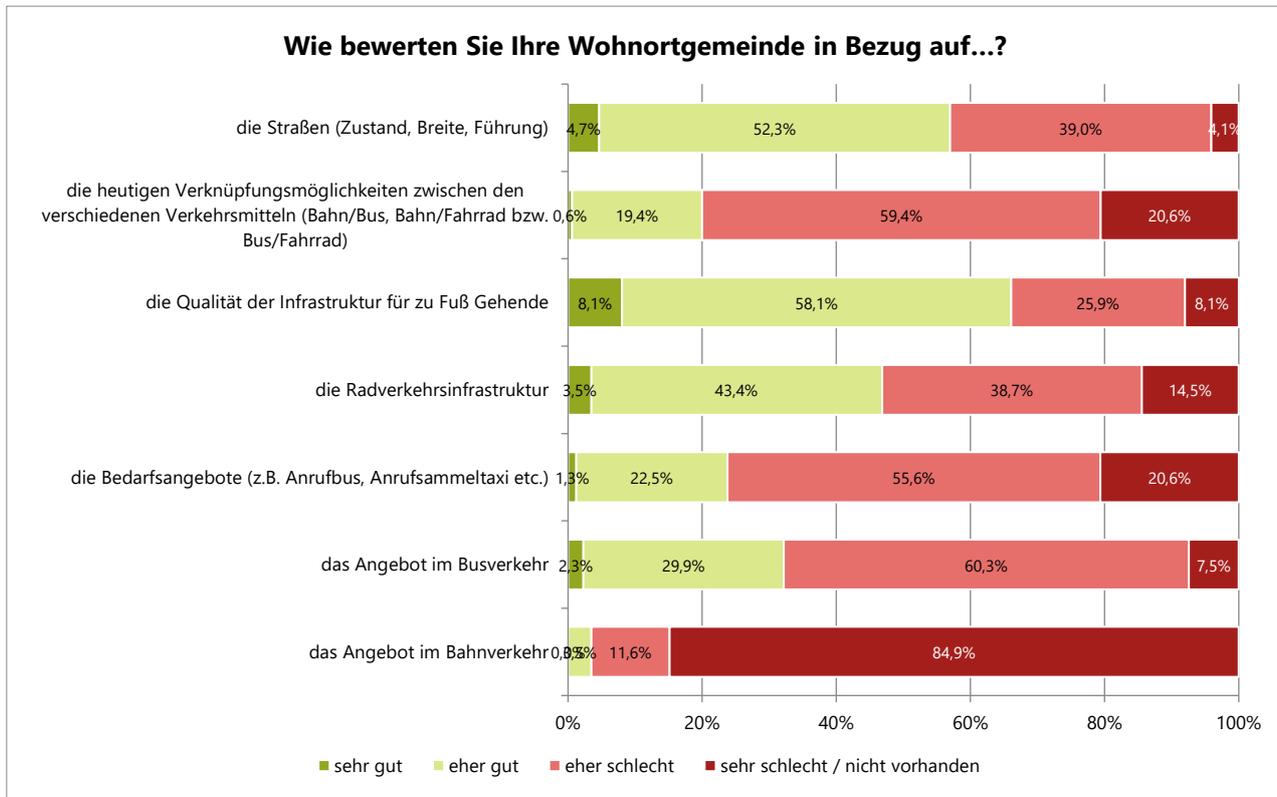
In Ostercappeln wird das Bahnangebot von den Befragten als überdurchschnittlich schlecht bewertet, das gilt auch für das Angebot im Busverkehr. Die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden vergleichbar zum Landkreisdurchschnitt bewertet, die Bedarfsangebote etwas besser.

Die Radwegeinfrastruktur wird ähnlich wie im Landkreisdurchschnitt bewertet, die Infrastruktur für zu Fuß gehende etwas schlechter, die Straßeninfrastruktur etwas besser (Abbildung 121).

Dominiert wird die Verkehrsmittelwahl entsprechend überdurchschnittlich stark vom Pkw, die Bahn spielt im Nahverkehr nahezu gar keine Rolle, auch das Busangebot wird wenig genutzt, allerdings geringfügig häufiger als im Durchschnitt des Landkreises. Wege zu Fuß werden etwas häufiger zurückgelegt, das Fahrrad wird demgegenüber weniger genutzt (vgl. Abbildung 122).

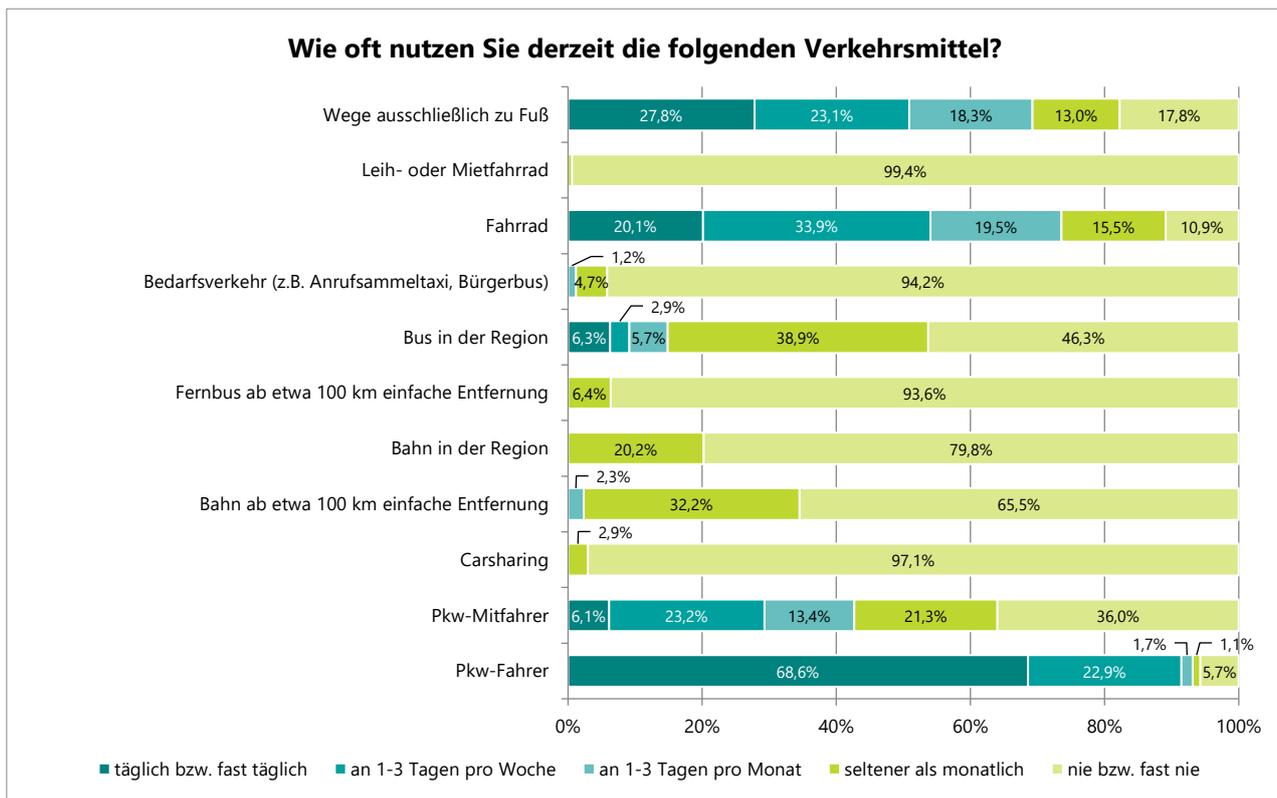
Im Hinblick auf die Bahn steht in Ostercappeln die bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an erster Stelle, zudem wird die Ausstattung des Bahnhofs in Bohmte auch von einigen der Befragten in Ostercappeln angesprochen. Das Interesse an einer häufigeren oder gelegentlichen Bahnnutzung ist bei den Befragten in Ostercappeln stark ausgeprägt.

**Abbildung 121: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Ostercappeln**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 176

**Abbildung 122: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Ostercappeln**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 176

Der größte Wunsch der Befragten in Ostercappeln im Hinblick auf das Busangebot sind häufigere Verbindungen und eine direktere Streckenführung. Das Interesse an einer stärkeren Nutzung des Busses ist dabei in Ostercappeln überdurchschnittlich stark ausgeprägt.

Im Hinblick auf die Wünsche nach einer Verbesserung der Radwegeinfrastruktur zeigt sich in Ostercappeln ein Bild, das stark dem Landkreisdurchschnitt entspricht. Auch hier ist die Bereitschaft, das Rad als Verkehrsmittel häufiger zu nutzen, stark ausgeprägt. Fast 90 % der Befragten würden das Rad häufiger nutzen, wenn die Fahrradinfrastruktur verbessert wäre.

