

Mobilitätsverhalten 2011



Inhaltsverzeichnis

„Fahrradfreundlich und mehr...“

<i>Mobilitätserhebung Kreis Steinfurt 2011: In aller Kürze</i>	1
1. Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätserhebung	1
2. Methodische Grundlagen	2
3. Untersuchungsraum	9
4. Ergebnisse der Mobilitätsbefragung	11
4.1 Soziodemografische Daten	11
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	14
4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	21
4.3 Mobilität der Einwohner.....	27
4.4 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)	30
4.5 Wegelängen und Wegedauer.....	36
4.6 Räumliche Wegebeziehungen	42
5. Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge	50
6. Nutzersegmente und Potenziale	57
7. Zusammenfassendes Fazit und Ableitung von Maßnahmen	59
Quellenverzeichnis	62
Abkürzungsverzeichnis	64
Abbildungsverzeichnis	65
Tabellenverzeichnis	66

Anhang I: Auswertungen nach AGFS-Standards

Anhang II: Weitere und ergänzende Auswertungen

Anhang III: Fragebögen

„Fahrradfreundlich und mehr...“

Die Gewährleistung der Mobilitätschancen aller Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt ist ein zentrales Ziel der zukunftsorientierten und nachhaltigen Kreisentwicklung. Der demographische Wandel und die Notwendigkeit zum Klimaschutz erfordern von uns allen ein Neudenken bei der Umsetzung dieser Zielsetzung.



Der Kreis Steinfurt ist im Sommer 2009 der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V. (AGFS) beigetreten, um die Nahmobilität zu fördern. Unter Nahmobilität wird ganz allgemein die nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad und zu Fuß verstanden.

Das Fahrrad ist dabei die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und dem größten Verlagerungspotenzial, wenn es um den Ersatz umweltbeeinträchtigender Kfz-Fahrten bei der Verkehrsmittelwahl geht. Wir wissen: ungefähr 50% aller Autofahrten finden im Bereich der Kurzstrecke – also zwischen 0,1 und 5 km – statt.

Mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW haben wir die vorliegende Mobilitäts-erhebung 2011 durchgeführt. Es wurde ermittelt, welche Verkehrsmittel die Bürgerinnen und Bürger für ihre täglichen Mobilitätsbedürfnisse wählen und welche Möglichkeiten ergriffen werden können, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel weiter zu erhöhen.

Ein Ergebnis der Untersuchung freut mich besonders. Im Kreis Steinfurt hat der Radverkehr einen Anteil von 24% am Gesamtverkehrsgeschehen. Dies ist eine landesweite Spitzenposition und zeigt, dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Kreis Steinfurt greifen. Verwaltung und Politik werden auch zukünftig daran arbeiten, diesen Erfolg zu stabilisieren und weiter auszubauen.

Auf diesem Wege bedanke ich mich bei allen Bürgerinnen und Bürgern aus dem Kreis Steinfurt, die engagiert an der umfangreichen Befragung zum Mobilitätsverhalten teilgenommen haben.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Kubendorff'. The signature is fluid and cursive.

Thomas Kubendorff

Landrat

Mobilitätserhebung Kreis Steinfurt 2011: In aller Kürze

Der Kreis Steinfurt hat mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW im Frühjahr 2011 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten seiner Bevölkerung werktags durchgeführt. 1.813 Haushalte mit 4.282 Personen haben sich an dieser Erhebung beteiligt und stichtagsbezogen ihre Wege sowie allgemeine Fragen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelwahl beantwortet. Damit konnte rund 1% der Bevölkerung im Kreis Steinfurt befragt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit:

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahnen bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. 87% aller Haushalte im Kreis Steinfurt verfügen über (mindestens) einen Pkw und 86% aller Haushalte sind im Besitz von (fahrbereiten) Fahrrädern. 12% aller Haushaltsmitglieder besitzen eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und können damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Der Zeitkartenbesitz ist stark vom Erwerbsstatus abhängig. Studierende und Schüler verfügen am ehesten über eine ÖV-Zeitkarte (76% bzw. 44%), während bei den Erwerbstätigen nur etwa 7% auf eine Zeitkarte zurückgreifen können. Die meisten Erwachsenen besitzen einen Pkw-Führerschein und 68% können zeitlich uneingeschränkt über einen Pkw verfügen. Unterschiede sind z.T. geschlechter- und generationsbedingt zu erklären.

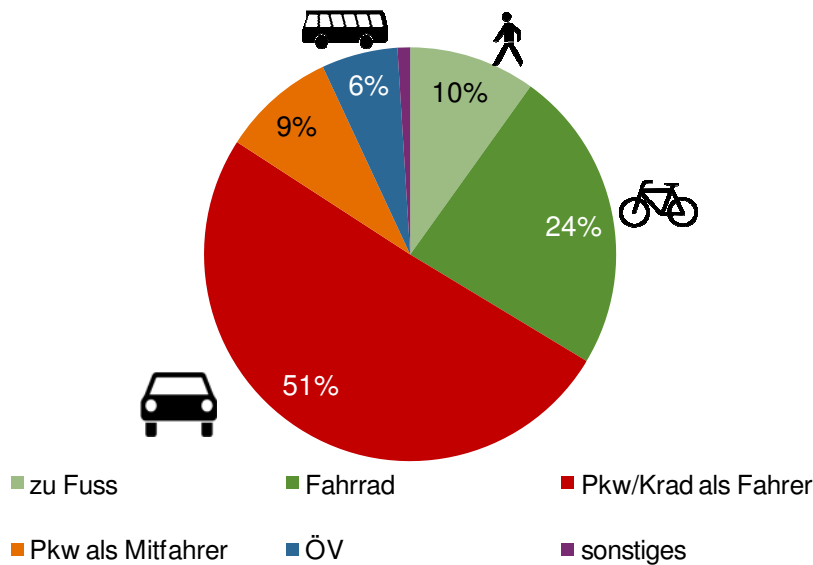
Mobilität und Verkehrsmittelwahl

92% aller Personen im Kreis Steinfurt gehen an einem normalen Werktag außer Haus, diese legen im Durchschnitt 3,6 Wegen pro Werktag zurück (3,3 Wege im Durchschnitt für alle Personen). Insgesamt werden pro Tag 1,45 Mio. Wege und 12,8 Mio. Personenkilometer zurückgelegt.

	Kreis Steinfurt
Wege pro Tag (werktags)	3,3 Wege
Mittlere Reiseweiten (nur Wege < 100 km)	9,0 km
Mittlere Wegedauer	20 Minuten
Zeitbudget Verkehr	67 Minuten/Tag
Wege hochgerechnet	1,45 Mio. am Tag

Als Verkehrsmittel nutzen die Menschen im Kreis zu rund 60% das Auto (51% als Fahrer und 9% als Mitfahrer), zu 10% die eigenen Füße und zu 24% das Fahrrad sowie zu 6% Bus und Bahn. Der Fahrradanteil mit 24% ist im Vergleich auch mit anderen Kreisen außergewöhnlich hoch und zeigt die ausgeprägte Fahrradkultur des Münsterlandes. Der ÖV-Anteil fällt mit 6% relativ gering aus. Der geringe Fußverkehrsanteil ist u.a. auch auf den hohen Radverkehrsanteil zurückzuführen.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl im Kreis Steinfurt



Im Vergleich zur Haushaltsbefragung 1994 (vgl. VEP Steinfurt 1996) hat der Anteil des Fußverkehrs um einen Prozentpunkt und der des Radverkehrs sogar um vier Prozentpunkte abgenommen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dessen Anteil von 55% auf 60% gestiegen ist. Der Anteil des ÖV ist bei 6% geblieben.¹

Zwischen den Kommunen sind erhebliche Unterschiede zu erkennen. In Emsdetten und auch Neuenkirchen/Wettringen liegt der Radverkehrsanteil besonders hoch (37% bzw. 32%), in den Gemeinden Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln (12%), Lengerich

¹ Der Rückgang beim Radverkehr kann verschiedene Gründe haben: Einerseits haben sich seit 1994 bereits einige Veränderungen in der Altersstruktur ergeben (Abnahme v.a. der Schüler). Die Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitzquoten der älteren Bevölkerung sind ebenfalls höher. Gleichzeitig haben sich in dem Zeitraum einige gesellschaftliche und siedlungsstrukturelle Veränderungen ergeben (erhöhte Anzahl von außergemeindlichen Berufs- und Ausbildungspendlern sowie Veränderung der Einkaufslandschaft mit einem Anteil von Discountern). Andererseits können aber auch methodische Gründe eine Rolle spielen, da die Erhebung 1994 nur an zwei Stichtagen im Mai stattfand. Dieser im Vergleich zur aktuellen Erhebung deutlich kürzere Erhebungszeitraum bedingt, dass sich wetterbedingte Einflüsse sehr viel stärker auf die Ergebnisse gerade für den Radverkehr auswirken. In der aktuellen Erhebung mit insgesamt 12 Stichtagen über 4 Wochen hinweg haben einzeltags- bzw. zufallsbedingte Wettereinflüsse wesentlich weniger Wirkung.

(15%) und Hörstel (16%) vergleichsweise niedrig. Hohe ÖV-Anteile sind in Rheine, in den Gemeinden Altenberge/Nordwalde und Ladbergen/Lienen/Saerbeck mit jeweils 8% zu finden. Wenig genutzt wird der ÖV besonders in Lengerich (2%). Abgesehen von Rheine macht der Ausbildungsverkehr etwa die Hälfte der ÖV-Nutzer aus – in Rheine nur 1/4. Der hohe Anteil des Ausbildungsverkehr erklärt in vielen kleineren Kommunen, die keine oder nur begrenzt weiterführende Schulen auf ihrem eigenen Stadtgebiet besitzen, auch den z.T. unerwartet hohen ÖV-Anteil. Auf einzelnen Bahn- sowie Schnellbuskorridoren kann der ÖV durchaus einen Anteil von über 20% erreichen (z.B. Bahnverbindung RE 7/RE15 Rheine-Münster; RB 64 Ochtrup-Münster; S70 von Laer/Altenberge nach Münster).

Ein hoher Autoverkehrsanteil ist insbesondere im Tecklenburger Land mit 75% und in Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln festzustellen (66% Fahrer, 9% Mitfahrer). Auffällig niedrig liegt er in Emsdetten (47%, davon 9% Mitfahrer) – dies steht in Wechselwirkung mit dem hohen Radverkehrsanteil. Die Verkehrsmittelwahl variiert in allen Kommunen dabei nach Geschlecht (Frauen nutzen das Auto weniger häufig als Männer), Alter (jüngere Personen < 18 Jahre bewegen sich häufiger mit dem ÖV und dem Fahrrad sowie als Mitfahrer) und Erwerbsstatus (Erwerbstätige verwenden das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel).

Wege Zweck und tageszeitliche Verteilung

Die hauptsächlichlichen Wegezwecke an einem Werktag liegen in Einkaufswegen oder Wegen zur privaten Erledigung (33%), in Arbeits- und Dienstwegen (30%) und Freizeitwegen (21%). Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 21 Uhr erledigt. Die Spitzenzeiten sind morgens zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags von 15 - 18 Uhr festzustellen.

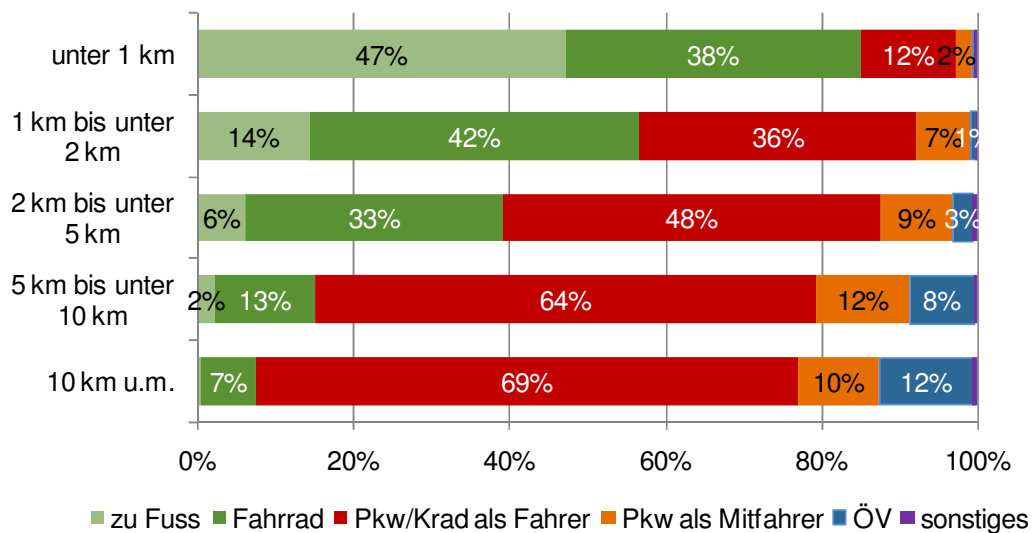
Räumliche Verteilung der Wege

2 von 3 Wegen werden im Kreis Steinfurt innerhalb der eigenen Kommune unternommen (städtischer Binnenverkehr), stellen also durchaus ein Verlagerungspotenzial für den Fuß- und Radverkehr dar. 19% sind Quell- und Zielwege über die Stadtgrenze hinweg in andere kreisangehörige Gemeinden und 14% gehen über die Kreisgrenze hinaus. Rheine und Emsdetten (je 77%) sowie Ibbenbüren (73%) sind die Orte mit den jeweils höchsten Binnenverkehrsanteilen. Tendenziell haben Einwohner aus diesen drei Städten auch unterdurchschnittlich kurze Wegelängen. Die räumlich stärksten Verkehrsbeziehungen sind zwischen Rheine und Hörstel sowie Hörstel und Ibbenbüren festzustellen. Münster und in etwas geringerem Ausmaß Osnabrück sind die wichtigsten Ziele außerhalb des Kreises Steinfurt.

Wegelängen und Verkehrsaufwand

54% der Wege sind nur bis zu 5 km lang. Die kurzen Wege bieten ein gutes Verlagerungspotenzial. Der Fuß- und Radverkehr nimmt auf Wegen bis zu 1 km einen Anteil von 85% und auf Wegen bis zu 2 km einen Anteil von über 56% ein. Auf Wegen von 2-5 km beträgt der Anteil des Fuß- und Radverkehrs immer noch 39%, auch wenn auf diesen Wegelängen bereits das Auto (57% als Fahrer oder Mitfahrer) das dominante Verkehrsmittel darstellt. Diese kurzen Autofahrten stellen durchaus ein weiteres Verlagerungspotenzial dar.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

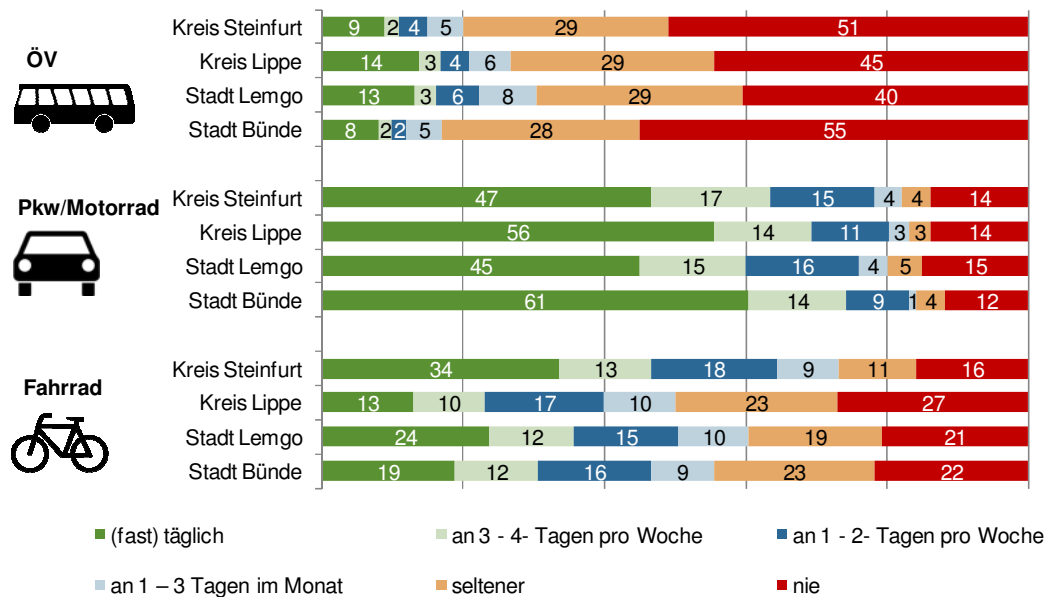


Die durchschnittliche Wegelänge (nur Wege unter 100 km) liegt im Kreis Steinfurt bei 9,0 km etwas unter dem Bundesdurchschnitt (11,5 km/Weg). Jeder Einwohner legt pro Tag im Schnitt 28,9 km zurück (davon 0,5 km zu Fuß, 2,7 km mit dem Rad, 3,2 km mit Bus und Bahn sowie 22,4 km im Auto, 0,1 km sonstige Verkehrsmittel). Hochgerechnet auf das Jahr werden pro Einwohner 10.550 km zurückgelegt, das entspricht – gewichtet mit den jeweiligen Anteilen der Verkehrsmittel am Verkehrsaufwand einem verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß von rund 1,1 t pro Person und Jahr (jeweils ohne Urlaub und Fahrten > 100 km).

Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Dies gibt – unabhängig von der Mobilität am Stichtag – Auskunft über die jeweilige Verkehrsmittelausrichtung der Bürgerinnen und Bürger.

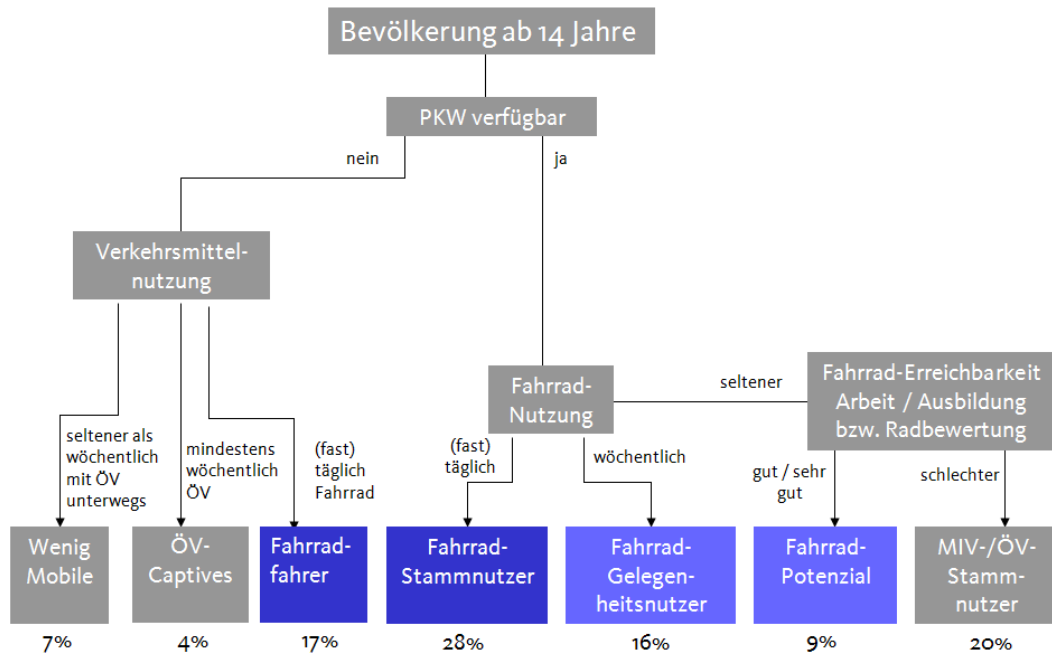
Abb. 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Während das Auto im Kreis Steinfurt von etwa 2/3 der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich benutzt wird, sind dies beim ÖV nur 11%. Ähnlich wie in anderen Städten und Kreisen nehmen im Kreis Steinfurt 80% den ÖV nur selten oder nie in Anspruch. Beim Fahrradfahren sind andere Werte festzustellen: Fast die Hälfte der Einwohner im Kreis nutzt das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche (34% täglich / 13% mehrmals wöchentlich). Dies ist auch im Vergleich mit anderen AGFS-Mitgliederkommunen besonders hoch.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV lassen sich sogenannte Nutzersegmente definieren. Damit können Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖV abgeschätzt werden.

Abb. 4: Fahrrad-Nutzersegmente und -potenziale im Kreis Steinfurt



So ist z.B. für den Radverkehr festzustellen: 28% im Kreis Steinfurt sind Fahrradstammnutzer, d.h. sie verfügen zwar über einen Pkw, sind aber trotzdem täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Weitere Zielgruppen für eine verstärkte Fahrradförderung sind vor allem die Fahrradgelegenheitsnutzer (16%), die das Rad ab und zu nutzen, sowie das so genannte Fahrradpotenzial (9%). Dies sind Personen, die das Rad zwar selten nutzen, aber die Erreichbarkeit ihrer alltäglichen Ziele mit dem Fahrrad als gut einschätzen.

Bewertung der Verkehrssysteme

Die Bewertung der Verkehrssysteme nach Schulnoten zeigt, dass die Fußgängersituation mit 2,3, die Bedingungen des Radverkehrs mit 2,4 und die Autosituation mit 2,3 als gut angesehen werden. Busse und Bahnen werden mit einer durchschnittlichen Schulnote von 3,3 schlechter bewertet. Hierbei gibt es Unterschiede zwischen den Kommunen. Auffallend schlecht wird die Fahrradsituation in Lotte/Tecklenburg/ Westerkapeln eingeschätzt (3,2), gleichzeitig ist hier auch die Fahrradnutzung mit einem Modal Split von 12% geringer. Rheine mit einem ausgebauten Stadtbussystem und einem höheren ÖV-Anteil (8%) sowie Altenberge/Nordwalde (ÖV-Anteil ebenfalls 8%) schneiden bei der Bewertung des ÖV überdurchschnittlich gut ab (Altenberge/Nordwalde: 2,7, Rheine: 2,8), demgegenüber wird der ÖV besonders in Hops-

ten/Mettingen/Recke (3,9) und Ladbergen/Lienen/Saerbeck (3,8) schlechter eingeschätzt.

Verbesserungsvorschläge für die Radverkehrsplanung

Über 1.100 Anregungen und Maßnahmenvorschläge wurden im Bereich der Verkehrsplanung benannt. Der überwiegende Teil bezog sich auf die Verbesserung der Radinfrastruktur (Ausbau und Instandhaltung der Radfahrwege, Verkehrssicherheit), z.T. wurden Maßnahmen konkret verortet. Diese Listen werden den Kommunen zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassendes Fazit

Insgesamt lässt sich trotz einer hohen Pkw-Ausstattung und einer häufigen Pkw-Nutzung eine außergewöhnliche Fahrradkultur im Kreis Steinfurt ablesen. Der Fahrradanteil von 24% entspricht schon fast der selbst gesteckten 25%-Zielmarke der AGFS. Einzelne Städte im Kreis zeigen, dass sogar noch höhere Werte erreichbar sind.

Hierzu sollte aufbauend auf den Ergebnissen der Haushaltsbefragung ein Ziel- und Strategieworkshop mit der Politik durchgeführt werden, um verkehrspolitisch zu diskutieren, mit welcher Strategie welche Ziele bzgl. des zukünftig anzustrebenden Modal Splits erreicht werden sollen.

Die zukünftigen Auswirkungen des demografischen Wandels (v.a. weniger Schüler/mehr ältere Menschen) werden sich perspektivisch auf die Mobilität auswirken und höhere Anforderungen an das Verkehrssystem bewirken. Hierauf sollte der Kreis ebenfalls vorsorglich reagieren. Der wachsende Anteil der Elektrofahrräder (Pedelecs/E-Bikes) bietet realistische Chancen, z.B. ältere Menschen für den Radverkehr zu gewinnen und auch längere Wege häufiger mit dem Rad zu unternehmen. Ein Ausbau von Radschnellwegen (kombiniert mit einem höheren Pedelecbesitz) könnte den Radverkehr auch auf weiteren Entfernungen fördern. Eine stärkere ÖV-Nutzung lässt sich vor allem über den Zeitkartenbesitz sowie durch Angebotsverbesserungen steuern. Einzelne ÖV-Korridore mit Bahn- oder Schnellbussystemen zeigen, dass der ÖV durchaus beträchtliche Anteile am Modal Split erreichen kann. Insgesamt bieten sowohl der Radverkehr (auf kurzen Wegen), als auch der ÖV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale.

Der Kreis Steinfurt ist eine Region der kurzen Wege. Auf den kurzen Wegen im innerörtlichen Verkehr nimmt der Radverkehr schon heute einen gewissen Anteil ein, dennoch stellen die Wege bis 5 km ein weiteres großes Potenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dar. Denn mehr als jeder 2. Weg zwischen 2-5 km wird noch mit dem

Auto erledigt. Gelingt es nur jede 10. Autofahrt, die weniger als 5 km beträgt, auf den Radverkehr zu verlagern, würde der Radverkehrsanteil allein um 2,5-Prozentpunkte steigen. Der Ausbau der Radabstellanlagen, die weitere Verbesserung der kommunalen und regionalen Radinfrastruktur, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie öffentlichkeitswirksame Radprojekte mit Strahlkraft (wie z.B. Radschnellwege) und eine ausgeprägte Fahrradkultur sind wichtige Bausteine, die eine forcierte Radverkehrspolitik unterstützen können.

1. Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätshebung

Der Kreis Steinfurt hat unter Förderung des Landes NRW 2011 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt. Wichtige Fragen der Untersuchung waren z.B. Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck sind sie unterwegs? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs?

Mit der Durchführung der Mobilitätshebung wurde das Dortmunder Büro Planersocietät beauftragt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätshebung zusammen. Ziele der Untersuchung sind:

- die Bereitstellung einer aktuellen Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Steinfurt, die als Datenbasis für die Kreisentwicklung sowie für die kommunalen Verkehrsplanungen und Verkehrsmodelle genutzt werden kann,
- der Vergleich mit ähnlich strukturierten Untersuchungen (MID 2008, Befragungen von anderen AGFS-Städten etc.) und daraus folgend eine dezidierte Standortbestimmung,
- eine Ableitung einer Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Ableitung von Handlungsfeldern,
- eine Abschätzung von konkreten Verlagerungspotenzialen im Modal Split,
- eine Einschätzung, wie sich z.B. der zukünftige demografische Wandel auf die Mobilität sowie die Anforderungen an das Verkehrssystem auswirken wird sowie
- eine Heranziehung der Befragungsergebnisse zu Evaluationszwecken, so dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bewertet und Ziele für die zukünftige Entwicklung abgeleitet werden können.

2. Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Steinfurt wurde entsprechend den AGFS-Standards zur einheitlichen Modal Split Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen² konzipiert und ausgewertet. Sie wurde im Zeitraum vom 28.6. bis zum 21.7.2011 in vier Erhebungswellen (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) durchgeführt. Insgesamt standen somit 12 unterschiedliche Stichtage zur Verfügung.

Im gesamten Untersuchungszeitraum gab es – abgesehen von einem Tag - keine nennenswerten Niederschläge. Die Tageshöchsttemperaturen waren unterschiedlich, lagen sogar an zwei Tagen unter 20°C. Für den Sommerzeitraum kann das Wetter eher als mäßig bis gut beschrieben werden.

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung (Niederschlagsmengen / max. Temperatur)

1. Welle		2. Welle		3. Welle		4. Welle	
Datum	Wetter	Datum	Wetter	Datum	Wetter	Datum	Wetter
28.06.	0 mm 33 °C	05.07.	0 mm 25 °C	12.07.	< 1 mm 26 °C	19.07.	0 mm 22 °C
29.06.	12 mm 23 °C	06.07.	< 1 mm 23 °C	13.07..	1 mm 17 °C	20.07.	< 1 mm 21 °C
30.06	< 1 mm 20 °C	07.07.	0 mm 24 °C	14.07.	2 mm 16 °C	21.07.	0 mm 22 °C

Insgesamt wurden 11.500 Haushalte per Zufallsauswahl³ aus dem Einwohnerregister ausgewählt und angeschrieben.

Die angeschriebenen Haushalte konnten sich entweder schriftlich-postalisch, online oder telefonisch (interviewergestützt) an der Befragung beteiligen. Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben vom Landrat über die Befragungsziele und –inhalte informiert. Ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, eine Datenschutzerklärung sowie ein Haushaltsbogen, mehrere Personenbögen und Wegeprotokolle waren jeweils beigelegt. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen

² Vgl. Mühlenbruch, Iris 2009

³ Die Grundlage der Stichprobenziehung bildete alle Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz im Kreis Steinfurt. Die Ziehung der Zufallsstichprobe wurde von den Kommunen vorgenommen.

Stichtag zu beantworten.⁴ Folgende Inhalte wurden jeweils abgefragt (vgl. Fragebögen im Anhang I):

Tab. 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
Anzahl Personen im Haushalt; Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Wohnort; Entfernung Bushaltestelle; Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt	Pkw-Führerscheinbesitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit; Gesundheitliche Einschränkungen, Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit; allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung; Fahrradnutzung am Wochenende; Bewertung der Verkehrssysteme, Gründe, die gegen eine vermehrte Fahrradnutzung sprechen; Fahrradabstellplätze; Anregungen/Vorschläge	Normalität des Stichtages; Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag; Außerortsmobilität; Ausgangspunkt 1. Weg; Uhrzeit Wegebeginn; Zweck; genutztes Verkehrsmittel (auch in Etappen); Wegeentfernung; Uhrzeit Wegeende; Ziel des Weges; Begleitung durch weitere Personen; weitere Wege unternommen

Die Befragung konnte zudem auch online über einen persönlichen Code beantwortet werden. Auf der Internetseite www.mobil-in-steinfurt.de wurde über die Befragungsziele und -inhalte informiert. Zudem konnten die Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseite war zudem das Zugangportal für den Online-Fragebogen.

Die telefonischen Interviews wurden vom Dortmunder Call-Center O-TON GmbH, das auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert ist, computergestützt durch geschulte Interviewer durchgeführt.

⁴ Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahre“) wurde aus mehreren Gründen gewählt: Auf der einen Seite finden in diesem Alter i.d.R. die ersten eigenständigen Wege (z.B. zur Schule) statt, vorher sind es entweder Begleitwege (z.B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz, etc.). Auf der anderen Seite war es ein Ergebnis des Pretest, da der Fragebogen schon recht lang war. So sollte die zeitliche Inanspruchnahme zur Befragung nicht weiter aufgebläht werden, da die Eltern Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Im Anhang I sind zur Vergleichbarkeit mit anderen AGFS-Erhebungen die Daten inkl. Berücksichtigung der 0-5-Jährigen dargestellt worden. Sie sind auf der Grundlage der bundesweiten MiD-Erhebung übertragen und unter Berücksichtigung des spezifischen Anteils der Altersgruppe eingerechnet worden. So beträgt z.B. der Mitfahreranteil bei den 0-5-Jährigen 56% (im Gegensatz zu 9% bei den Personen ab 6 Jahre). Dieser Anteil wurde entsprechend dem Anteil der Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung (5,5%) einbezogen. Damit erhöht sich z.B. insgesamt der Mitfahreranteil von 9% (Personen ab 6 Jahre) auf 11% (für alle Personen). Insgesamt sind die Auswirkungen eher gering. Änderungen ergeben sich nur bei der Verkehrsmittelwahl (Zunahme von Fußanteil, Mitfahrer zulasten Fahrradanteil und MIV-Fahrer), beim Wegezweck (Zunahme Freizeit, Begleitwege zulasten Arbeitswege), Zunahme der Anzahl der Begleitpersonen) sowie bei den Wegelängen (kürzere Wege).

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen sollte eine möglichst hohe Beteiligung sichergestellt werden, die zudem systematische Verzerrungen durch die jeweilige Befragungsart ausschließt.

In der Erhebungszeit wurde darüber hinaus eine intensive Öffentlichkeitsarbeit über verschiedene Medien (Zeitung, Internet) betrieben, mit dem Ziel, die ausgewählten Haushalte zu informieren, zu sensibilisieren und zu aktivieren.

In der folgenden Tabelle ist die Verteilung auf die Befragungsarten dargestellt. Die unterschiedlichen Befragungsarten sind sehr differenziert genutzt worden (vgl. Tab. 3).

Tab. 3: Gewählte Befragungsart

Verteilung der Haushalte nach Befragungsart	Anzahl	In %
schriftlich	780	43
telefonisch	746	41
online	287	16
Gesamtzahl Haushalte	1.813	100

Die Rücklaufquote lag mit 16% im kalkulierten Bereich, so dass das Mobilitätsverhalten von 1.813 Haushalten und 4.282 Personen erfasst werden konnte. Dabei wurden 13.963 Wege an den Stichtagen erhoben. An der Erhebung hat sich demnach 1% aller Einwohner des Kreises beteiligt.

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft⁵, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z.B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

⁵ Fragebögen mit unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Tab. 4: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe

Anzahl und Anteil befragter Haushalte und Personen in der Stichprobe	Haushalte		Personen	
	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
Altenberge	26	1,4%	60	1,4%
Emsdetten	128	7,1%	299	7,0%
Greven	148	8,2%	322	7,5%
Hörstel	99	5,5%	248	5,8%
Hopsten	40	2,2%	98	2,3%
Horstmar	33	1,8%	88	2,1%
Ibbenbüren	190	10,5%	465	10,9%
Ladbergen	29	1,6%	63	1,5%
Laer	35	1,9%	92	2,1%
Lengerich	73	4,0%	171	4,0%
Lienen	39	2,2%	76	1,8%
Lotte	77	4,2%	180	4,2%
Metelen	27	1,5%	69	1,6%
Mettingen	40	2,2%	92	2,1%
Neuenkirchen	58	3,2%	138	3,2%
Nordwalde	44	2,4%	104	2,4%
Ochtrup	71	3,9%	175	4,1%
Recke	45	2,5%	116	2,7%
Rheine	277	15,3%	629	14,6%
Saerbeck	30	1,7%	82	1,9%
Steinfurt	160	8,8%	385	9,0%
Tecklenburg	42	2,3%	96	2,2%
Westerkappeln	38	2,1%	87	2,0%
Wettringen	50	2,8%	117	2,7%
räumliche Zuordnung nicht möglich	14	0,8%	30	0,7%
Kreis Steinfurt gesamt	1.813	100	4.282	100

Um auch auf kommunaler Ebene solide Aussagen treffen zu können, wurden einzelne Kommunen, die nur wenige Personenfragebögen aufweisen und bzgl. ihrer Lage, Siedlungsstruktur und Topografie ähnlich strukturiert sind, zusammengefasst: Die Bildung der Auswertungseinheiten wurde in Absprache mit der Kreisverwaltung vorgenommen. So wurden

- Altenberge und Nordwalde
- Hopsten, Mettingen und Recke
- Horstmar, Laer, Metelen und Ochtrup
- Ladbergen, Lienen und Saerbeck
- Lotte, Tecklenburg und Westerkappeln
- Neuenkirchen und Wettringen zusammengefasst.

Tab. 5: Eckdaten zur Befragung

	Kreis Steinfurt
ausgewählte Haushalte	11.500
erreichte Haushalte	1.813
Rücklaufquote	16%
Personen im Haushalt	4.841
Personen über 5 Jahre, die befragt wurden	4.282
Bevölkerung (1.1.2011)	443.357
Befragungsquote	1%
erfasste Wege	13.963

Erforderliche Gewichtung

Die vorgegebene Stichprobenziehung (alle Personen ab 0 Jahren) erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichprobe. Die Chance eines Mehrpersonenhaushaltes aus der Einwohnerdatei gezogen zu werden, war deutlich größer als die eines Einpersonenhaushaltes. Daher sind in der Stichprobe sowohl die Anteile an großen Haushalten als auch die Anteile von Kindern und Jugendlichen überrepräsentiert.

Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichprobe nach Alters- und Haushaltsstruktur vorgenommen. In einem ersten Schritt wurde die vorhandene Haushaltsgrößen- und Altersgruppenstruktur im Kreis Steinfurt auf die Stichprobe projiziert. Über eine typische Verteilung zwischen Haushaltsgrößen- und Altersstruktur wurden Gewichtungsfaktoren ermittelt, die die festgestellte Verzerrung der Stichprobe ausgleicht.

Abb. 5: Haushaltsgrößen in der Stichprobe im Kreis Steinfurt (ungewichtet / gewichtet) in Prozent

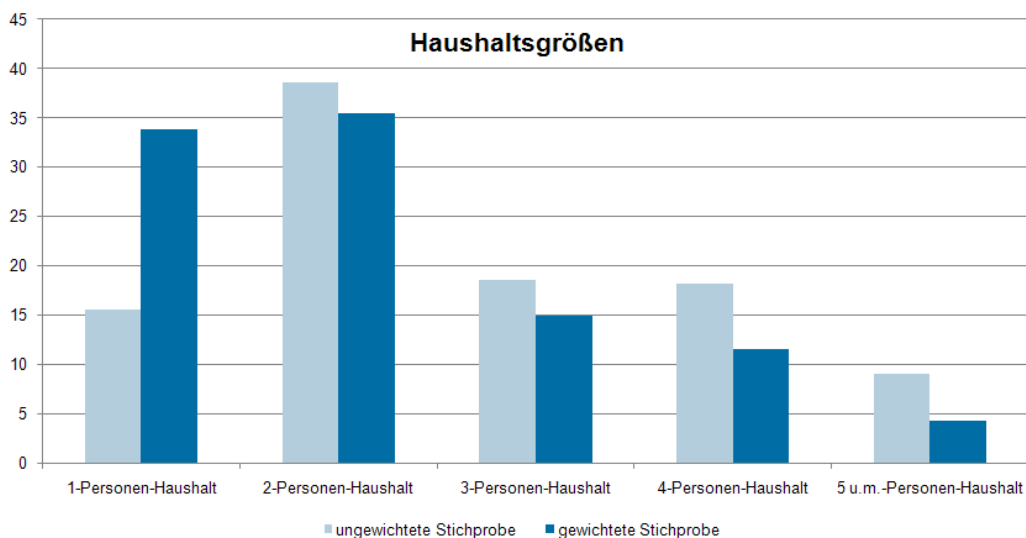
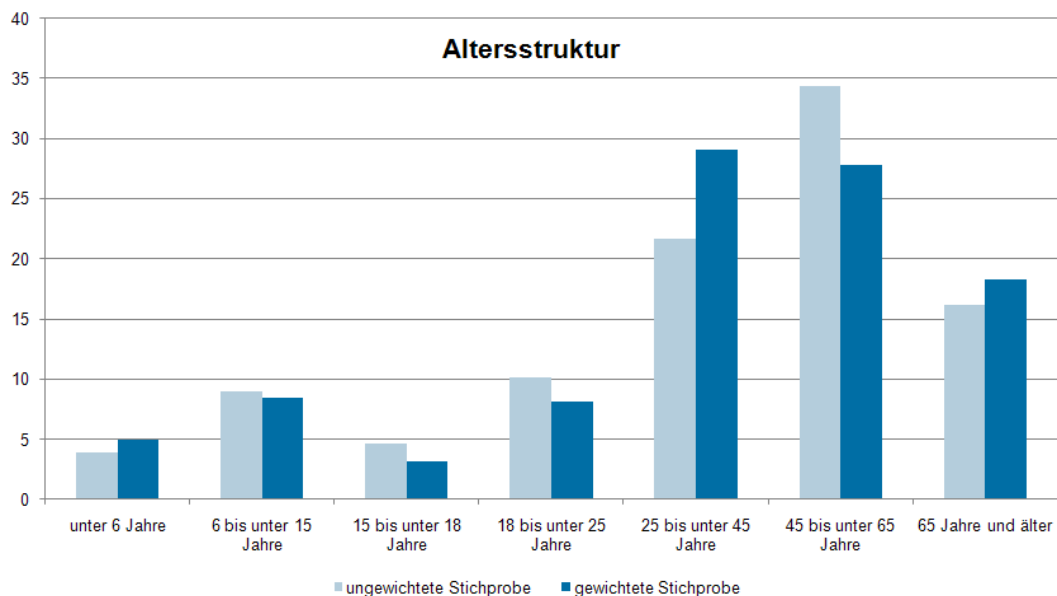


Abb. 6: Altersstruktur in der Stichprobe im Kreis Steinfurt (ungewichtet / gewichtet) in Prozent



Dokumentation

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse und Auswertungen zusammen. In erster Linie werden in Bezug auf die AGFS-Standards die Daten zur werktäglichen Mobilität zusammengestellt. Darüber hinaus werden umfangreiche und spezifische Auswertungen vorgenommen. Die eigentlichen nach AGFS-Standards geforderten Werte sind im Anhang II explizit zusammengestellt.

Die im Bericht dargestellten Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohner des Kreises Steinfurt. Wege, die z.B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, kann die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfassen. Sie bleiben daher unberücksichtigt.

In den Tabellen werden i.d.R. nur Prozentwerte angegeben. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenspaltenköpfen mit „(n=)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenmenge die betreffende Auswertung basiert. Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da ansonsten eine Genauigkeit vorgetäuscht wird, die für solche Erhebungen nicht gegeben ist. Durch Auf- und Abrundungsfehler werden nicht immer „100%“ erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen

gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergibt die Summe immer 100%), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2008 herangezogen.⁶ Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD gesamt“ verwendet. Bei Werten, die für Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner ausgewiesen wurden, wurde der Spaltenkopf „MiD – Ew.-Größe“ benannt.

⁶ Mobilität in Deutschland 2008, Bietergemeinschaft infas / DLR, beauftragt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

3. Untersuchungsraum

Der Kreis Steinfurt liegt im Norden von Nordrhein-Westfalen und gliedert sich in 24 Städte und Gemeinden. Im Süden grenzt der Untersuchungsraum an die Kreise Borken, Coesfeld, Warendorf sowie die kreisfreie Stadt Münster. Im Norden und Osten schließt sich das Bundesland Niedersachsen an.



Der Kreis Steinfurt ist 2009 in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) aufgenommen worden.

Das Kreisgebiet wird von der Ems durchquert, welche die Städte Rheine, Emsdetten und Greven miteinander verbindet. Nahezu parallel dazu verläuft der Dortmund-Ems-Kanal. In der Gemeinde Hörstel schließt sich außerdem der Mittellandkanal an den Dortmunder-Ems-Kanal an.

Die Topographie im Kreis Steinfurt ist v.a. im Süden unbewegt. Der tiefste Punkt befindet sich im Tal der Ems am Schloß Bentlage (32 m über NN) in Rheine. Im Osten und Süden steigt die Topographie mit den Ausläufern des Teutoburger Waldes leicht an. Die höchste Erhebung liegt mit 236 m über NN auf dem Westerbecker Berg in der Gemeinde Liene.

Insgesamt leben auf einer Fläche von 1.792,6 km² 443.357 Einwohner (247 Einwohner/km²). Mit 76.530 Einwohnern ist Rheine die bevölkerungsstärkste Stadt im Kreisgebiet. Ibberbüren, Greven, Emsdetten und Steinfurt sind weitere größere Städte im Kreis.

Tab. 6: Die Kommunen im Kreis Steinfurt (Quelle: Statistik Kreis Steinfurt 31.12.2010)

Kommune	Einwohner	Kommune	Einwohner
Rheine	76.530	Westerkappeln	11.190
Ibbenbüren	51.522	Altenberge	10.248
Greven	36.044	Nordwalde	9.373
Emsdetten	35.523	Tecklenburg	9.159
Steinfurt	33.901	Lienen	8.578
Lengerich	22.234	Wettringen	7.970
Hörstel	19.883	Hopsten	7.585
Ochtrup	19.430	Saerbeck	7.302
Lotte	13.912	Horstmar	6.515
Neuenkirchen	13.774	Ladbergen	6.383
Mettingen	12.105	Metelen	6.329
Recke	11.578	Laer	6.289

4. Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

4.1 Soziodemografische Daten

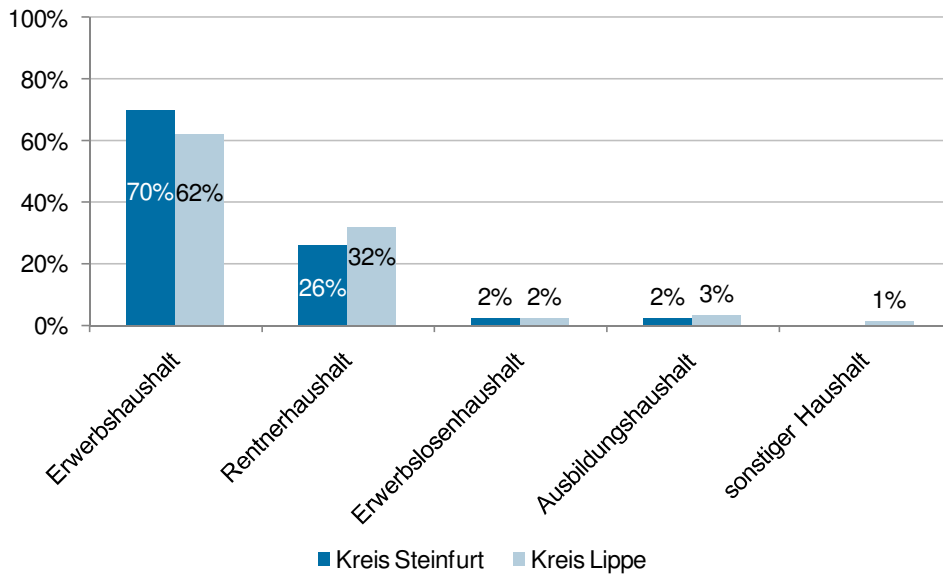
50% der Befragten waren Frauen, 50% Männer. Damit entspricht das Verhältnis fast exakt dem statistischen Geschlechterverhältnis im Kreis Steinfurt (50,4% Frauen / 49,6% Männer).

48% der Befragten sind voll- oder teilzeit erwerbstätig. Nicht erwerbstätig sind 52% der Befragten (16% in der Schule/Studium/Ausbildung; 2% arbeitslos; 5% Hausfrau/-mann; 21% im Ruhestand, 6% Kinder). Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 70% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt (siehe Tab. 6). 26% sind Rentnerhaushalte und etwa 4% sonstige Haushalte (Ausbildungshaushalte, Erwerbslosenhaushalte, etc.).

Tab. 7: Erwerbsstatus nach Personen im Kreis Steinfurt

Erwerbsstatus nach Personen (in %)	Kreis Steinfurt (n=3.890)	Kreis Lippe (n=4.753)
Kind	6	5
Hausfrau / -mann	5	5
im Ruhestand	21	24
Wehr-/Zivildienst	< 1	<1
z.Zt. arbeitslos	2	2
erwerbstätig		
- vollzeit	35	32
- teilzeit (18 – 34 h/Woche)	9	9
- teilzeit (< 18 h/Woche)	5	4
- vorübergehend freigestellt (Mutterschutz/Elternzeit)	1	1
in Ausbildung	2	2
Studium	2	2
Schüler/-in	12	14
sonstiges	1	1
	100	100

Abb. 7: Erwerbsstatus nach Haushalten im Kreis Steinfurt im Vergleich zum Kreis Lippe



Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,2 Personen. 34% sind Einpersonenhaushalte, 44% Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder und 22% sind Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren. Mit kleinen Abweichungen entsprechen diese Werte denen der bundesweiten MiD-Untersuchung.

Tab. 8: Haushaltsstruktur im Kreis Steinfurt

Haushaltstyp (in %)	Kreis Steinfurt (n=1.810)	Kreis Lippe (n=2.329)	MiD gesamt	MiD Ew-Größe
Ein-Personen-Haushalt	34	38	39	33
Paar ohne Kinder	35	33	33	36
Mehrerwachsenen-HH ohne Kinder	9	8	10	11
Alleinerziehend	1	2	2	2
Paar mit einem Kind	8	7	17	18
Paar mit mehreren Kindern	10	8		
Mehrerwachsenen-HH mit Kindern	3	4		
	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (< 18 Jahren)	22%	21%	19%	20%

Gesundheitliche Einschränkungen

Gesundheitliche Einschränkungen und Barrierefreiheit im Verkehrssystem spielen eine zunehmende Rolle: 11% der Befragten fühlen sich subjektiv in ihrer Mobilität eingeschränkt: 6% mit Gehbehinderungen, 1% mit Sehbehinderungen und 5% mit sonstigen Einschränkungen (Mehrfachantworten waren möglich). Die gesundheitlichen Einschränkungen nehmen im Alter sowie insbesondere bei den Hochbetagten stark zu. Besonders in der Altersgruppe von 75-84 Jahren fühlen sich etwa die Hälfte und in der Altersgruppe ab 85 Jahren 3/4 der Befragten in ihrer Mobilität eingeschränkt. Haben Personen gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet dies, dass sie weniger oft außer Haus unterwegs sind und weniger Wege zurücklegen.

Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Hochbetagten (ab 75 Jahre) in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt zukünftig stärker zu fokussieren.

Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Einschränkung der Mobilität durch gesundheitliche Probleme (alle Personen ab 6 Jahren) – Mehrfachantworten möglich (in %)	Kreis Steinfurt (n=4.071)	Kreis Lippe (n=6.654)	MiD gesamt
nein	89	90	82
ja	11	10	8
durch Gehbehinderung	6	6	7
durch Sehbehinderung	1	1	1
andere Einschränkungen	5	4	11
durchschnittl. Anzahl genannter Einschränkungen	1,1	1,1	1,1

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Pkw-Ausstattung

Insgesamt besitzen 87% der befragten Haushalte im Kreis Steinfurt mindestens ein Auto. 13% können als autofreie Haushalte eingestuft werden. Im Vergleich zum MiD ist die Anzahl der motorisierten Haushalte höher, im Vergleich zum Kreis Lippe oder Kreis Soest jedoch niedriger. 35% der Haushalte im Kreis geben an, dass sie zwei oder mehr Autos besitzen. 13% der Haushalte verfügen über ein Motorrad/Motorroller bzw. Mo-fa.

Haushalte mit Kindern besitzen am häufigsten 2 oder mehr Autos (57% statt 35% im Durchschnitt und 28% bei Paaren ohne Kinder).

Tab. 10: Haushalte mit Autos im Kreis Steinfurt im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Haushalte mit Auto	Haushalte mit 2 oder mehr Autos
Kreis Steinfurt	87%	35%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	91%	36%
Kreis Soest (2011/Helmert)	92%	45%
Lemgo (2011/Planersocietät)	83%	31%
Bünde (2011/Planersocietät)	90%	36%
Herford (2011/Helmert)	82%	36%
Bielefeld (2010/Helmert)	82%	30%
Willich (2009/Planersocietät)	94%	49%
Moers (2008/Planersocietät)	87%	27%
Bundesweit (2008/MiD)	82%	29%

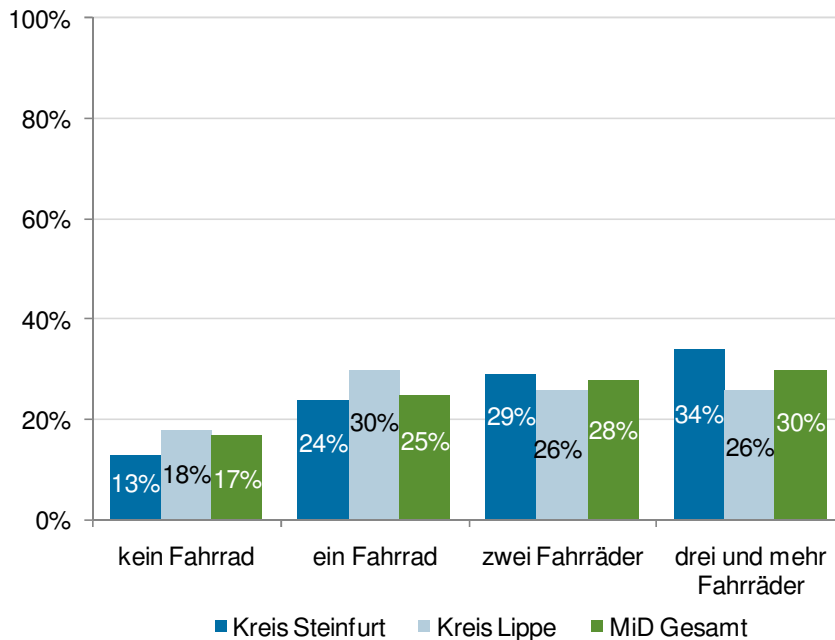
Die abzuleitende Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner im Kreis Steinfurt beträgt 578. Damit liegt dieser Wert deutlich über dem Landesdurchschnitt von NRW, der Ende 2010 bei 498 lag (vgl. Mobilität in Nordrhein-Westfalen 2010).

