

Auswertung der Befragung im Sommersemester 2018 zum Thema:

## „Fahrradsituationen in Greifswald“

**Im Sommersemester 2018 haben Bachelor-Studierende der Geographie 421 Personen in Greifswald befragt. Die Befragung fand in der Veranstaltung „Methoden der empirischen Sozialforschung“ statt. 73 % der Befragten gaben an, dass sie sich überwiegend mit dem Fahrrad in der Stadt fortbewegen. Die Fahrradfreundlichkeit in Greifswald wurde mit einer Durchschnittsnote von 2,5 bewertet. In anschließenden vertiefenden Interviews wurden die Themen Sicherheit, Zufriedenheit und Gründe der Fahrradnutzung angesprochen.**

Dozentin: Frauke Richter

Bearbeitung: Magali Biller

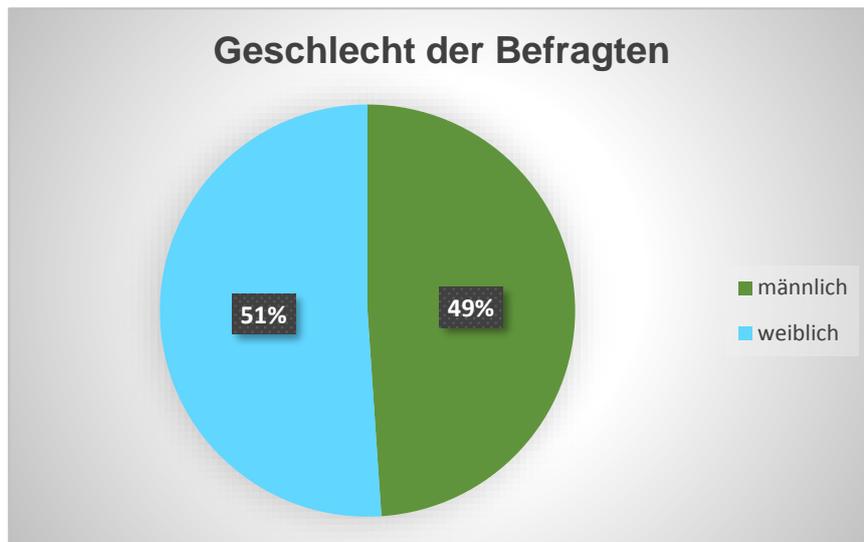
## 1. Wie häufig fahren die Greifswalder/innen Fahrrad?



**Abbildung 1:** Häufigkeit der Fahrradnutzung in der Woche

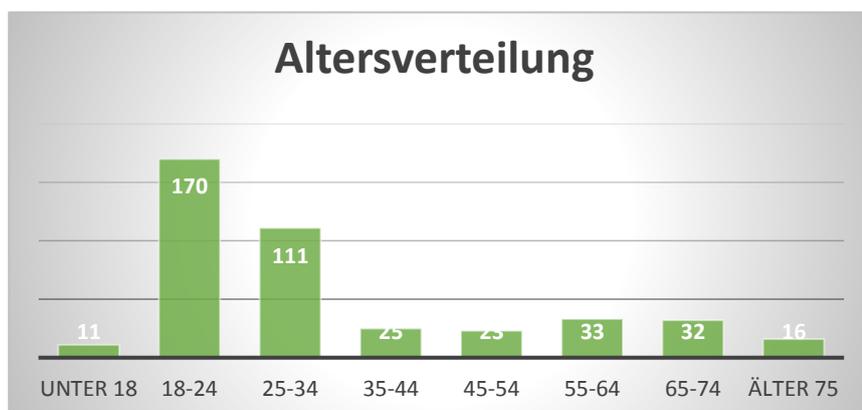
Wie oft nutzen Sie in der Woche das Fahrrad? So lautete eine der ersten Fragen in der von den Geographiestudierenden des 4. Semesters durchgeführten Befragung. In Abbildung 1 sieht man die prozentuale Auswertung der Antworten. Man erkennt, dass die überwiegende Anzahl der Befragten angab, sich täglich mit dem Fahrrad fortzubewegen (71 %). Personen, die in Greifswald überhaupt kein Fahrrad fahren, wurden nicht befragt. Nur 5 % der Befragten bewegen seltener als einmal pro Woche ihr Rad. In Greifswald ist das Fahrrad also ein beliebtes Fortbewegungsmittel im Alltag.