## 6.21 Wallenhorst

Die Stadt Wallenhorst liegt nördlich der Stadt Osnabrück zentral im Landkreis und bildet alleinig den Teilbereich der VOS-Wallenhorst. Die Stadt ist laut BMVI ein städtischer Raum in einer regiopolitanen Stadtregion und besitzt als Grundzentrum eine untergeordnete Versorgungsfunktion. Sie wird durch im RegioTakt verkehrende Buslinien in Richtung der Mittel- und Oberzentren Bramsche und Osnabrück angebunden. Wallenhorst besitzt keinen Bahnanschluss, rund fünf Kilometer westlich des Gemeindezentrums befindet sich der via ÖPNV erreichbare Bahnhof Halen (Krs. Steinfurt) mit Zugverbindungen nach Osnabrück und Bramsche/Oldenburg. Ein Nachtbusangebot besteht. Das Siedlungsgebiet ist über die Kernstadt hinaus von der Nähe zum Verdichtungsraum Osnabrück geprägt. Die Haltestellenerreichbarkeit in der Bevölkerung beträgt in der Stadt 95,6 %, 66 % der Haltestellen werden im Taktverkehr bedient. Insgesamt erweist sich das ÖV-Netz durch die hohe Bevölkerungsdichte und Nähe zum Bahnhof Halen sowie dem Oberzentrum Osnabrück als vergleichsweise gut ausgestattet mit einer für den Landkreis deutlich überdurchschnittlichen Bedienungsqualität.

### Teilnehmende und Repräsentativität

Aus der Gemeinde Wallenhorst haben 274 Personen an der Befragung teilgenommen, dies entspricht 135 % der zu erreichenden Stichprobe von 203 Personen (*Tabelle 1*).

Davon haben 254 Personen Angaben zu Alter und Geschlecht gemacht. Nahezu alle Altersgruppen entsprechen der Verteilung der Grundgesamtheit in Wallenhorst, lediglich die- 55 bis unter 60-Jährigen sind mit +5,4 Prozentpunkten überrepräsentiert. Unterdurchschnittlich stark vertreten sind Teilnehmerinnen gegenüber Teilnehmern mit einem Anteil von -3,6 Prozentpunkten gegenüber der Gesamtbevölkerung (*Tabelle 36*).

Die Ergebnisse der Befragung für die Gemeinde Wallenhorst sind damit mit aus unserer Sicht zu vernachlässigenden Einschränkungen aufgrund der benannten geringfügigen Verzerrungen in der Verteilung der Stichprobe als repräsentativ anzusehen. Wichtige und belastbare Tendenzen in der Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur und im Verkehrsverhalten der Bewohner der Stadt können aus den Ergebnissen somit aus unserer Sicht ohne größere Einschränkungen abgeleitet werden.

### Ausgewählte Ergebnisse

In der Gemeinde Wallenhorst wird das Angebot im Bahnverkehr erwartungsgemäß als sehr schlecht bewertet, das Angebot im Busverkehr wird dagegen deutlich besser als im übrigen Landkreis bewertet.

**Tabelle 36: Unterschiede nach Altersgruppen und Geschlecht zwischen tatsächlicher Bevölkerung und Stichprobe der Befragung in der Gemeinde Wallenhorst**

Altersklasse	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
16 bis unter 18	441	2,3%	4	1,6%	-0,7%
18 bis unter 20	446	2,3%	4	1,6%	-0,7%
20 bis unter 25	1.199	6,2%	14	5,5%	-0,6%
25 bis unter 30	1.222	6,3%	5	2,0%	-4,3%
30 bis unter 35	1.308	6,7%	11	4,3%	-2,4%
35 bis unter 40	1.319	6,8%	19	7,5%	0,7%
40 bis unter 45	1.251	6,4%	24	9,4%	3,0%
45 bis unter 50	1.354	7,0%	16	6,3%	-0,7%
50 bis unter 55	1.829	9,4%	27	10,6%	1,2%
55 bis unter 60	2.097	10,8%	41	16,1%	5,4%
60 bis unter 63	1.123	5,8%	20	7,9%	2,1%
63 bis unter 65	683	3,5%	17	6,7%	3,2%
65 bis unter 70	1.394	7,2%	21	8,3%	1,1%
70 bis unter 75	1.165	6,0%	14	5,5%	-0,5%
75 bis unter 80	836	4,3%	9	3,5%	-0,7%
80 bis unter 85	1.035	5,3%	5	2,0%	-3,3%
85 und älter	778	4,0%	3	1,2%	-2,8%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>19.480</b>	<b>100,0%</b>	<b>254</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Geschlecht	Bevölkerung		Befragung		Abweichung Befragung vs. Bevölkerung (Prozentpunkte)
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
<i>Männlich</i>	9.507	48,8%	133	52,4%	3,6%
<i>Weiblich</i>	9.973	51,2%	121	47,6%	-3,6%
<b>Gesamt (ab 16 Jahren)</b>	<b>19.480</b>	<b>100,0%</b>	<b>254</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

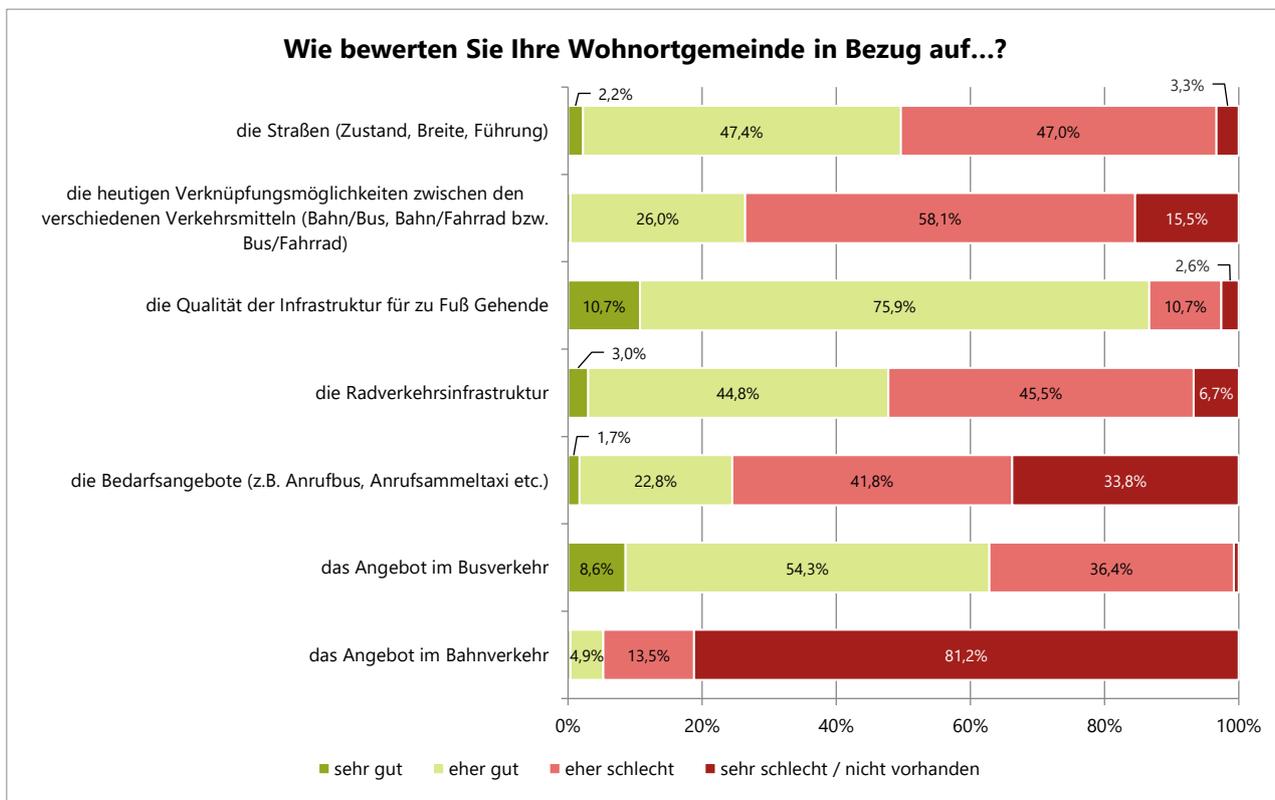
Quellen: Repräsentative Befragung; Statistisches Landesamt Niedersachsen (Bevölkerung zum 31.12.2021)

Die Bedarfsangebote und die Verknüpfungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel werden ähnlich schlecht wie im gesamten Landkreis bewertet, auch die Bewertung der Fahrradinfrastruktur stimmt weitgehend mit dem Landkreisdurchschnitt überein. Die Straßeninfrastruktur wird geringfügig schlechter, die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß Gehende wird besser als im Durchschnitt des Landkreises bewertet (vgl. *Abbildung 123*).

Das Mobilitätsverhalten wird auch in Wallenhorst vom Pkw dominiert. Der Bus wird etwas häufiger genutzt, der Unterschied zum Durchschnitt des Landkreises ist aber geringer als man erwarten könnte, wenn man das bessere Busangebot beachtet. Kaum höher als im Durchschnitt des Landkreises ist die tägliche oder fast tägliche Nutzung des Busangebotes, höher ist die eine Nutzung seltener als monatlich. Das Fahrrad wird häufiger als Verkehrsmittel genutzt (vgl. *Abbildung 124*).