Fahrradausstattung

Im Kreis Steinfurt besitzen 87% der Haushalte mindestens ein Fahrrad. In 63% der Fälle sind es sogar zwei und mehr. Diese Werte liegen bei einem gleichzeitig hohen Fahrradanteil in einigen Gemeinden des Kreises über denen von Vergleichskreisen und über denen der MiD-Untersuchung.

Haushalte mit Kindern besitzen fast zu 96% ein oder mehrere Fahrräder, während Einpersonenhaushalte und ältere Menschen (65 Jahre und älter) einen etwas unterdurchschnittlichen Fahrradbesatz aufweisen.

Abb. 8: Fahrräder im Haushalt (konventionelle und Elektrofahrräder)



6% der Haushalte im Kreis Steinfurt besitzen bereits ein Elektrofahrrad (Pedelects/E-Bikes).⁷ Dieser Anteil liegt im Vergleich zum Kreis Lippe (3%) etwas höher und vor dem Hintergrund des derzeitigen Marktbooms der Elektrofahrräder wird er in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter wachsen. Dies kann ein Potenzial für eine weiter verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie spezifisch auf längeren Wegen sowie auf Freizeit- und Arbeitswegen sein.

Mehr als 2/3 aller Elektroräder werden von Personen über 65 Jahre gefahren. Der Anteil derer, die das Fahrrad täglich nutzen, liegt bei den Pedelect-Nutzern mit 54% weitaus höher als bei allen Inhabern von konventionellen Fahrrädern (36%). Der Fahrradanteil der Wege (Modal Split) in Haushalten, die über ein Elektrofahrrad verfügen, liegt mit 36% ebenfalls höher als bei Nutzern konventioneller Räder (25%). Die durch-

⁷ Das Pedelect (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt, während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt. Fahrer benötigen also weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Für sie besteht zudem keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung. E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 500 Watt und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h nicht überschritten werden, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkraftfahrzeug.

schnittliche Radwegelänge verlängert sich zudem auf 6,1 km (im Durchschnitt aller anderen Fahrradnutzer: 3,3 km).

Tab. 11: Vergleich Personen mit Elektrofahrrädern und mit ‚konventionellen‘ Fahrrädern

Strukturdaten von Haushalten mit Elektrofahrrädern und konventionellen Fahrrädern im Kreis Steinfurt	Besitzer von Elektrofahrrädern	Besitzer von konventionellen Fahrrädern
Haushaltsstruktur		
Personen 65 J. u.ä.	67%	18%
Rentner	72%	20%
Erwerbstätig	19%	55%
Haushalte ohne Auto	1%	13%
Nutzungsstruktur		
Anteil Fahrradnutzung täglich / mehrmals wöchentlich	54%	36%
Entfernung eines Weges (Durchschnitt)	4,0 km	4,5 km
Mobilität am Stichtag		
- Modal Split – Anteil Fahrrad	36%	25%
- Entfernung eines Weges (Durchschnitt)	6,1 km	3,3 km
- Entfernung eines Weges (Median)	3 km	2 km

Insgesamt liegt die Fahrraddichte im Kreis Steinfurt mit 1.000 Fahrrädern auf 1.000 Einwohner erstaunlich hoch. Die errechnete Elektrofahrraddichte beträgt 37 auf 1.000 Einwohner. Die Kennwerte zur Fahrradausstattung verdeutlichen, dass der Kreis Steinfurt mit einer Vollausstattung sehr günstige Rahmenbedingungen im Radverkehr aufweist.

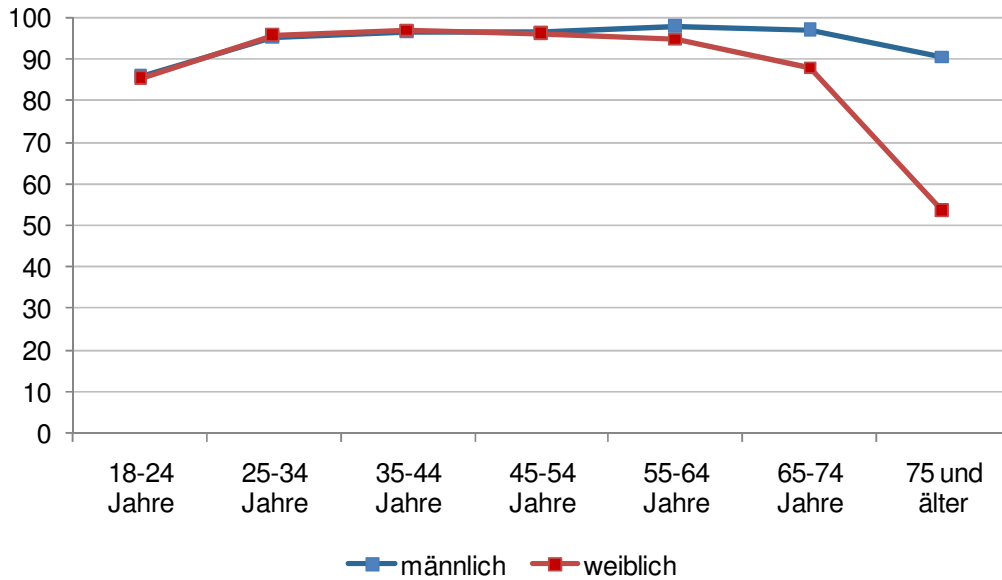
5% der Haushalte im Kreis Steinfurt sind Haushalte ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/Fahrrad). Dies sind vor allem weibliche, ältere Einpersonen- und Rentnerhaushalte, die häufig auch gesundheitsbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsgeschehen aus. Insgesamt verfügen im Kreis Steinfurt rund 93% der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein (Bundesdurchschnitt MID 2008: 88%). Während in den Altersgruppen von 25-64 Jahre eine Führerscheinbesitzquote von über 90% sowohl bei Frauen und Männern festzustellen ist, ergeben sich Unterschiede vor

allein in der Gruppe der über 65-Jährigen, bei denen die Frauen nur zu 88% (65-74 Jahre) bzw. zu 53% (75 Jahre und älter) einen solchen besitzen.

Abb. 9: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen



Von den Einwohnern, die eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, können 68% auch zu jeder Zeit auf ein Auto zurückgreifen, 24% können erst nach Absprache ein Auto nutzen.

Tab. 12: Verfügbarkeit über ein Auto

Verfügbarkeit eines Pkws (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=3.433)	Kreis Lippe (n=5.573)	MiD gesamt
immer/täglich	68	76	76
zeitweise/nach Absprache	24	16	11
nie	8	8	13
	100	100	100

ÖV-Zeitkartenbesitz

12% der befragten Einwohner ab 6 Jahre und umgerechnet 11% aller Einwohner besitzen einen übertragbaren oder personengebundenen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket, etc.). Dieser Anteil liegt unter den Werten des Kreises Lippe (16%), aber höher als z.B. im Kreis Soest (7%).

Tab. 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer ÖV Zeitkarte (in %)	Kreis Steinfurt (Personen ab 6 Jahre)	Kreis Steinfurt (alle Personen)
ja, übertragbar	2	2
ja, personengebunden	10	9
nein	88	89
	100	100

Tab. 14: Vergleich der ÖV-Zeitkartenanteile im Kreis Steinfurt mit anderen AGFS-Kreisen und Kommunen

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle) (alle Personen inkl. 0-6 jährige)	Personen mit ÖV-Zeitkarte
Kreis Steinfurt	11%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	16%
Kreis Soest (2011/Helmert)	7%
Lemgo (2011/Planersocietät)	19%
Bünde (2011/Planersocietät)	11%
Herford (2011/Helmert)	7%

Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind in der Gruppe der Studenten (76% verfügen über ein ÖV-Zeitkarte) sowie in der Gruppe der Schüler zu finden (44%). Diese beiden Gruppen machen auch 54% der Zeitkartenbesitzer insgesamt aus. Bei den Azubis haben 31% eine ÖV-Zeitkarte, während bei den Erwerbstätigen nur 7%, bei den Rentnern 4% und bei den Hausfrauen 2% auf einen solchen Zeitfahrausweis zurückgreifen können. Hier liegen noch erhebliche Potenziale.

Hohe Anteile an ÖV-Zeitkartenbesitzer sind Altenberge/Nordwalde (16%) festzustellen. Wenig verbreitet ist die ÖV-Zeitkarte u.a. in Lengerich (94% besitzen keine). In allen Gemeinden des Kreises besitzen die meisten Zeitkartenbesitzer personengebundene ÖV-Karten (überwiegend Schüler).

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz offenbart die Abhängigkeit vom ÖV bzw. die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Von den erwachsenen Befragten sind 12% weder im Besitz eines Führerschein noch einer ÖV-Zeitkarte, ihre Mobilitätsvoraussetzungen sind also als eingeschränkt zu bewerten. Dagegen besitzen 7% der Erwachsenen im Kreis Steinfurt sowohl eine Zeitkarte als auch einen Führerschein, damit sind sie grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen.

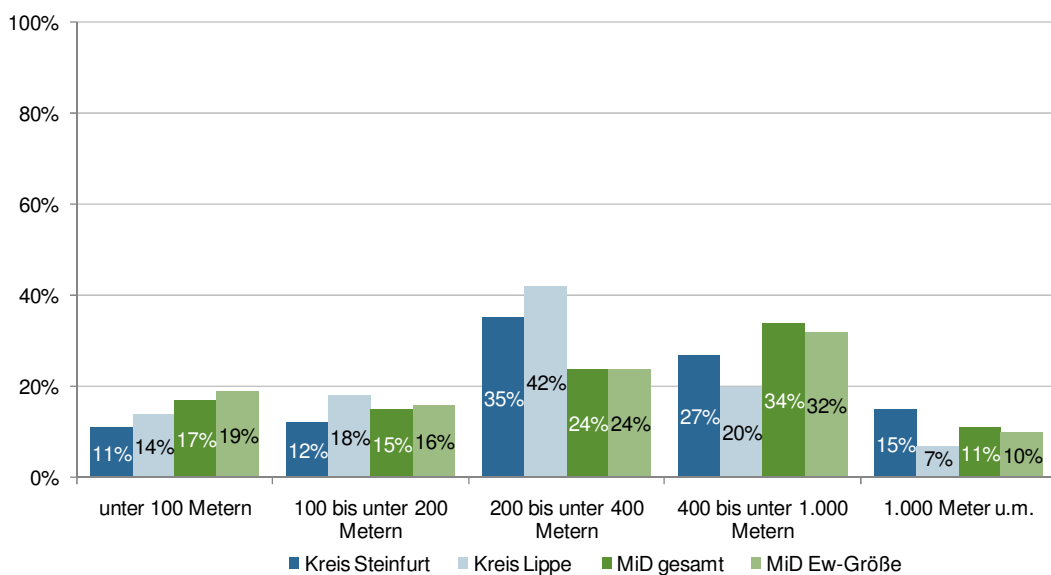
Tab. 15: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=4.053)
nur Pkw-Führerscheinbesitz	76
Pkw-Führerscheinbesitz und ÖV-Zeitkarte	7
nur ÖV-Zeitkarte	5
weder Pkw-Führerschein, noch ÖV-Zeitkarte	12
	100

Entfernung zu ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen

Die Entfernung zur Bushaltestelle offenbart einen deutlich höheren Anteil derer, die über 400 m zurücklegen müssen (42%) als im Kreis Lippe. Im Vergleich zum MiD sind die Entfernungen über 1000 m höher ausgeprägt. Im engen Einzugsbereich bis zu 200 Metern leben im Kreis Steinfurt vergleichsweise wenige (23%).

Abb. 10: Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle



Die Entfernung der Kommunen zum nächstgelegenen Bahnhof variiert sehr stark innerhalb des Kreises Steinfurt. Während einige Kommunen einen eigenen Bahnhof besitzen und ein direkter Anschluss an das Schienennetz besteht, sind aus anderen Gemeinden teilweise Fahrten zum nächsten Bahnhof von über 10 km nötig.

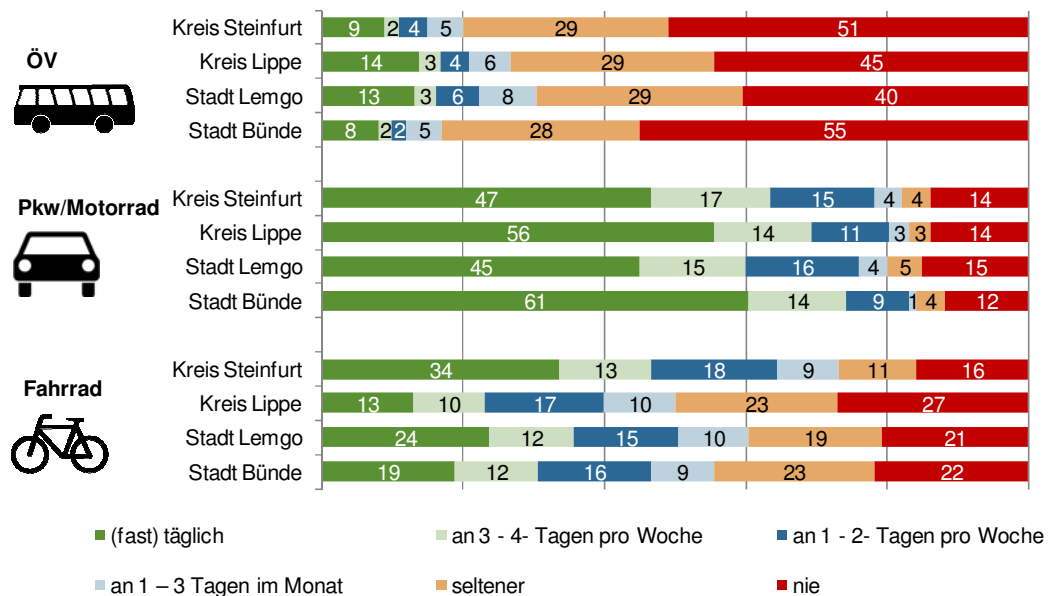
Tab. 16: Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof

Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof (in Metern)		Minimum	Maximum
Kommunen mit Bahnhof/Bahnhöfen			
Altenberge		< 100	2.500
Emsdetten		< 100	4.000
Greven		< 100	4.000
Hörstel		< 100	2.800
Ibbenbüren		< 100	2.500
Lengerich		<100	8.000
Lienen		<100	12.000
Metelen		<100	4.500
Nordwalde		< 100	3.100
Ochtrup		< 100	3.500
Rheine		< 100	3.500
Steinfurt		< 100	2.800
Kommunen ohne Bahnhof	Nächster Bahnhof		
Neuenkirchen	Rheine	5.700	8.500
Mettingen	Ibbenbüren	6.600	10.000
Saerbeck	Emsdetten	7.200	9.100
Wettringen	Steinfurt (-Burgsteinfurt)	7.500	9.600
Horstmar	Steinfurt (-Burgsteinfurt)	7.900	9.800
Laer	Altenberge	8.500	10.300
Tecklenburg	Lengerich	7.400	12.000
Hopsten	Hörstel	10.300	13.000
Lotte	Osnabrück	10.300	12.500
Recke	Ibbenbüren	10.600	13.200
Ladbergen	Greven	11.900	13.900
Westerkappeln	Osnabrück	13.000	16.000
Kreis Steinfurt		< 100	16.000

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Während das Auto von etwa 2/3 der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich benutzt wird, sind dies beim ÖV nur 11%. 80% der Einwohner im Kreis Steinfurt nehmen den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch (dieser Anteil ist ähnlich hoch wie in anderen Kreisen oder Kommunen). Das Fahrrad wird im Kreis Steinfurt gegenüber dem Bus von mehr Personen täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt (34% täglich und 13% mehrmals wöchentlich); und dies auch besonders häufig gegenüber Vergleichsgebieten.

Abb. 11: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Mobilitätstypen

Insgesamt gaben 89% an, mit mindestens einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) täglich unterwegs zu sein. 40% im Kreis Steinfurt sind typische Pkw-Fahrer, d.h. sie nutzen täglich nur das Auto. Dieser Wert ist zwar hoch, aber im Vergleich zum Kreis Lippe deutlich geringer. 20% sind eher reine Fahrradnutzer, dies ist ein bemerkenswert hoher Wert. Weitere 20% sind kombinierte Pkw- und Fahrradnutzer, die beide Verkehrsmittel täglich oder sehr häufig nutzen. Für den ÖV zeigt sich auch hier eine eher geringe Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl. Insgesamt sind 27% multimodal unterwegs, dies ist auch deutlich höher als im Kreis Lippe.

Tab. 17: Typen der Verkehrsmittelnutzung⁸

Mobilitätstyp (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=4.049)	Kreis Lippe (n=6.173)
Pkw-Fahrer	40	55
Fahrradfahrer	20	10
ÖV-Fahrer	3	8
Kombi- bzw. multimodale Nutzer	27	14
- Pkw/Fahrradfahrer	20	7
- Pkw/ÖV-Nutzer	1	3
- Fahrradfahrer/ÖV-Nutzer	5	3
- Multimodaler (Pkw/Fahrrad/ÖV)	1	1
wenig Mobile	11	12
	100	100

Die hauptsächliche Fahrradnutzung ist – aufgrund des hohen Fahrrad-Anteils am Modal Split wenig überraschend - besonders in Emsdetten ausgeprägt (36%). Hier sind auch sehr wenige, die allein auf den Pkw als Verkehrsmittel fixiert sind (lediglich 27%).

24% der Rentner und 19% der Arbeitslosen geben an, keines der abgefragten Verkehrsmittel mehrmals wöchentlich zu nutzen. Die Erwerbstätigen nutzen dagegen das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel am häufigsten (61%). Nur im (Berufs-)Ausbildungsverkehr kommen öffentliche Verkehrsmittel auf zweistellige Prozentwerte, wenn sie als wesentliche Transportart verwendet werden. So nutzen 13% der Studenten, 12% der Auszubildenden und 11% der Schüler den ÖV hauptsächlich. Die Schüler sind es ebenfalls, die die höchsten Anteile am Fahrradverkehr als hauptsächliches Verkehrsmittel aufweisen (43%).

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte

Im Kreis Steinfurt arbeiten rund 41% der Erwerbstätigen auch in der eigenen Stadt, ebenso haben 73% der Schüler sowie 28% der Studierenden/Azubis auch ihren Ausbildungs-, Schul- bzw. Studienort in der eigenen Stadt.

⁸ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen&Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-2x pro Woche angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Fahrradfahrer“.

Als häufigste Arbeits- und Ausbildungsorte werden innerhalb des Kreises Rheine, Ibbenbüren, Emsdetten, Steinfurt (v.a. als Schulort) und außerhalb des Kreises besonders Münster und Osnabrück genannt.

Tab. 18: Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte Kreis Steinfurt

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte von Befragten aus dem Kreis Steinfurt (in %)	Arbeitsorte	Ausbildungsorte Schüler	Ausbildungsorte Studenten / Azubis
eigener Stadtteil	23	36	13
eigene Stadt	20	37	15
eigene Stadt	43	73	28
Auspendler in eine andere Stadt	57	27	68
konkret benannte Orte			
Münster	12	9	21
Rheine	8	8	10
Ibbenbüren	7	6	5
Emsdetten	5	4	6
Osnabrück	5	4	13
Greven	4	3	*
Steinfurt	4	7	6
Lengerich	3	1	*
Ochtrup	2	3	*
andere Orte	50	55	33
	100	100	100

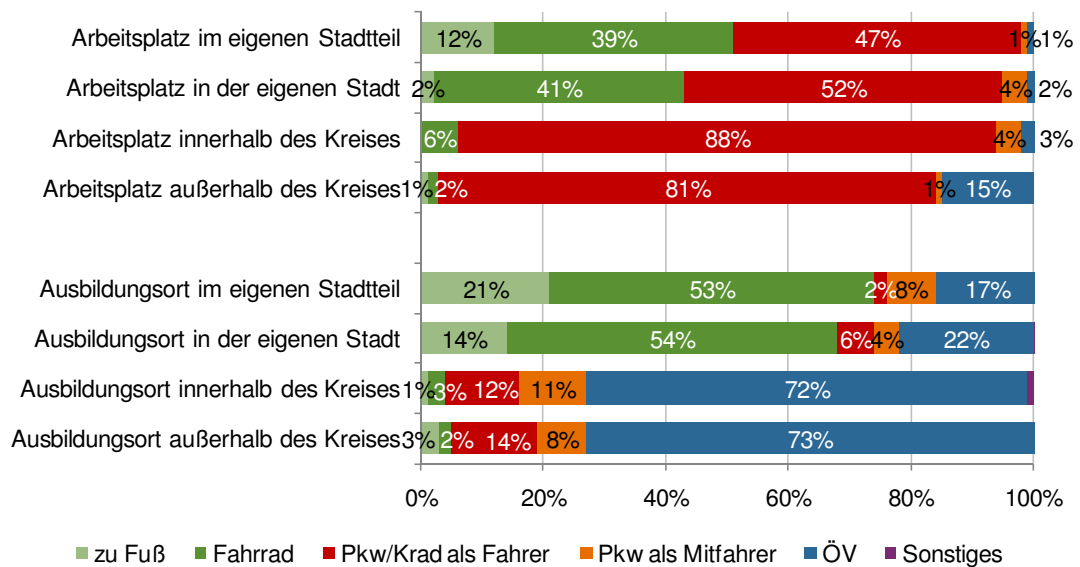
Tab. 19: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung

Entfernung Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von Wohnung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=2.465)	Kreis Lippe (n=4.010)
unter < 1 km	2	4
1 km bis unter 2 km	9	9
2 km bis unter 5 km	18	19
5 km bis unter 10 km	15	19
10 km bis unter 20 km	22	23
20 km bis unter 50 km	28	24
50 km u.m.	6	4
	100	100

Fast 30% der Arbeits- und Ausbildungsorte im Kreis Steinfurt liegen bis zu 5 Kilometer entfernt und sind damit gut mit dem Fahrrad zu erreichen (siehe Tab. 19). Weitere 15% der Arbeits- und Ausbildungsorte liegen zwischen 5-10 km von der Wohnung entfernt. Im Kreis besitzen darüber hinaus 56% der Arbeits- und Ausbildungsorte eine Entfernung von mehr als 10 km von der Wohnung. Diese Werte liegen mit leichten Abweichungen auf dem Niveau des Kreises Lippe.

Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeits- und Ausbildungswege innerhalb des eigenen Stadtteils zu 51% bzw. 74% zu Fuß und mit dem Rad erledigt werden, steht bei Pendlerwegen über die Stadt- bzw. Kreisgrenze bei den Erwerbstätigen der MIV sowie bei den Auszubildenden, Schülern und Studenten der ÖV im Vordergrund. Wege zum Arbeitsplatz im eigenen Stadtteil werden anteilig schon fast zur Hälfte mit dem Pkw/Krad unternommen.

Abb. 12: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatzes

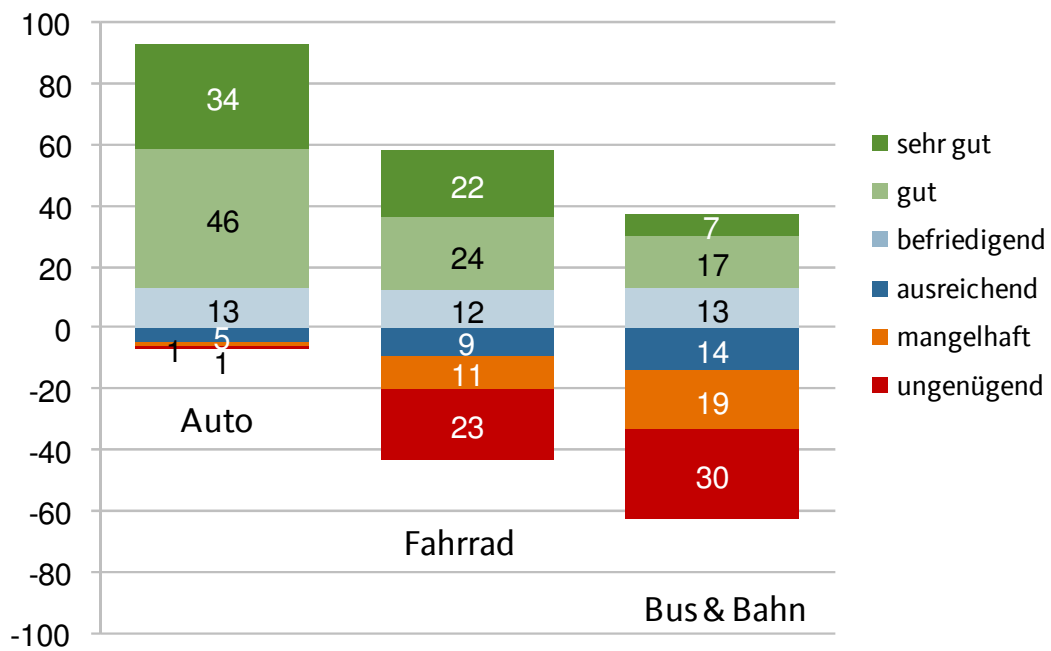


Bewertung der Erreichbarkeit

Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits- und Ausbildungsorte) spiegelt im Wesentlichen, die Entfernungen und die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel wieder. Die Erreichbarkeit des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird am besten eingestuft. Nur in Ausnahmefällen wurde die Auto-Erreichbarkeit mit mangelhaft oder ungenügend bewertet. Immerhin 46% der

Befragten beurteilen, dass sie Ihre Ziele mit dem Rad gut oder sehr gut erreichen können. Noch ¼ bewertet die Erreichbarkeit mittels Bus und Bahn als mindestens gut, noch 13% als befriedigend. Wengleich fast 50% Bus und Bahn hinsichtlich der Fragestellung als mangelhaft und ungenügend bewerten, spielen in die äußerst geringe Nutzung des ÖV im Kreis Steinfurt scheinbar noch andere Faktoren wie Takt, Preisgestaltung, Wegezweck oder persönlicher Bequemlichkeit eine Rolle. Als Vergleich zum Kreis Lippe sind im Kreis Steinfurt ähnliche Werte feststellbar.