## 2. Wie unterscheidet sich die Fahrradnutzung in den Altersgruppen?



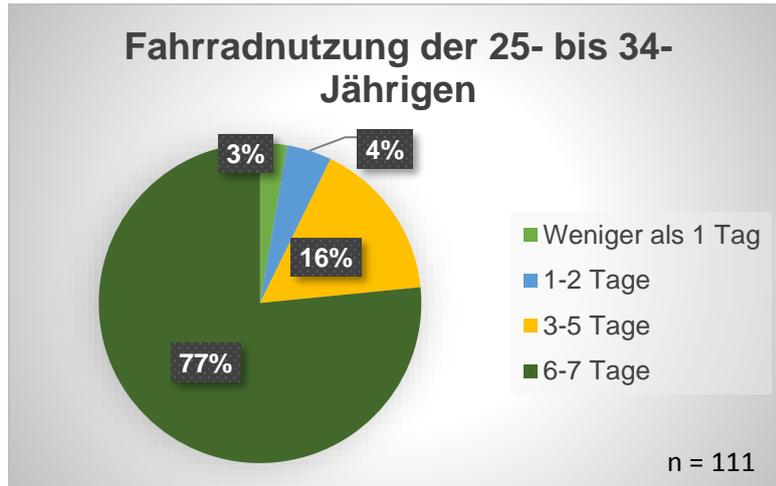
**Abbildung 2:** Alters- und Geschlechtsverteilung der Befragung

Bei der Befragung wurden insgesamt 206 Männer und 215 Frauen befragt. Die Verteilung der befragten Geschlechter entspricht der Verteilung der Geschlechter in Greifswald.

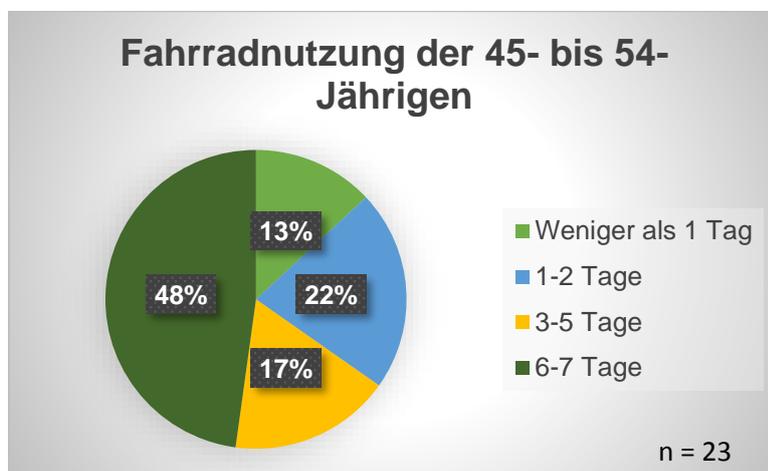


**Abbildung 3:** Altersverteilung der Befragten (in Jahren)

Befragt wurden Personen jeden Alters ab 14 Jahren. Die Altersgruppe, die am häufigsten befragt wurde, waren die 18- bis 24-Jährigen gefolgt von der Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen. Junge Menschen sind in der Befragung daher im Vergleich zur Bevölkerung überrepräsentiert.