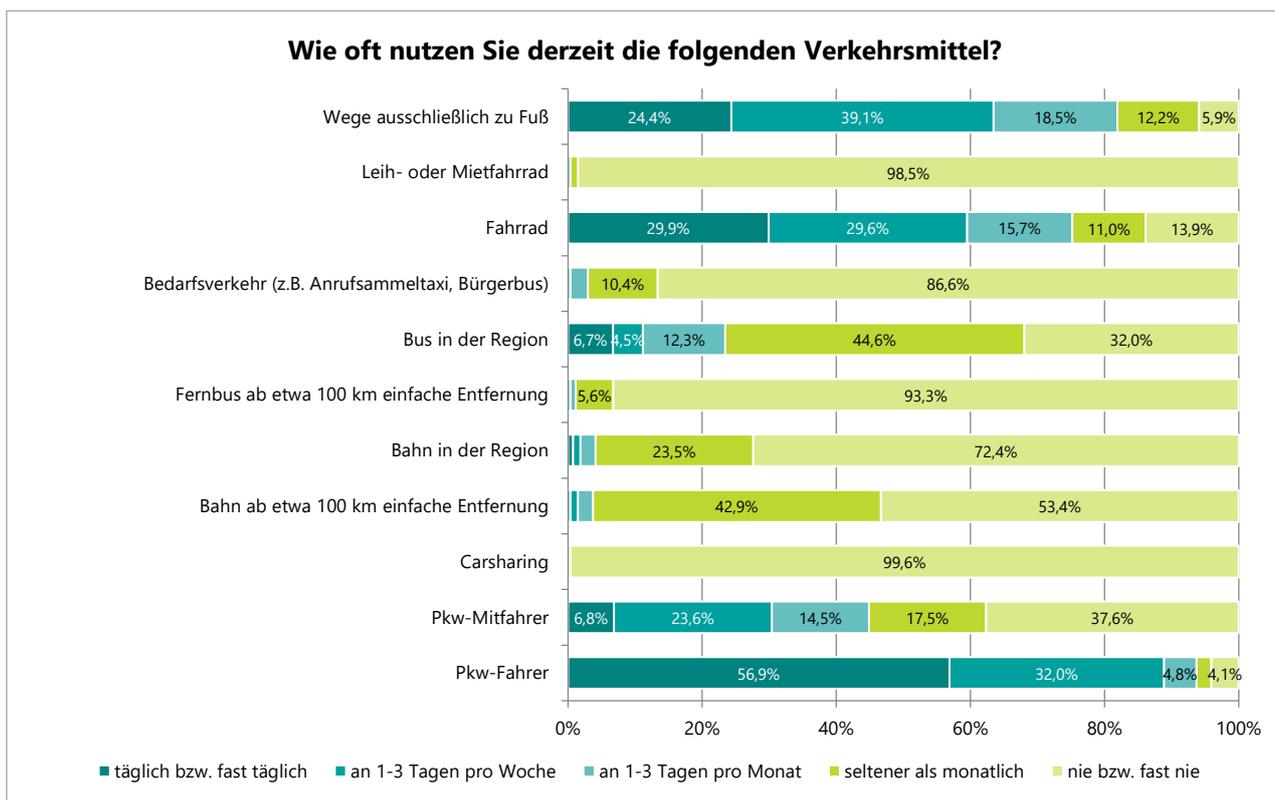
Im Hinblick auf das Bahnangebot steht als Wunsch eine bessere Verknüpfung an oberster Stelle, u.a. wird hier auf eine schlechte Radwegeverbindung nach Halen verwiesen. Im Vordergrund steht hier eine häufigere gelegentliche Nutzung der Bahn. Beim Bus werden vor allem günstigere Preise, regelmäßiger Fahrten, eine direktere Streckenführung und eine höhere Pünktlichkeit der Fahrzeuge gewünscht. Eine überwiegende Mehrheit der Befragten äußert hier ihre Bereitschaft, das Busangebot stärker zu nutzen.

**Abbildung 123: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur in der Gemeinde Wallenhorst**



Quelle: Frage 2, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 274

**Abbildung 124: Nutzungshäufigkeit diverser Verkehrsmittel in der Gemeinde Wallenhorst**



Quelle: Frage 3, repräsentative Befragung, nur Werte ab 3 % sind dargestellt, N = 274

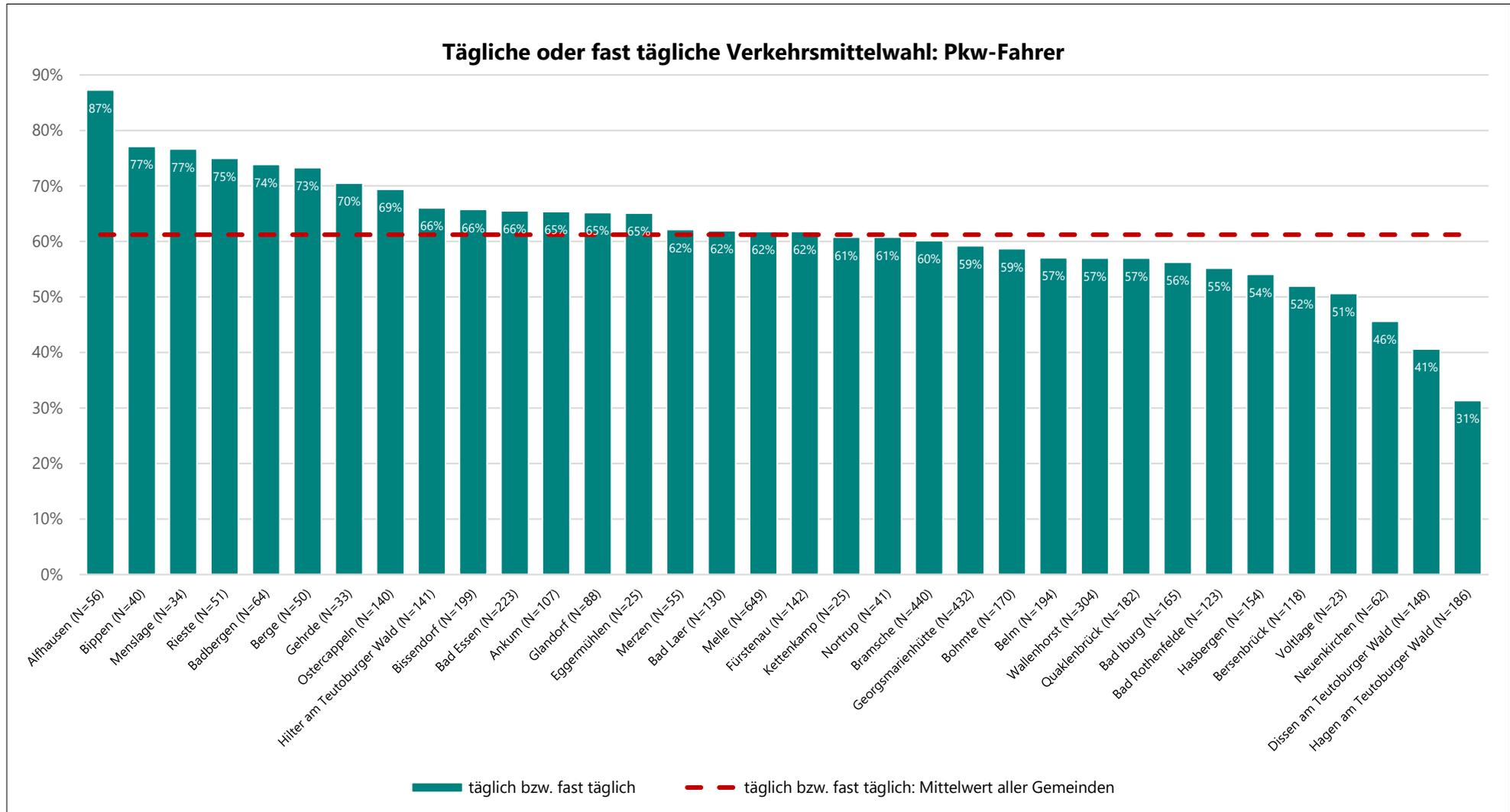
Im Hinblick auf die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur gleichen die Wünsche der Befragten denen in den anderen Gemeinden im Landkreis Osnabrück, Die Bereitschaft, das Fahrrad für die eigene Mobilität stärker zu nutzen, ist unter den Befragten aus Wallenhorst aber besonders groß. Über 40 % der Befragten geben an, in diesem Fall das Fahrrad sogar täglich oder fast täglich nutzen zu wollen, weitere 26 % würden es dann zumindest zweimal in der Woche nutzen. Das Interesse der Bewohner in Wallenhorst an einer stärkeren Radnutzung liegt damit in der Spitzengruppe aller Gemeinden des Landkreises.

