



Kreis Warendorf

Mobilitätsuntersuchung 2015

- Kurzfassung -

Impressum

Auftraggeber

Kreis Warendorf
Amt für Planung und Naturschutz

Waldenburger Straße 2
48231 Warendorf

Fon: 02581 - 536140

Betreuung

Martin Terwey

Auftragnehmer

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

Fon: 02 31/58 96 96-0
Fax: 02 31/58 96 96-18

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung),
Dipl.-Ing. Lutz Deutz
M. Sc. Julian Scheer

Dortmund im Januar 2016

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

In aller Kürze: Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Warendorf

Der Kreis Warendorf hat mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW im September 2015 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Die Untersuchung hat zum Ziel, Aussagen zum aktuellen Mobilitätsverhalten im Kreis Warendorf zu liefern, das Mobilitätsverhalten spezieller Nutzergruppen zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Angebote zu analysieren und wichtige Grundlagendaten und Informationen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Bus und das geplante Radverkehrskonzept zu liefern. Ca. 2.000 Haushalte mit über 4.500 Personen haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an den ausgewählten Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit erfüllt die Untersuchung deutlich die Anforderungen der Repräsentativität.

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. 91% aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw. Ebenfalls 91% aller Haushalte besitzen mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei der Anteil an Elektrofahrrädern im Kreis Warendorf auf einem hohen Niveau ist (14% aller Haushalte). Von allen befragten Einwohnern besitzen 14% eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und können damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Die meisten Erwachsenen verfügen über einen Pkw-Führerschein (94%) und rund 74% können jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Von allen Befragten besitzen 8% neben dem Pkw-Führerschein auch eine ÖV-Zeitkarte und sind somit als multimodale Nutzer einzuschätzen.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Im Kreis Warendorf gehen neun von zehn Personen (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag außer Haus. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,6 Wege pro Werktag zurück (Durchschnitt für alle Personen: 3,2 Wege).

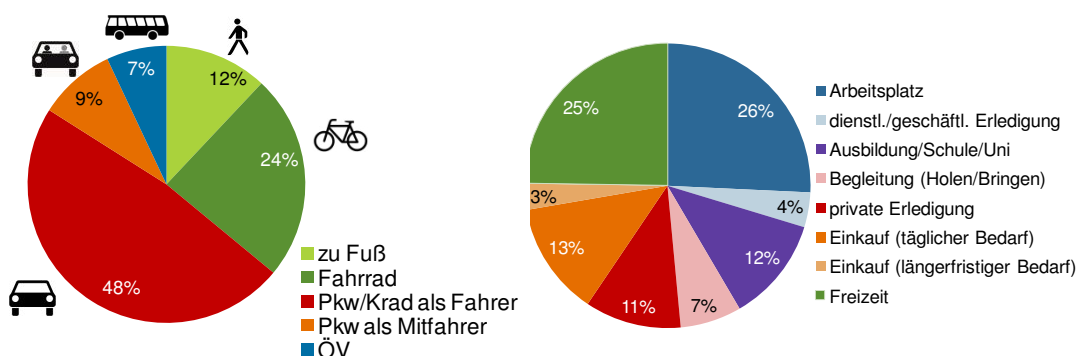
Mobilitätseckdaten im Kreis Warendorf

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,6 Wege
Mittlere Reiseweite (nur Wege < 100 km)	9,5 km
Mittlere Wegedauer	21 Minuten
Zeitaufwand Verkehr	76 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	875.000

Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Weg beträgt ca. 9,5 km. Insgesamt werden pro Werktag etwa 875.000 Wege und ca. 8,3 Mio. Personen-km von der Bevölkerung im Kreis Warendorf zurückgelegt.

Als Verkehrsmittel an einem normalen Werktag nutzen die Menschen im Kreis Warendorf zu 57% das Auto (48% als Fahrer und 9% als Mitfahrer), zu 12% die eigenen FüÙe, zu 24% das Fahrrad sowie zu 7% Bus und Bahn.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Warendorf



Wegezeit und tageszeitliche Verteilung

26% aller Wege an einem Werktag sind Arbeitswege. Fast 30% der Wege dienen dem Einkauf bzw. privaten Erledigungen. 25% sind Freizeitwege, 12% Ausbildungswege, 4% dienstliche Wege und 7% Begleitwege. Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt (96%). Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr. Nachmittags verläuft die Spitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr.