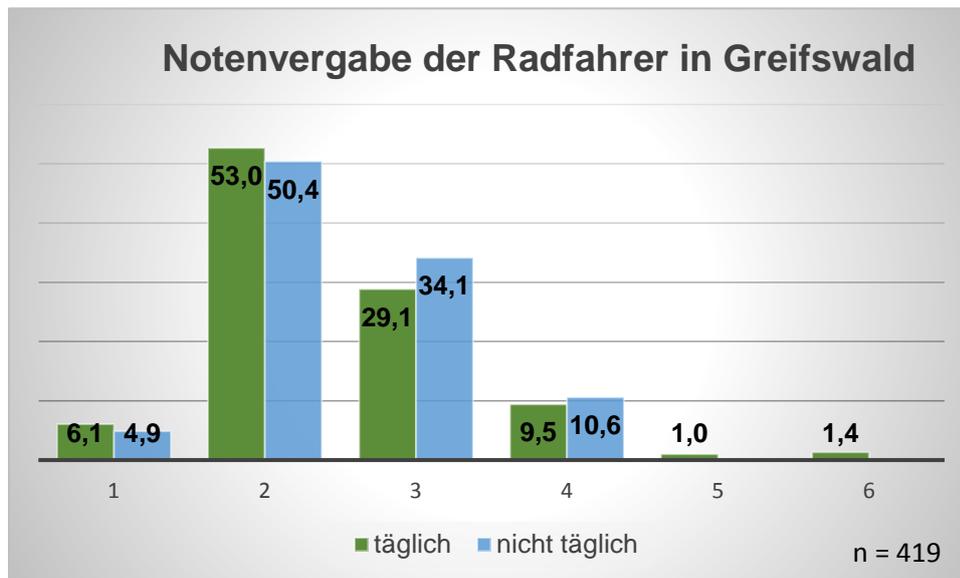
**Abbildung 4:** Fahrradnutzung der 25- bis 34-Jährigen in der Woche



**Abbildung 5:** Häufigkeit der Fahrradnutzung der 45- bis 54-Jährigen in der Woche

In den unterschiedlichen Altersgruppen konnte man Unterschiede bei der Häufigkeit der Fahrradnutzung in einer Woche erkennen. Hier sind zwei Altersgruppen dargestellt (Abbildung 4 und Abbildung 5). So nutzen in der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen 77 % das Fahrrad 6 bis 7 Tage in der Woche und nur 3 % nutzen es weniger als einen Tag in der Woche. In der Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen hingegen nutzen nur 48 % 6 bis 7 Tage die Woche das Rad und sogar 13 % nutzen es weniger als einen Tag. Im höheren Alter wird das Fahrrad also von weniger Personen täglich benutzt. Jedoch ist zu beachten, dass insgesamt mehr jüngere (69,4 % unter 35 Jahren) befragt wurden.

### 3. Wie wird die Fahrradfreundlichkeit in Greifswald benotet?



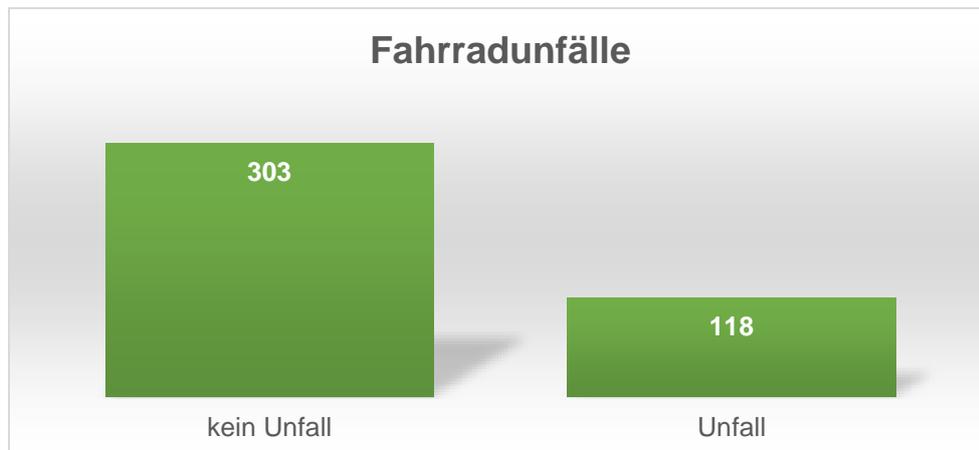
**Abbildung 6:** Notenvergabe zur Zufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der täglichen und nicht täglichen Fahrradfahrer (in %).

