

An die
Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung
des Kreises Warendorf

nachrichtlich:
allen übrigen Kreistagsmitgliedern

Warendorf, den 26.08.2024

Einladung

**zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität
und Planung
am Freitag, dem 06.09.2024, um 09:00 Uhr**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie ein zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Klimaschutz, Mobilität und Planung

**am Freitag, dem 06.09.2024, um 09:00 Uhr,
im Großen Ausschusszimmer des Kreishauses Warendorf
(4. OG, Raum C 4.26).**

Tagesordnung:

I. Öffentlicher Teil

- 1 Bericht der Verwaltung
- 2 Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner

3	Sachstand zur Marke Münsterland	160/2024
4	Tourismusarbeit in der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Parklandschaft Kreis Warendorf (TAG)	163/2024
5	Studie zu On-Demand-Verkehren im Kreis Warendorf	028/2024
6	Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf	029/2024
7	Fortführung des DeutschlandTickets	159/2024
8	Strukturelle Weiterentwicklung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (aufgrund der aktuellen Abstimmung mit dem NWL wird diese Vorlage nachversandt)	161/2024
9	SPD-Antrag zum MobiTicket 2025	162/2024

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Guido Gutsche
Vorsitzender

beglaubigt:

gez.

Dr. Herbert Bleicher
Dezernent für Bauen, Planung und
Umwelt

Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 160/2024
--	------------------------

Betreff:

Sachstand zur Marke Münsterland

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung Berichterstattung: KLD Martin Terwey	06.09.2024

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Ende 2017 beschlossen die Münsterlandkreise und die Stadt Münster einen strategisch angelegten systematischen Aufbau einer Marke Münsterland. Der Münsterland e. V. wurde von der Region damit beauftragt, diesen Prozess federführend umzusetzen.

Seit 2020 wird das Münsterland mit einem klaren Profil nach innen sowie nach außen unter dem Leitnarrativ und Claim „MÜNSTERLAND. DAS GUTE LEBEN.“ kommuniziert. Zielgruppen sind dabei vorrangig Fach- und Arbeitskräfte, Touristen und die Einwohnerinnen und Einwohner des Münsterlandes als beste Markenbotschafter unserer Region. Im Fokus der bisherigen regionsweiten Markenstrategie stand der Aufbau und die Etablierung der Regionalmarke, die als fortlaufender Prozess verstanden werden muss.

Das Leitprojekt Picknick³ dient dazu, das Lebensgefühl im Münsterland im Rahmen eines griffigen, nachvollziehbaren und praktisch umsetzbaren Formates zu transportieren und bietet somit auch insbesondere für die Partner aus Stadtmarketing, Kultur, Einzelhandel und Gastronomie Möglichkeiten der gewinnbringenden Anknüpfung. Zu den regionalen Aktivitäten zählen u. a. die Münsterländer Picknicktage mit zahlreichen Picknick-Veranstaltungen, Kamin-Picknicks im Winter, regelmäßige Netzwerktreffen mit Touristikern, Stadtmarketings, Kommunen und Veranstaltern von Picknicks, die Bereitstellung von Picknick-Equipment zum Kauf oder als Verleih sowie Aktionen wie „Verschenke ein Picknick“ mit lokal erzeugten Produkten in besonderen Picknickkisten.

Das Leitprojekt „Service Onboarding@Münsterland“ unterstützt sowohl Arbeitgeber beim Employer Branding und Standortmarketing als auch Fachkräfte beim Ankommen und Hierbleiben. Zu den Bausteinen gehören eine persönliche Beratung von Fachkräften, Willkommensevents, die Vernetzung und Präsentation von Top-Arbeitgebern im Arbeitgebernetzwerk Onboarding@Münsterland, die Bereitstellung von Standortporträts aller Münsterland-Kommunen und die Durchführung von Kampagnen zur Unterstützung der Fachkräfteansprache. Der Service dient zugleich als Instrument, den überdurchschnittlich starken und dynamischen Wirtschaftsstandort Münsterland wahrnehmbarer zu machen und auf die Landkarte starker Wirtschaftsstandorte zu setzen. Die Durchführung des Leitprojektes findet in Abstimmung mit der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (gfw) statt.

Aufbauend auf die bisherige Arbeit wird seitens des Münsterland e. V. im Rahmen der jetzigen Zwischenbilanz u. a. auf die Markenstudie vom Marktforschungsinstitut Interrogare GmbH mit unterschiedlichen Erhebungszeitpunkten (Frühjahr 2020, Herbst 2020, Frühjahr 2022 und Frühjahr 2024) zurückgegriffen, um über einen längeren Zeitraum Erkenntnisse über die Bekanntheit und die Wahrnehmung des Münsterlandes im Selbstbild (Einwohner des Münsterlandes) und Fremdbild (Einwohner anderer Regionen außerhalb des Münsterlandes) zu erlangen. Neben dieser umfangreichen Marktforschungsmaßnahme werden soweit möglich auch kampagnenbezogene Controlling-Maßnahmen, Social-Media-Kennwerte und praktische Erfahrungswerte herangezogen.