Abb. 13: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsorte im Kreis Steinfurt nach Verkehrsmitteln

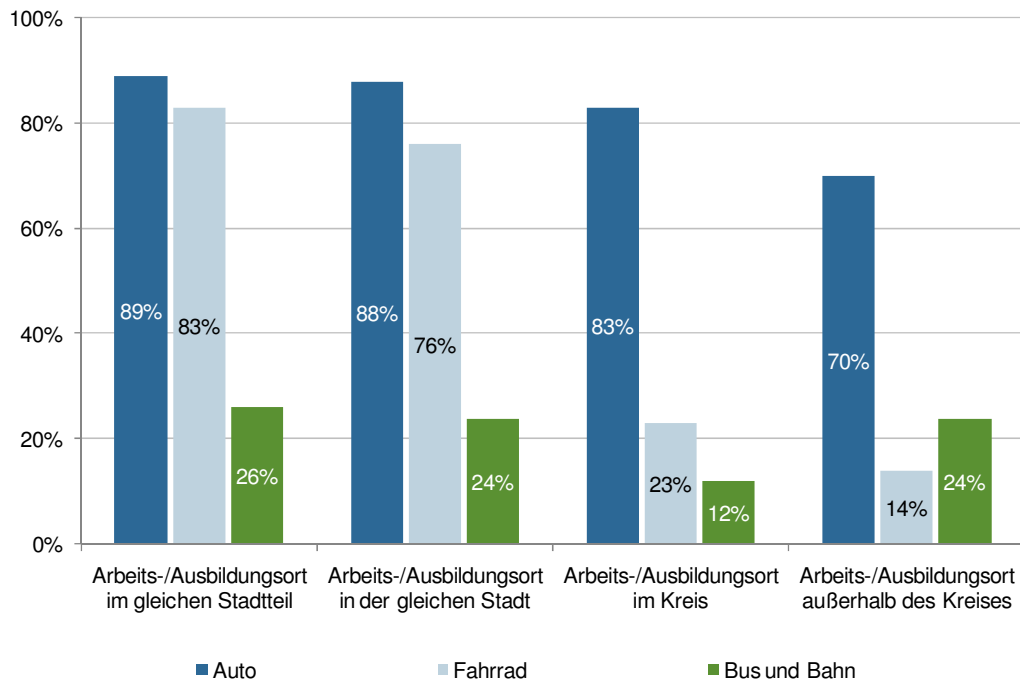


Im Durchschnitt wird die Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes mit dem Auto am besten bewertet (2,0). Das Fahrrad erreicht mit einem Wert von 3,3 noch einen respektablen Wert, wenn man bedenkt, dass mehr als die Hälfte einen Arbeits- und Ausbildungsplatz außerhalb ihrer Gemeinde anfahren müssen. Der ÖV wird mit einer Note von 4,1 durchschnittlich am schlechtesten eingestuft.

Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert vor allem beim Radverkehr und beim ÖV mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes von der Wohnung. Je weiter das Ziel vom Wohnort entfernt ist, desto schlechter wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eingeschätzt. Beim ÖV ist auffällig, dass die Erreichbarkeit insgesamt als schlechter bewertet wird und die läng-

sten Distanzen über die Kreisgrenze hinweg noch ähnlich positiv bewertet werden wie die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtteils /der Stadt. Dies hängt vor allem mit den Oberzentren (Münster/Osnabrück) zusammen, die wiederum relativ gut erreichbar sind. Dagegen wird der ÖV für Wege innerhalb des Kreises zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz deutlich schlechter bewertet.

Abb. 14: Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes



4.3 Mobilität der Einwohner

92% der Befragten waren am werktäglichen Stichtag unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,6 Wege pro Tag zurückgelegt. 42% haben einen oder zwei Wege zurückgelegt, bei 30% waren es drei oder vier und 20% haben fünf oder mehr Wege durchgeführt.

Tab. 20: Zahl der zurückgelegten Wege am Stichtag

Wegeanzahl am Stichtag (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=4.169)	Kreis Lippe (n=5.246)	MiD gesamt
keinen Weg (immobil)	8	8	10
einen Weg	2	2	7
zwei Wege	40	36	27
drei bis vier Wege	30	32	31
fünf Wege und mehr	20	22	25
	100	100	100
Durschnitt (alle)	3,3 Wege	3,3 Wege	3,4 Wege
Durschnitt (mobile Personen)	3,6 Wege	3,6 Wege	3,8 Wege

Im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten erweisen sich die Einwohner des Kreises Steinfurt als leicht überdurchschnittlich mobil. Insbesondere ist der Anteil derjenigen, die am Stichtag keine Wege zurücklegten, relativ gering (siehe Tab. 20)

Tab. 21: Mobilität im Kreis Steinfurt im Vergleich (alle Personen über 0 Jahre)

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege / mobile Person	Anteil der am Stichtag immo- bilen Personen	Wege / alle Personen
Kreis Steinfurt	3,6	8%	3,3
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	3,6	8%	3,3
Kreis Soest (2011/Helmert)	3,6	16%	3,0
Lemgo (2011/Planersocietät)	3,7	9%	3,3
Bünde (2011/Planersocietät)	3,5	11%	3,1
Herford (2011/Helmert)	4,0	19%	3,2
Willich (2009/Planersocietät)	3,9	13%	3,4
Moers (2008/Planersocietät)	3,3	16%	2,8
Bundesweit (2008/MiD)	3,8	10%	3,4

Die mobilsten Gruppen sind die Teilzeiterwerbstitigen (ca. 4,1 Wege/Tag), vorübergehend von der Erwerbstätigkeit freigestellte - bspw. in Elternzeit (3,7 Wege/Tag) und

Schüler (3,4 Wege/Tag). Studenten sind die immobilste Gruppe am Stichtag (2,6 Wege/Tag) und auch Auszubildende legen weniger Wege zurück (2,8 am Tag). Relativ wenig unterwegs sind auch Rentner (2,9 Wege im Schnitt), da hier die Erwerbstätigkeit weg fällt sowie erste gesundheitliche Einschränkungen festzustellen sind.

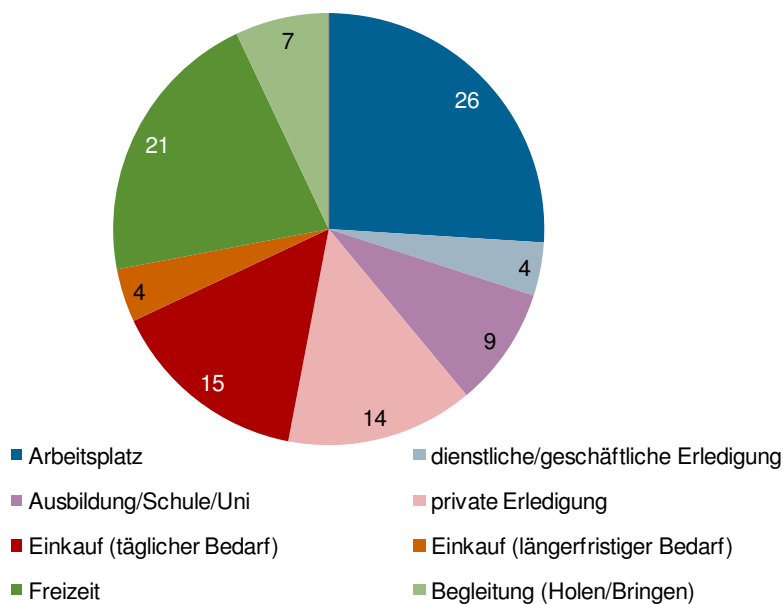
Nach Altersgruppen unterschieden, sind vor allem die Gruppen der 15 - 18-jährigen sowie der 25 - 45-jährigen die mobilsten Gruppen (3,6 Wege bzw. 3,5 Wege). Personen über 65 Jahre machen im Durchschnitt nur 2,9 Wege.

Auch nach den Haushaltstypen können Unterschiede festgestellt werden. Haushalte mit Kindern sind mobiler (3,6 Wege) als Haushalte ohne Kinder (3,1 Wege). Als mobilste Gruppe im Kreis Steinfurt stellen sich die Alleinerziehenden dar (3,9 Wege). Aufgrund ihrer sozialen Lage müssen sie viele Lebensbereiche abdecken und koordinieren (Beruf, Familie, Freunde / Verwandte, Freizeit, etc.), was mit einer überdurchschnittlich hohen Mobilität verbunden ist.

Verkehrszwecke

Am häufigsten werden die Wege zum Arbeitsplatz (26%), für Freizeitaktivitäten (21%) und zum Einkauf (19%) zurückgelegt. Darüber hinaus werden noch Wege für private Erledigungen (wie z.B. Arztbesuch etc. 14%), zur Ausbildung/Schule/Studium (9%), Begleitwege (7%) und Wege zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken (4%) durchgeführt.

Abb. 15: Wegezwecke im Kreis Steinfurt



Tab. 22: Zweck der zurückgelegten Wege

Wegezzweck (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=13.422)	Kreis Lippe (n=13.179)	MiD gesamt
Arbeitsplatz	26	22	17
dienstliche / geschäftliche Erledigung	4	5	9
Ausbildung, Schule, Uni	9	15	8
Begleitung Person (Holen / Bringen)	7	8	8
private Erledigung	14	13	13
Einkauf (täglicher Bedarf)	15	12	20
Einkauf (längerfristiger Bedarf)	4	6	
Freizeit	21	20	26
	100	100	100

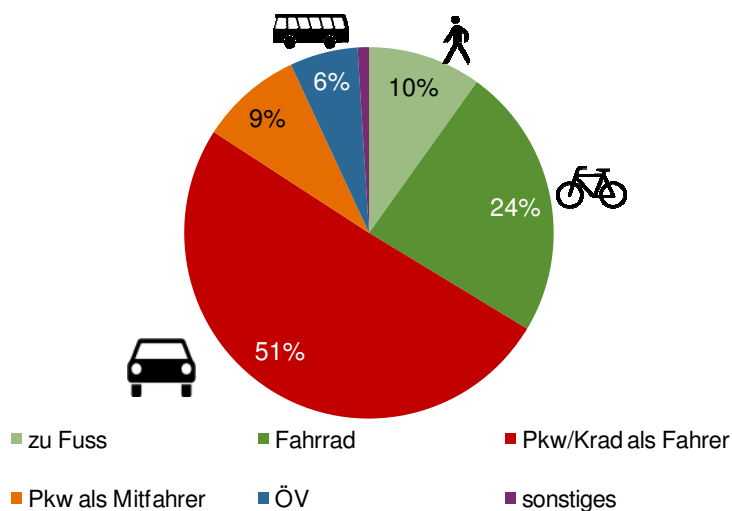
Die Struktur der Wegezzwecke im Kreis Steinfurt ähnelt in Bezug auf die Werteausprägungen den Ergebnissen der gesamtdeutschen Mobilitätserhebung MID 2008, allerdings mit einem höheren Anteil der Arbeitswegen, während der Anteil an Freizeitwegen geringer ausfällt.

4.4 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Mehr als ein Drittel der werktäglichen Wege im Kreis werden entweder zu Fuß (10%) und besonders mit dem Fahrrad (24%) zurückgelegt, also mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln. 51% der Wege werden als Pkw-Fahrer und 9% als Mitfahrer bewältigt. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 6% der Wege durchgeführt.

Der überwiegende Anteil des ÖV setzt sich aus dem Busverkehr (3,6%), Zugfahrten im Nahverkehr (1,8%) sowie 0,2% Zugfahrten im Fernverkehr zusammen.

Abb. 16: Verkehrsmittelwahl Kreis Steinfurt (Personen ab 6 Jahre)



Im Vergleich zur Haushaltsbefragung 1994 (vgl. Regionaler VEP Kreis Steinfurt 1996) haben der Fußverkehr um einen Prozentpunkt und der Radverkehr sogar um vier Prozentpunkte abgenommen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der von 55% auf 60% gestiegen ist. Der Anteil des ÖV ist bei 6% geblieben.⁹

⁹ Der Rückgang beim Radverkehr kann verschiedene Gründe haben: Einerseits haben sich seit 1994 bereits einige Veränderungen in der Altersstruktur ergeben (Abnahme v.a. der Schüler). Die Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitzquoten der älteren Bevölkerung sind ebenfalls höher. Gleichzeitig haben sich in dem Zeitraum einige gesellschaftliche und siedlungsstrukturelle Veränderungen ergeben (erhöhte Anzahl von außergemeindlichen Berufs- und Ausbildungspendlern sowie Veränderung der Einkaufslandschaft mit einem Anteil von Discountern). Andererseits können aber auch methodische Gründe eine Rolle spielen, da die Erhebung 1994 nur an zwei Stichtagen im Mai stattfand. Hier können sich wetterbedingte Einflüsse gerade im Radverkehr sehr viel stärker durchschlagen als bei der aktuellen Erhebung, die über einen Zeitraum von vier Wochen stattfand mit insgesamt 12 Stichtagen.

Tab. 23: Vergleich des Modal Split im Kreis Steinfurt 1994/2011

Verkehrsmittelwahl (in %)	1994 Personen ab 10 Jahre	2011 Personen ab 6 Jahre
zu Fuß	11	10
Fahrrad	28	24
Pkw / Krad als Fahrer	55	51
Pkw als Mitfahrer		9
ÖV	6	6
sonstiges		<1
	100	100

Der Fahrradanteil von 24% im Kreis Steinfurt ist aber sowohl im gesamtdeutschen Durchschnitt (12% in der MiD 2008) als auch zu anderen AGFS-Städten und Kreisen als außergewöhnlich hoch einzuschätzen. In der unten stehenden Tabelle sind auch die Personen unter 6 Jahre eingerechnet. Dadurch ergeben sich noch Verschiebungen beim MIV-Fahreranteil zugunsten des MIV-Mitfahreranteils.

Tab. 24: Verkehrsmittelwahl im Vergleich (alle Personen ab 0 Jahre)

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle) alle Personen ab 0 Jahre	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Fahrer	MIV als Mitfahrer	ÖV	sonstiges
Kreis Steinfurt	11%	23%	49%	11%	6%	1%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	16%	10%	51%	15%	9%	<1%
Kreis Soest (2011/Helmert)	13%	17%	52%	12%	7%	<1%
Lemgo (2011/Planersocietät)	18%	17%	44%	12%	9%	<1%
Bünde (2011/Planersocietät)	11%	15%	56%	13%	5%	<1%
Herford (2011/Helmert)	17%	12%	51%	15%	5%	<1%
Bielefeld (2010/Helmert)	15%	15%	42%	12%	16%	1%
Bundesweit (2008/MID)	23%	12%	43%	16%	6%	<1%

Durch den höheren Fahrradanteil im Kreis ist auch der relativ geringe Fußverkehr zu erklären. Der ÖV-Anteil liegt im Kreis Steinfurt eher auf einem niedrigen Niveau. Der

MIV-Anteil liegt etwas über den gesamtdeutschen Schnitt, aber unter den Werten der Kreise Lippe oder Soest.

Die jahreszeitlich bedingten Schwankungen in der Verkehrsmittelwahl können über die MID-Werte abgeschätzt werden.¹⁰ Die Befragung fand im Juni und Juli statt, also in Monaten, in denen das Fahrrad stärker als im Jahresmittel genutzt wird. Rechnet man diese Schwankungen heraus, ergibt sich für das gesamte Jahr ein etwas reduzierter Fahrradanteil von 21%, während der MIV-Anteil im Gesamtjahresdurchschnitt auf 63% steigt.

Kombinierte Wege

Kombinierte Verkehrsmittel wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) spielen im Kreis Steinfurt schon eine gewisse Rolle (2%), gerade im Vergleich zu anderen Kreisen. Gerade das Fahrrad spielt als Zubringer zum Bahnhof oder Bushaltestelle schon eine erhebliche Rolle. Hauptzubringer zur Bushaltestelle sind naturgemäß aufgrund der geringen Entfernungen die eigenen Füße (79%), zum Bahnhof jedoch nur zu 22%. 34% aller ÖV-Wege sind kombinierte Wege, davon 25% Bike & Ride, 5% Park & Ride und 3% Kiss & Ride.

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelwahl ist sowohl vom Geschlecht als auch vom Alter sehr unterschiedlich. Abbildung 17 zeigt die Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe und Geschlecht. Bis zu einem Alter von 18 Jahren wird überwiegend das Fahrrad sowie ergänzend die Füße sowie der ÖV genutzt. Der Mitfahreranteil nimmt in der Kindergruppe bis 15 Jahre mit 21% bzw. 27% den höchsten Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Mama- bzw. Papa-Taxi“). Im Vergleich zum Kreis Lippe (46% bzw. 36%) liegt er jedoch deutlich niedriger, was auf die hohen Radanteile in dieser Altersklasse zurückzuführen ist. Dieser hohe Radanteil erlaubt den Kindern eine gewisse eigene Mobilität.

Ab 18 Jahre, mit der Möglichkeit einen Pkw-Führerschein zu besitzen, steigt der MIV-Anteil deutlich an und hat vor allem in der Gruppe der 25-45jährigen den höchsten Anteil. Der ÖV-Anteil sinkt deutlich. Das Fahrrad wird aber weiterhin in allen Altersgruppen stark genutzt (noch am geringsten in der Altersgruppe von 25-45 Jahre).

Ab 65 Jahre steigen dann mit dem Wegfall der Erwerbstätigkeit wiederum der Anteil vor allem des Fuß- und auch des Radverkehrs sowie der Mitfahreranteil, letzterer jedoch nur bei Frauen. Frauen sind auch weniger mit dem Auto selbst unterwegs (das ist

¹⁰ Dies geschah über die Werte der MID 2008, da hier die Fahrradanteile über das gesamte Jahr ermittelt werden und damit auch jahreszeitliche Schwankungen berücksichtigt werden konnten.

zum einen auf eine geringere Pkw-Verfügbarkeit in Rentnerhaushalten sowie auf die geringere Führerscheinbesitzquote der älteren Frauen zurückzuführen).

Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

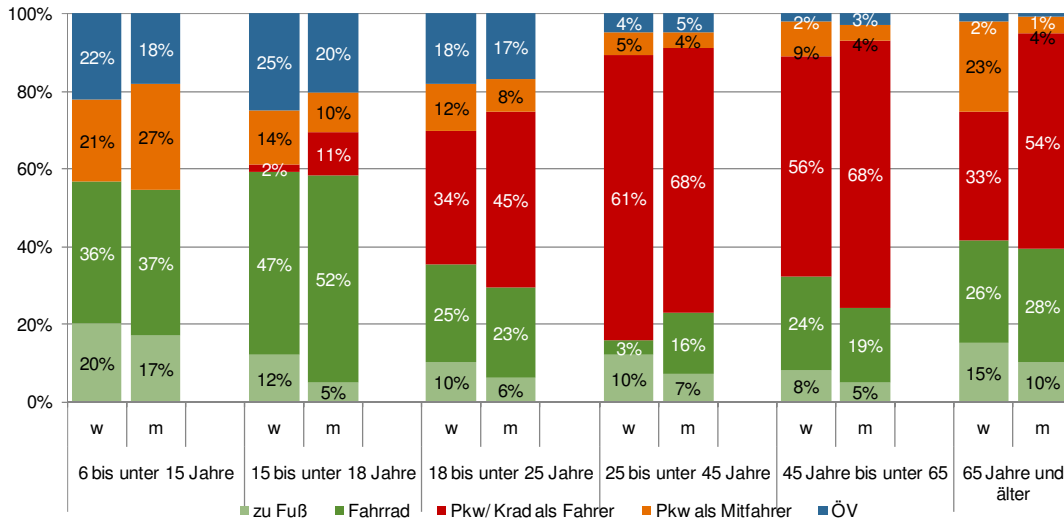
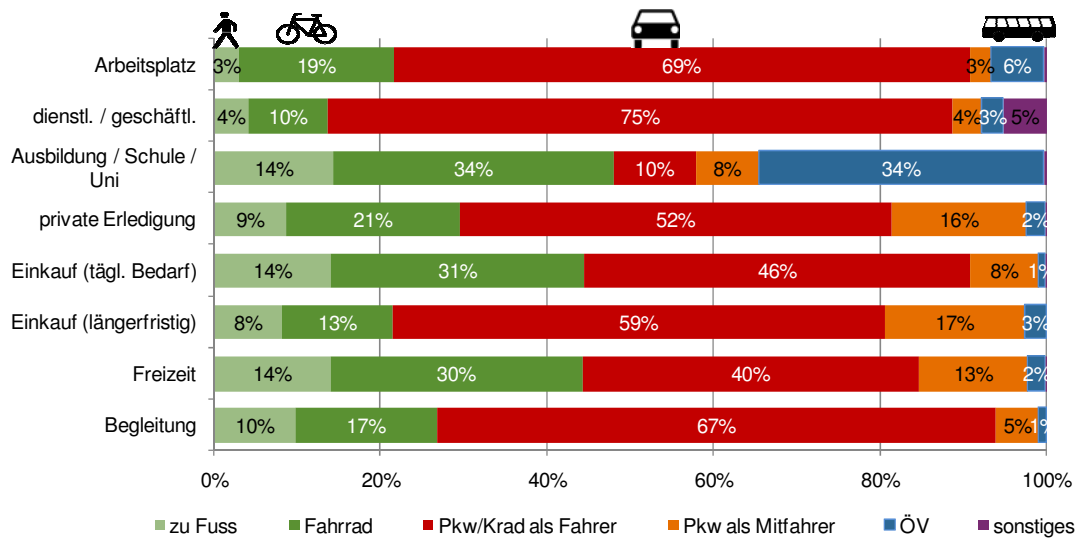


Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen einen hohen Anteil an Pkw-Fahrten auf. Das Rad wird für fast alle Verkehrszwecke genutzt (auch zu 19% im Berufsverkehr), am meisten jedoch im Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Höhere ÖV-Anteile finden sich v.a. bei den Wegen zum Ausbildungsplatz, zur Universität

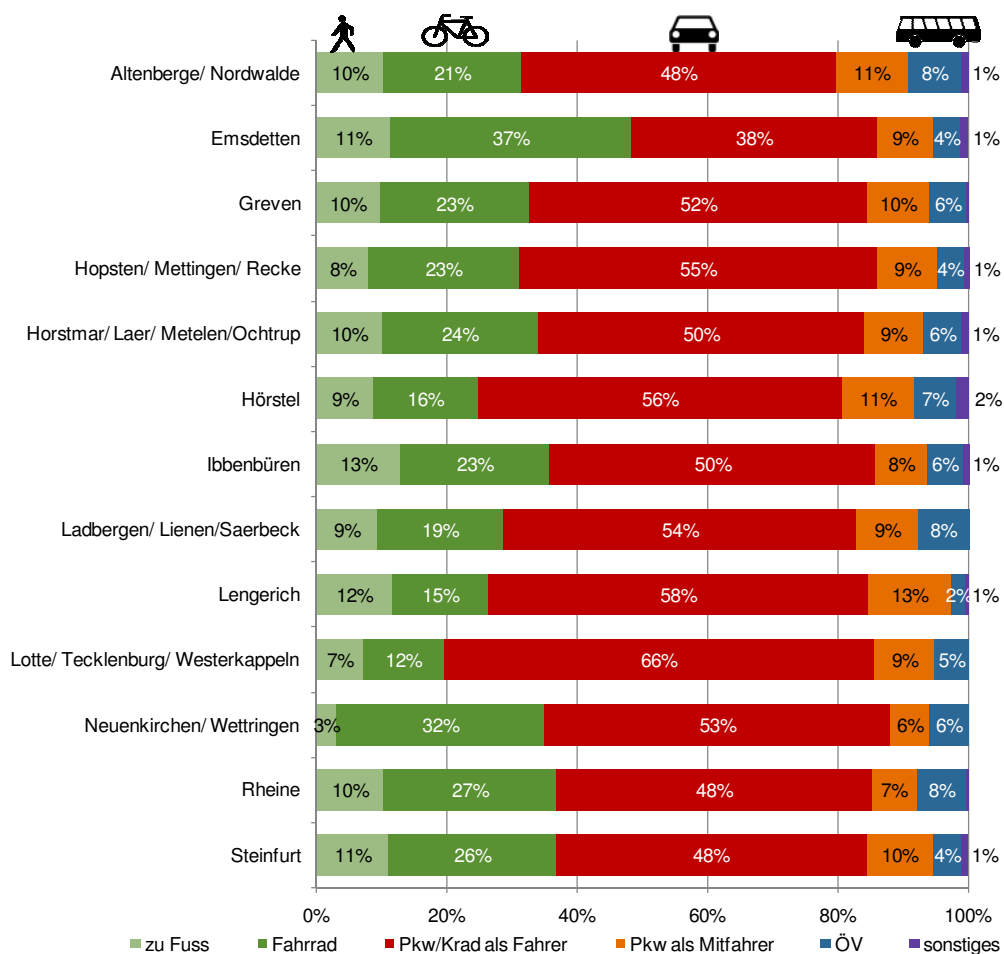
oder zur Schule. Für alle anderen Verkehrszwecke (außer im Berufsverkehr) nimmt der ÖV nur eine marginale bzw. eine untergeordnete Rolle ein.

Kinder zwischen 6 und 10 Jahren legen den Weg zur Schule mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurück. Fast 8 von 10 Schülern in dieser Altersklasse nutzen den sog. Umweltverbund (47% zu Fuß / 22% Fahrrad / 12% ÖV). Knapp 19% werden von einem Erwachsenen mit dem Auto zur Schule gebracht oder abgeholt. Hier besteht zwar weiteres Substitutionspotenzial, auch wenn der Anteil der gebrachten Kinder im Kreis Lippe mit 30% wesentlich höher liegt.

Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

Zwischen den Kommunen sind im Modal-Split erhebliche Unterschiede erkennbar: Besonders Emsdetten und Neuenkirchen/Wettringen weisen die höchsten Fahrradanteile auf (37% und 32%); die niedrigsten sind in Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln und auch Lengerich festzustellen (12%), was u.a. auch topografisch zu erwarten war. Hier ist gleichzeitig der MIV-Anteil besonders hoch (75% inkl. Mitfahrer).