Anhand einer Schulnotenvergabe wird die Zufriedenheit der Fahrradfahrer mit der Fahrradfreundlichkeit Greifswalds dargestellt. Die Befragten sollten eine Note zu ihrer Fahrradzufriedenheit in Greifswald vergeben. Diese Noten wurden anhand von Kriterien wie dem Geschlecht und der Häufigkeit der Fahrradnutzung ausgewertet.

In der Abbildung 6 sieht man, dass die Streuung der Noten bei den täglichen Fahrern (296) größer ist. Es wurden etwas mehr Einsen und Zweien, aber auch Fünfen und Sechsen vergeben. Die nicht täglichen Fahrer (123) bewerteten mit mehr Dreien und Vieren. Im Durchschnitt vergaben jedoch sowohl die täglichen als die nicht täglichen Fahrer eine 2,5.

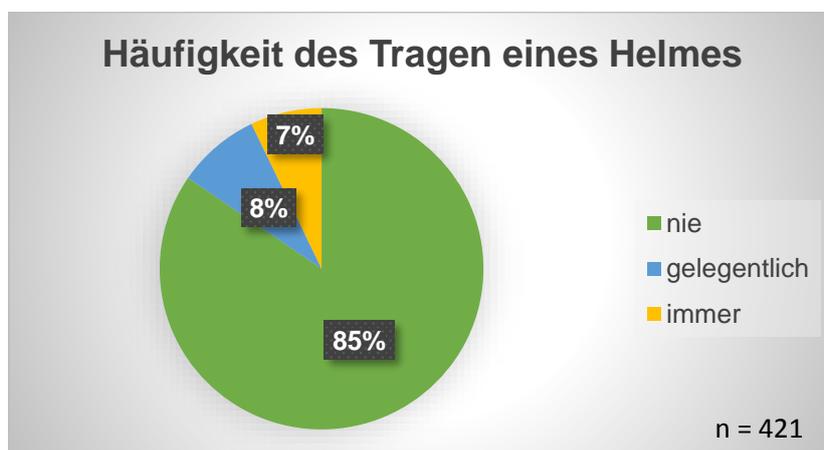
Bei Männern (204) und Frauen (215) gibt es Unterschiede in der Notenvergabe, diese fielen jedoch gering aus. Die Frauen vergaben demnach durchschnittlich eine 2,48 und die Männer eine 2,53. Aus der Einschätzung zwischen gut und befriedigend kann man schließen, dass die Bevölkerung mit den Bedingungen für Radfahrer in Greifswald zwar im Großen und Ganzen zufrieden ist, aber durchaus noch Verbesserungspotenziale bestehen.

#### 4. Wie bewerten die Befragten die Fahrradsicherheit in Greifswald?



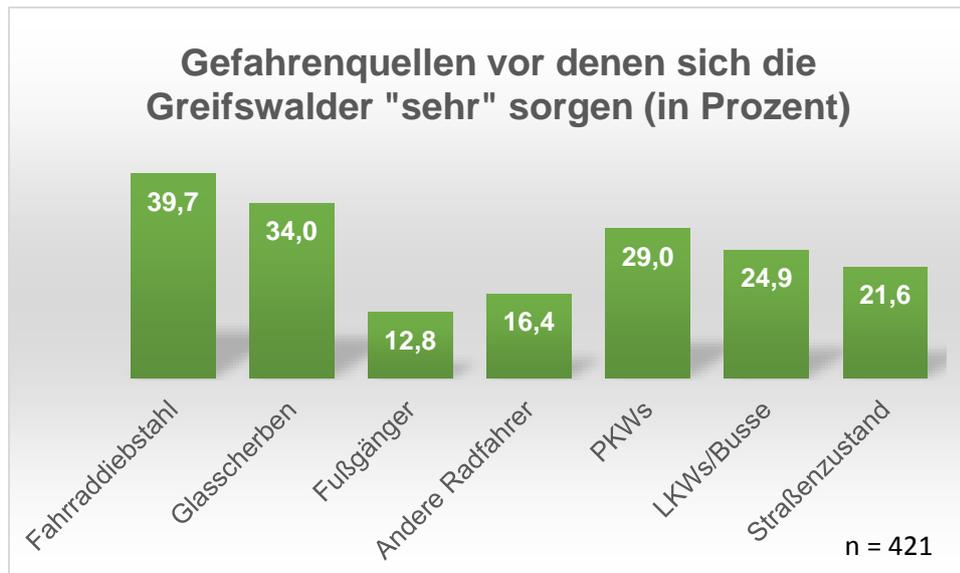
**Abbildung 7:** Anzahl der Leute die einen Unfall oder keinen Unfall hatten.