Zusätzlich gibt der Geschäftsbericht 2023 des Münsterland e. V. Einblicke in die vielfältigen Aktivitäten, die im Rahmen der Marke Münsterland durchgeführt wurden. Der Geschäftsbericht ist als Download verfügbar unter:

<https://www.muensterland.com/muensterland-e.v/ueber-uns/aufgaben>.

Die Fortsetzung der erfolgreichen Marketing-Aktivitäten ist die Voraussetzung dafür, dass das positive Image des Münsterlandes auch zukünftig erhalten bleibt und noch weiter

gestärkt wird. Die Mittel für die Marke Münsterland sind im Entwurf des Haushaltes 2025 und sowie für die Folgejahre veranschlagt.

In gleicher Form engagieren sich auch die anderen Münsterlandkreise Borken, Coesfeld und Steinfurt sowie die Stadt Münster.

In der Sitzung werden der neue Vorstand vom Münsterland e. V., Herr Andreas Grotendorst, und Frau Selina Kroesemeijer über den aktuellen Sachstand des gemeinsamen Markenbildungsprozesses Münsterland berichten.

Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 163/2024
--	------------------------

Betreff:

Tourismusarbeit in der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Parklandschaft Kreis Warendorf (TAG)

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung Berichterstattung: KLD Martin Terwey	06.09.2024

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Die Übernachtungszahlen und Tagesgäste im Kreis Warendorf der letzten 10 Jahren sind äußerst positiv und weisen kontinuierliche Steigerungen auf. Dabei zeigt sich der Tourismus in der Parklandschaft Kreis Warendorf auch als stabiler Wirtschaftsfaktor, zudem als wichtiger Umsatzbringer und Arbeitgeber mit erheblichen Einkommens- und Beschäftigungseffekten.

Er trägt in hohem Maße zur gesamten Standortqualität bei, erhöht Freizeitwert und Lebensqualität, die nicht nur den Gästen und Besuchern, sondern auch den Einwohnern zugutekommt.

Diese positiven Entwicklungen sind nicht zuletzt Ausdruck von kontinuierlichen und umfangreichen Investitionen des Kreises Warendorf in die touristische Infrastruktur und das touristische Angebot sowie einer umfangreichen Tourismusarbeit auf kommunaler und regionaler Ebene.

Der Kreis Warendorf hat sich als attraktive Ausflugs- und Urlaubsregion mit einem breiten Radwander- und Reitangebot, einer schönen Parklandschaft mit attraktiven historischen Städten und prächtigen Schlossanlagen und Herrenhäusern etabliert.

Frau Christine Schneider, zuständig für Tourismus und die Touristische Arbeitsgemeinschaft "Parklandschaft Kreis Warendorf", stellt die touristische Entwicklung, den Wirtschaftsfaktor Tourismus und das touristische Angebotsspektrum im Kreis vor.

Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 028/2024
--	------------------------

Betreff:

Studie zu On-Demand-Verkehren im Kreis Warendorf

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung Berichterstattung: KLD Martin Terwey	06.09.2024

Beschlussvorschlag:

Die On-Demand-Studie wird zur Kenntnis genommen.

Erläuterungen:

Im Vorgriff auf ein mögliches konkretes On-Demand-Projekt im Kreis Warendorf wurde seitens der Verwaltung vorgeschlagen, sich zunächst einen Überblick über die Vielzahl und Vielfältigkeit von möglichen On-Demand-Verkehren zu verschaffen. Da On-Demand-Projekte zwar kundenfreundlich, aber auch sehr kostenintensiv sind, sollte ein Gutachter Empfehlungen erarbeiten, welche Form eines On-Demand-Verkehres für eine Stadt oder Gemeinde oder den Kreis Warendorf mit den gegebenen räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen erfolgversprechend sein könnte.

Da On-Demand-Projekte nahezu ausschließlich nur über entsprechende finanzielle Förderungen initiiert und darstellbar sind, sollte auch geprüft werden, welche Projekte auch nach dem Auslaufen des Förderzeitraums noch weiter finanzierbar und umsetzungsfähig erscheinen.

Im Mai 2023 wurde dazu die Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers (PwC) mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu möglichen On-Demand-Verkehren im Kreis Warendorf beauftragt.

Das Projekt wurde zuletzt im UKMP am 24.11.2023 im Zusammenhang mit den Haushaltsplanberatungen erörtert. Dort wurde u. a. festgelegt, dass in einer der nächsten Sitzungen über die Ergebnisse berichtet wird.

Die Studie sollte von Aufgabenträgern möglichst selbst finanzierte und kontinuierlich betriebene On-Demand-Angebote in Deutschland filtern. Dieser Ansatz ermöglicht es auch, Ideen zu sammeln, die als Grundlage für die Entwicklung eines eigenständig finanzierbaren, also möglichst ohne Fördermittel auskömmlichen On-Demand-Angebots in unserem Kreis dienen können.