Abb. 19: Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Kommunen



Hohe ÖV-Anteile weisen Altenberge/Nordwalde, Rheine sowie Ladbergen/Lienen/Saerbeck auf (8%). Auch Hörstel weist mit 7% einen überdurchschnittlichen ÖV-Anteil auf. Dieses Ergebnis ist jedoch weiter zu analysieren. In den kleineren Gemeinden ist für hohe ÖV-Anteile wahrscheinlich weniger das gute ÖV-Angebot entscheidend, sondern vielmehr die Lage von weiterführenden Schulen in Nachbarorten, so dass der Bus durch viele Schüler genutzt wird.

Rechnet man den Ausbildungsverkehr heraus, verringert sich der ÖV-Anteil in vielen Städten erheblich (außer in der Stadt Rheine mit ihrem Stadtbusangebot). Im Kreisdurchschnitt erreicht der Modal Split-Wert dann nur noch 3%. Rheine mit 6% weist dann noch einen vergleichsweise hohen ÖV-Anteil auf. Auch in Ladbergen/ Lienen/Saerbeck ist der ÖV-Anteil mit 5% noch relativ hoch. Bis auf Altenberge/Nordwalde (4%) liegt der ÖV-Anteil in allen anderen Kommunen ohne den Ausbildungsverkehr deutlich unter 4%. So nimmt er bspw. in Ibbenbüren (um 4 Prozentpunkte auf 2% ab), in Hörstel um mehr als die Hälfte (um 4 Prozentpunkte auf knapp 3%). Dies zeigt, dass der ÖV-Anteil in vielen Kommunen stark durch den Ausbildungsverkehr geprägt ist.

4.5 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge liegt bei 10,8 km etwas unter dem bundesdeutschen Schnitt (11,5 km). Werden die Wege von über 100 km, die nur ca. 1% der Wege ausmachen, heraus gerechnet, verringert sich die durchschnittliche Länge auf nur 9,0 km. Mehr als jeder 5. Weg im Kreis Steinfurt ist kürzer als 2 km und mehr als jeder 2. Weg ist kürzer 5 km. Diese hohen Anteile an kurzen Wegen stellen ein weiteres Verlagerungspotenzial zugunsten des Radverkehrs dar.

Tab. 25: Länge der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Länge der Wege (alle Personen ab 6 Jahren) (km)	Kreis Steinfurt (n=12.998)	Kreis Lippe (n=16.164)	MiD gesamt
bis zu 1 km	11	8	25
1,01 km bis zu 2 km	16	13	14
2,01 km bis zu 5 km	27	28	21
5,01 km bis zu 10 km	18	19	15
10,01 km bis zu 20 km	13	17	12
20,01 km bis zu 50 km	12	12	8
50,01 km und mehr	3	3	4
	100	100	100
Durchschnitt	10,8 km	11,0 km	11,5 km
Medianwert	5,0 km	5,0 km	
Durchschnitt (nur Wege < 100 km)	9,0 km	9,1 km	

Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 16,7 km bzw. 35 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Wege zum täglichen Einkauf (3,2 km) relativ kurz. Freizeitwege sind im Schnitt 8,1 km, Ausbildungs- und Schulwege 7,7 km lang.

Fußwege sind durchschnittlich 1,2 km lang, Fahrradwege überwinden eine durchschnittliche Distanz von 3,5 km und bei MIV-Fahrten sind dies 14,2 km. Die längsten Strecken werden mit dem ÖV zurückgelegt (22,8 km).

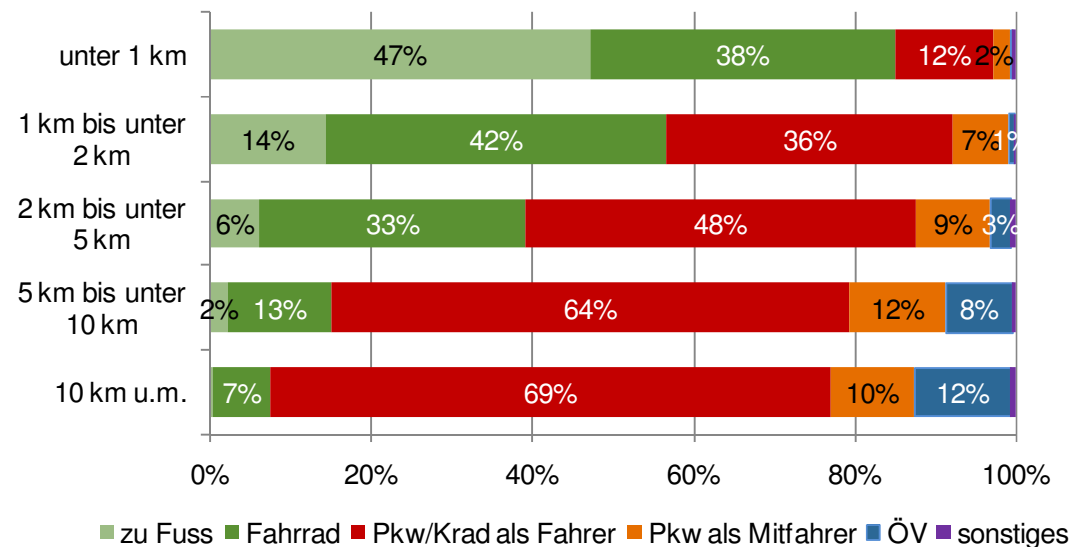
Auf den kurzen Wegen stehen der Fuß- und Radverkehr im Vordergrund, wobei schon in der Kategorie 1-2 km 43% und in der Kategorie von 2-5 km deutlich mehr als die Hälfte mit dem MIV zurückgelegt werden. Dies verwundert insofern, da das Auto auf den kurzen Strecken (bis 2 km) nur 3 km/h schneller ist als das Fahrrad und auch auf Strecken von 2-5 km nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht.

Längere Wege (über 5 km) werden in mehr als Dreiviertel der Fälle mit dem Auto bzw. Krad zurückgelegt.

Das Fahrrad nimmt bei Wegelängen von bis zu 5 km einen hohen Wert ein, in der Entfernung bis 1 km dominiert jedoch der Fußverkehr. Noch fast jeder 8. Weg in der Kategorie von 5-10 km wird im Kreis Steinfurt mit dem Rad zurückgelegt.

Der ÖV besitzt auf kurzen Distanzen so gut wie keine Bedeutung. Erst Wege ab 5 km werden häufiger mit dem Bus bzw. der Bahn angetreten.

Abb. 20: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen Kreis Steinfurt



Verkehrsaufwand und CO₂-Emissionen

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl; er ist relevant für die CO₂-Emissionen oder den Benzinverbrauch. Die folgenden Berechnungen enthalten entsprechend den AGFS-Standards nicht die Urlaubswege sowie die Wege über 100 km und berücksichtigen auch die Altersgruppe der 0-5-Jährigen.

Die durchschnittlichen Wegelängen pro Einwohner liegen im Kreis Steinfurt bei 8,8 km. Auf das Jahr hochgerechnet werden vom Durchschnittsbewohner im Alltag (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) rund 10.570 km zurückgelegt, davon rund 8.150 km mit dem MIV (6.760 als Fahrer und 1.390 km als Mitfahrer), 1.230 km mit dem ÖV, 170 km zu Fuß und 980 km mit dem Rad.¹¹ Damit liegt die Jahresradnutzung im Kreis sogar über dem niederländischen Durchschnitt.

¹¹ zum Vergleich radelt der Niederländer pro Jahr rund 910 km und der Deutsche 410 km; vgl. Süddeutsche Zeitung 10.7.2007 bzw. MID 2008

Pro Werktag werden von der Bevölkerung im Kreis Steinfurt rund 1.451.000 Wege unternommen, davon 869.000 mit dem MIV (davon 703.000 als Fahrer), 80.000 mit Bus und Bahn, 339.000 mit dem Rad sowie 156.000 zu Fuß.

Von der gesamten Bevölkerung im Kreis Steinfurt werden täglich rund 12,9 Mio. Personen-km zurückgelegt, davon 9,9 Mio. Personen-km mit dem MIV (8,2 Mio. Personen-km als Fahrer), 1,5 Mio. Personen-km mit dem ÖV sowie 0,2 Mio. Personen-km zu Fuß und 1,2 Mio. Personen-km mit dem Rad.

Nach Verkehrszwecken unterschieden wird der größte Anteil (25%) der Wegelängen für die Arbeitswege zurückgelegt (5,4 Mio. Personen-km). Freizeitwege nehmen 2,4 Mio. Personen-km ein, private Erledigungen 1,5 Mio., Ausbildungswege 1,1 Mio. Personen-km, dienstliche Wege 0,7 Mio., Einkaufswege 1,1 Mio. und Begleitwege 0,7 Mio. Personen-km.

Der gesamte Verkehrsaufwand entspricht umgerechnet etwa einem verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß in Höhe von

- täglich 1.350 t CO₂ (davon Krad- und Autoverkehr 1.263 t) bzw. jährlich 490.000 t CO₂ (davon 94% MIV-bedingt)
- pro Kopf und Jahr entspricht dies einem CO₂-Ausstoß von 1,1 t (= täglicher CO₂-Fußabdruck).

Wegedauer und Unterwegszeit

Im Schnitt dauert ein Weg im Kreis Steinfurt ca. 22 Minuten. Das heißt, ein mobiler Einwohner im Kreis Steinfurt verwendet durchschnittlich 79 Minuten am Tag für seine Fortbewegung. Damit sind die Einwohner im Kreis Steinfurt 12 Minuten weniger am Tag unterwegs als der Durchschnittsdeutsche.

Tab. 26: Dauer der zurückgelegten Wege

Dauer des Weges (in %)	Kreis Steinfurt (n=11.679)	Kreis Lippe (n=12.139)	MiD gesamt
bis zu 5 Minuten	5	4	6
6 bis unter 10 Minuten	21	16	19
10 bis unter 20 Minuten	37	39	48
20 bis unter 30 Minuten	12	15	
30 bis unter 60 Minuten	17	20	27
1 Stunde bis unter 2 Stunden	6	5	
2 Stunden u.m.	2	2	
	100	100	100
Durchschnitt	22 Min.	24 Min.	24 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	79 Min.	88 Min.	91 Min.

Geschwindigkeiten

Auf der Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit nach den einzelnen Verkehrsmitteln ermittelt.¹² Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß am schnellsten erreicht, im Stundenmittel werden hier 31,5 km/h zurückgelegt. Die Fahrradfahrer kommen im Schnitt auf 11,9 km/h und im öffentlichen Verkehr beträgt der Durchschnittswert ca. 29,2 km/h.

Je kürzer die Wege sind, desto geringer werden die zeitlichen Differenzen. Bei Wegen, die bis zu 2 Kilometer lang sind, ist die Autonutzung nicht viel schneller als die Benutzung des Fahrrades. Erst bei größeren Distanzen, insbesondere ab 5 km, ist der MIV

¹² Das Antwortverhalten der befragten Personen fällt sicherlich unterschiedlich aus. Während der eine Teil nur die reine Fahrtzeit mit dem benutzten Verkehrsmittel angegeben hat, rechnet der andere Teil den Zeitaufwand von „Haustür zu Haustür“ ein (inklusive Parkplatzzuche mit dem Pkw, Weg zur Bushaltestelle, Rad auf- und anschließen, etc.). Insofern ist eine Streuung der Reisegeschwindigkeiten feststellbar. In dieser Auswertung blieben unrealistische Reisegeschwindigkeiten (z.B. innerörtliche Geschwindigkeiten über 60 km/h mit dem Auto) unberücksichtigt.

um 10 km/h und mehr schneller als das Fahrrad. Der ÖV ist auf Binnenverkehrswegen ebenso kaum langsamer als der MIV.

Tab. 27: Geschwindigkeit nach den einzelnen Verkehrsarten im Kreis Steinfurt

Geschwindigkeit (in km/h)	alle Wege	Wege bis 2 km	Wege von 2-5 km	Binnen- verkehrs- wege
zu Fuß	4,7	4,4	5,9	4,6
Fahrrad	11,9	9,5	13,5	11,6
MIV (Fahrer + Mitfahrer)	31,5	12,5	20,0	22,2
ÖV	29,2	-	11,3	19,8
gesamt	23,8	7,9	16,7	18,2

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

63% aller Wege werden alleine durchgeführt. Die meisten Wege in Begleitung werden mit einer weiteren Person angetreten. Ausbildungswege und erwartungsgemäß Begleitwege werden am ehesten in Gruppen unternommen, während Arbeitswege sowie dienstliche Wege eher alleine unternommen werden.

Tab. 28: Begleitung auf dem Weg

Begleitung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Steinfurt (n=3.437)	Kreis Lippe (n=14.598)	MiD 2008
ohne Begleitung (alleine)	63	59	55
1 Person	23	27	28
2 Personen	8	8	9
3 und mehr Personen	6	6	8
	100	100	100
Durchschnitt	1,6	1,7	1,7

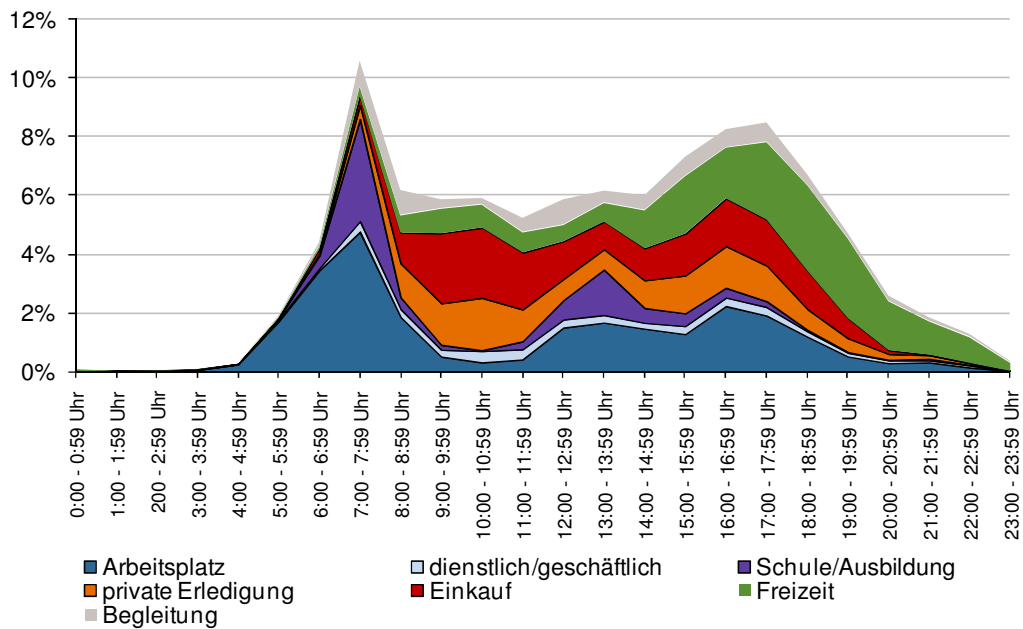
Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,4 Personen. Im Berufsverkehr liegt er zwar mit 1,2 Personen unter dem Gesamtdurchschnitt des Kreises Steinfurt, jedoch noch relativ hoch. Auf Freizeitwegen (1,5), Ausbildungswegen (1,5), Wegen zur privaten Erledigung (1,5) und bei Einkaufswegen liegt er über dem Durchschnitt. Erwartungsgemäß haben Begleitwege mit 1,6 Personen je Pkw den höchsten Wert.

Tageszeitliche Verteilung

Bei einer differenzierten Betrachtung der Uhrzeit zeigen sich Spitzenzeiten. Morgens zwischen 7:00 und 8:00 werden die meisten Wege zurückgelegt. Hierbei dominieren die Wege zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz. Vermehrt werden Wege auch nachmittags zwischen 15:00 und 18:00 Uhr unternommen. In diesem Tageszeitbereich kommt es zu einer Überlagerung von Wegen, insbesondere von Berufsverkehr und Freizeitwegen. Einkaufswege besitzen den höchsten Anteil etwa um die Mittagszeit.

Insgesamt zeigt sich bei den Antrittszeitpunkten der Wege eine typische Verteilung, die auch in anderen Kreisen und Kommunen zu finden ist.

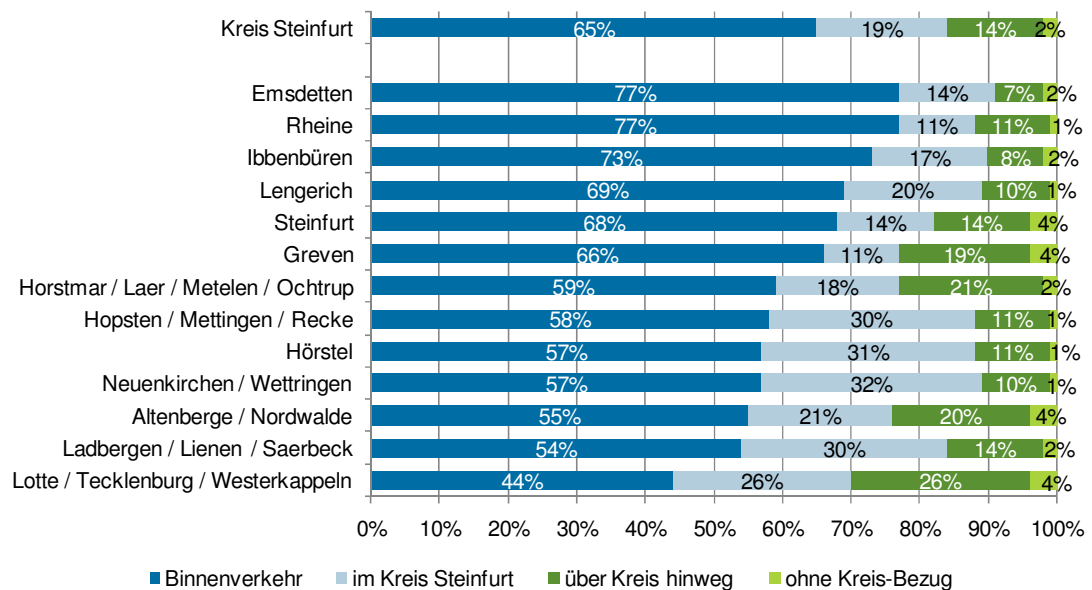
Abb. 21: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck



4.6 Räumliche Wegebeziehungen

65% der Wege im Kreis Steinfurt werden innerhalb der eigenen Wohngemeinde zurückgelegt (so genannter Binnenverkehr). Binnenverkehrswege sind eher die kürzeren und bieten ein erhebliches Verlagerungspotenzial für die den Fuß- oder Radverkehr. Ein Drittel sind Wege über die Stadtgrenze hinweg in andere kreisangehörige Kommunen (19%) oder über die Kreisgrenze hinweg (14%) und 2% sind Wege, die keinen Quell- bzw. Zielpunkt im Kreis Steinfurt haben (z.B. Wege in Münster).

Abb. 22: Anteile der Binnenverkehrswege nach Kommunen sowie durchschnittliche Wegelänge in km



Der Anteil des Binnenverkehrs ist in den einzelnen Städten unterschiedlich hoch (siehe Abb. 22). Die größeren Städte weisen erwartungsgemäß die höchsten Binnenverkehrsanteile auf. Emsdetten und Lengerich haben relativ hohe Binnenverkehrsanteile. In kleineren Kommunen ist der Anteil der innergemeindlichen Wege erwartungsgemäß geringer, da viele in andere kreisangehörige Städte und Gemeinden fahren (müssen). Die Nähe von Greven, Altenberge und Nordwalde zu Münster bedingt hier einen relativ hohen Anteil von Fahrten über die Kreisgrenze hinweg, ähnlich verhält es sich in Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln durch die Nähe zu Niedersachsen und Osnabrück und bei Horstmar/Metelen/Ochtrup durch den angrenzenden Kreis Borken.

Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig. Für den täglichen Einkauf werden größtenteils Wege nur in der eigenen Kommune unternommen, der längerfristige Bedarf zeigt schon einen etwas größeren Anteil der Wege über die Stadtgrenze

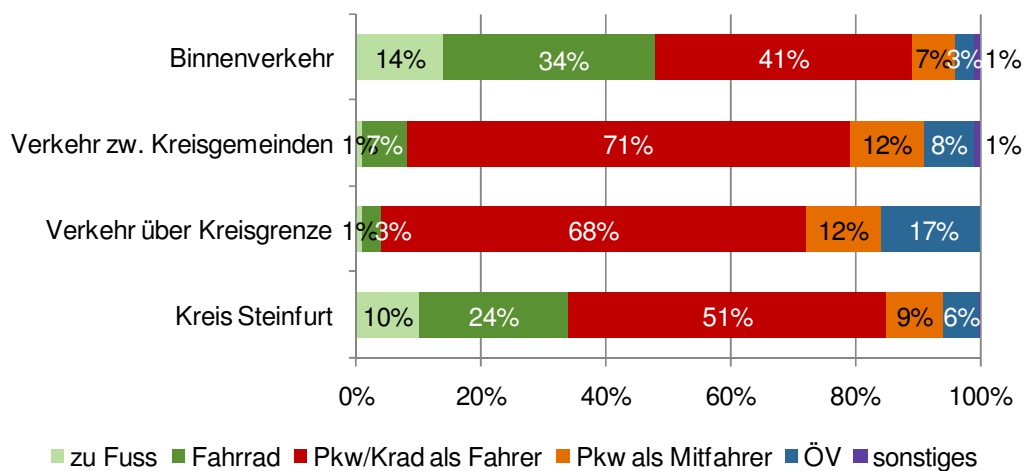
hinaus. Besonders Arbeitswege haben einen geringen Anteil am Binnenverkehr und der Größte Teil der Bevölkerung des Kreises pendelt in andere Gemeinden.

Tab. 29: Binnenverkehrsanteile nach Wegezweck

Wegezweck und Verkehrsbeziehung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Anteil des inngemeindlichen Verkehrs (Binnenverkehr)
Arbeitsplatz	42
Ausbildung	66
Ausbildung (Azubis)	37
Ausbildung (Schüler)	75
Ausbildung (Studierende)	17
Begleitung	81
Private Erledigungen	70
Einkauf (tägliches Bedarf)	86
Einkauf (langfristiger Bedarf)	68
Freizeit	70
Alle Wegezwecke	65

Binnenwege werden vergleichsweise häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dies zeigt die Verkehrsmittelwahl nach Art der Wegebeziehung (Abb. 23). Wege über die Stadt- oder Kreisgrenze, in der Regel sind dies auch die langen Wegedistanzen, sind klar MIV-dominiert. Der ÖV spielt insgesamt eine etwas untergeordnete Rolle und nimmt mit 17% erst bei den kreisgrenzenüberschreitenden Wegen, v.a. in die Oberzentren, einen größeren Anteil ein.

Abb. 23: Modal Split nach Wegebeziehungen im Kreis Steinfurt



In der folgenden Abbildung (siehe Abb. 24) sind alle Wegebeziehungen innerhalb und außerhalb des Kreises dargestellt. Es verdeutlicht sich einerseits die polyzentrale Raumstruktur im Kreis mit den beiden wichtigsten Zielen Rheine und Ibbenbüren, des Weiteren Emsdetten und auch Steinfurt. Diese Städte wurden besonders häufig als Start- oder Zielorte im Kreis aufgeführt. Andererseits können die vielfältigen Beziehungen über die Kreisgrenze hinweg abgelesen werden. Besonders viele Wege im südlichen Kreis orientieren sich auf Münster, während das Tecklenburger Land eher auf Osnabrück ausgerichtet ist.

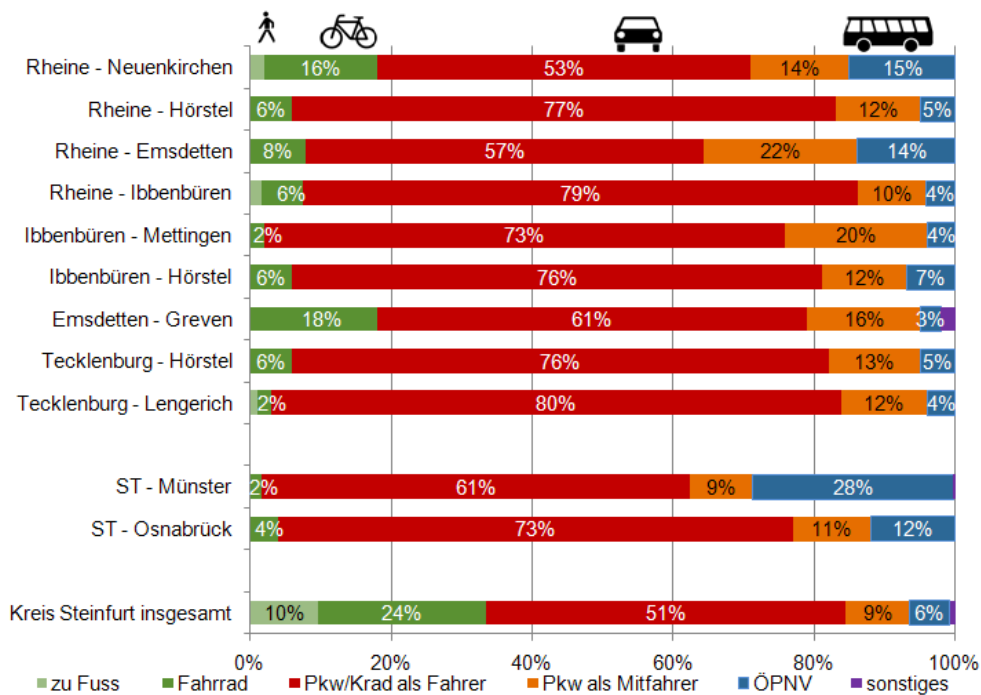
Die stärksten Verkehrsbeziehungen existieren zwischen

- Greven und Münster (ca. 17.900 Wege pro Tag)
- zwischen Rheine und Hörstel (ca. 15.700 Wege pro Tag),
- Hörstel und Ibbenbüren (ca. 13.900 Wege pro Tag),
- Lotte und Osnabrück (ca. 12.300 Wege pro Tag),
- Rheine und Neuenkirchen (ca. 12.100 Wege pro Tag),
- Emsdetten und Greven (ca. 11.000 Wege pro Tag),
- Steinfurt und Münster (ca. 10.600 Wege pro Tag).