Ein besonderer Fokus wurde bei der Befragung auf die Fahrradsicherheit im Greifswalder Radverkehr gelegt. Es wurden Fragen zu Fahrradunfällen, dem Tragen eines Helmes und den größten Gefahrenquellen gestellt. In Abbildung 7 sieht man, wie viele Befragte schonmal einen Unfall hatten. 118 der befragten Personen gaben an, dass sie mindestens einen Fahrradunfall in Greifswald hatten. Dabei war in 54 Fällen ein Auto verwickelt. Keinen Fahrradunfall hatten 303 der Befragten, dies entspricht 72 %.



**Abbildung 8:** Häufigkeit des Helm Tragens bei den Befragten

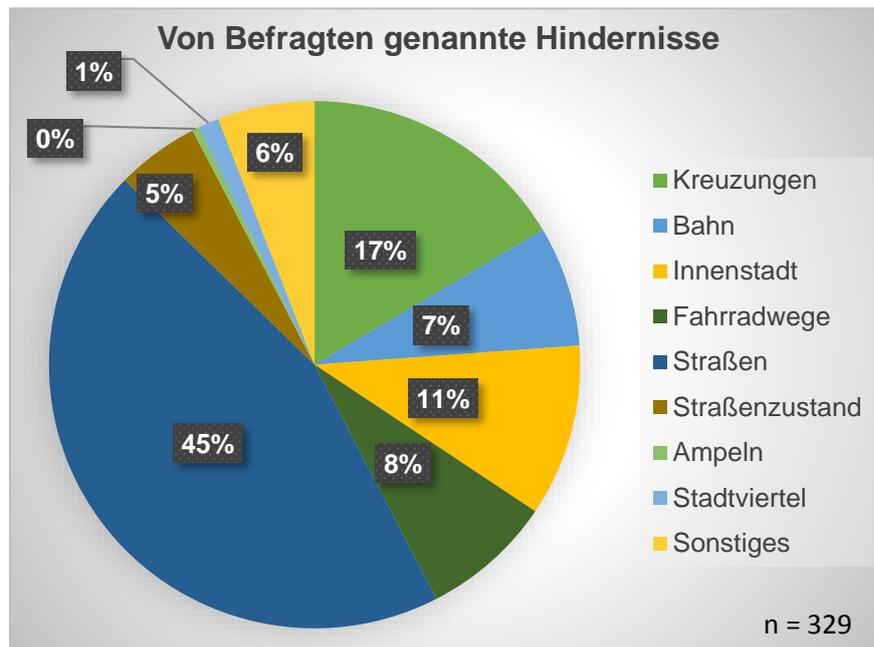
Nur 30 von 421 befragten Personen tragen immer einen Helm, die Mehrheit dieser Helmträger ist über 25 Jahre alt (76,9 %). 356 Befragte gaben an nie einen Helm zu tragen, das entspricht 85 % der Befragten (Abbildung 8). Das Tragen eines Helmes scheint also in Greifswald eine Seltenheit zu sein. Dennoch gaben 85,6 % der Nicht-Helmträger in der Umfrage an, dass sie sich beim Fahrradfahren unsicher fühlen.