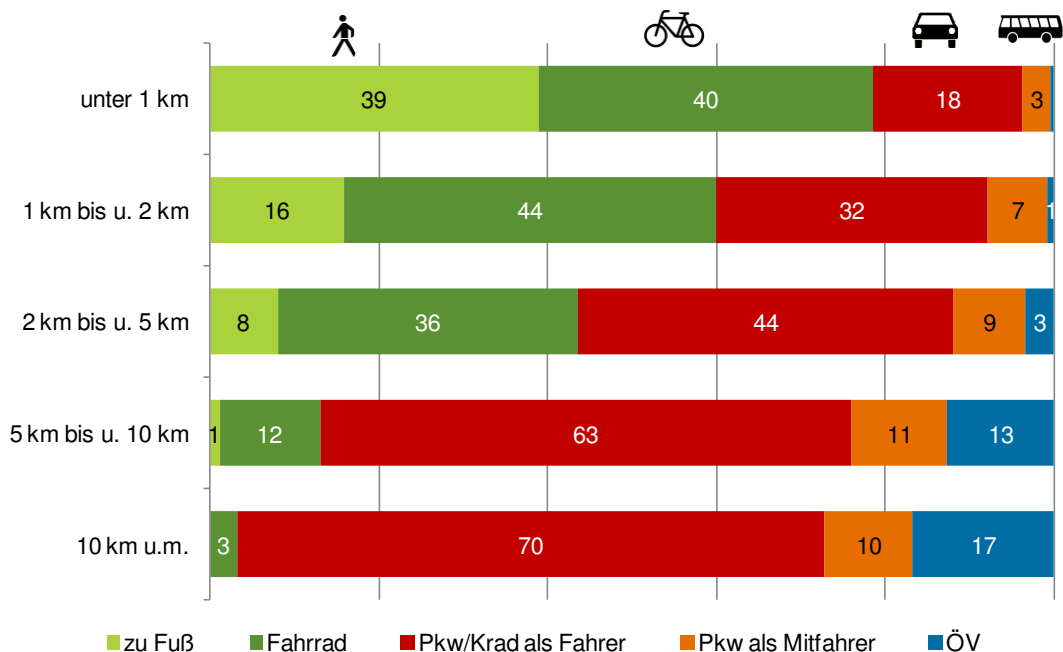
Räumliche Verteilung der Wege

Zwei Drittel aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). Ca. ein Drittel sind ein- und ausstrahlende Wege über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinweg. Diese Wege führen einerseits in eine andere kreisangehörige Kommune; andererseits in eine Stadt bzw. Gemeinde von benachbarten Kreisen bzw. in eine kreisfreie Stadt. Einer der wichtigsten Zielorte ist Münster.

Wegelängen und Verkehrsaufwand

Fast 60% aller Wege sind nur bis zu 5 km lang. Sie bieten daher ein großes Verlagerungspotenzial in Richtung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr). 39% der Wege zwischen 1-2 km und 53% der Wege zwischen 2 und 5 km werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer unternommen. Der Radverkehrsanteil liegt auf diesen kurzen Strecken um etwa 40%.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