## **6.22 Die Gemeinden im Vergleich**

Für ausgewählte Indikatoren und Kennziffern werden in den folgenden Abbildungen die Werte für die einzelnen Städte und Gemeinde im Landkreis im Vergleich dargestellt.

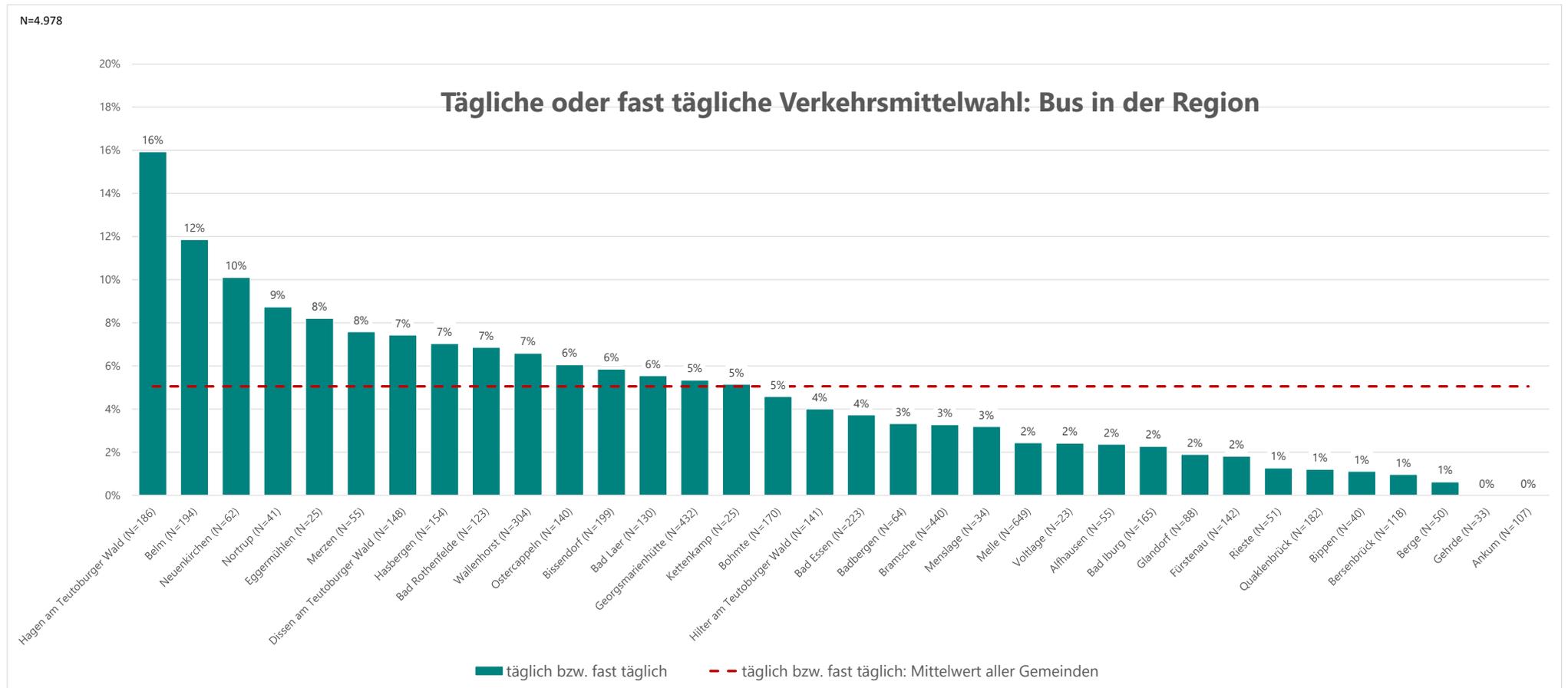
Hierbei ist allerdings die unterschiedliche Belastbarkeit der Befragungsergebnisse für die einzelnen Städte und Gemeinden zu beachten. Insbesondere gilt dies für diejenigen Gemeinden, wo die Befragungsergebnisse, wie oben dargestellt, nicht als repräsentativ für die jeweilige Bevölkerung in der Gemeinde angesehen werden können.

**Abbildung 125: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden im Vergleich: Pkw-Fahrer**



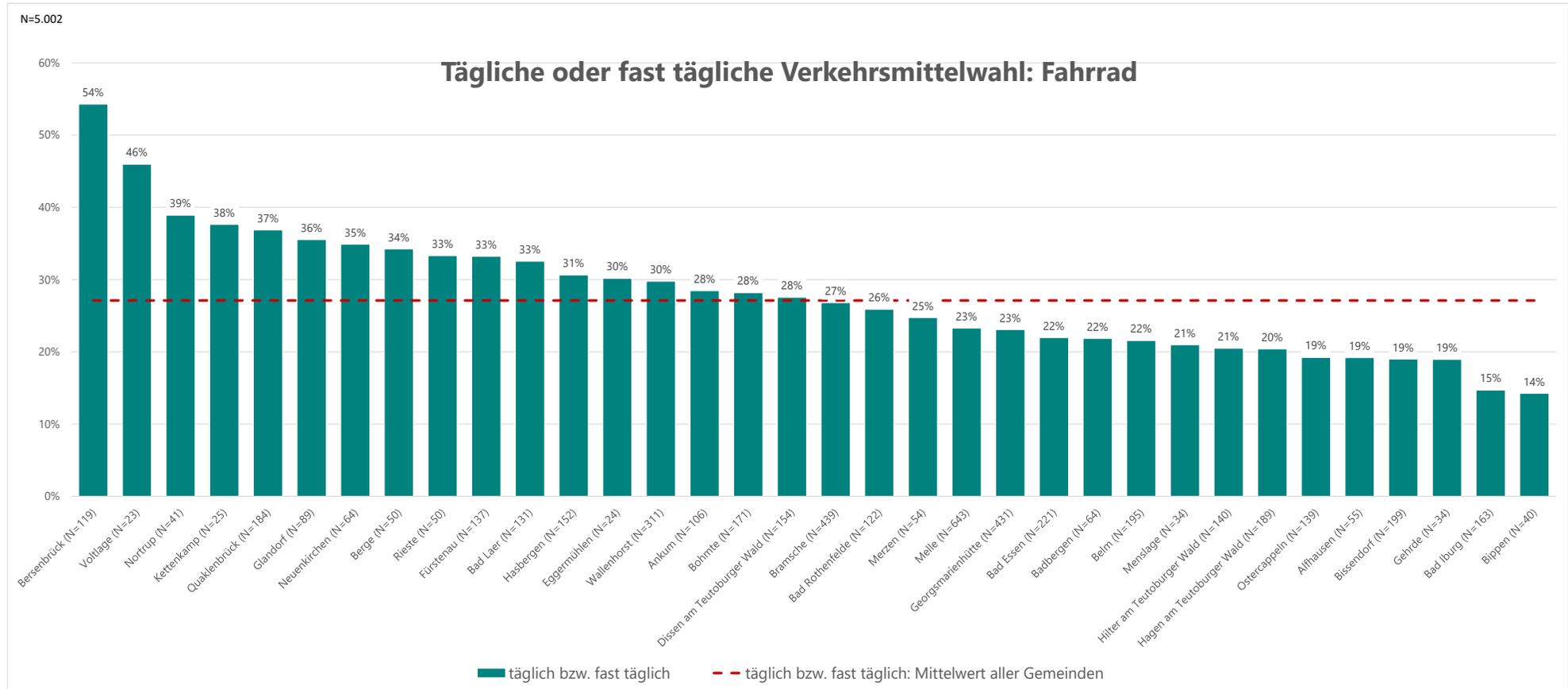
Quelle: repräsentative Befragung, N = 5.001