Der Gutachter PwC sollte weiterhin für ein mögliches Angebot im Kreisgebiet weitergehende Untersuchungen vornehmen. Dieses Konzept beinhaltet nicht nur die Struktur für einen geplanten On-Demand-Service, sondern auch Hinweise zu technischen, räumlichen und finanziellen Herausforderungen. Das erarbeitete Konzept und die gutachterliche Empfehlung dienen als Diskussionsgrundlage für ein mögliches Projekt im Kreis Warendorf.

Im Ergebnis kommen die Gutachter zu der Empfehlung, dass die Umsetzung eines On-Demand-Projektes in der Stadt Oelde weiterverfolgt werden könnte.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Raumanalyse hat sich das Stadtgebiet Oelde als Bedienegebiet für die weitere Analyse der Umsetzungsmöglichkeiten eines On-Demand-Verkehrs herauskristallisiert. Das Stadtgebiet Oelde weist folgende Vorteile auf:

- Der Stadtbusverkehr ist Bestandteil der Verkehrsleistungen, die im Rahmen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die das kommunale Verkehrsunternehmen RVM, bei der der Kreis Warendorf neben anderen Kommunen Gesellschafter ist, vergeben wurden.
- Der Stadtbusverkehr weist eine geringe Nachfrage auf und das Angebot könnte zumindest teilweise vom On-Demand-Verkehr ersetzt werden, wodurch sich Einsparungen ergeben könnten (ist im weiteren Verfahren zu prüfen).
- Durch den On-Demand-Verkehr könnte das Angebot attraktiver und neue

- Kundengruppen gewonnen werden, die den Bus bisher nicht nutzen.
- Es gibt eine ausreichend große Bevölkerungszahl mit kompakten Strukturen (Stichwort Pooling). Zudem gibt es drei kleinere Ortsteile sowie Bauerschaften, auf die das Bediengebiet bei Bedarf ausgeweitet werden könnte.
 - Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Oelde wurde das Thema On-Demand aufgegriffen.

Die Verwaltung wird mit der Stadt Oelde Gespräche führen, um das Interesse an einer weiteren Planung zu eruieren. Über die Ergebnisse wird in einer der nächsten Sitzungen berichtet werden.

Die Gutachter, Herr Gabriel Flore und Herr Prof. Axel Häusler, werden die Ergebnisse der Studie in der Sitzung vorstellen.

Anlagen:

2024-08-21 PwC_Bericht_on-demand-Studie Kreis WAF_final

Ö 5

Konzeptstudie on-demand im Kreis Warendorf

Endbericht
20. August 2024



GRETAS®



Inhalt

1	Auftrag und Auftragsdurchführung	3
2	Vorgehensweise und Datengrundlagen	5
3	AP1: Datenerhebung und -bewertung	11
4	AP2: Umsetzungsmöglichkeiten	59
5	Fazit und Ausblick	78

1

Auftrag und
Auftragsdurchführung

Auftrag und Auftragsdurchführung

Unser Auftrag

Mit Schreiben vom 16. Mai 2023 hat uns der

Kreis Warendorf

damit beauftragt eine „Konzeptstudie on-demand im Kreis Warendorf“ zu erstellen, in der wir einen Überblick über on-demand-Angebote im deutschsprachigen Raum geben und unter Berücksichtigung der Raum-, Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur eine Übertragbarkeit und Umsetzbarkeit von on-demand-Angeboten im Kreis Warendorf untersuchen.

Die Auftragsbearbeitung erfolgte in den Monaten Juni 2023 bis Juni 2024 auf Grundlage der uns vom Kreis Warendorf zur Verfügung gestellten Daten. Diesem Auftrag liegen die vollständigen Vergabeunterlagen einschließlich der Leistungsbeschreibung, der zusätzlichen Vertragsbedingungen des Kreises Warendorf für Lieferungen und Dienstleistungen, der Anforderungen an das Angebot gemäß „Aufforderung zur Abgabe eines Angebots“ und der Allgemeinen Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) sowie Ihre Antworten auf die Bieterfragen zugrunde.

Düsseldorf, den 20. August 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Maximilian Rohs
Director



ppa. Gabriel Flore

2

Vorgehensweise und
Datengrundlagen

Der ÖPNV im ländlichen Raum sieht sich unterschiedlichen Herausforderungen gegenüber

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und liefert einen wesentlichen Beitrag zu einer hohen Lebensqualität. Während in urbanen Gebieten ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr die Mobilität unabhängig vom Pkw gewährleistet, besteht in ländlichen Räumen weiterhin eine große Abhängigkeit vom Pkw. Der ÖPNV im ländlichen Raum sieht sich unterschiedlichen Herausforderungen gegenüber:

Disperse Siedlungsstrukturen

Aufgrund der meist **dispersen Siedlungsstrukturen** und der damit einhergehenden **eingeschränkten Nachfrage** kann in vielen ländlichen Räumen kein flächendeckendes ÖPNV-Angebot in hoher Qualität angeboten werden. Dementsprechend beläuft sich der Modal-Split-Anteil des ÖPNV in ländlichen Räumen i. d. R. auf deutlich unter 10 % der Wege, im Kreis Warendorf im Jahr 2023 auf 7 %.