Modal Split nach konkreten räumlichen Verkehrsbeziehungen

Auf ausgewählten Wegebeziehungen zwischen den Kommunen wurde der wegespezifische Modal Split berechnet. Überwiegend ist natürlich aufgrund der grenzüberschreitenden Wegebeziehung der MIV bestimmend. Allerdings kommt dem Radverkehr z.B. zwischen Emsdetten und Greven (ca. 11 km) mit 18% oder auch zwischen Rheine und Neuenkirchen (ca. 6 km) mit 16% eine auffallend hohe Bedeutung zu. Der ÖPNV-Anteil ist zwischen den Städten Rheine und Neuenkirchen mit 15% sowie zwischen Rheine und Emsdetten (ca. 14 km) deutlich erhöht.

Abb. 25: Modal Split für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen



Die Wege zu den Oberzentren Münster und Osnabrück werden häufiger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Fast drei von zehn Wegen nach Münster und jeder achte Weg nach Osnabrück erfolgt mit dem Bus oder der Bahn. Selbst ein paar Radfahrer sind auf diesen Strecken unterwegs.

Modal Split nach ÖV-Korridoren³

Die vorliegende Mobilitätsuntersuchung ermöglicht spezifische Auswertungen und Aussagen zur Nahverkehrsplanung. Für raumbedeutende ÖV-Verbindungen im Kreis Steinfurt wurden einzelne Modal Split Analysen durchgeführt.

Im Kreis Steinfurt verkehren drei SchnellBus-Linien (S10, S50, S70), 15 RegioBus-Linien, 10 TaxiBus- und 16 Regionallinien sowie ein sogenannter Freizeitbus. Im schienengebundenen Personenverkehr werden vier verschiedene Strecken bedient, die den Kreis Steinfurt an die Oberzentren Münster und Osnabrück anbinden.

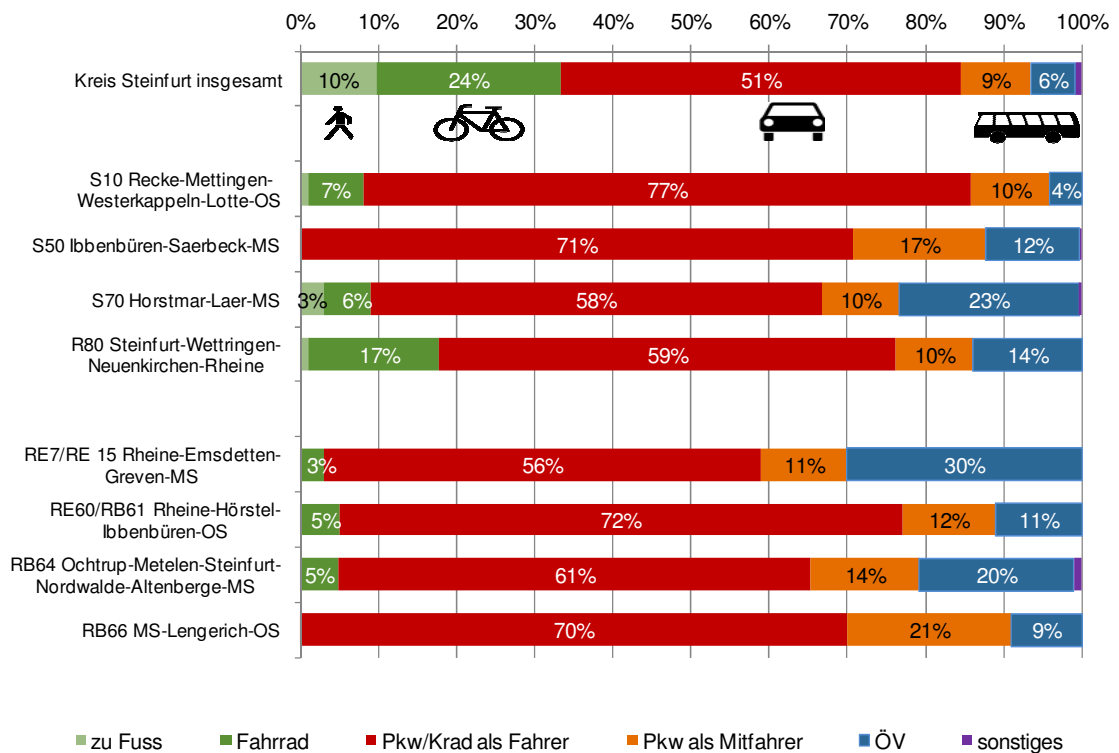
Tab. 30: ÖV-Linien im Kreis Steinfurt

Linie	Linienverlauf
Busverkehr (Auswahl der wichtigsten Verbindungen)	
S10	Recke – Mettingen – Westerkappeln – Lotte – Osnabrück
S50	Ibbenbüren – Saerbeck – Münster
S70	Horstmar – Laer – Münster
R80	Steinfurt – Wettringen – Neuenkirchen – Rheine
Schienenverkehr	
RE7 / RE15 / RB65 / RB68	Rheine – Emsdetten – Greven – Münster
RE 60 / RB 61	Rheine – Hörstel – Ibbenbüren – Osnabrück
RB 64	Ochtrup – Metelen – Steinfurt – Nordwalde – Altenberge – Münster
RB 66	Münster – Lengerich – Osnabrück

Bei gemeindegrenzenüberschreitenden Verkehrsströmen ist ein erhöhter ÖV-Anteil auf dem ÖV-Korridor der S70 Horstmar-Laer-Münster (23%), der S50 Ibbenbüren-Saerbeck-Münster (15%) sowie auf dem Linienband der R80 Steinfurt – Wettringen – Neuenkirchen – Rheine feststellbar (14%). Nur der ÖV-Korridor S10 von Recke nach Osnabrück hat dagegen nur einen ÖV-Anteil von 4%. Vor allem Wege ins Oberzentrum Münster werden dabei mit dem Schnellbus zurückgelegt (z.B. auf dem Korridor der S70 nach Münster sogar jeder 3. Weg). Für die Verkehrserschließung innerhalb des Kreises spielt dieses Schnellbussystem eine eher untergeordnete Bedeutung.

¹³ Es wurde in der Untersuchung nicht nach der Inanspruchnahme von konkreten ÖV-Linien gefragt, sondern lediglich welches Verkehrsmittel (Bus, Nahverkehrszug, etc.) benutzt wurde.

Abb. 26: Modal Split auf einzelnen ÖV-Korridoren



Auch auf den Verkehrskorridoren, auf denen eine Bahnverbindung existiert, sind z.T. hohe ÖV-Anteile feststellbar, wie z.B. auf der Bahnstrecke RE7/RE15 Rheine-Emsdetten-Greven-Münster (30%) oder RB64 Ochtrup-Metelen-Steinfurt-Nordwalde-Altenberge-Münster (20%). Die Bahnstrecken nach Osnabrück weisen wiederum geringere ÖV-Anteile auf. Die Bahn ist aber nicht nur als Verkehrsmittel nach Münster oder Osnabrück interessant, auch für Wege zwischen den Kommunen im Kreis Steinfurt (z.B. Ochtrup-Metelen-Steinfurt-Nordwalde-Altenberge; ÖV-Anteil 17%) nimmt der Bahnverkehr eine große Rolle ein. Bei den anderen Bahnkorridoren liegen die ÖV-Anteile für Fahrten innerhalb des Kreises etwas geringer (RE7/RE15: ÖV-Anteil 7%; RE60/RB61: 5% ÖV-Anteil).

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass Busse und Bahnen durchaus in direkter Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr treten können. Insbesondere auf längeren Distanzen zu den beiden Oberzentren Münster und Osnabrück nutzt ein beachtlicher Anteil der Einwohner vom Kreis Steinfurt die öffentlichen Verkehrsmittel.

Ziele außerhalb des Kreises

Die Städte Münster und Osnabrück stellen die wichtigsten Zielorte außerhalb vom Kreis Steinfurt dar. 6,1% aller Wege der Kreisbevölkerung führen von und nach Münster, 2,8% nach Osnabrück. Weitere wichtige Ziele sind der Kreis Borken und der Landkreis Osnabrück.

Tab. 31: Ziele der Wege über die Kreisgrenzen

Ziele außerhalb des Kreises (in %)	Kreis Steinfurt
Münster	6
Osnabrück	3
Kreis Borken	1
LK Osnabrück	1
sonstige Orte	5
	16

Die Wege im Freizeitverkehr werden größtenteils in der jeweiligen Stadt unternommen (72%), beim Einkaufsverkehr (kurzfristiger Bedarf) sind dies sogar 87%. Beim Einkaufsverkehr für den längerfristigen Bedarf sind wiederum etwas stärker die Oberzentren von Bedeutung, aber auch hier finden 68% der Wege innerhalb der eigenen Gemeinde statt. Wege vom/zum Arbeitsplatz gehen häufiger über die Kreisgrenze hinaus (bspw. nach Münster, Osnabrück).

Tab. 32: Verkehrsbeziehungen nach Verkehrszweck im Kreis Steinfurt

Wegezzweck und Verkehrsbeziehung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Binnen- verkehr	Verkehr zw. ST- Gemeinden	Verkehr über Kreis- grenze	Verkehr ohne Be- zug zum Kreis
Arbeitsplatz	42	30	27	1
Ausbildung /Uni / Schule	66	20	12	2
Einkauf (tägliches Bedarf)	86	10	2	2
Einkauf (langfristiger Bedarf)	68	17	13	2
Freizeit	70	17	11	3
Struktur im Kreis Steinfurt	65	20	14	2

5. Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

Konkret konnten die Befragten die Verkehrssysteme hinsichtlich ihrer Qualität bewerten. Nach einer Schulnotenbewertung schneiden der Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr mit Schulnoten von 2,3 bzw. 2,4 auf einem ähnlich (guten) Niveau ab. Der ÖV fällt dagegen deutlich ab und wird lediglich mit einer 3,3 bewertet. 22% der befragten beurteilen ihn als mangelhaft und ungenügend.

Tab. 33: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Steinfurt

Bewertung der Verkehrssituation im Kreis Steinfurt in %	Fußgänger (n=3.922)	Fahrrad (n=3.883)	Auto/Krad (n=3.843)	Bus & Bahn (n=3.838)
sehr gut	16	15	13	5
gut	57	53	57	30
befriedigend	18	20	22	25
ausreichend	5	8	6	18
mangelhaft	3	4	2	12
ungenügend	1	1	1	10
	100	100	100	100
„weiß nicht“	3	5	9	29
Durchschnitt	2,3	2,4	2,3	3,3

Im Kreis- und Städtevergleich zeigt der Kreis Steinfurt keine besonders auffälligen Bewertungen. Anzumerken ist, dass trotz des sehr hohen Fahrradanteils im Vergleich zu anderen Gebieten die Fahrradsituation nicht als deutlich besser bewertet wird.

Tab. 34: Bewertung der Verkehrssysteme im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Kreis Steinfurt	2,3	2,4	2,3	3,3
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	2,3	2,6	2,4	3,2
Lemgo (2011/Planersocietät)	2,0	2,2	2,7	2,6
Bünde (2011/Planersocietät)	2,3	2,3	2,4	3,2
Willich (2009/Planersocietät)	2,3	2,3	2,4	4,0
Moers (2008/Planersocietät)	2,5	2,8	3,1	3,0

Die Durchschnittsnoten für die verschiedenen Verkehrsmittel unterscheiden sich nach den Kommunen. Die Fahrradsituation wird in Emsdetten mit 2,1 (Ort mit höchstem Fahrradanteil) und Greven (2,0) am besten bewertet. Demgegenüber sind die Bedingungen für den Radver-

kehr in Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln aus Sicht der Befragten eher schlecht (3,2). Hier zeigt sich, dass wahrscheinlich auch die topografischen Bedingungen von den Befragten mit berücksichtigt werden.

Tab. 35: Bewertung der Verkehrssysteme nach Kommunen (nach Fahrrad-Benotung sortiert)

Durchschnittsnoten der Verkehrssituation nach Teilräumen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Greven	2,1	2,0	2,1	3,1
Emsdetten	2,1	2,1	2,4	3,0
Steinfurt	2,2	2,2	2,4	3,2
Ladbergen/Lienen/Saerbeck	2,1	2,2	2,2	3,8
Neuenkirchen/Wettringen	2,1	2,2	2,2	3,8
Hopsten/Mettingen/Recke	2,3	2,3	2,2	3,9
Horstmar/Laer/Metelen/Ochtrup	2,3	2,3	2,2	3,5
Hörstel	2,3	2,4	2,2	3,5
Ibbenbüren	2,2	2,4	2,3	3,0
Lengerich	2,4	2,4	2,3	3,6
Rheine	2,2	2,4	2,5	3,2
Altenberge/Nordwalde	2,3	2,5	2,2	2,7
Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln	2,6	3,2	2,3	3,7
Kreis Steinfurt	2,3	2,4	2,3	3,3

Bus & Bahn werden in Rheine und Altenberge/Nordwalde noch verhältnismäßig gut eingeschätzt (2,8 bzw. 2,7). Hopsten/Mettingen/Recke ist in dieser Bewertungskategorie Schlusslicht (3,9).

Der Fußgänger- und Autoverkehr wird in allen Gemeinden ähnlich gut im Bereich von 2,1-2,4 bewertet. Lediglich Lotte/Tecklenburg/Westerkappeln bilden mit einer Schulnote von 2,6 beim Fußverkehr einen leichten Ausreißer (u.U. auch topografisch bedingt).

Die Unterschiede nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen sind dagegen weniger stark ausgeprägt. Je älter die Befragten werden, desto schlechter bewerten sie die Auto- und Fahrradsituation. Dieses Ergebnis könnte eventuell auf eine Überforderung im Verkehr bei älteren Bewohnern hindeuten, da der motorisierte Individualverkehr stetig gewachsen ist.

Tab. 36: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen

Durchschnittsnoten der Verkehrssituation nach ausgewählten Merkmalen (in %)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Altersstruktur				
- 6 bis unter 15 Jahre	2,2	2,3	2,2	3,2
- 15 bis unter 18 Jahre	2,1	2,2	2,1	3,2
- 18 bis unter 25 Jahre	2,2	2,3	2,3	3,5
- 25 bis unter 45 Jahre	2,2	2,3	2,3	3,4
- 45 bis unter 65 Jahre	2,2	2,4	2,3	3,4
- 65 Jahre und älter	2,3	2,5	2,4	2,9
Erwerbsstruktur				
- Hausfrau/-mann	2,2	2,3	2,2	3,3
- Rentner/in	2,4	2,5	2,4	3,0
- z.Zt. arbeitslos	2,3	2,5	2,5	3,2
- Erwerbstätig	2,2	2,3	2,3	3,4
- in Ausbildung	2,3	2,2	2,3	3,5
- Schüler/-in	2,2	2,3	2,2	3,2
Mobilitätseinschränkung				
- mit Gesundheitseinschränkung	2,6	2,8	2,4	3,4
- keine Gesundheitseinschränkung	2,2	2,3	2,3	3,3
Haushaltsstruktur				
- Haushalte mit Kind(ern)	2,2	2,3	2,3	3,3
- Haushalte ohne Kind	2,3	2,4	2,3	3,3
Autobesitz				
- Haushalte mit Auto(s)	2,3	2,4	2,3	3,3
- Haushalte ohne Auto	2,2	2,4	2,3	2,9
ÖV-Zeitkartenbesitz				
- übertragbare Karte	2,5	2,5	2,1	2,8
- persönliche Karte	2,2	2,4	2,3	3,3
- keine ÖV-Zeitkarte	2,2	2,4	2,3	3,3
Nutzungshäufigkeit (fast) täglich				
- Fahrrad	2,1	2,2	2,3	3,1
- Auto	2,3	2,4	2,3	3,5
- ÖV	2,2	2,4	2,2	3,1
Entfernung zum Arbeits-/Ausbildungsort				
- unter 5 km	2,0	2,1	2,2	3,1
- 20 km und mehr	2,3	2,4	2,3	3,5
Kreis Steinfurt (Durchschnittsnoten)	2,3	2,4	2,3	3,3

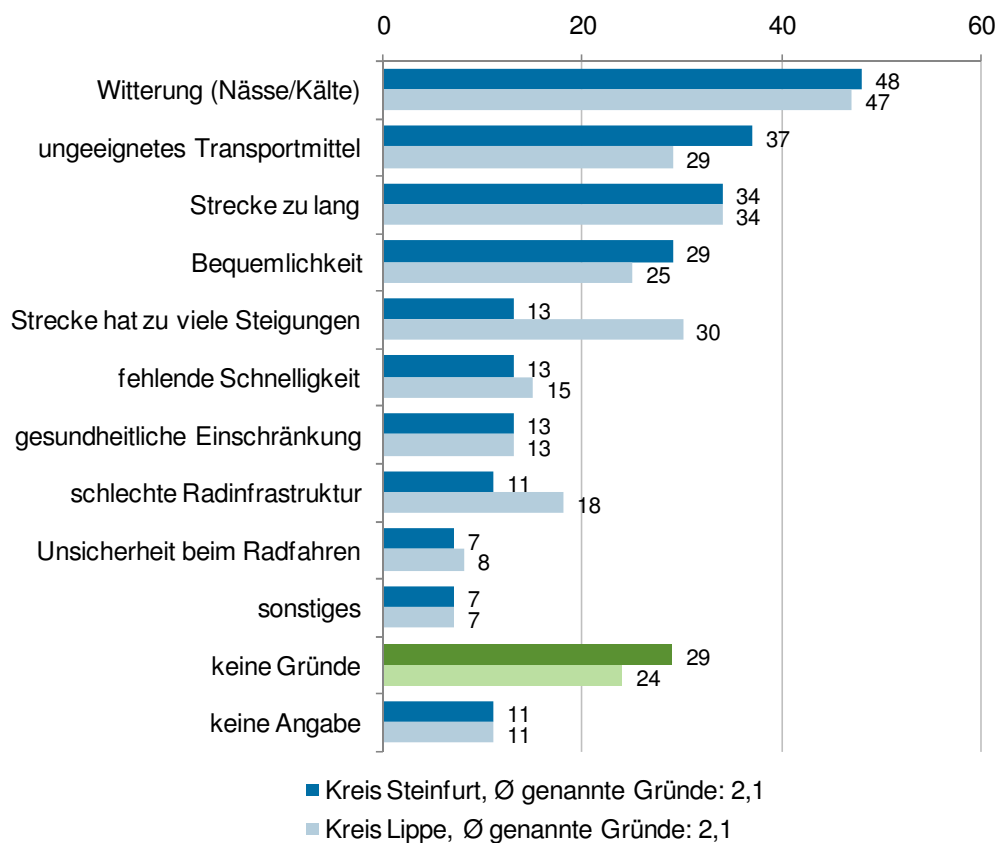
Die Bewertung des öffentlichen Verkehrs fällt dagegen anders aus. Bis auf die Senioren vergeben die Erwachsenen die durchschnittlich schlechteren Noten. Vor allem bei den Erwerbstätigen und den Azubis schneidet der öffentliche Verkehr im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt schlechter ab. Diejenigen mit Mobilitätseinschränkungen sehen die Verkehrssituation insgesamt kritischer, besonders im Fußgänger- und Fahrradverkehr trifft dies zu.

Die jeweiligen Nutzer bewerten erwartungsgemäß ihr Verkehrsmittel positiver als andere Gruppen. So bewerten regelmäßige ÖV-Nutzer das System mit 3,1 etwas positiver als Autofahrer. Auch das Fahrradsystem wird von den regelmäßigen Radnutzern besser als im Gesamtdurchschnitt bewertet.

Gründe, die gegen eine häufigere Radnutzung sprechen

Es wurde nach Gründen gefragt, die gegen eine vermehrte Radnutzung sprechen. Für 48% der Befragten im Kreis Steinfurt ist die Witterung ein Grund gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads. Weitere bedeutende Gründe werden darin gesehen, dass das Fahrrad als Transportmittel ungeeignet ist, dass die Strecken zu lang sind oder sie liegen einfach in der eigenen Bequemlichkeit.

Abb. 27: Gründe, die gegen eine vermehrte Nutzung des Fahrrads sprechen



Im Vergleich zum Kreis Steinfurt fällt auf, dass die Topografie und schlechte Radinfrastrukturen deutlich weniger als Grund gegen das Radfahren genannt werden. Vermehrt sind im Kreis Steinfurt jedoch eher persönliche Hinderungsgründe vorzufinden (Bequemlichkeit, das Fahrrad wird als ungeeignetes Transportmittel gesehen).

Immerhin meinen 29%, dass keinerlei Gründe gegen eine häufigere Radnutzung sprechen. Auf der einen Seite nutzen fast 65% aus dieser Gruppe das Fahrrad für ihre tägliche Fortbe-

wegung. Aber immerhin jeder Dritte verwendet entweder andere Verkehrsmittel häufiger oder fährt eher unregelmäßig mit dem Fahrrad. Dies stellt schon ein gewisses Fahrradpotenzial dar.

Unter den Personen, die keinen Grund gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrades angeführt haben, sind überproportional viele Kinder und Jugendliche. Insbesondere diese Gruppe ist stärker auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins ungünstiger sind. Vor diesem Hintergrund ist es auch nicht verwunderlich, dass in dieser Gruppe insbesondere der Schüleranteil verstärkt vertreten ist. Dagegen kam es unter den Erwerbstätigen seltener vor, dass sie keinen Grund aufführten. Grundsätzlich zeigt sich, dass ein hoher Zusammenhang mit der Lage des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes besteht. Je größer die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsortes wird, desto häufiger wurden Gründe genannt, die gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrades sprechen.

Vorschläge für die Rad- und Verkehrsplanung

Jeder Vierte im Kreis Steinfurt nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren.

Tab. 37: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung

Maßnahmen und Verbesserungsvorschläge (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworter möglich) (in % der Fälle)	Kreis Steinfurt (n=1.147)
Maßnahmen für Fußgänger	5
Maßnahmen für Fahrradfahrer	65
- mehr Radwege	32
- bessere Radwege	9
- Verbesserung Infrastruktur für Radfahrer	8
- Verkehrssicherheit für Radfahrer	8
- mehr / bessere Radabstellanlagen	4
- Instandhaltung Radwege	3
- sonstige Maßnahmen für Radfahrer	1
Maßnahmen im ÖV /ÖPNV	30
- bessere Taktung / Fahrplan	11
- besseres Netz / Verbindungen	8
- überörtliche Vernetzung	6
- günstigere Preise / Tarife	2
- Servicemaßnahmen	2
- sonstige Maßnahmen im ÖV	2
Maßnahmen im MIV	26
- bessere Organisation des fließenden Verkehrs	8
- Straßenneubau / Erweiterung	6
- Straßenumbaumaßnahmen (Tempo 30, Kreisverkehre, etc.)	5
- Instandhaltung / Sanierung Straßen	4
- Maßnahmen im ruhenden Verkehr	3
sonstige Maßnahmen	2
durchschnittliche Anzahl an Nennungen	1,3

Durchschnittlich wurden 1,3 Vorschläge pro Person unterbreitet (insgesamt fast 1.500). Der Großteil der Verbesserungsvorschläge entfiel auf den Radverkehr. Der häufigste Wunsch besteht hier in mehr Radwegen, des Weiteren in einer (Aus-)Besserung der Radwege und einer Verbesserung der Radinfrastruktur sowie in einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zweites wichtiges Handlungsfeld aus Sicht der Befragten ist der ÖV. Eine bessere Taktung/Verbesserung des Fahrplans sowie ein besseres Netz mit besseren Verbindungen sind die Hauptbeweggründe.

Die einzelnen örtlich lokalisierbaren Verbesserungsvorschläge sind für den Kreis Steinfurt in einer gesonderten Datei zusammengestellt worden.

Fehlende Radabstellanlagen

87% waren der Ansicht, dass es nicht an Radabstellanlagen mangelt, während andererseits 13% meinten, es fehlt an Radabstellanlagen. Diejenigen, die eine fehlende Anzahl an Abstellplätzen beklagten, sehen Verbesserungsmöglichkeiten besonders in den Stadtzentren, Bahnhöfen und an Bushaltestellen. Auch in den jeweiligen Wohnquartieren der Befragten gibt es in mehreren Fällen Wünsche nach mehr Fahrradabstellmöglichkeiten. Im Vergleich zum Kreis Lippe fällt auf, dass im Kreis Steinfurt vermehrt Radabstellanlagen an Bahnhöfen nachgefragt werden.

Tab. 38: Fehlende Fahrradabstellplätze

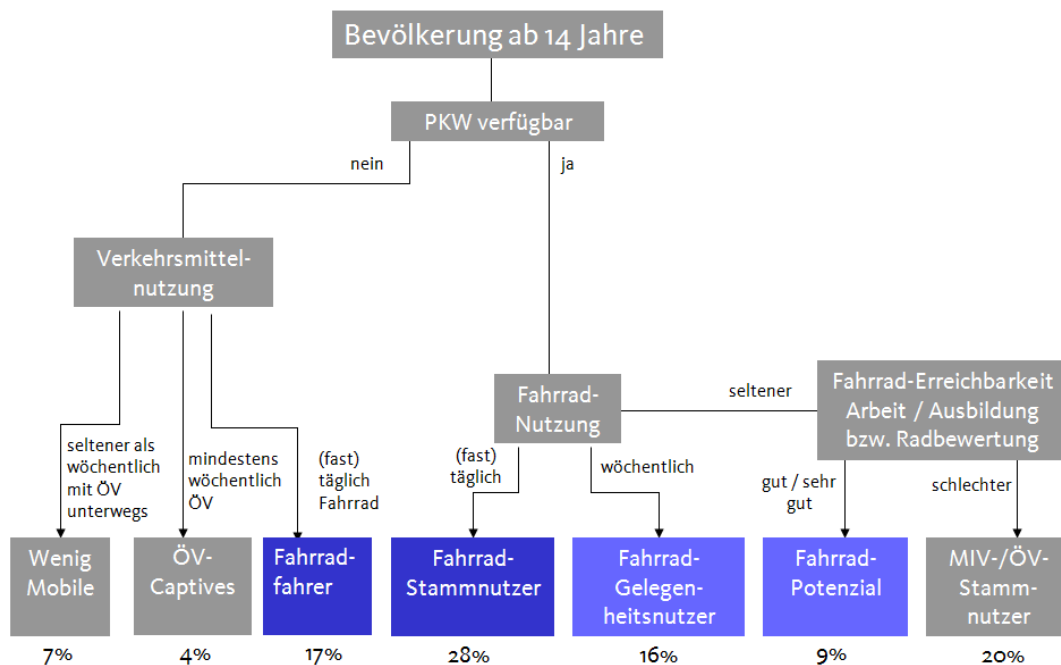
Fehlende Fahrradabstellplätze (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworter möglich) (in % der Fälle)	Kreis Steinfurt (n=424)	Kreis Lippe
Stadtzentrum	27	30
Bahnhof	26	7
Bushaltestellen	22	28
im eigenen Quartier	12	11
öffentliche Einrichtung	8	
Fußgängerzone / Marktplatz	6	3
Versorgungseinrichtung	6	
Schule	6	9
andere Ortsteile	2	
Sonstiges/sonstige Orte	1	27
durchschnittliche Anzahl an Standortvorschlägen	1,2	1,1
Antwort „nein“	87%	81%

6. Nutzersegmente und Potenziale

Aus der Befragung lassen sich über differenzierte Auswertungen gewisse Nutzersegmente definieren, die für eine Potenzialbetrachtung für den Radverkehr bzw. ÖV sinnvoll sein können.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung, sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV sind so genannte Nutzersegmente ableitbar. Damit können jeweils Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖV abgeschätzt werden.