**Abbildung 126: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden im Vergleich: Busnutzung**



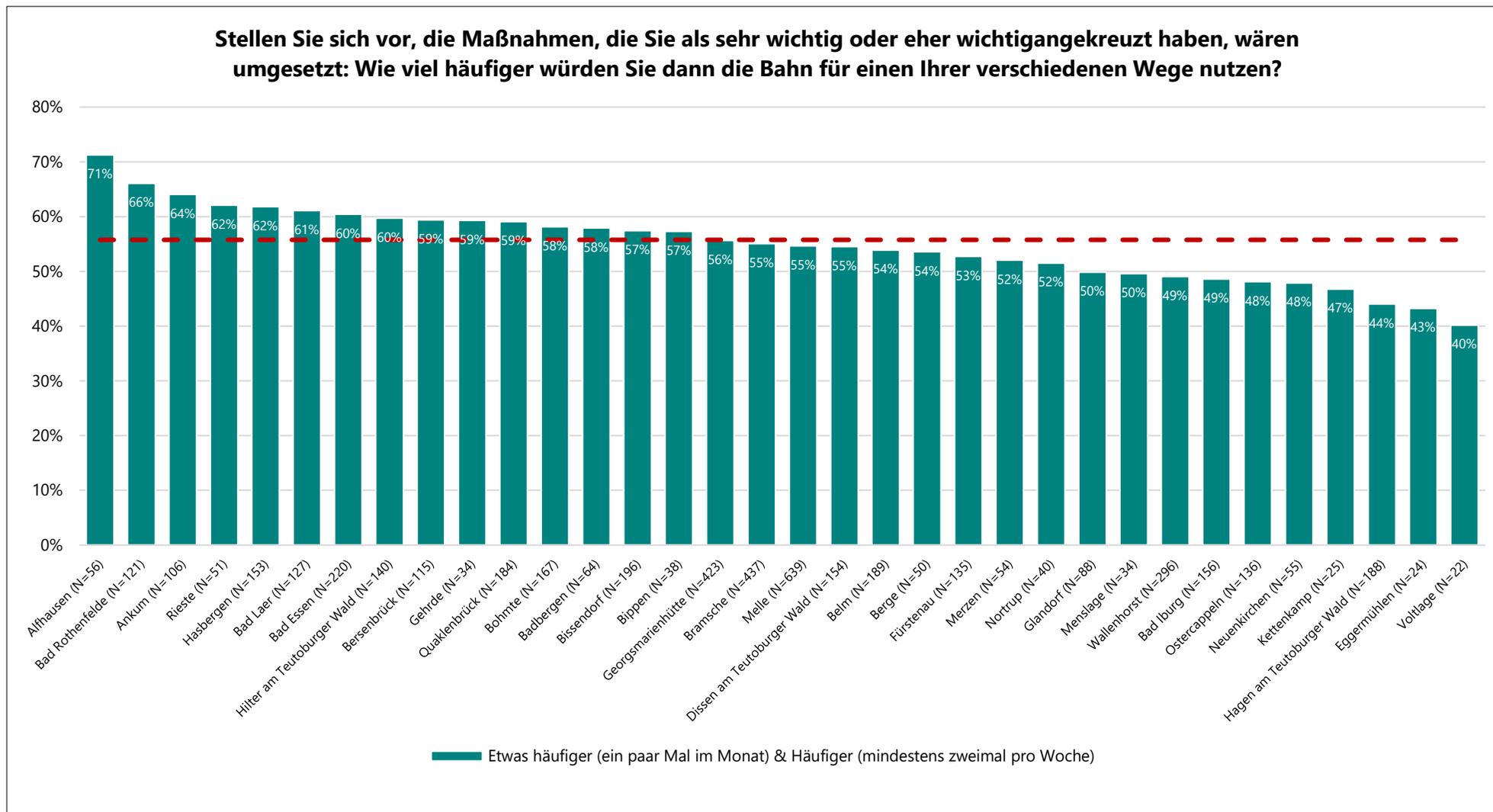
Quelle: repräsentative Befragung, N = 4.978

**Abbildung 127: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden im Vergleich: Fahrrad**



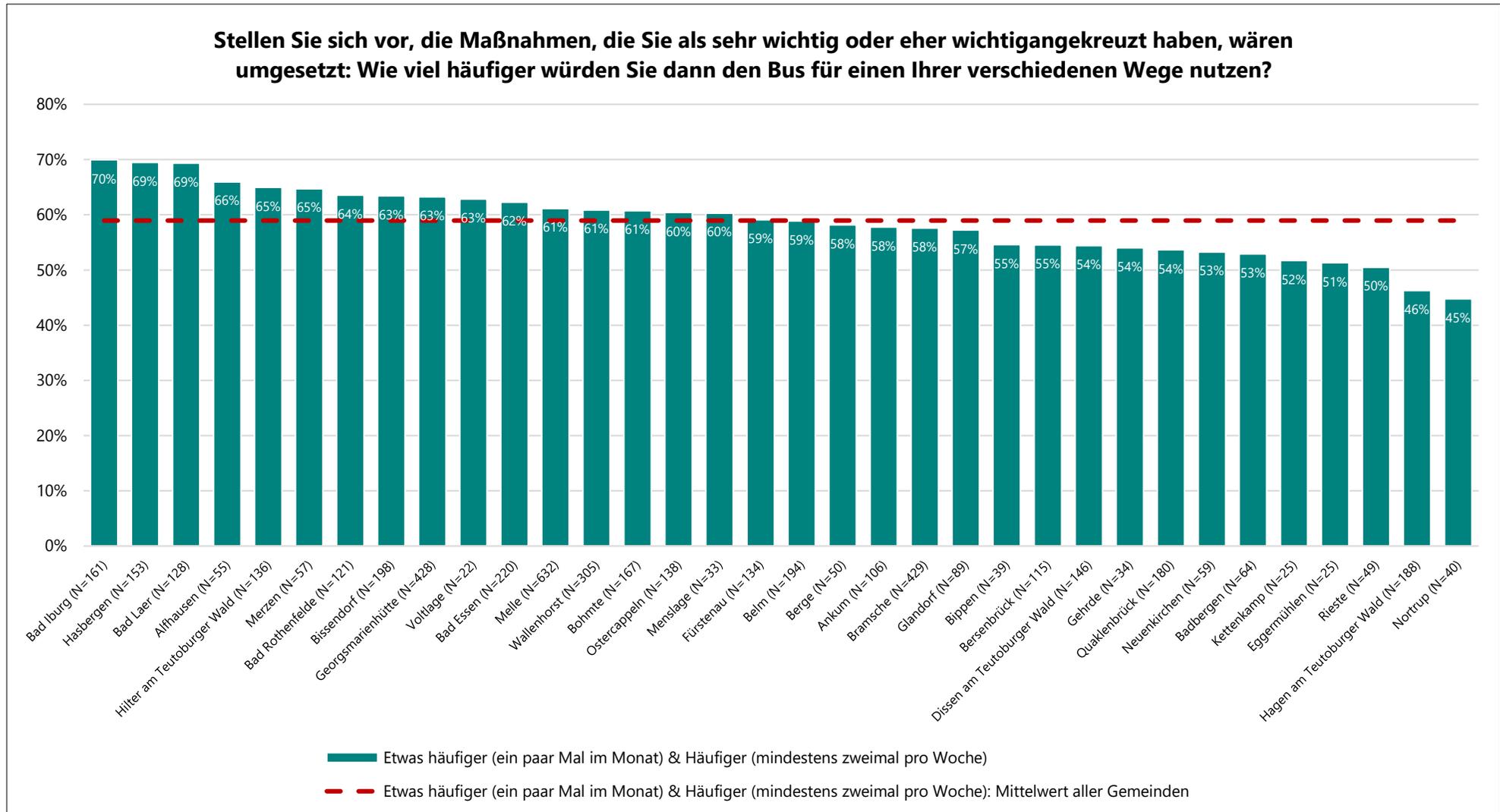
Quelle: repräsentative Befragung, N = 5.002

**Abbildung 128: Häufigere Nutzung der Bahn bei Maßnahmenumsetzung in den Gemeinden im Vergleich**



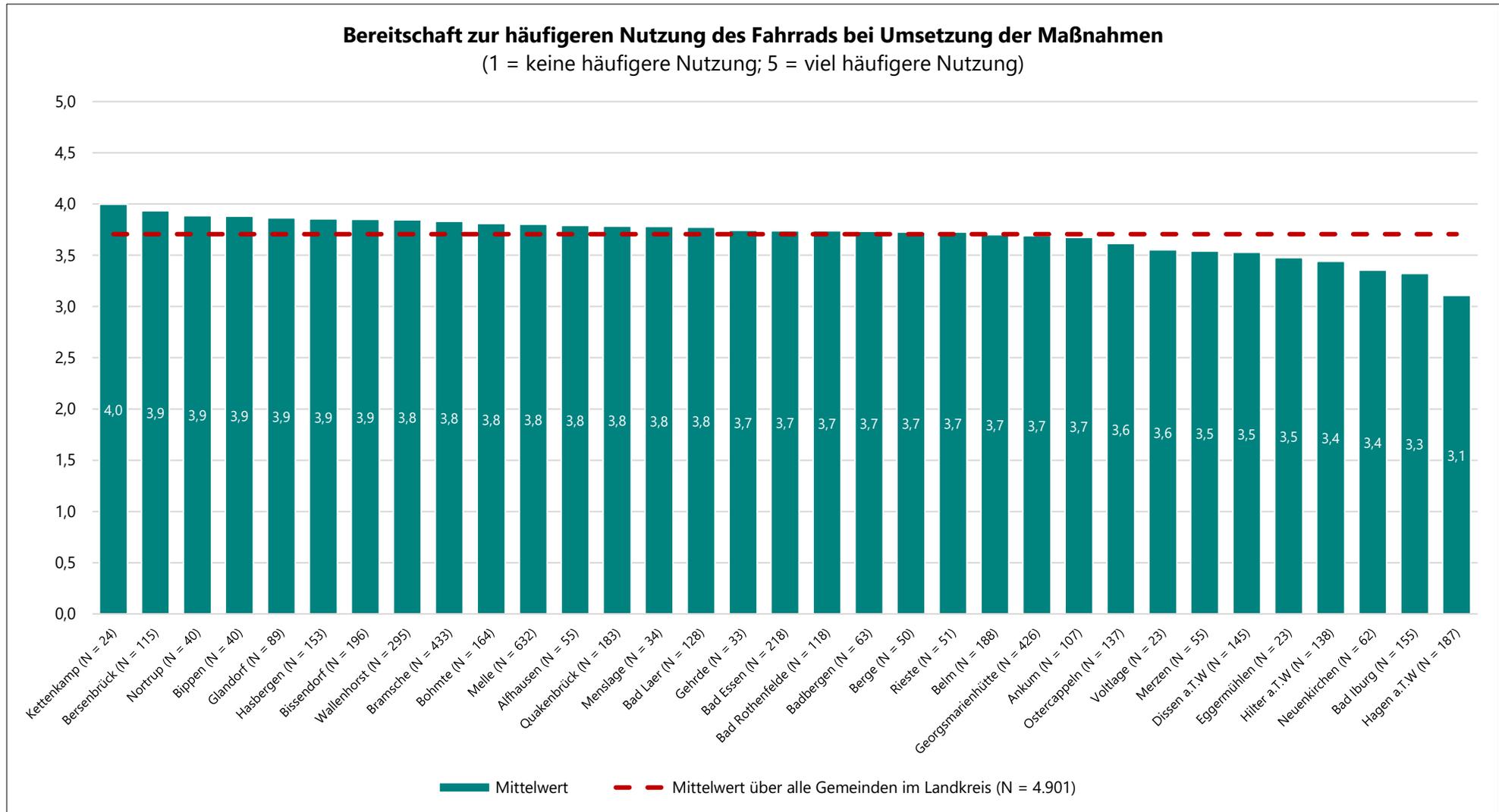
Quelle: repräsentative Befragung, N = 4.923