Finanzierung

Viele Gemeinden und Kreise stehen vor der Herausforderung, ein **möglichst wirtschaftliches öffentliches Verkehrsangebot** zu gestalten, das gleichzeitig den **heterogenen Nachfragestrukturen** gerecht werden kann und eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung sicherstellt.

Verändertes Mobilitätsverhalten und Digitalisierung

Megatrends wie die **Digitalisierung** besitzen das Potenzial, die Arbeitswelt sowie das Mobilitäts- und Einkaufsverhalten tiefgreifend zu verändern. Gleichzeitig treten **neue Mobilitätsanbieter** mit neuen Geschäftsmodellen und Mobilitätsangeboten in den Markt ein.

Demographischer Wandel

Der demographische Wandel in ländlichen Räumen zeichnet sich durch eine insgesamt **signifikant sinkende Bevölkerungszahl** mit deutlich zunehmendem Anteil an **älteren und körperlich eingeschränkten Menschen** sowie einem starken Rückgang an Kindern und Jugendlichen aus.

Die Rahmenbedingungen des ÖPNV im Kreis Warendorf stellen sich wie folgt dar



Disperse Siedlungsstrukturen: Bevölkerungsdichte von rund 210 Menschen pro km² mit der Stadt Ahlen als einzigen Ort mit mehr als 50.000 Einwohnern.



Umfangreiche Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Im Kreis Warendorf besteht ein umfangreiches ÖPNV-Angebot, u. a. mit SchnellBus- und RegioBus-Linien. Zudem verkehren die Regionalbahnlinien 67 sowie 69/89, die den Anschluss an den Fernverkehr sicherstellen. Bedingt durch die räumlichen Strukturen besteht aber keine flächendeckende Erschließung.



Gute MIV-Erschließung: Anschluss an die Autobahn 2 in Richtung Bielefeld/Hannover bzw. Ruhrgebiet. Erschließung über die Bundesstraßen B51, B54, B58, B63, B64, B475 und B476.



Privater Pkw als zentrales Verkehrsmittel: Hoher Motorisierungsgrad von rund 630 Pkw pro 1.000 Einwohner (ggü. beispielsweise Berlin mit weniger als 325) bedingt durch die Siedlungsstruktur und dem damit zusammenhängenden teilweise eingeschränkten ÖPNV-Angebot.



Intensive Verkehrsverflechtungen: Sowohl innerhalb des Kreises als auch mit den Nachbarkreisen und Städten, insbesondere mit der Stadt Münster.



Demografische Herausforderungen: Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung im Kreis Warendorf von über 20 %.

On-demand-Verkehre können vor diesem Hintergrund eine Alternative zum konventionellen ÖPNV darstellen

In vielfacher Hinsicht können sich durch die Einführung und Etablierung von on-demand-Angeboten Vorteile ergeben:

- **Beitrag zur Mobilitätswende:** Durch attraktive Mobilitätsangebote werden Fahrten vom Privat-Pkw (in geringer Besetzung) zum ÖPNV verlagert. In Kombination mit dem Einsatz elektrischer Antriebe kann ein wichtiger Beitrag zur dringend erforderlichen Emissionsreduzierung im Verkehrssektor geleistet werden.

- **Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse:** Vor dem Hintergrund einer häufigen Unzufriedenheit mit dem klassischen Busverkehr in ländlich geprägten Räumen besteht ein starker Wunsch nach nahtlosen Mobilitätsangeboten ohne Fahrplanbindung, die im Sinne einer Mobility as a Service flexibel genutzt werden können.

- **Wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs:** Der bisherige Einsatz von (Gelenk- und Solo-)Bussen an räumlichen und zeitlichen Randlagen ist oft besonders unwirtschaftlich. Zudem ist die Fahrgastnachfrage nach der COVID-19-Pandemie noch nicht wieder auf vorherigem Niveau. Durch eine intelligente Einbindung in das ÖPNV-System bieten on-demand-Verkehre große Potentiale zur wirtschaftlicheren Gestaltung des Verkehrs.

- **Einstieg in das autonome Fahren:** Bis zum Jahr 2030 ist mit der Einführung von autonomen bzw. vollautomatisierten Fahrzeugen zu rechnen. On-demand-Angebote stellen einen ersten strategischen Schritt auf dem Weg zu autonomen Shuttles im ÖPNV dar. Denn die Weichenstellung für die Mobilität der Zukunft ist bereits jetzt erforderlich.