Abb. 28: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Steinfurt

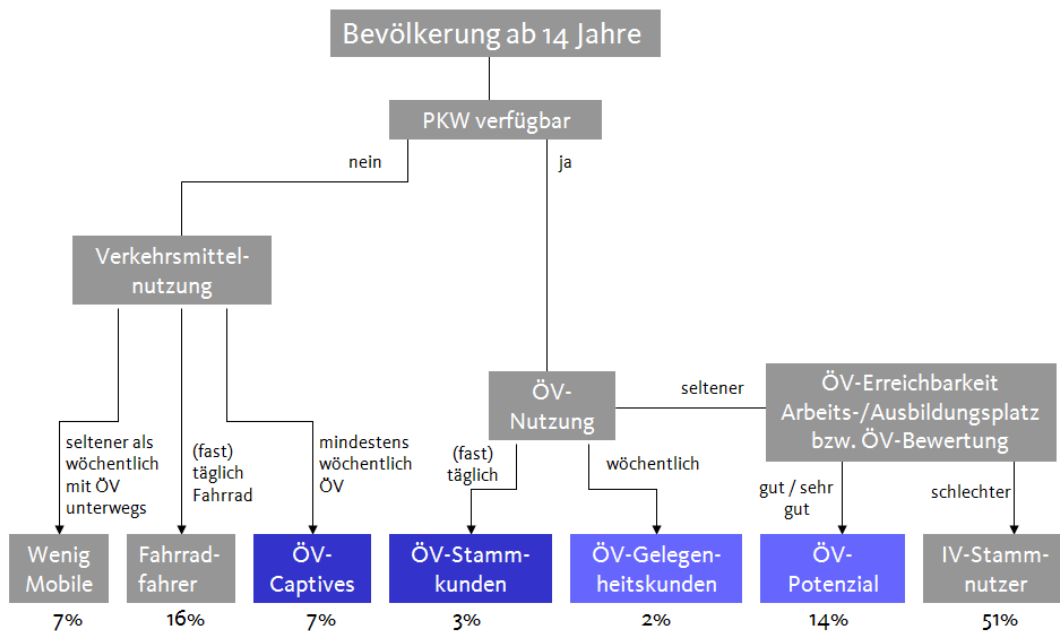


17% der Befragten im Kreis Steinfurt sind regelmäßige Fahrradfahrer, die darauf angewiesen sind, da sie kein Auto besitzen oder dieses nur zeitlich limitiert nutzen können. 28% der Befragten sind Fahrrad-Stammnutzer. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich trotzdem (fast) täglich für das Fahrrad. 16% sind Fahrrad-Gelegenheitsnutzer, der das Fahrrad trotz individueller Autoverfügbarkeit mindestens einmal in der Woche nutzt. Damit fällt die Gruppe der Stamm- und Gelegenheitsnutzer vom Fahrrad (44%) wesentlich höher aus als die entsprechende Gruppe bei öffentlichen Verkehrsmitteln (5%) (siehe Abb.29). 9% der Befragten bilden das so genannte Fahrrad-Potenzial. Sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem Fahrrad, bewerten die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie des Arbeits-/ bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad jedoch gut oder sehr gut. Diese beiden Fahrradnutzergruppen (Gelegenheitsnutzer als auch Selten-Nutzer mit guter Fahrradbewertung) zeigen mit insge-

samt 25% ein großes, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Stärkung des Fahrradverkehrs im Kreis Steinfurt auf.

Eine entsprechende Untersuchung nach ÖV-Potenzialen zeigt folgende Abbildung:

Abb. 29: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Steinfurt



7% der Befragten aus dem Kreis Steinfurt sind ÖV-Captives, also ÖV-Kunden, die kein Auto besitzen oder dieses nur eingeschränkt nutzen können. 3% der Befragten sind ÖV-Stammkunden. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem (fast) täglich für Bus und Bahn. 2% sind ÖV-Gelegenheitskunden, die die ÖV-Angebote trotz individueller Autoverfügbarkeit zumindest einmal in der Woche nutzen. Mit zusammengerechnet 5% fällt die ÖV-Stamm- und –Gelegenheitskundschaft im Kreis Steinfurt eher gering aus.

14% der Befragten sind ÖV-Potenzial; sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Ein gewisser Teil dieses Potenzials kann sicherlich über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Vorteile des ÖV herausheben, etc.) ausgeschöpft werden.

Alle übrigen Segmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf. Das Spektrum reicht von „Wenig-Mobilen“ (7%), zu denen überwiegend ältere Menschen zählen, über die Fahrradfahrer (ohne Pkw-Verfügbarkeit: 16%) bis hin zu den IV-Stammnutzern (Pkw-Verfügbarkeit und hohe Nutzung des Autos: 51%).

7. Zusammenfassendes Fazit und Ableitung von Maßnahmen

Die aktuelle Mobilitätserhebung gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens im Kreis Steinfurt wieder. Derzeit ist die Mobilität im Kreis Steinfurt sowohl vom Auto als auch vom Fahrrad stark geprägt. Bus und Bahn nehmen nur einen geringen Anteil ein. Die Fahrradausstattung in den Haushalten ist überdurchschnittlich hoch. Der Fahrradanteil von 24% ist zwar etwas niedriger als bei der letzten Haushaltsbefragung 1994, kann aber als außergewöhnlich hoch eingeschätzt werden. Einzelne Kommunen wie Emsdetten weisen mit 37% Radanteil sogar noch weitaus höhere Werte auf, während das Tecklenburger Land – auch aufgrund der Topografie – geringere Radanteile aufweist. Das Beispiel Emsdetten zeigt, dass eine fahrradfreundliche Politik sich durchaus in höheren Fahrradanteilen und auch in der guten Bewertung des Fahrradsystems ablesen lässt. Die kompakte Stadtstruktur in Emsdetten ist sicherlich eine günstige Rahmenbedingung für eine integrierte Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Der Kreis ist nur noch wenig von der selbst gesteckten 25%-Zielmarke der AGFS entfernt. Dabei zeigt die Potenzialanalyse auf, dass sowohl im ÖPNV als auch v.a. beim Fahrrad noch erhebliche Verlagerungspotenziale vorhanden sind. 14% aller Personen können als potenzielle ÖV-Kunden und 9% können als Fahrradpotenzial eingeschätzt werden. Die ermittelten Werte leiten sich aus einer positiven Einschätzung der potenziellen Nutzer zur Erreichbarkeit ihrer Ziele mit dem ÖV oder mit dem Fahrrad ab. Auf einzelnen ÖV-Korridoren, v.a. auf die Oberzentren ausgerichtet, sind über Schnellbus und Bahnverbindungen durchaus gewisse ÖV-Anteile zu erreichen. Im Kreisgebiet selbst könnte der ÖV und sicherlich auch die Fahrradinfrastruktur noch weiter ausgebaut werden.

Hierzu wäre zunächst auf der Grundlage der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung im Kreis Steinfurt verkehrspolitisch zu diskutieren, mit welcher Strategie welche Ziele man sich bzgl. des zukünftig anzustrebenden Modal Splits setzen möchte. Hierzu wird ein Ziel- und Strategieworkshop vorgeschlagen, auf dem die zukünftigen Entwicklungsrichtungen sowie mittelfristigen Strategien ausgelotet werden sollten. Die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird vor allem durch den demografischen Wandel, durch höhere Kraftstoffkosten sowie von einer höheren Bedeutung der E-Mobilität (sowohl beim Auto als auch beim Rad) geprägt sein, so dass zukünftig einige Veränderungen zu erwarten sind. Hier gilt es vorsorgend aktiv zu werden, insbesondere wenn das Autofahren deutlich teurer werden wird.

Bedeutsame Aspekte, auf die Handlungsfelder aufgebaut werden können, sind vor allem folgende:

- Die Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern (E-Bikes/Pedelecs) hat schon einen überraschend hohen Wert erreicht. Weitere Steigerungen sind aufgrund des Marktbooms in diesem Sektor zu erwarten. Die Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, sind älter und fahren durchaus häufiger und weiter mit dem Fahrrad als Per-

sonen, die konventionelle Fahrräder besitzen. Die Elektrofahrräder bieten vor allem Chancen für die Mobilität im Alter sowie für eine Steigerung des Fahrradanteils auf längeren Strecken. Der Aufbau von regionalen Radschnellwegen (z.B. nach Münster oder auch im Kreis), die Integration von Pedelecs in die aktive Tourismusförderung sowie der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur sind sinnvolle Handlungsfelder, die den Trend verstärken können.

- Der Zeitkartenbesitz im ÖV ist eine wichtige Determinante, die die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren ÖV-Nutzung beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt den ÖV auch in einem viel stärkeren Maße im Alltagsverkehr. Während der Zeitkartenbesitz bei Schülern und Studierenden schon relativ hoch ist, könnte die Besitzquote vor allem bei Erwerbstätigen (Job-Ticket) und bei Rentnern gesteigert werden. So genannte Patentickets¹⁴ und Schnuppertickets können auch Gruppen wieder an das Bus und Bahnfahren heranbringen, die jahrelang nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren sind.
- Insgesamt wird sich in der Region in den nächsten Jahren der demografische Wandel auch im Verkehrsbereich bemerkbar machen. Dazu gehören z.B. ein Rückgang des Schülerverkehrs (Rückgang der ÖV-Zahlen) sowie ein höherer Anteil älterer Menschen. Allerdings wird sich die zukünftige Senioren generation anders verhalten als die heutige. Eine aktivere Generation, hohe Führerscheinbesitzquoten – auch bei den Frauen – sowie eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut, lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten. Hier könnte jedoch durch zielgruppengerechte Angebote, sei es im ÖV als auch beim Radverkehr reagiert werden. Zudem werden höhere Anforderungen an die Barrierefreiheit und Fahrkomfort insgesamt gestellt werden.
- Die große Anzahl der kurzen Wege (54% der Wege im Kreis Steinfurt sind weniger als 5 km lang) und der z.T. hohe Binnenverkehrsanteil in den Städten stellen durchaus ein Potenzial für eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer qualitätsvollen Fuß- und Radwegförderung dar. In vielen Fällen wird derzeit noch das Auto genutzt, obwohl die Reisegeschwindigkeit (also der Weg von Haustür zu Haustür) mit dem Rad gerade auf den kurzen Strecken oftmals geringer ist.
- Die ausgeprägte Fahrradkultur im Kreis Steinfurt sollte weiter ausgebaut werden. Neben der Verbesserung der Radinfrastruktur und Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind vor allem auch einzelne Radprojekte im Kreis oder in den Kommunen zu nennen, die eine gewisse Strahlkraft erzielen können (z.B. Radschnell- oder -vorrangrouten in die Innenstadt oder zu den Bahnhöfen).
- Kombinierte Wege wie Bike & Ride, Park & Ride und Kiss & Ride könnten zukünftig noch weiter an Bedeutung gewinnen. Eine Voraussetzung für einen höheren Bike & Ride-Anteil ist die Schaffung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen (z.T. auch

¹⁴ Vgl. die beispielhafte Aktion Patenticket der KVG (www.patenticket.de)

überdacht und als Boxen z.B. für teurere Fahrräder wie Pedelecs) sowie an den Bahnhöfen, sofern sie hier noch nicht existieren. Die Förderung der Fahrradmitnahme im ÖV, die Schaffung von qualitätsvollen Radrouten zu den Bahnhöfen und Schnellbushaltestellen sind ebenfalls wichtige Handlungsfelder, die Bike & Ride unterstützen könnten.

Neben diesen ableitbaren Handlungsempfehlungen, sind eine Vielzahl von Verbesserungsvorschlägen für die Verkehrsplanung in den Kommunen sowie im Kreis genannt worden. Die Verbesserung der Radinfrastruktur sowie der Ausbau des ÖV standen dabei meistens im Vordergrund. Eine Liste von Einzelvorschlägen ist der Kreisverwaltung – gegliedert nach Kommunen - vorgelegt worden. Diese sollte im weiteren Verfahren geprüft und mit den kommunalen Vertretern diskutiert werden.

Quellenverzeichnis

Infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland MID 2008 – Ergebnisbericht und Tabellenband sowie MIT

Kreis Lippe/Stadt Lemgo (2011): Mobilitätserhebung 2011; unv. Bericht (Stand: Okt. 2011); Bearbeiter: Planersocietät 2011

Kreis Steinfurt (1996): Regionaler Verkehrsentwicklungsplan; Bearbeiter: ARGE Schlegel-Spiekermann/Prof. Wimble 1996

Kreis Steinfurt (2005): 2. Nahverkehrsplan; Bearbeiter: PGN Kassel 2005

Mühlenbruch (2009): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erfassung in nordrhein-westfälischen Kommunen (Fassung vom 24.04.2009) NRW-Standards

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2010): Mobilität in Nordrhein-Westfalen; Daten und Fakten 2010. Düsseldorf

Stadt Bielefeld: Das Verkehrsverhalten der Bielefelder Bevölkerung; Bearbeiter: Ingenieurbüro Helmert 2010

Stadt Bünde: Mobilitätserhebung 2011; unv. Bericht (Stand Okt. 2011); Bearbeiter: Planersocietät 2011

Stadt Herford: Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Herford; Bericht August 2011; Bearbeiter: Ingenieurbüro Helmert 2011

Stadt Moers: Haushaltsbefragung zum Verkehrsentwicklungsplan; unv. Zwischenbericht; Bearbeiter: Planersocietät 2009

Stadt Willich: Haushaltsbefragung zum Masterplan Mobilität; unv. Zwischenbericht; Bearbeiter: Planersocietät 2009

Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Demografischer Wandel in Deutschland, Heft 1: Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern, Ausgabe 2011

Süddeutsche Zeitung vom 10.7.2007

Internetquellen:

www.kreis-steinfurt.de (Zugang 14.10.2011)

www.fahrradfreundlich.nrw.de (Zugang 21.10.2011)

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinde und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
Abb.	Abbildung
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
B+R	Bike and Ride
d. h.	das heißt
etc.	et cetera
h	Stunde
HH	Haushalte
i.d. R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
K+R	Kiss and Ride
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	absolute Anzahl der befragten Personen
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-Captives	auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
t	Tonne (Mengenangabe)
Tab.	Tabelle
u. ä.	und ähnliches
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
z. Zt.	zur Zeit

Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 1: Verkehrsmittelwahl im Kreis Steinfurt.....</i>	II
<i>Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege.....</i>	IV
<i>Abb. 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich.....</i>	V
<i>Abb. 4: Fahrrad-Nutzersegmente und –potenziale im Kreis Steinfurt.....</i>	VI
Abb. 5: Haushaltsgrößen in der Stichprobe im Kreis Steinfurt (ungewichtet / gewichtet) in Prozent	6
Abb. 6: Altersstruktur in der Stichprobe im Kreis Steinfurt (ungewichtet / gewichtet) in Prozent.....	7
Abb. 7: Erwerbsstatus nach Haushalten im Kreis Steinfurt im Vergleich zum Kreis Lippe	12
Abb. 8: Fahrräder im Haushalt (konventionelle und Elektrofahräder).....	15
Abb. 9: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen	17
Abb. 10: Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle.....	19
Abb. 11: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich.....	21
Abb. 12: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatzes	24
Abb. 13: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsorte im Kreis Steinfurt nach Verkehrsmitteln.....	25
Abb. 14: Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes	26
Abb. 15: Wegezwecke im Kreis Steinfurt.....	28
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl Kreis Steinfurt (Personen ab 6 Jahre)	30
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	33
Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken.....	33
Abb. 19: Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Kommunen	34
Abb. 20: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen Kreis Steinfurt.....	37
Abb. 21: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck	41
Abb. 22: Anteile der Binnenverkehrswege nach Kommunen sowie durchschnittliche Wegelänge in km.....	42
Abb. 23: Modal Split nach Wegebeziehungen im Kreis Steinfurt.....	43
Abb. 24: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Steinfurt.....	45
Abb. 25: Modal Split für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen	46
Abb. 26: Modal Split auf einzelnen ÖV-Korridoren	48
Abb. 27: Gründe, die gegen eine vermehrte Nutzung des Fahrrads sprechen	53
Abb. 28: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Steinfurt	57
Abb. 29: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Steinfurt.....	58

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung (Niederschlagsmengen / max. Temperatur)	2
Tab. 2: Befragungsinhalte	3
Tab. 3: Gewählte Befragungsart	4
Tab. 4: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe	5
Tab. 5: Eckdaten zur Befragung	6
Tab. 6: Die Kommunen im Kreis Steinfurt (Quelle: Statistik Kreis Steinfurt 31.12.2010).....	10
Tab. 7: Erwerbsstatus nach Personen im Kreis Steinfurt	11
Tab. 8: Haushaltsstruktur im Kreis Steinfurt.....	12
Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme.....	13
Tab. 10: Haushalte mit Autos im Kreis Steinfurt im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten.....	14
Tab. 11: Vergleich Personen mit Elektrofahrrädern und mit ‚konventionellen‘ Fahrrädern.....	16
Tab. 12: Verfügbarkeit über ein Auto	17
Tab. 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte.....	18
Tab. 14: Vergleich der ÖV-Zeitkartenanteile im Kreis Steinfurt mit anderen AGFS-Kreisen und Kommunen.....	18
Tab. 15: Mobilitätsvoraussetzungen.....	19
Tab. 16: Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof.....	20
Tab. 17: Typen der Verkehrsmittelnutzung.....	22
Tab. 18: Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte Kreis Steinfurt	23
Tab. 19: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung.....	23
Tab. 20: Zahl der zurückgelegten Wege am Stichtag	27
Tab. 21: Mobilität im Kreis Steinfurt im Vergleich (alle Personen über 0 Jahre)	27
Tab. 22: Zweck der zurückgelegten Wege	29
Tab. 23: Vergleich des Modal Split im Kreis Steinfurt 1994/2011.....	31
Tab. 24: Verkehrsmittelwahl im Vergleich (alle Personen ab 0 Jahre).....	31
Tab. 25: Länge der zurückgelegten Wege	36
Tab. 26: Dauer der zurückgelegten Wege.....	39
Tab. 27: Geschwindigkeit nach den einzelnen Verkehrsarten im Kreis Steinfurt	40
Tab. 28: Begleitung auf dem Weg	40
Tab. 29: Binnenverkehrsanteile nach Wegezweck.....	43
Tab. 30: ÖV-Linien im Kreis Steinfurt.....	47
Tab. 31: Ziele der Wege über die Kreisgrenzen	49
Tab. 32: Verkehrsbeziehungen nach Verkehrszweck im Kreis Steinfurt.....	49
Tab. 33: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Steinfurt.....	50
Tab. 34: Bewertung der Verkehrssysteme im Vergleich	50
Tab. 35: Bewertung der Verkehrssysteme nach Kommunen (nach Fahrrad-Benotung sortiert)	51

Tab. 36: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen	52
Tab. 37: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung	55
Tab. 38: Fehlende Fahrradstellplätze.....	56
Tab. 39: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel im Kreis Steinfurt.....	68
Tab. 40: Verkehrsaufkommen nach Wegen in Etappen (Nutzung von mehreren Verkehrsmittel) im Kreis Steinfurt.....	68
Tab. 41: Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck im Kreis Steinfurt.....	69
Tab. 42: Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck von Wegen in Etappen m Kreis Steinfurt.....	69
Tab. 43: Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel im Kreis Steinfurt.....	70
Tab. 44: Verkehrsleistung nach Wegen in Etappen (Nutzung von mehreren Verkehrsmittel) im Kreis Steinfurt.....	70
Tab. 45: Verkehrsleistung nach Wegezweck im Kreis Steinfurt	71
Tab. 46: Wegedauer im Kreis Steinfurt	71
Tab. 47: Mobilität der Personen	71
Tab. 48: Wege in Etappen im Kreis Steinfurt	72
Tab. 49: Konfidenz-Intervall Modal Split (Verkehrsaufkommen)	72
Tab. 50: Konfidenz-Intervall Modal Split (Verkehrsleistung).....	72
Tab. 51: Autobesitz im Haushalt.....	73
Tab. 52: Fahrradbesitz im Haushalt.....	73
Tab. 53: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle	74
Tab. 54: Pkw-Verfügbarkeit (allgemein).....	74
Tab. 55: Fahrradbesitz (Personenebene)	75
Tab. 56: Besitz einer Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	75
Tab. 57: Bewertung der Erreichbarkeit des Ausbildungs- und Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln (Durchschnittsnoten)	76
Tab. 58: Nutzungshäufigkeit Fahrrad	76
Tab. 59: Nutzungshäufigkeit Auto / Krad	77
Tab. 60: Nutzungshäufigkeit ÖV.....	77
Tab. 61: Verkehrsmittel-Nutzungstypen	78
Tab. 62: Bewertung der Verkehrssysteme (Durchschnittsnoten).....	79
Tab. 63: Fahrradstellplätze	80
Tab. 64: Gründe gegen eine verstärkte Radnutzung.....	81
Tab. 65: Verkehrsbeziehungen.....	82

Anhang I Auswertungen nach AGFS-Standards

Auf der Grundlage der vorliegenden Mobilitätsenerhebung wurden folgende Kennziffern für den Kreis Steinfurt hochgerechnet, die in den „Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW“ auf Seite 7 benannt wurden:¹⁵

a) Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel

Tab. 39: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel im Kreis Steinfurt

Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel (Anzahl der Wege an einem Wochentag)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
zu Fuß	156.000	141.000
Fahrrad	339.000	316.000
Krad / Pkw als Fahrer	703.000	375.000
Pkw als Mitfahrer	166.000	95.000
ÖPNV	80.000	26.000
sonstiges	7.000	5.000
Wege insgesamt	1.451.000	957.000

b) Verkehrsaufkommen nach Wegen in Etappen

Tab. 40: Verkehrsaufkommen nach Wegen in Etappen (Nutzung von mehreren Verkehrsmittel) im Kreis Steinfurt

Verkehrsaufkommen nach Etappen (Anzahl an Wege in Etappen an einem Wochentag)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
zu Fuß	88.000	30.000
Fahrrad	30.000	4.000
Krad / Pkw als Fahrer	17.000	7.000
Pkw als Mitfahrer	9.000	3.000
Bus	57.000	22.000
Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	1.000	-
S-Bahn / Nahverkehr	30.000	2.000
Fernverkehr	3.000	*
sonstiges	1.000	-
genutzte Verkehrsmittel insgesamt	237.000	68.000
Anzahl von Wegen mit Nutzung verschiedener Verkehrsmittel	97.000	31.000

¹⁵ Vgl. Mühlenbruch (2009)

Die hier dargestellten Mobilitätskennndaten können von den Ergebnissen im vorderen Bericht abweichen, da das Mobilitätsverhalten der 0 bis 5-jährigen auf Grundlage der Ergebnisse der MiD 2008 eingerechnet wurde. Für diese Altersgruppe sind die Werte aus der MiD 2008 entsprechend dem Anteil der Bevölkerung eingerechnet worden.