Abbildung 129: Häufigere Nutzung des Busangebotes bei Maßnahmenumsetzung in den Gemeinden im Vergleich



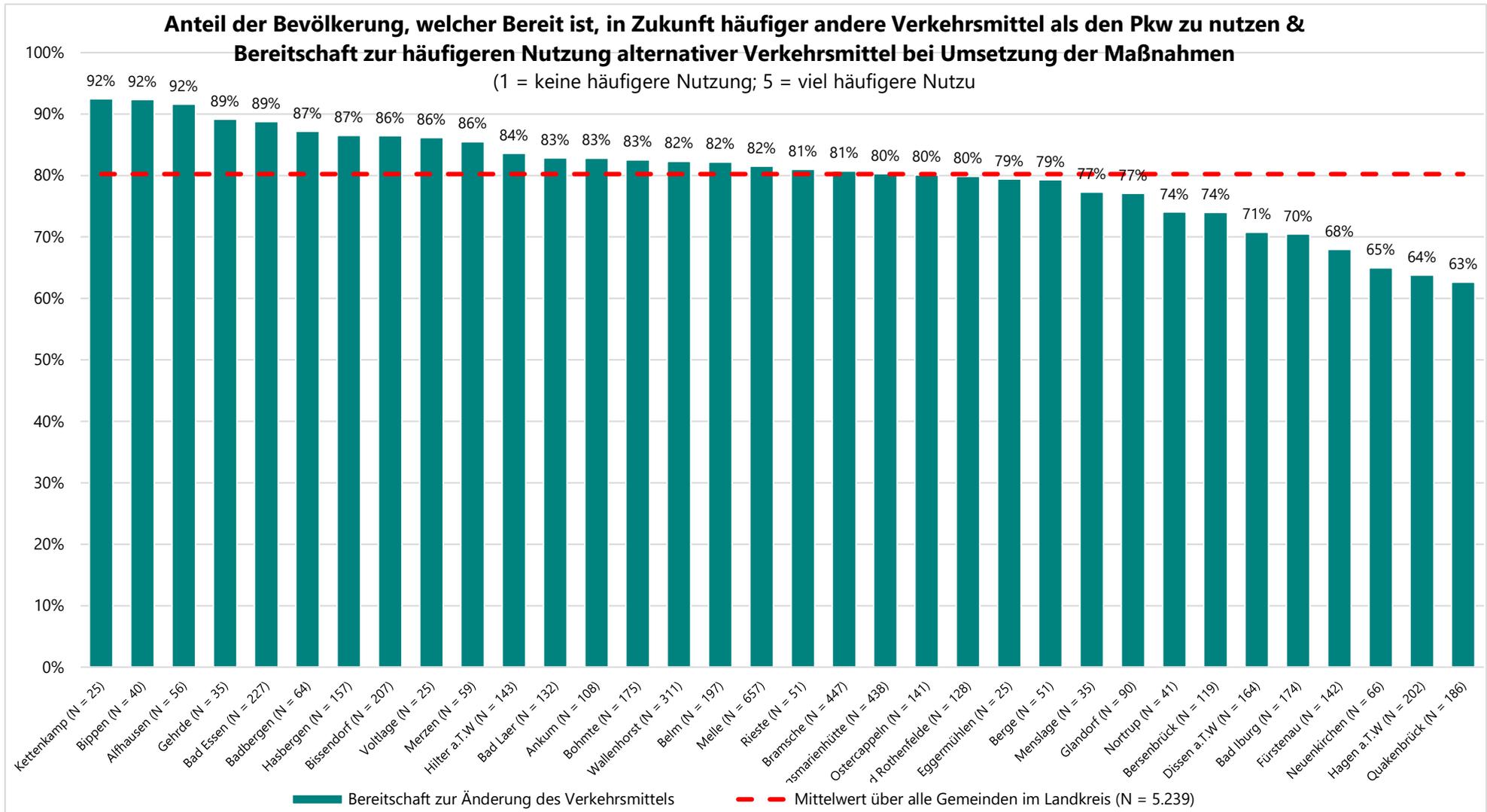
Quelle: repräsentative Befragung, N = 4.924

**Abbildung 130: Häufigere Nutzung des Fahrrads bei Maßnahmenumsetzung in den Gemeinden im Vergleich**



Quelle: repräsentative Befragung, N = 4.901

**Abbildung 131: Bereitschaft in Zukunft andere Verkehrsmittel zu nutzen in den Gemeinden im Vergleich**



Quelle: repräsentative Befragung, N = 5.239

## 7 ANHANG

---

Frau/Herrn

...  
...  
...

Die Landrätin

Datum: 02.06.2021  
Zimmer-Nr.:  
Auskunft erteilen

Durchwahl:  
Tel.: (0541) 501-  
Fax: (0541) 501-  
E-Mail:

## Befragung zu Ihrer Mobilität im Osnabrücker Land

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

gestalten Sie Ihre Mobilität von morgen mit! Zuverlässige und nachhaltige Verkehrsangebote im gesamten Kreisgebiet: An diesem Ziel arbeitet der Landkreis Osnabrück gemeinsam mit Ihrer Heimatstadt/-gemeinde. Wir möchten, dass Sie sich auf ein **starkes Angebot an modernen Verkehrsmitteln** verlassen können, das Sie **flexibel und einfach** von A nach B bringt – ob zur Schule, zur Arbeit oder in der Freizeit.

Niemand kennt die Verkehrssituation vor Ort so gut wie Sie. **Deshalb setzen wir auf Ihre Mithilfe.** Wir freuen uns, wenn Sie einige Fragen zu Ihrer täglichen Mobilität und Ihren Erwartungen an das künftige Verkehrsangebot beantworten. Die Ergebnisse werden Teil des Mobilitätskonzepts, das wir in den nächsten Jahren gemeinsam umsetzen. Kurz: Sie helfen uns, **die Mobilität** zu entwickeln, **die Sie brauchen!**

Für unsere Befragung haben wir Sie nach einem Zufallsverfahren ausgewählt. **Selbstverständlich ist die Teilnahme an dieser Befragung freiwillig und anonym.** Die Beantwortung der Fragen dauert etwa 10 Minuten. Die Befragung wird **bis zum 20. Mai 2022** geöffnet sein. Die Antworten werden auf Gemeindeebene zusammengefasst. Ein Rückschluss auf Ihre Person ist ausgeschlossen.

Den Fragebogen finden Sie unter dem folgenden Link oder QR-Code:

[www.research.net/r/moin-befragung](http://www.research.net/r/moin-befragung)



Wünschen Sie einen gedruckten Fragebogen, wenden Sie sich gerne an Frau Landwehr unter 0541 501 1725 oder [stefanie.landwehr@lkos.de](mailto:stefanie.landwehr@lkos.de). Inhaltliche Fragen beantwortet Ihnen Frau Wrobel, Tel. 0511 220079-68 oder [wrobel@cima.de](mailto:wrobel@cima.de).