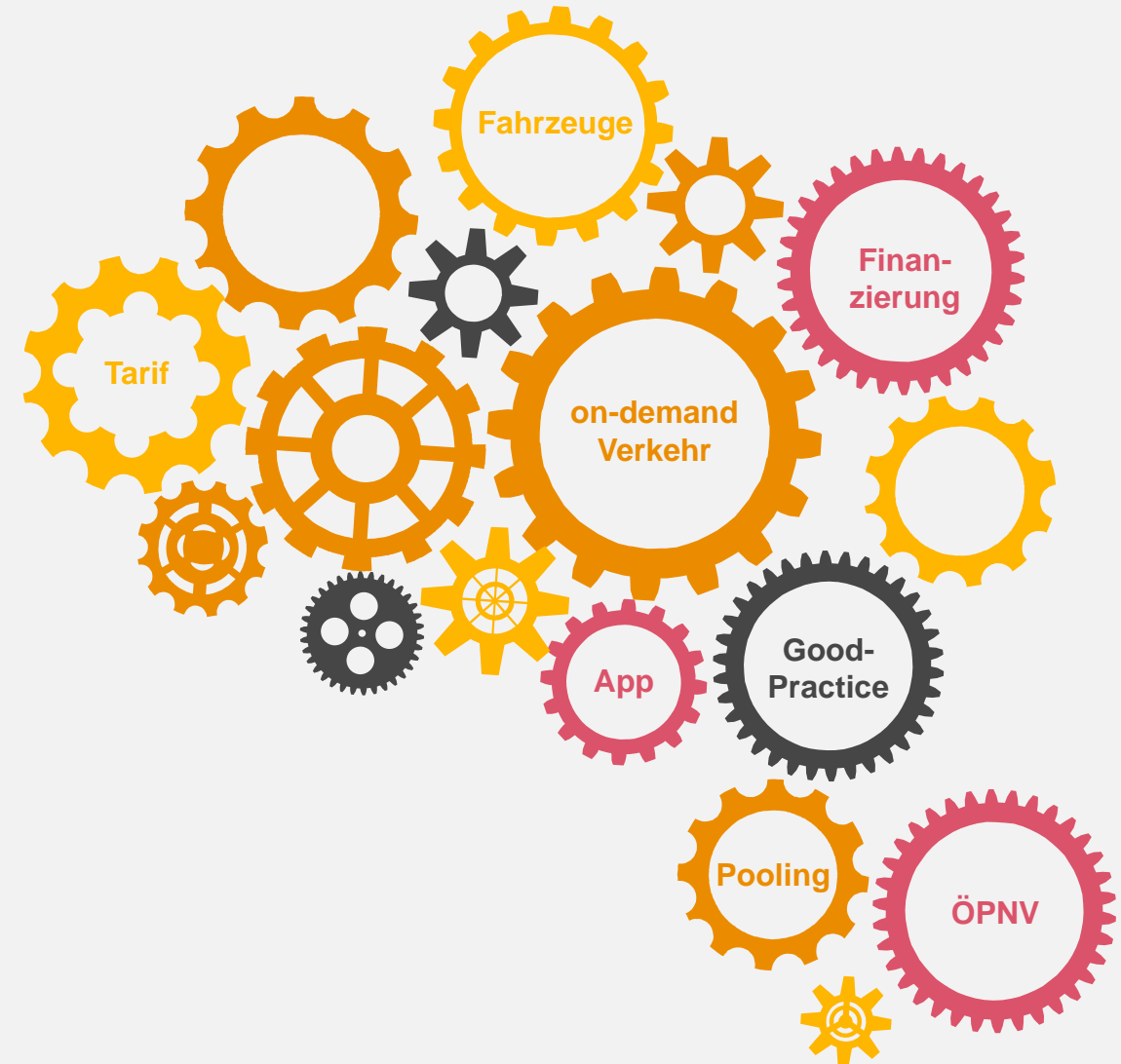
- **Neue Geschäftsmodelle:** In der Folge ergeben sich für die heutigen ÖPNV-Akteure, aber auch für branchennahe Unternehmen, wie beispielsweise Stadtwerke, neue Geschäftsmöglichkeiten.

Umsetzbarkeit eines on-demand-Verkehrs im Kreis Warendorf

Der **Kreis Warendorf** ist auf Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes Nordrhein-Westfalen zuständiger **Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV** in seinem Zuständigkeitsbereich. Zudem ist er die zuständige Behörde für den ÖPNV im Sinne der EU-VO 1370/2007.

Vor dem Hintergrund der skizzierten Ausgangslage hat der Kreis Warendorf die Erstellung der vorliegenden **Konzeptstudie über die Umsetzbarkeit von on-demand-Angeboten im Kreis Warendorf** beauftragt. Dabei werden diverse, bereits existierende, on-demand-Angebote untersucht, um unter Berücksichtigung der Raum-, Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur Schlussfolgerungen für die Umsetzung von on-demand-Angeboten im Kreis Warendorf zu erarbeiten.

Die Konzeptstudie dient dabei **als Informations- und Diskussionsgrundlage für die politischen Entscheidungsträger** im Kreis Warendorf, um die Machbarkeit eines on-demand-Angebots im Kreis einzuschätzen.



Die Projekterarbeitung erfolgte in zwei Arbeitspaketen und in enger Abstimmung mit dem Kreis Warendorf und der RVM

Die Studie wurde innerhalb von **zwei Arbeitspaketen** und einem begleitenden Projektmanagement erstellt. So fanden während der Projektbearbeitung **regelmäßige Abstimmungstermine** mit Vertretern des Kreises Warendorf sowie der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) statt.

Um das erforderliche Erfahrungsspektrum abzudecken, haben wir, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (PwC) ein kompetentes, multidisziplinäres **Beratungsteam** zusammengestellt und die GRETAS GmbH, Köln, als Unterauftragnehmer in dieses Projekt einbezogen.