Darüber hinaus wurden nur Wege bis 100 km Länge in die Auswertung einbezogen.

c) Verkehrsaufkommen nach Wegezweck

Tab. 41: Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck im Kreis Steinfurt

Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Anzahl der Wege an einem Wochentag)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
Arbeitsplatz	354.000	152.000
dienstliche / geschäftliche Erledigung	49.000	21.000
Ausbildung, Schule, Uni	136.000	92.000
private Erledigung	199.000	141.000
Einkauf (tägliches Bedarf)	205.000	182.000
Einkauf (längerfristiger Bedarf)	60.000	42.000
Freizeit	318.000	224.000
Begleitung Person (Holen / Bringen)	130.000	104.000
Wege insgesamt	1.451.000	957.000

d) Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck von Wegen in Etappen

Tab. 42: Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck von Wegen in Etappen im Kreis Steinfurt

Verkehrsaufkommen von Wegen in Etappen nach Wegezweck (Anzahl der Wege an einem Wochentag)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
Arbeitsplatz	27.000	2.000
dienstliche / geschäftliche Erledigung	2.000	< 500
Ausbildung, Schule, Uni	43.000	16.000
private Erledigung	6.000	3.000
Einkauf (tägliches Bedarf)	5.000	4.000
Einkauf (längerfristiger Bedarf)	3.000	1.000
Freizeit	10.000	3.000
Begleitung Person (Holen / Bringen)	1.000	1.000
Wege insgesamt	97.000	31.000

e) Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel

Tab. 43: Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel im Kreis Steinfurt

Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel (in km)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
zu Fuß	203.000	198.000
Fahrrad	1.199.000	830.000
Krad / Pkw als Fahrer	8.285.000	1.699.000
Pkw als Mitfahrer	1.702.000	389.000
ÖPNV	1.501.000	150.000
sonstiges	56.000	14.000
km insgesamt	12.946.000	3.279.000

f) Verkehrsleistung nach Wegen in Etappen

Tab. 44: Verkehrsleistung nach Wegen in Etappen (Nutzung von mehreren Verkehrsmittel) im Kreis Steinfurt

Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel (in km)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
zu Fuß	50.000	17.000
Fahrrad	70.000	7.000
Krad / Pkw als Fahrer	183.000	18.000
Pkw als Mitfahrer	72.000	8.000
Bus	553.000	137.000
Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	12.000	-
S-Bahn / Nahverkehr	778.000	19.000
Fernverkehr	107.000	< 1.000
sonstiges	37.000	--
km insgesamt	1.863.000	207.000

g) Verkehrsleistung nach Verkehrszweck

Tab. 45: Verkehrsleistung nach Wegezweck im Kreis Steinfurt

Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel (in km)	Kreis Steinfurt	
	gesamt	Binnen- verkehr
Arbeitsplatz	5.385.000	634.000
dienstliche / geschäftliche Erledigung	667.000	96.000
Ausbildung, Schule, Uni	1.065.000	297.000
private Erledigung	1.517.000	507.000
Einkauf (täglicher Bedarf)	677.000	438.000
Einkauf (längerfristiger Bedarf)	446.000	149.000
Freizeit	2.366.000	832.000
Begleitung Person (Holen / Bringen)	716.000	290.000
km insgesamt	12.838.000	3.242.000

h) Aufenthaltsdauer im Verkehr

Tab. 46: Wegedauer im Kreis Steinfurt

Aufenthaltsdauer im Verkehr (in Minuten)	Kreis Steinfurt
alle Personen	67 min.
mobile Personen	73 min.

i) Anteil mobiler Personen im Kreis Steinfurt

Tab. 47: Mobilität der Personen

Wegeanzahl	Kreis Steinfurt
- keinen Weg (immobil)	8%
- Durchschnitt alle Personen	3,3 Wege
- Durchschnitt mobile Personen	3,6 Wege

j) Wege in Etappen

Tab. 48: Wege in Etappen im Kreis Steinfurt

Etappen	Kreis Steinfurt
Anteil aller Personen mit mindestens einem Weg in Etappen	14%
Anteil mobiler Personen mit mindestens einem Weg in Etappen	15%
alle Wege	
- Anteil von Wegen mit Nutzung mehrerer Verkehrsmittel	7%
- durchschnittliche Anzahl benutzter Verkehrsmittel	2,4
Binnenwege	
- Anteil von Wegen mit Nutzung mehrerer Verkehrsmittel	3%
- durchschnittliche Anzahl benutzter Verkehrsmittel	2,2

k) Konfidenz-Intervall (Vertrauensbereich)

Tab. 49: Konfidenz-Intervall Modal Split (Verkehrsaufkommen)

Konfidenz-Intervall Modal Split(Verkehrsaufkommen)	Kreis Steinfurt	
	Unter- grenze	Ober- grenze
zu Fuß	9,5%	10,5%
Fahrrad	23,3%	24,7%
Krad / Pkw als Fahrer	50,2%	51,9%
Pkw als Mitfahrer	8,5%	9,5%
ÖV	5,6%	6,4%

Tab. 50: Konfidenz-Intervall Modal Split (Verkehrsleistung)

Konfidenz-Intervall Modal Split (Verkehrsaufwand)	Kreis Steinfurt	
	Unter- grenze	Ober- grenze
zu Fuß	1,5%	1,6%
Fahrrad	8,8%	9,7%
Krad / Pkw als Fahrer	63,2%	64,8%
Pkw als Mitfahrer	12,6%	13,7%
ÖV	11,1%	12,1%

Tab. 63: Fahrradabstellplätze

Fahrradabstellplätze fehlen ... (offene Frage – Mehrfachantworten) (Personen ab 6 J.) (% der Fälle)	Kreis Steinfurt (n=424)	Emsdetten (n=23)	Greven (n=31)	Hörstel (n=17)	Ibbenbüren (n=65)	Lengerich (n=10)	Rheine (n=108)	Steinfurt (n=51)	Altenberge / Nordwalde (n=17)	Hopsten/Mettlingen / Recken (n=21)	Horstmar / Laer / Metelen / Ochtrup (n=16)	Ladbergen / Lienen / Saerbeck (n=19)	Lotte / Tecklenburg / Westerkappeln (n=27)	Neuenkirchen / Wettlingen (n=16)
Bahnhof	26	23	13	10	26	-	40	42	22	-	34	30	5	-
Bushaltestellen	22	3	27	21	26	42	13	11	25	50	19	30	32	48
Stadtzentrum	27	56	33	-	17	54	48	20	9	11	27	12	-	29
Fußgängerzone / Marktplatz	6	-	10	-	7	29	5	6	6	-	34	-	-	-
Versorgungseinrichtung	6	-	3	8	-	13	9	4	-	5	6	24	15	-
öffentliche Einrichtung	8	-	2	9	2	13	10	3	-	28	6	10	27	20
Schule	6	2	4	10	9	13	-	11	-	8	19	-	12	5
im eigenen Quartier	12	16	10	43	6	-	5	17	39	7	21	7	26	-
andere Ortsteile	2	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	14
sonstiges	1	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-
durchschnittl. Anzahl an Standorten	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,3	1,1	1,0	1,1	1,7	1,1	1,2	1,2

Tab. 64: Gründe gegen eine verstärkte Radnutzung

Fahrradabstellplätze fehlen ... (offene Frage – Mehrfachantworten) (Personen ab 6 J.) (% der Fälle)	Kreis Steinfurt (n=2.908)	Emsdetten (n=180)	Greven (n=218)	Hörstel (n=168)	Ibbenbüren (n=307)	Lengerich (n=120)	Rheine (n=409)	Steinfurt (n=253)	Altenberge / Nordwalde (n=120)	Hopsten/ Mettingen / Recken (n=201)	Horstmar / Laer / Metelen / Ochtrup (n=297)	Ladbergen / Lienen / Saerbeck (n=169)	Lotte / Tecklenburg / Westerkappeln (n=290)	Neuenkirchen / Wettlingen (n=156)
schlechte Infrastruktur	11	9	7	9	12	15	9	10	10	13	7	10	27	5
Strecke zu lang	34	28	40	35	33	27	30	32	26	37	35	50	33	35
Strecke mit Steigungen	13	1	1	6	34	23	4	8	17	20	3	10	26	9
fehlende Schnelligkeit	13	10	18	16	13	9	13	10	12	18	10	17	13	14
Witterung	48	58	55	50	43	34	48	46	40	48	47	54	42	51
ungeeignetes Transportmittel	37	33	41	31	29	37	39	40	40	42	36	50	34	41
Bequemlichkeit	29	36	38	39	25	20	28	31	22	32	24	22	27	35
Gesundheitsaspekte	13	9	12	14	13	18	12	17	19	12	14	12	11	10
Unsicherheit	7	2	4	4	8	5	9	9	9	10	5	7	5	5
sonstige Gründe	7	9	7	7	8	9	9	5	4	8	8	4	9	5
durchschnittl. Anzahl an Gründen	2,1	1,9	2,2	2,1	2,2	2,0	2,0	2,1	2,0	2,4	1,9	2,4	2,3	2,1

Anhang III: Fragebögen

Die ausgewählten Haushalte erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben,
- eine Datenschutzerklärung,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- sechs Personenfragebögen,
- sechs Wegeprotokolle,
- eine Rückantwortkarte und
- einen portofreien Rückumschlag.

Nachfolgend werden die Musterbeispiele der Befragungsbögen aus dem Kreis Steinfurt aufgeführt, die auf den Internetseiten heruntergeladen werden konnten.

Haushaltsfragebogen

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

dieser Haushaltsfragebogen ist nur einmal beigelegt. Er beinhaltet allgemeine Fragen über Ihren Haushalt und sollte von einer Person ausgefüllt werden, die einen guten Überblick über den gesamten Haushalt besitzt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen zusammenleben.

Frage 1: Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst mitgerechnet?	_____ Personen
---	----------------

Frage 2: Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Privat-Pkw (inkl. Kombi, Van): _____ Dienst-Pkw: _____ Motorrad / Motorroller / Mofa: _____ Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec): _____ (fahrbereites) Fahrrad: _____ sonstiges _____: _____
--	---

Frage 3: In welcher Stadt bzw. Gemeinde im Kreis Steinfurt wohnen Sie?									
Altenberge	<input type="radio"/>	Emsdetten	<input type="radio"/>	Greven	<input type="radio"/>	Hörstel	<input type="radio"/>	Hopsten	<input type="radio"/>
Horstmar	<input type="radio"/>	Ibbenbüren	<input type="radio"/>	Ladbergen	<input type="radio"/>	Laer	<input type="radio"/>	Lengerich	<input type="radio"/>
Lienen	<input type="radio"/>	Lotte	<input type="radio"/>	Metelen	<input type="radio"/>	Mettingen	<input type="radio"/>	Neuenkirchen	<input type="radio"/>
Nordwalde	<input type="radio"/>	Ochtrup	<input type="radio"/>	Recke	<input type="radio"/>	Rheine	<input type="radio"/>	Saerbeck	<input type="radio"/>
Steinfurt	<input type="radio"/>	Tecklenburg	<input type="radio"/>	Westerkappeln	<input type="radio"/>	Wettringen	<input type="radio"/>		

Frage 4: Wie groß ist die Entfernung von Ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle?	_____ Meter
---	-------------

Frage 5: Fragen zu den einzelnen Personen im Haushalt						
	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Geburtsjahr	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Geschlecht						
- weiblich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- männlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Berufstätigkeit						
<i>nicht erwerbstätig</i>						
- Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Hausfrau/-mann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Rentner/in / im Vorruhestand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Wehr- / Zivildienstleistender	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- zur Zeit arbeitslos / Null-Kurzarbeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>erwerbstätig</i>						
- vollzeit berufstätig (> 34 h / Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- teilzeit berufstätig (18-34 h / Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- teilzeit berufstätig (< 18 h / Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschaft, Elternzeit)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>in Ausbildung</i>						
- Auszubildende/r	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Student/in	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Schüler/in	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf den Personenfragebögen möglichst selbstständig zu beantworten.

Frage 10: Nutzen Sie das Fahrrad am Wochenende (Samstag / Sonntag) häufiger oder seltener als an einem Werktag?	häufiger	<input type="radio"/>
	seltener	<input type="radio"/>
	in etwa gleich	<input type="radio"/>

Frage 11: Wie beurteilen Sie insgesamt auf einer Schulnoten-Skala von 1 bis 6 die Verkehrssituation in ihrer Stadt/Gemeinde?

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
- zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Fahrrad/Elektrofahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Busse & Bahnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 12: Welche Gründe sprechen gegen eine häufigere Nutzung Ihres Fahrrades? (Mehrfachantworten möglich)	keine	<input type="radio"/>
	schlechte Radverkehrsinfrastruktur	<input type="radio"/>
	Strecke zu lang	<input type="radio"/>
	Strecke hat zu viele Steigungen	<input type="radio"/>
	fehlende Schnelligkeit	<input type="radio"/>
	Witterung (Nässe/Kälte)	<input type="radio"/>
	ungeeignetes Transportmittel (Einkauf, Kinder)	<input type="radio"/>
	Bequemlichkeit	<input type="radio"/>
	gesundheitliche Einschränkung	<input type="radio"/>
	Unsicherheit beim Radfahren	<input type="radio"/>
sonstiges: _____	<input type="radio"/>	

Frage 13: Fehlen Ihnen Fahrradabstellplätze an bestimmten Standorten (z.B. Haltestellen) bzw. in bestimmten Gebieten?	nein	<input type="radio"/>
	ja, und zwar an folgenden Orten: _____	<input type="radio"/>

Frage 14: Haben Sie Anregungen, Vorschläge oder konkrete Maßnahmen, die in der Verkehrs- und Radverkehrsplanung für den Kreis Steinfurt berücksichtigt werden sollten? (maximal 3 Nennungen)?

(weitere Hinweise bitte auf einer gesonderten Seite vermerken)

1.	_____

2.	_____

3.	_____

Wegeblatt von (Name:) _____ für Mittwoch, den 18.05.2011

	Wann sind Sie losgegangen / gefahren?	Was haben Sie gemacht? Welchen Zweck hatte der Weg? (z.B. zur Arbeit, Schule, zum Einkaufen, zur Bank, Freizeitaktivität)	Wie sind Sie dorthin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, Auto - Bitte alle Fußwege und benutzten Verkehrsmittel notieren)	Wie weit war es ungefähr?	Um welche Uhrzeit sind Sie dort angekommen?	Wohin sind Sie gegangen / gefahren? (bitte Stadt/Ort und ggfs. Ortsteil notieren)	Sind Sie mit jemandem zusammen unterwegs gewesen? (wenn ja, mit wie vielen anderen Personen)
1. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
2. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
3. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
4. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
5. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
6. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
7. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		
8. Weg	____ : ____ Uhr			_____ km	____ : ____ Uhr		

Wenn Sie mehr als acht Wege unternommen haben, können Sie diese Wege auf einem gesonderten Blatt aufschreiben.

Ihr Wegeblatt

Welchen Zweck hat das Wegeblatt?

Das Wegeblatt dient als Gedächtnisstütze für Ihre durchgeführten Wege an dem vorgegebenen Stichtag.

Wann wird das Wegeblatt benötigt?

Das Wegeblatt brauchen Sie während des Telefongesprächs mit einem unserer Interviewer, der sich kurz nach Ihrem Stichtag bei Ihnen melden wird. Legen Sie deshalb bitte das Wegeblatt in die Nähe des Telefons. Auch die Wegeblätter von den anderen Haushaltsmitgliedern sollten dort abgelegt werden. Bitte senden Sie die Wegeblätter nicht an uns zurück!

Wie ist das Wegeblatt auszufüllen?

Bitte tragen Sie das Wegeblatt an Ihrem Stichtag bei sich und füllen alle notwendigen Angaben für alle Ihre Wege aus. Falls Sie mehr als acht Wege an Ihrem Stichtag zurücklegen, können Sie entweder die weiteren Wege formlos auf einem gesonderten Blatt notieren oder eine entsprechende Vorlage auf der Internetseite www.mobil-ST.de herunterladen.

Was wird unter einem Weg verstanden? (Definition eines Weges):

- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck/Ziel verbunden (z.B. Einkaufen / Freizeit). Werden mehrere Ziele nacheinander angesteuert, entstehen in der Regel mehrere Wege. *Beispiel: Vom Arbeitsplatz zum Einkaufen und dann nach Hause = zwei Wege. Hin- und Rückwege sind zwei verschiedene Wege.*
- Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. *Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Bus in das Wohngebiet und dann zu Fuß zur Wohnung = ein Weg.*
- Bitte tragen Sie alle Wege des ganzen Tages ein und vergessen Sie keinen Weg. Auch Fußwege, Heimwege, Rückwege und kurze Wege (Brief zum Postkasten bringen) sind für die Befragung wichtig.
- Keine eigenständigen Wege sind Wege auf dem eigenen Grundstück bzw. Wege, die kürzer als 25 Meter sind (z.B. Fußweg vom Haus zum Auto auf der gegenüberliegenden Straßenseite).

Für den Fall, dass Sie regelmäßig bestimmte Wege zurücklegen

(z.B. als Taxifahrer, Postbote, Handwerker oder bei einer anderen Tätigkeit mit häufig wechselnden Orten, nicht gemeint sind jedoch Geschäftsreisen) und dies auch an Ihrem Stichtag getan haben, tragen Sie bitte nur Ihre privaten Wege (z.B. den Weg zu Ihrer Arbeitsstätte und wieder nach Hause oder weitere private Wege) ein.

Beispiel-Wegeblatt:

	Wann sind Sie losgegangen / gefahren?	Was haben Sie gemacht? Welchen Zweck hatte der Weg? (z.B. zur Arbeit, Schule, zum Einkaufen, zur Bank, Freizeitaktivität)	Wie sind Sie dorthin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, Auto - Bitte alle Fußwege und benutzten Verkehrsmittel notieren)	Wie weit war es ungefähr?	Um welche Uhrzeit sind Sie dort angekommen?	Wohin sind Sie gegangen/ gefahren? (bitte Stadt/Ort und ggfs. Ortsteil notieren)	Sind Sie mit jemandem zusammen unterwegs gewesen? (wenn ja, mit wie vielen anderen Personen)
1. Weg	<u>7:05</u> Uhr	Weg zur Arbeit	zu Fuß zum Bahnhof, dann mit dem Zug, anschließend mit dem Bus	<u>8,5</u> km	<u>7:55</u> Uhr	Rheine Bentlage	ja, mit einer Arbeitskolle-gin

Wegeprotokoll für Dienstag, den 28.06.2011 - MUSTERBEISPIEL

Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben.
 Folgen Sie bitte den Fragen am linken Rand!

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	<u>7 :40</u>	<u>8 :00</u>	<u>16 : 50</u>	<u>19 : 00</u>
Welchen Zweck / welches Ziel hatte der Weg?				
- Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- dienstliche / geschäftliche Erledigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Schule / Ausbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Einkauf / Versorgung (tägliches Bedarf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Einkauf / Versorgung (längerfristiger Bedarf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
- Begleitung einer Person (Holen / Bringen)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Rückweg vom vorherigen Weg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
- nach Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
- sonstiges: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welche Verkehrsmittel wurden benutzt?				
① zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
② Fahrrad / Elektrofahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
③ Mofa / Moped / Motorrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
④ Pkw als Fahrer	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑤ Pkw als Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑥ Bus (auch Anrufsammeltaxi - AST / ALF)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑦ Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑧ S-Bahn / Nahverkehrszug	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑨ Fernverkehrszug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑩ Taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑪ sonstiges: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung insgesamt? (ca. km)	<u>3,2 km</u>	<u>14,5 km</u>	<u>17,5 km</u>	<u>2 km</u>
Falls unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden: In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt und wie lang war die jeweilige Wegstrecke? Bitte tragen Sie in den Kreis die oben angegebene Nummer des Verkehrsmittels ein!	1. <input type="radio"/> ___ km 2. <input type="radio"/> ___ km 3. <input type="radio"/> ___ km 4. <input type="radio"/> ___ km	1. <input checked="" type="radio"/> <u>0,5</u> km 2. <input checked="" type="radio"/> <u>14</u> km 3. <input type="radio"/> ___ km 4. <input type="radio"/> ___ km	1. <input checked="" type="radio"/> <u>14</u> km 2. <input checked="" type="radio"/> <u>3,5</u> km 3. <input type="radio"/> ___ km 4. <input type="radio"/> ___ km	1. <input type="radio"/> ___ km 2. <input type="radio"/> ___ km 3. <input type="radio"/> ___ km 4. <input type="radio"/> ___ km
Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	<u>7:50</u>	<u>8 : 20</u>	<u>17 : 20</u>	<u>19 : 30</u>
Wo lag das Ziel des Weges? Stadt: Ortsteil:	<u>Rheine</u> <u>Stadt</u>	<u>Emsdetten</u> _____	<u>Rheine</u> <u>Bentlage</u>	_____ _____
Sie können zusätzlich auch ein konkretes Ziel eintragen (z.B. Name Einkaufszentrum, Rathaus etc.)!	<u>Kindergarten</u>	_____	_____	<u>Spazier- rundgang</u>
Wie viele Personen haben Sie dabei begleitet?	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>2</u>
Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
- nein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
- ja, dann bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen. ↻	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahre)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

das Wegeprotokoll liegt in sechsfacher Ausfertigung vor. Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, ein eigenes Wegeprotokoll auszufüllen und die zurückgelegten Wege zu dokumentieren, die am

Dienstag, den 12.04.2011

unternommen wurden.

Eltern können ihren Kindern selbstverständlich beim Ausfüllen des Wegeprotokolls helfen.

Person-Nr. [_____] Geburtsjahr der Person [_____]

Zunächst möchten wir Sie bitten, einige ganz allgemeine Fragen zu diesem Tag zu beantworten:

Frage 1: War der Ablauf am Stichtag für Sie persönlich ganz normal wie an anderen gleichen Wochentagen auch?

ja

nein: Ich hatte Urlaub Ich war krank sonstiges: _____

Frage 2: Stand Ihnen an diesem Tag ein Pkw zur Verfügung?

ja, ohne (zeitliche) Einschränkung ja, zeitweise / nach Absprache nein

Frage 3: Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?

ja

nein

Können Sie uns noch bitte den Grund nennen:

(Bei „nein“ ist hiermit die Befragung beendet.)

Frage 4: Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

eigene Wohnung

anderer Ort, bitte Stadt und Ortsteil eintragen:

Im Folgenden geht es um alle Wege außer Haus, die Sie an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben.

- Bitte alle Wege des ganzen Tages eintragen.
- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck / Ziel verbunden (z.B. Einkaufen / Freizeit).
- Hin- und Rückwege sind dabei zwei unterschiedliche Wege, d.h. auch für den Rückweg nach Hause z.B. vom Supermarkt oder von der Arbeit, bitte eine eigene Spalte ausfüllen!
- Auch Fußwege und kurze Wege (z.B. zum Bäcker etc.) sind wichtig.
- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z.B. vom Auto in den Zug) bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie zu jedem Wege alle genutzten Verkehrsmittel an.
- Keine eigenständigen Wege sind Wege auf dem eigenen Grundstück bzw. Wege, die kürzer als 25 Meter sind (z.B. Fußweg vom Haus zum Auto auf der anderen Straßenseite).

Wie fülle ich das innenliegende Wegeprotokoll aus?

Das Wegeprotokoll können Sie am Stichtag mit sich führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs ausfüllen. Vervollständigen Sie das Wegeprotokoll am Abend des Stichtags. Insgesamt haben wir Ihnen Platz für acht Wege gelassen. Sollten Sie mehr als acht Wege an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben, können Sie weitere Wegeprotokolle unter www.mobil-ST.de herunterladen.

Auf der Rückseite finden Sie ein ausgefülltes Wegeprotokoll-Muster!

Wegeprotokoll für Dienstag, den 12.04.2011

Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben.
Folgen Sie bitte den Fragen am linken Rand!

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	____:____	____:____	____:____	____:____
Welchen Zweck / welches Ziel hatte der Weg?				
- Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- dienstliche / geschäftliche Erledigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Schule / Ausbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Einkauf / Versorgung (täglicher Bedarf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Einkauf / Versorgung (längerfristiger Bedarf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Begleitung einer Person (Holen / Bringen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Rückweg vom vorherigen Weg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- nach Hause	<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"/>
Welche Verkehrsmittel wurden benutzt?				
① zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
② Fahrrad / Elektrofahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
③ Mofa / Moped / Motorrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
④ Pkw als Fahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑤ Pkw als Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑥ Bus (auch Anrufsammeltaxi - AST / ALF)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑦ Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑧ S-Bahn / Nahverkehrszug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑨ Fernverkehrszug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑩ Taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑪ sonstiges: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung insgesamt? (ca. km)	_____ km	_____ km	_____ km	_____ km
Falls unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden: In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt und wie lang war die jeweilige Wegstrecke? <i>Bitte tragen Sie in den Kreis die oben angegebene Nummer des Verkehrsmittels ein!</i>	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km
Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	____:____	____:____	____:____	____:____
Wo lag das Ziel des Weges?	Stadt: _____ Ortsteil: _____	Stadt: _____ Ortsteil: _____	Stadt: _____ Ortsteil: _____	Stadt: _____ Ortsteil: _____
<i>Sie können zusätzlich auch ein konkretes Ziel eintragen (z.B. Name Einkaufszentrum, Rathaus etc.)!</i>	_____	_____	_____	_____
Wie viele Personen haben Sie dabei begleitet?	_____	_____	_____	_____
Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
- nein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- ja, dann bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen. ↗	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wegeprotokoll für Dienstag, den 12.04.2011				
	5. Weg	6. Weg	7. Weg	8. Weg
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	____:____	____:____	____:____	____:____
Welchen Zweck / welches Ziel hatte der Weg?				
- Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- dienstliche / geschäftliche Erledigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Schule / Ausbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Einkauf / Versorgung (täglicher Bedarf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Einkauf / Versorgung (längerfristiger Bedarf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Begleitung einer Person (Holen / Bringen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- Rückweg vom vorherigen Weg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- nach Hause	<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"/>
Welche Verkehrsmittel wurden benutzt?				
① zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
② Fahrrad / Elektrofahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
③ Mofa / Moped / Motorrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
④ Pkw als Fahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑤ Pkw als Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑥ Bus (auch Anrufsammeltaxi - AST / ALF)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑦ Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑧ S-Bahn / Nahverkehrszug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑨ Fernverkehrszug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑩ Taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
⑪ sonstiges: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung insgesamt? (ca. km)	_____ km	_____ km	_____ km	_____ km
Falls unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden: In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt und wie lang war die jeweilige Wegstrecke? <i>Bitte tragen Sie in den Kreis die oben angegebene Nummer des Verkehrsmittels ein!</i>	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km	1. <input type="radio"/> _____ km 2. <input type="radio"/> _____ km 3. <input type="radio"/> _____ km 4. <input type="radio"/> _____ km
Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	____:____	____:____	____:____	____:____
Wo lag das Ziel des Weges? Stadt: _____ Ortsteil: _____	_____	_____	_____	_____
<i>Sie können zusätzlich auch ein konkretes Ziel eintragen (z.B. Name Einkaufszentrum, Rathaus etc.)!</i>	_____	_____	_____	_____
Wie viele Personen haben Sie dabei begleitet?	_____	_____	_____	_____
Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
- nein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
- ja, dann bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen. ↗	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Anzahl: _____

Bitte verwenden Sie bei mehr als 8 Wegen ein weiteres Wegeprotokoll.
Es besteht die Möglichkeit zum Herunterladen unter www.mobil-ST.de!

Impressum

Auftraggeber

Kreis Steinfurt
Planungsamt
Tecklenburger Straße 10
48565 Steinfurt
Telefon: 02551/69-0
Telefax: 02551/692400

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Heiner Bücken
Dipl.-Geogr. Renate Schulte

Telefon: 02551/692793
Email: planungsamt@kreis-steinfurt.de

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Telefon: 02 31/58 96 96-0
Telefax: 02 31/58 96 96-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung),
Dipl.-Ing. Lutz Deutz,
Dipl.-Ing. Jan Diesfeld
Katharina Pulsfort

Dortmund im Dezember 2011

Hinweis

Im vorliegenden Bericht verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.