Hinweis zum Datenschutz: Wir sichern Ihnen die Einhaltung aller Datenschutzbestimmungen zu. Mit der Durchführung der Befragung ist die CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH in Hannover beauftragt. Informationen zur Befragungsmethodik und Nutzung personenbezogener Daten finden Sie in deren Datenschutzhinweisen unter [www.cima.de/192-0-Datenschutz](http://www.cima.de/192-0-Datenschutz) sowie [www.cima.de/195-0-Betroffenenrechte-und-Informationspflichten](http://www.cima.de/195-0-Betroffenenrechte-und-Informationspflichten). Wenn Sie den Link zu dem Fragebogen in Ihren Browser eingeben und damit die Umfrage öffnen, erklären Sie sich mit der Nutzung Ihrer Daten nach Art. 6 Abs. 1 Lit. a der DSGVO einverstanden und bestätigen, die Datenschutzhinweise, Betroffenenrechte und Informationspflichten gelesen zu haben.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit herzlichen Grüßen

**Unterschrift: zuständiger HVB**

● Landkreis Osnabrück  
Am Schölerberg 1  
49082 Osnabrück

● Sprechzeiten:  
Montag bis Freitag 08:00 bis 13:00 Uhr  
Donnerstag 08:00 bis 17:30 Uhr  
Ansonsten nach Vereinbarung

● Der Landkreis im Internet:  
<http://www.lkos.de>

## Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

Mit dieser Befragung laden wir Sie ein, Vorschläge zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität im Landkreis Osnabrück zu machen.

Für die Beantwortung benötigen Sie ca. 10-15 Minuten.

Die Teilnahme ist freiwillig und die Anonymität Ihrer Angaben gewährleistet.

Wir bedanken uns herzlich für Ihre Teilnahme!

### 1. Bitte geben Sie zunächst Ihren Wohnort an.

*Bei einem Wohnort außerhalb des Landkreises wählen Sie "Ort außerhalb des Landkreises" aus und tragen Sie den Ort ein.*

- |                                       |  |   |
|---------------------------------------|--|---|
| <input type="radio"/> Alfhausen       | <input type="radio"/> Bohmte                     | <input type="radio"/> Kettenkamp                    |
| <input type="radio"/> Ankum           | <input type="radio"/> Bramsche                   | <input type="radio"/> Melle                         |
| <input type="radio"/> Bad Essen       | <input type="radio"/> Dissen am Teutoburger Wald | <input type="radio"/> Menslage                      |
| <input type="radio"/> Bad Iburg       | <input type="radio"/> Eggermühlen                | <input type="radio"/> Merzen                        |
| <input type="radio"/> Bad Laer        | <input type="radio"/> Fürstenau                  | <input type="radio"/> Neuenkirchen                  |
| <input type="radio"/> Bad Rothenfelde | <input type="radio"/> Gehrde                     | <input type="radio"/> Nortrup                       |
| <input type="radio"/> Badbergen       | <input type="radio"/> Georgsmarienhütte          | <input type="radio"/> Ostercappeln                  |
| <input type="radio"/> Belm            | <input type="radio"/> Glandorf                   | <input type="radio"/> Quakenbrück                   |
| <input type="radio"/> Berge           | <input type="radio"/> Hagen am Teutoburger Wald  | <input type="radio"/> Rieste                        |
| <input type="radio"/> Bersenbrück     | <input type="radio"/> Hasbergen                  | <input type="radio"/> Voltlage                      |
| <input type="radio"/> Bippen          | <input type="radio"/> Hilter am Teutoburger Wald | <input type="radio"/> Wallenhorst                   |
| <input type="radio"/> Bissendorf      |  | <input type="radio"/> Ort außerhalb des Landkreises |

Ort außerhalb des Landkreises:

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

2. Wie bewerten Sie Ihre Wohnortgemeinde in Bezug auf...?

	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht / nicht vorhanden
das Angebot im Bahnverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Angebot im Busverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bedarfsangebote (z.B. Anrufbus, Anrufsammeltaxi etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Radverkehrsinfrastruktur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Qualität der Infrastruktur für zu Fuß Gehende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn/Bus, Bahn/Fahrrad bzw. Bus/Fahrrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Straßen (Zustand, Breite, Führung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Wie oft nutzen Sie derzeit die folgenden Verkehrsmittel?

	täglich bzw. fast täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie bzw. fast nie
Pkw-Fahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pkw-Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Carsharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahn ab etwa 100 km einfache Entfernung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahn in der Region	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fernbus ab etwa 100 km einfache Entfernung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus in der Region	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedarfsverkehr (z.B. Anrufsammeltaxi, Bürgerbus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Leih- oder Mietfahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wege ausschließlich zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

4. Wie wichtig wären für Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Bahn-Angebotes in der Region Osnabrück?

	sehr wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	sehr unwichtig
Günstigere Preise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Höhere Taktung / Bedienungshäufigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (insb. mit dem Bus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenfreie Fahrradmitnahme in allen Zügen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Ausstattung am Bahnhof / attraktivere Wartemöglichkeiten (z.B. Witterungsschutz)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr und bessere/sicherere Fahrradabstellmöglichkeiten direkt am Bahnhof	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstiges (bitte angeben)

5. Stellen Sie sich vor, die Maßnahmen, die Sie als sehr wichtig oder eher wichtig angekreuzt haben, wären umgesetzt: Wie viel häufiger würden Sie dann die Bahn für einen Ihrer verschiedenen Wege nutzen?

- Viel häufiger (täglich oder fast täglich)
- Häufiger (mindestens zweimal pro Woche)
- Etwas häufiger (ein paar Mal im Monat)
- Selten häufiger (ein paar Mal im Jahr)
- Nicht häufiger

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

6. Wie wichtig wären für Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Bus-Angebotes im Landkreis Osnabrück?

	sehr wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	sehr unwichtig
Günstigere Preise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Regelmäßige Fahrten an Werktagen tagsüber	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Bedienung am Abend und an den Wochenenden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direktere Streckenführung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Höhere Pünktlichkeit der Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserter Komfort der Busse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einheitliche Tickets (Bus+Bahn)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenfreie Fahrradmitnahme in allen Bussen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Ausstattung der Haltestellen (z.B. Beleuchtung, attraktivere Unterstände)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr und bessere Fahrradabstellmöglichkeiten direkt an den Haltestellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wohnstandortnähere Haltestelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barrierefreiheit im ÖPNV (Busse und Haltestellen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digitale Fahrgastinformation an der Haltestelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrgastinformationen in Echtzeit, die über eine App angeboten werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges Sonstiges (bitte angeben)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Stellen Sie sich vor, die Maßnahmen, die Sie als sehr wichtig oder eher wichtig angekreuzt haben, wären umgesetzt: Wie viel häufiger würden Sie dann den Bus für einen Ihrer verschiedenen Wege nutzen?

- Viel häufiger (täglich oder fast täglich)
- Häufiger (mindestens zweimal pro Woche)
- Etwas häufiger (ein paar Mal im Monat)
- Selten häufiger (ein paar Mal im Jahr)
- Nicht häufiger

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

8. Wie wichtig wären für Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege und Fahrradinfrastruktur im Landkreis Osnabrück?

	sehr wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	sehr unwichtig
Mehr und sicherere Radwege außerorts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr und sicherere Radwege innerorts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Qualität der Radwege (z.B. Breite, Oberflächenbeschaffenheit)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr und sicherere Querungsstellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kürzere Wartezeiten an Ampelanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bessere Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. abschließbare Fahrradboxen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenfreie garantierte Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angebot an Fahrradverleihmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstiges (bitte angeben)

9. Stellen Sie sich vor, die Maßnahmen, die Sie als sehr wichtig oder eher wichtig angekreuzt haben, wären umgesetzt: Wie viel häufiger würden Sie dann das Fahrrad für einen Ihrer verschiedenen Wege nutzen?

- Viel häufiger (täglich oder fast täglich)
- Häufiger (mindestens zweimal pro Woche)
- Etwas häufiger (ein paar Mal im Monat)
- Selten häufiger (ein paar Mal im Jahr)
- Nicht häufiger

## Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

10. Was könnte Sie veranlassen, in Zukunft häufiger andere Verkehrsmittel als Ihren Pkw zu nutzen?

- Ich möchte meine Verkehrsmittelnutzung nicht ändern
- Das Autofahren würde sehr viel teurer werden
- Es gäbe weniger Parkplätze bzw. das Parken kostet deutlich mehr Geld
- Die Höchstgeschwindigkeiten in geschlossenen Ortschaften, auf Landstraßen und Autobahnen würden abgesenkt (Beispiel: 30/80/130 km/h)
- Ich komme mit dem Pkw nicht mehr an alle meine Ziele (wie bei autofreien Innenstädten)
- Biographische Veränderungen (Ausbildung, Familiengründung, Arbeitsbedingungen, Erwerbslosigkeit, Umzug, Ruhestand)
- Individuelle alters- oder gesundheitsbedingte Gründe
- Bessere Angebote beim Carsharing
- Die Angebote im öffentlichen Verkehr würden spürbar attraktiver (schneller, häufiger, günstiger, besser)
- Die Bedingungen für das Rad fahren und zu Fuß gehen verbessern sich spürbar (wie Radwege, Abstellmöglichkeiten, Sicherheit, Techn. Entwicklung bei Rädern)
- Praktischere Mitfahrangebote in meinem Wohnort (wie Mitfahrbänke, „Nachbarn nehmen Nachbarn mit“)
- Mehr Versorgungsmöglichkeiten vor Ort, die ich ohne Pkw erreichen kann
- Umweltmotivierte Gründe (wie individueller Beitrag zum Klimaschutz)
- Sonstiges (bitte angeben)

11. Oft wird diskutiert, unsere Mobilität ließe sich auch dadurch verändern, dass wir unsere Wege mehr durch ein häufigeres Mitfahren bei anderen ändern könnten. Denken Sie beispielsweise an Mitfahrbänke oder das Buchen von Mitfahrgelegenheiten per App. Könnten Sie sich die häufigere Nutzung solcher Angebote für sich selbst vorstellen?