Die Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Arbeitspakete werden in dem **vorliegenden Bericht** detailliert erläutert.

Zentrale Fragestellungen

- Welche on-demand-Angebote werden momentan im deutschsprachigen Raum angesetzt, mit welchem Erfolg und unter welchen finanziellen Bedingungen?
- Welche der existierenden Angebote lassen sich im Kreis Warendorf in einzelnen Orten oder auch kreisweit umsetzen und zu welchen finanziellen Bedingungen?

Projektarbeit in zwei Arbeitspaketen

1. **Projektauftakt sowie Datenerhebung und -bewertung:**
Recherche und Aufbereitung langfristiger on-demand-Angebote
 2. **Erstellung von Umsetzungsmöglichkeiten**
Analyse der möglichen Realisierung solcher Angebote im Kreis WAF
- + **Projektmanagement**
Sicherstellung einer erfolgreichen und effizienten Projektbearbeitung

3

Arbeitspaket 1:
Datenerhebung und
-bewertung

Im Rahmen des ersten Arbeitspakets erfolgte eine Good-Practice Analyse

Ziel des AP1 ist es, einen Überblick über die mögliche Ausgestaltung von on-demand-Verkehren zu gewinnen und auf Basis dieser Erkenntnisse Good-Practices bzw. Handlungsempfehlungen für ein Angebot im Kreis Warendorf abzuleiten. Hierfür wurden bestehende on-demand-Angebote im Hinblick auf unterschiedliche Parameter der Ausgestaltung untersucht und aus den Praxiserfahrungen entsprechende Schlussfolgerungen gezogen.

Zu den Arbeitsschritten im AP 1 zählen:

- 1 Auswahl geeigneter Good-Practice Beispiele von on-demand-Verkehren
- 2 Auswahl der zu untersuchenden Merkmale
- 3 Durchführung von Desktop Research und Experteninterviews zur Informationsgewinnung
- 4 Strukturierte Auswertung und Aufbereitung der Rechercheergebnisse
- 5 Ableitung von allgemeinen Handlungsempfehlungen für den Kreis Warendorf

Die Auswahl der Good-Practice-Beispiele soll einen möglichst hohen Erkenntnisgewinn für den Kreis Warendorf erzielen

Die **Auswahl der Good-Practice-Beispiele** erfolgte in Abstimmung mit dem Kreis Warendorf. Um eine gewisse Übertragbarkeit der Ergebnisse sicherzustellen, wurden insbesondere **Angebote in ländlich, dünn besiedelten Räumen mit einer vergleichbaren Siedlungs- und Verkehrsfläche** sowie einem **ähnlichen Verkehrsangebot** ausgewählt. Dabei wurden überwiegend **mittel- oder langfristig fördermittelunabhängig finanzierte on-demand- Angebote** ausgewählt.

Gleichzeitig wurde bei der Auswahl der Good-Practice Beispiele auf eine möglichst **hohe Vielfalt hinsichtlich der Ausgestaltungsparameter** wie Bediengebiet, Bedienzeiten, Fahrzeugflotte, Tarifgestaltung, Haltestellen, organisatorische Umsetzung u. ä. geachtet. Diese Vielfältigkeit erhöht den Erkenntnisgewinn der Untersuchung und liefert eine **große Bandbreite an erfolgsversprechenden Ideen** für den Kreis Warendorf.



Die Good-Practice-Beispiele wurden hinsichtlich wirtschaftlicher sowie struktureller Parameter untersucht

Wirtschaftliche Betrachtung

- **Fahrzeugflotte:** Anzahl und Art bzw. Kapazität sowie Antriebstechnologie
- **Gesamtkosten des Systems:** einmalige Investitionskosten und jährliche Betriebskosten in Differenzierung nach Kostenbereichen, z. B. Treibstoff-/Energiekosten, IT-Kosten, Fahrpersonalkosten etc.
- **Nachfrage:** Fahrgastzahlen im Vergleich zum Fahrgastpotenzial (Einwohnerzahl)
- **Tarifgestaltung:** klassischer ÖPNV-Tarif oder mit Preisaufschlag
- **Erlöse und Finanzierung:** durch Ticketeinnahmen und sonstige Einnahmen (z. B. Fahrzeugwerbung) sowie Zuschüsse und Fördermittel
- **Wirtschaftlichkeit:** Kostendeckungsgrad und Zuschussbedarf (bezogen auf die Verkehrsleistung und die Einwohnerzahl) bzw. Vergleich mit Standardlinienbetrieben

Strukturelle Betrachtung

- **Verkehrsangebot:** bestehende SPNV- und ÖPNV-Achsen sowie -Knotenpunkte etc.
- **Bediengebiet:** Größe und räumliche Struktur sowie Streckenführungen
- **Einsatzzeitraum:** Wochentage und Tageszeiten
- **Fahrzeugeinsatz:** Umlauflängen der Fahrzeuge
- **Organisatorische Ausformung/Verkehrserbringung:** Eigenleistung des Verkehrsunternehmens oder Leistung durch Subunternehmer
- **Taxigewerbe:** mit oder ohne Integration des Taxigewerbes
- **Verknüpfung mit dem Linienverkehr:** on-demand-Verkehr als Ersatz oder Ergänzung des Linienverkehrs sowie mit oder ohne Einbindung des Schülerverkehrs
- **Verkehrsfunktion und Wechselwirkungen:** eigenständiges Angebot oder mit Zubringerfunktion; Wirkungen und Vorkehrungen zur Vermeidung von Kannibalisierungseffekten
- **Haltestellen:** physische oder virtuelle Haltestellen
- **Digitalisierung – Hintergrundsystem und Kundenschnittstelle:** über ÖPNV-App oder eigenständige App etc.