**Abbildung 9:** In der Befragung genannte Gefahrenquellen, die die Befragten sehr fürchten.

Das Diagramm zeigt die Gefahrenquellen, zu denen die Leute befragt wurden. Die Befragten hatten bei jeder Gefahrenquelle die Möglichkeit, sie als „sehr“, „mittel“, „kaum“ und „gar nicht“ bedeutend für die eigene Sicherheit einzustufen. Das oben dargestellte Diagramm (Abbildung 9) zeigt an, wie viele mit „sehr“ geantwortet haben. Interessant ist hierbei, dass mehr Befragte sich um ihr Fahrrad sorgen als um die eigene Sicherheit. Man erkennt, dass die am meisten gefürchtetste Gefahrenquelle der Fahrraddiebstahl (39,7 %) ist, die am wenigsten gefürchtete sind Fußgänger (12,8 %). Aber auch Glasscherben werden von 34 % der Befragten gefürchtet. 29 % der Befragten gaben an, Autos als große Gefahr für ihre Sicherheit zu sehen.

## 5. Was sind die größten Hindernisse im Greifswalder Stadtverkehr?



**Abbildung 10:** Hindernisse für die Radfahrer in Greifswald in Prozent

Bei der Befragung hatten die Beteiligten in einer offenen Frage die Möglichkeit, zwei Hindernisse in Greifswald für Radfahrer zu nennen. 16 % der Befragten nannten kein Hindernis (im oberen Diagramm nicht aufgeführt). In dem Kreisdiagramm sieht man, dass 45 % als Hindernis die Namen von bestimmten Straßen in Greifswald nannten (dunkelblauer Bereich). Es wurden insgesamt 34 verschiedene Straßen als Hindernisse angegeben. Am häufigsten wurde dabei die Anklamer Straße genannt. Sie wird von 108 Befragten als Hindernis angesehen. Die Friedrich-Loeffler-Straße wurde am zweithäufigsten genannt (22-mal). Weitere oft genannte Hindernisse waren die Innenstadt (33-mal genannt) und die Europakreuzung (61-mal genannt). Auch ganze Stadtviertel wurden vereinzelt als Hindernis genannt. Die Innenstadt und die Fußgängerzone wurden so häufig von Befragten als Hindernis beschrieben (50-mal), dass sie in diesem Diagramm einzeln aufgeführt werden.

## 6. Qualitative Ergebnisse

Im Anschluss an die Befragung mittels eines standardisierten Fragebogens führte jeder der Studierenden einzeln ein vertiefendes Interview mit einer Person, die häufig im Greifswalder Stadtgebiet das Fahrrad nutzt. Die qualitativen Interviews wurden mit Hilfe eines Leitfadens zu verschiedenen Themenschwerpunkten geführt. Die Themenschwerpunkte umfassten die Sicherheit beim Fahrradfahren in Greifswald, die Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur und allgemein die Gründe der Fahrradnutzung.

Die Interviews wurden transkribiert und mit Hilfe eines Kodierleitfadens ausgewertet. Dazu erstellte jeder Studierende ein Handout, um seine individuellen Ergebnisse vorzustellen. Anschließend wurden die Ergebnisse in der Gruppe diskutiert.

Themen, die besonders lange diskutiert wurden, waren die Hindernisse im Radverkehr wie die Europakreuzung und die Anklamer Straße. An der Europakreuzung endet eine wichtige Fahrradstraße, um von dort in die Innenstadt zu kommen müssen zwei Ampelphasen abgewartet werden. Diese Verzögerung wird als störend empfunden. Die schmalen Fahrradstreifen auf der Anklamer Straße wurden als möglicher Grund angesehen, dass die Straße so häufig als „Hindernis“ genannt wurde.

Auch dass so wenig Personen Helme tragen und ob eine gesetzliche Verpflichtung hilfreich sein könnte, wurde zur Sprache gebracht. Die meisten Interviewten gaben zwar an, keinen Helm zutragen, hielten es aber für sinnvoll dies zu tun.