- Ja, solche Angebote nutze ich bereits heute regelmäßig
- Derzeit nutze ich solche Angebote zwar nicht, aber für die Zukunft kann ich sie mir gut vorstellen
- Für eine regelmäßige Nutzung kann ich mir das für mich nicht vorstellen

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

12. Die nachfolgenden Fragen beziehen sich auf Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel).

Bitte geben Sie an, wie häufig Sie derzeit die folgenden Verkehrsmittel für Wege zum Einkaufen des täglichen Bedarfs nutzen.

	täglich bzw. fast täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener als monatlich	nie bzw. fast nie
Pkw-Fahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pkw-Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedarfsverkehr (z.B. Anrufbus, Anrufsammeltaxi etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wege ausschließlich zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. An wie vielen Tagen pro Woche erledigen Sie derzeit Ihre Einkäufe des täglichen Bedarfs?

(in Tagen)

14. Wie lang ist Ihr durchschnittlicher Weg zum Einkaufen des täglichen Bedarfs circa?

(in km)

15. Koppeln Sie Ihren Weg zum Einkaufen des täglichen Bedarfs in der Regel mit anderen Wegezwecken?

- Nein, ich lege den Weg in der Regel ausschließlich für Einkäufe zurück
- Ja, in der Regel mit dem Weg von/zu meinem Arbeitsplatz bzw. meiner Ausbildungsstätte
- Ja, in der Regel mit einem sonstigen Wegezweck, und zwar:

Sonstiges (bitte angeben)

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

16. Gibt es Umstände, die Ihre Nutzung des Autos für Ihren Weg zum Einkaufen des täglichen Bedarfs zukünftig verändern könnten?

*(Mehrfachnennungen möglich)*

**Achtung: Bitte beantworten Sie die Frage 16 nur, wenn Sie in Frage 12 bei Pkw-Fahrer oder Pkw-Mitfahrer "täglich bzw. fast täglich", "an 1-3 Tagen pro Woche" oder "an 1-3 Tagen im Monat" beantwortet haben.**

- Nein, für mich kommt dafür **kein** anderes Verkehrsmittel in Frage.
- Ja, für mich wäre ein besseres **Bus-Angebot** wichtig.
- Ja, für mich wäre ein besseres **Radverkehrsangebot** wichtig.
- Die heutigen **Angebote sind für mich ausreichend**, andere Verkehrsmittel kommen für mich in Frage, wenn es von den Tagesumständen (z.B. Witterung, ausreichende Zeit, wenig zu transportieren) her passt.

17. Die nachfolgenden Fragen beziehen sich auf Ihre regelmäßig zurückgelegten Wege im Zusammenhang mit dem Beruf bzw. der Ausbildung.

Geben Sie bitte daher zunächst an, ob sie berufstätig oder in einer berufl. Ausbildung sind, zur Schule gehen oder studieren.

- Ich bin berufstätig bzw. in einer berufl. Ausbildung
- Ich gehe zur Schule
- Ich studiere
- Ich bin in Rente, haushaltsführende Person, erwerbslos etc.

**\* Achtung: Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen 18 bis 22 nur, wenn Sie Frage 17 bezüglich der Erwerbstätigkeit "Ich bin berufstätig bzw. in einer berufl. Ausbildung", "Ich gehe zur Schule" oder "Ich studiere" beantwortet haben.**

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

\* 18. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie derzeit die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität nutzen.

	täglich bzw. fast täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener als monatlich	nie bzw. fast nie
Pkw-Fahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pkw-Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedarfsverkehr (z.B. Anrufbus, Anrufsammeltaxi etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wege ausschließlich zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 19. Wenn Sie einmal an die Zeit nach dem Ende der aktuell geltenden Corona-Maßnahmen denken: An wie vielen Tagen pro Woche werden Sie dann im Durchschnitt Wege zum Erreichen des Arbeitsplatzes, der Schule oder der Universität zurücklegen? (in Tagen)

\* 20. Wie lang ist Ihr Weg für das Erreichen des Arbeitsplatzes, der Schule oder Universität circa? (in km)

Bitte tragen Sie nachstehend nur die Entfernung für einen Hin- oder Rückweg in km ein, eine Schätzung ist selbstverständlich ausreichend.

\* 21. Gibt es Umstände, die Ihre Nutzung des Autos für Ihren Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität zukünftig verändern könnten?

(Mehrfachantworten möglich)

**Achtung: Bitte beantworten Sie die Frage 21 nur, wenn Sie in Frage 18 bei Pkw-Fahrer oder Pkw-Mitfahrer "täglich bzw. fast täglich", "an 1-3 Tagen pro Woche" oder "an 1-3 Tagen im Monat" beantwortet haben.**

- Nein, für mich kommt dafür **kein** anderes Verkehrsmittel in Frage.
- Ja, für mich wäre ein besseres **Bahn-Angebot** wichtig.
- Ja, für mich wäre ein besseres **Bus-Angebot** wichtig.
- Ja, für mich wäre ein besseres **Radverkehrsangebot** wichtig.
- Die heutigen **Angebote sind für mich ausreichend**, andere Verkehrsmittel kommen für mich in Frage, wenn es von den Tagesumständen (z.B. Witterung, ausreichende Zeit, wenig zu transportieren) her passt.

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

\* 22. In welchem Ort arbeiten Sie bzw. sind Sie in beruflicher Ausbildung oder/und gehen Sie zur Schule oder/und studieren Sie (Hauptarbeitsort)?

*Bei einem Wohnort außerhalb des Landkreises wählen Sie "Ort außerhalb des Landkreises" aus und tragen Sie den Ort ein.*

- |                                       |  |   |
|---------------------------------------|--|---|
| <input type="radio"/> Alfhausen       | <input type="radio"/> Bohmte                     | <input type="radio"/> Kettenkamp                    |
| <input type="radio"/> Ankum           | <input type="radio"/> Bramsche                   | <input type="radio"/> Melle                         |
| <input type="radio"/> Bad Essen       | <input type="radio"/> Dissen am Teutoburger Wald | <input type="radio"/> Menslage                      |
| <input type="radio"/> Bad Iburg       | <input type="radio"/> Eggermühlen                | <input type="radio"/> Merzen                        |
| <input type="radio"/> Bad Laer        | <input type="radio"/> Fürstenau                  | <input type="radio"/> Neuenkirchen                  |
| <input type="radio"/> Bad Rothenfelde | <input type="radio"/> Gehrde                     | <input type="radio"/> Nortrup                       |
| <input type="radio"/> Badbergen       | <input type="radio"/> Georgsmarienhütte          | <input type="radio"/> Ostercappeln                  |
| <input type="radio"/> Belm            | <input type="radio"/> Glandorf                   | <input type="radio"/> Quakenbrück                   |
| <input type="radio"/> Berge           | <input type="radio"/> Hagen am Teutoburger Wald  | <input type="radio"/> Rieste                        |
| <input type="radio"/> Bersenbrück     | <input type="radio"/> Hasbergen                  | <input type="radio"/> Voltlage                      |
| <input type="radio"/> Bippin          | <input type="radio"/> Hilter am Teutoburger Wald | <input type="radio"/> Wallenhorst                   |
| <input type="radio"/> Bissendorf      |  | <input type="radio"/> Ort außerhalb des Landkreises |

Ort außerhalb des Landkreises:

23. Wie viele Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?  
(Anzahl)

24. Besitzen Sie ein ÖPNV-Abo (z.B. Monatskarte, Jobticket, Semesterticket, Schülerticket, Seniorenticket)?

- Nein  
 Ja, und zwar (bitte angeben):

Art des Abos:

Mobilitätsdialoge im Landkreis Osnabrück 2022

25. Wie alt sind Sie?

(in Jahren)

26. Welches Geschlecht haben Sie?

- weiblich  
 männlich  
 divers

27. Zum Schluss: Was wäre Ihr größter Wunsch zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur oder der Mobilitätsangebote im Landkreis Osnabrück?

**Vielen Dank, dass Sie an der Umfrage teilgenommen haben!**

Weiterführende Informationen zum Projekt erhalten Sie auf der Projekthomepage unter <https://www.landkreis-osnabrueck.de/mobilitaet>

Im Rahmen des Projektes erhalten Sie die Möglichkeit, sich über Veranstaltungen weiter im Prozess einzubringen! Anmeldungen sind über die Projekthomepage möglich.