Eine umfangreiche Desktop Research sowie strukturierte Experteninterviews dienten als Informationsquelle

Um die nötigen Daten und Informationen zu erheben, erfolgte zunächst eine **Sekundärdatenanalyse** mit Hilfe von verschiedenen Quellen wie Fachveröffentlichungen (z. B. Agora Verkehrswende 2022: Linienbedarfsverkehr auf dem Land), Websites und Veröffentlichungen von Verbänden, Aufgabenträgern/Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsdienstleistern sowie Ministerien.

Darüber hinaus wurden weitergehende Informationen im Rahmen von 30-60-minütigen leitfadengestützten **Experteninterviews** mit Betreibern oder Vertretern des Aufgabenträgers der on-demand-Verkehre erhoben. Grundlage bildete ein Fragenkatalog entlang der inhaltlichen Schwerpunkte, womit das Erfassen der gewünschten Informationen im Rahmen eines dynamischen Gesprächs mit den beteiligten Akteuren möglich war.



Die folgenden Good-Practice-Beispiele wurden ausgewählt

Flexibles Angebot in der Stadt Landau mit Ziel der Angebotsverbesserung im ÖPNV



Landau

Komfortable Alternative zum herkömmlichen ÖPNV im Stadtgebiet Stuttgart



Stuttgart

Landkreisweites Angebot als potenzieller Ersatz zum Linienverkehr



LK Tuttlingen



Eines von drei landesweiten on-demand-Angeboten unter der Marke NAH.Shuttle



Landkreisweites Angebot innerhalb festgelegter Bediencluster mit teilweise autonomen Shuttles



Emissionsfreier Transport „von der Haustür“ ohne festen Fahrplan oder feste Route innerhalb des Gebiets



Ergebnisse der Good-Practice-Analyse (Stand: Dezember 2023)

Die folgenden Seiten stellen die Untersuchungsergebnisse von fünf der sechs ausgewählten **Good-Practice-Beispiele** von on-demand-Verkehren detailliert dar. Die Ergebnisse zum on-demand-Angebot im Landkreis Tuttlingen sind in die Ableitung der Handlungsempfehlungen für den Kreis Warendorf eingeflossen, werden im Folgenden aber auf Wunsch des Interviewpartners nicht detailliert aufgeführt.



EMMI-Mobil in Bad Hindelang

Das EMMI-Mobil ist ein on-demand-Angebot in der Gemeinde Bad Hindelang im Allgäu. Die Gemeinde mit ca. 5.400 Einwohnern ist ein **beliebtes touristisches Ziel** und strebt an, die nachhaltigste Gemeinde im Alpenraum zu werden. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens und speziell des MIV werden dabei als zentrale Hebel identifiziert, wozu das EMMI-mobil mit seiner **Tür-zu-Tür Bedienung** einen Beitrag leistet. Das Angebot wird zu Großteilen über eine **Querfinanzierung mittels einer touristischen Gästekarte bzw. Bürgerkarte** getragen. Entsprechend der angestrebten Reduktion des Verkehrsaufkommens besteht ein **Parallelbedienverbot** zum Linienverkehr. Das EMMI-mobil kann mit der Bürgerkarte ohne zusätzliche Gebühr oder einem Komfortzuschlag zum ÖPNV-Tarif genutzt werden. Die Orte innerhalb des Bediengebiets liegen nicht mehr als 15 km voneinander entfernt.



EMMI-Mobil in Bad Hindelang – Initiative und Rahmenbedingungen



EMMI-MOBIL

on-demand-Verkehr als Zubringer zum Linienverkehr und zur Fahrt der letzten Meile in der Fläche



Initiative

Seitens der Tourismus-Beratung WIIF, die bereits seit 2008 für die Gemeinde Bad Hindelang tätig ist. Vor dem übergeordneten Ziel, Bad Hindelang als **nachhaltigste Gemeinde im Alpenraum** zu etablieren, wurde Mobilität als zentrale Stellschraube identifiziert.



Umsetzung

on-demand-Verkehr **als Ergänzung und Zubringer** zum Linienverkehr in Form eines **fahrplanfreien Flächenverkehrs mit Parallelbedienverbot** (10 Minuten vor/nach Linienverkehr auf der selben Strecke keine Fahrten möglich).



Zielsetzung

Emissionen innerhalb **touristischer Aktivitäten** in Bad Hindelang weiter zu senken und gezielt den Aspekt Mobilität ansprechen.