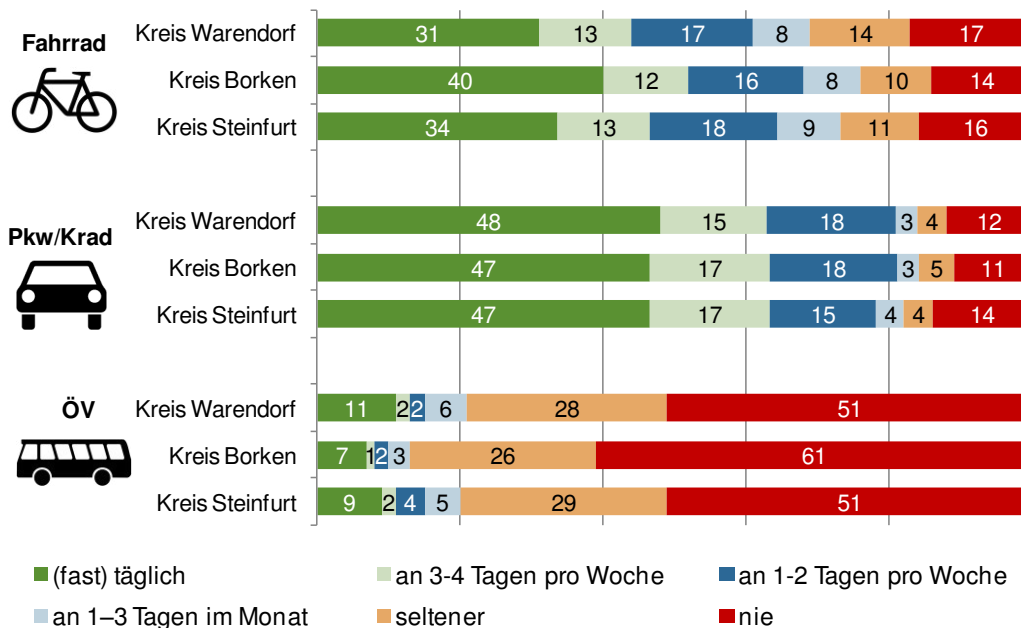


Die durchschnittlichen Wegelängen eines Normalwerktages, die ein Bewohner aus dem Kreis Warendorf zurücklegt, liegen bei 11 km. Werden die längeren Wege über 100 km ausgeblendet, da sie nicht zur alltäglichen Mobilität zählen, sinkt die alltägliche mittlere Wegedistanz auf 9,5 km. Die Einwohner aus dem Kreisgebiet legen an einem Normalwerktag ca. 30 km zurück (0,5 km zu Fuß, 2,3 km mit dem Rad, 4,6 km mit Bus und Bahn sowie 23 km im Auto).

Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt.

Abb. 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



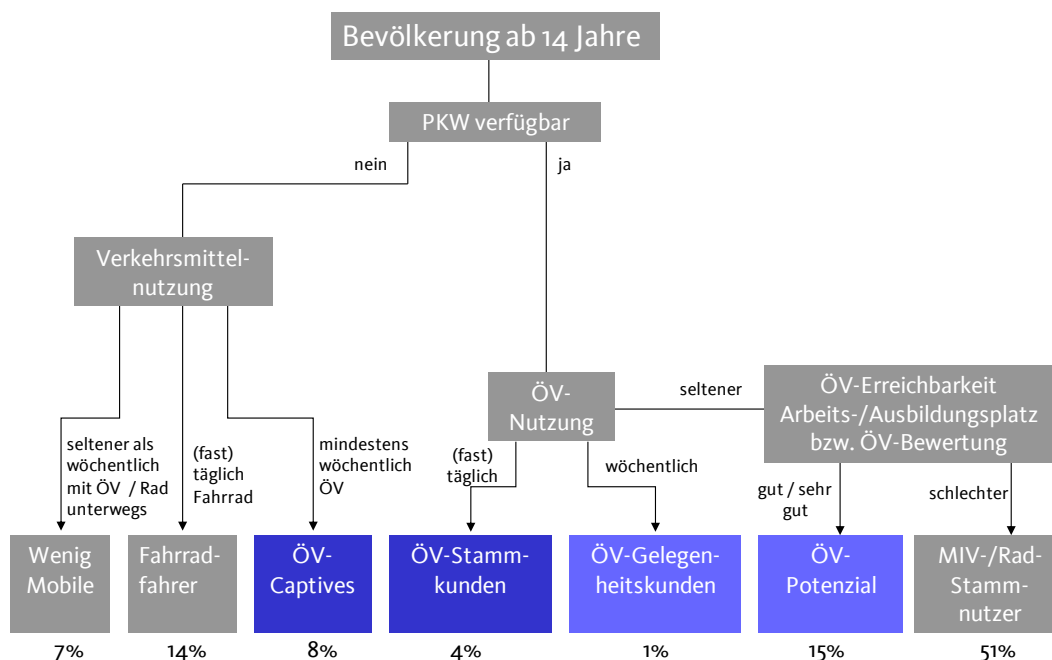
Quelle: eigene Erhebungen und Darstellungen

Während das Auto von fast der Hälfte der Befragten täglich benutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln 11%. Knapp 80% der Einwohner aus dem Kreis Warendorf nehmen den ÖV selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird als tägliches Verkehrsmittel vergleichsweise häufig eingesetzt. Über 60% der Bewohner im Kreis bewegen sich mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad fort.

Im Vergleich zu den ähnlich strukturierten Münsterlandkreisen Borken und Steinfurt ist die Nutzungsintensität des ÖV überdurchschnittlich, das Fahrrad kommt dagegen nicht ganz so häufig zum Einsatz. Dieses Ergebnis hat sich schon bei der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte und dem persönlichen ÖV-Zeitkartenbesitz angedeutet.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem ÖV oder mit dem Fahrrad lassen sich Nutzersegmente für die Gruppe der Berufstätigen und der Auszubildenden herleiten (Berufsausbildung, Studium, Schule). Damit können Potenziale für den ÖV bzw. für den Radverkehr abgeschätzt werden.

Abb. 4: ÖV-Nutzersegmente und –potenziale im Kreis Warendorf



So zeigen sich beispielsweise für den ÖV folgende Strukturen und Potenziale: 4% der Erwerbstätigen und Auszubildenden im Kreis Warendorf sind ÖV-Stammkunden, d. h. sie verfügen zwar über einen Pkw, sind trotzdem (fast) täglich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Als weitere Potenziale sind vor allem die ÖV-Gelegenheitskunden (1% der Befragten) zu nennen, die das öffentliche Transportsystem ab und zu nutzen. Ein ÖV-Potenzial besitzen weiterhin diejenigen, die über einen Pkw verfügen und selten den ÖV in Anspruch nehmen, jedoch die Erreichbarkeit ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als gut bis sehr gut einschätzen. Diese Antwort gaben 15% der Befragten im Kreisgebiet an.

Eine entsprechende Potenzialanalyse für den Radverkehr im Kreis Warendorf ergab, dass 16% der Befragten als Fahrradgelegenheitsnutzer und 13% als Fahrradpotenzial eingestuft werden kann.

Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Bei der Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Warendorf nach Schulnoten erhalten der Fuß- und Radverkehr eine gute Durchschnittsnote (2,1 und 2,2). Während der Autoverkehr eine durchschnittliche Bewertung erhält (2,5), fällt das öffentliche Transportsystem mit der Durchschnittsnote 3,3 deutlich ab. In anderen Mobilitätshebungen haben die Befragten den öffentlichen Verkehr ähnlich bewertet (z. B. Kreis Borken: 3,5 / Kreis Steinfurt: 3,3).

Die Einschätzung zu einem Verkehrssystem wird von der Nutzungshäufigkeit beeinflusst. Sowohl die Inhaber von ÖV-Zeitkarten als auch diejenigen, die Busse und Bahnen täglich in Anspruch nehmen, bewerten dieses System besser als der Gesamtdurchschnitt. Auch unter den regelmäßigen Fahrradfahrern und Personen mit täglicher Autonutzung zeigt sich dieser Zusammenhang in abgeschwächter Form.

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung

Die Befragung ergab knapp 1.000 Anregungen und Maßnahmenvorschläge für die Verkehrsplanung. Die Vorschläge beziehen sich auf alle Verkehrsmittel, wobei thematische Schwerpunkte zu Maßnahmen im öffentlichen Transportsystem und zur Förderung des Radverkehrs zu erkennen sind. Besonders häufig genannte Vorschläge waren Investitionen in das Radverkehrsnetz, die Bereitstellung eines besseren ÖV-Netzes oder der Bau von neuen Straßen.

Zusammenfassendes Fazit

Derzeit wird die Mobilität im Kreis Warendorf sowohl stark vom Auto als auch vom Fahrrad geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem sehr hohen Niveau. Verglichen mit ähnlich strukturierten Regionen besitzt der öffentliche Verkehr im Kreis einen vergleichbaren Stellenwert. Sowohl die ÖV-Zeitkarten- und die Nutzungsquoten als auch die Bewertung dieses Verkehrssystems liegen auf einem Niveau von ähnlich strukturierten Kreisen. Eine wesentliche Bedeutung kommt dem ÖV bisher vor allem im Ausbildungsverkehr zu. In anderen Bereichen können noch weitere Potenziale ab- und ausgeschöpft werden. Die Kommunen mit einem Bahnanschluss weisen bereits heute einen überdurchschnittlich hohen ÖV-Anteil auf. Der Ausbau von Schnellbusverbindungen sowie die gute Verknüpfung von Bus und Bahn sind wichtige Handlungsbereiche. Eine stärkere ÖV-Nutzung lässt sich aber auch über tarifliche Maßnahmen und über den stärkeren Zeitkartenbesitz steuern.

Handlungsfelder für eine Fahrradförderung sind v.a. der weitere Ausbau und die Instandhaltung der Radinfrastruktur kombiniert mit Maßnahmen einer integrierten Radsystemförderung (Service, Öffentlichkeitsarbeit etc.).

Insgesamt bieten sowohl der Radverkehr (auf kurzen Wegen), als auch der ÖV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale, die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Bus als auch im geplanten Radverkehrskonzept weiter entwickelt werden sollten.

Die zukünftigen Auswirkungen des demografischen Wandels (v.a. weniger Schüler/mehr ältere Menschen) werden sich entsprechend auf die Mobilität auswirken und höhere Anforderungen an das Verkehrssystem stellen. Insbesondere die kurzen Wege bis 5 km

stellen ein großes Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes dar. Wird nur jeder 10. Weg (mit einem identischen Hin- und Rückweg) unter 5 km statt mit dem Auto zukünftig zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt, würde sich der MIV-Anteil am gesamten Modal Split um knapp 2 Prozentpunkte verringern. Aber auch Wege von 5-10 km sind zukünftig ein wichtiges Radpotenzial. Der stetig wachsende Anteil der Elektrofahräder (E-Bikes/Pedelecs) bietet realistische Chancen, z. B. längere Wege häufiger mit dem Rad zurückzulegen und noch mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen (z. B. Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“).