Angebotsstart

Dezember **2021**.



Entscheidung

Entscheidung für einen on-demand-Verkehr zur Lösung des „**Letzte-Meile-Problems**“ im ländlichen Raum mit vielen dispersen Anlaufstellen für Einwohner und Touristen (z. B. Startpunkte Wanderrouten, Hotels).



Finanzierung

Umlagefinanziert (ca. 50 %) durch **Gäste- bzw. Bürgerkarte**, welche das on-demand-Ticket enthalten (Gästekarte: 6,50 €/Nacht Umlage, Bürgerkarte: Leistungspaket für Bewohner), **einmaliger Zuschuss der Gemeinde** i. H. v. 700 T€, Erhöhung der **Parkgebühren** und Abschaffung des kostenlosen Parkens an einzelnen Orten.



EMMI-Mobil in Bad Hindelang – On-demand-Betrieb

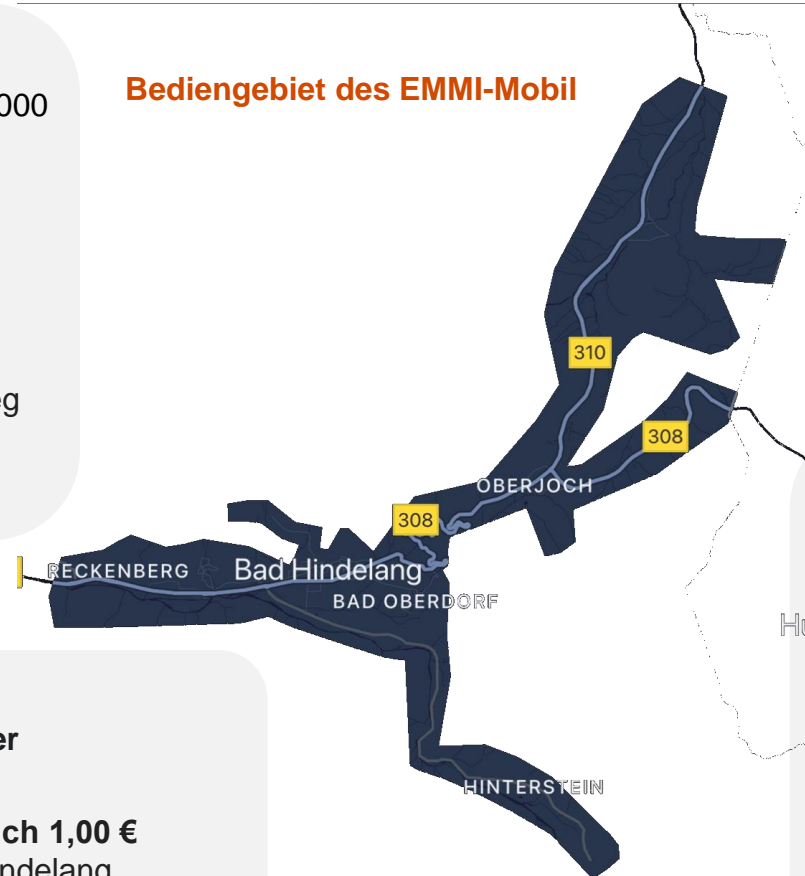


EMMI-MOBIL

Bediengebiet und Bedienzeiten

- **Gemeindegebiet** Bad Hindelang (137 km², 5.000 Einwohner, ~ 1 Mio. Übernachtungen/Jahr)
- Bediengebiet umfasst **Talpass** zwischen Bad Hindelang und Oberjoch (ca. 15 min Fahrt)
- täglich von **8-17 Uhr** (im Sommer 8-21 Uhr)
- physische **und virtuelle** Haltestellen
- **300 Haltestellen** (Kriterium max. 20 m Fußweg zur nächsten Haltestelle)
- **abfahrts-** und **ankunfts-**basierte Fahrten

Bediengebiet des EMMI-Mobil



Tarife

- kostenlos für **Gäste- und Bürgerkarteninhaber** (umlagefinanziert)
- andernfalls Kosten gemäß **ÖPNV-Tarif zuzüglich 1,00 € dn-Demand-Zuschlag** (z. B. Fahrt von Bad-Hindelang nach Oberjoch mit Fahrzeit 18 Minuten für 4,70 €)

Fahrtenbuchung

- Fahrtenbuchung **über App** (EMMI-MOBIL) oder **Telefon** in Ausnahmefällen (Rufnummer nur in Gemeindeblatt veröffentlicht)
- **kein Fahrscheinverkauf** im Fahrzeug
- durchschnittliche **Wartezeit** bei ca. 8 Minuten

Fahrzeuge

- **2** (Mercedes eVito sowie Citroen SpaceTourer) als **9-Sitzer**
- Busunternehmen stellt in der Spitze **bis zu 3 zusätzliche Fahrzeuge** bereit (Dieselantrieb)
- Fahrzeuge **eingeschränkt barrierefrei**
- **batterieelektrisch** mit Ökostrom (Reichweite 450km)
- Umlauf **~ 120 km/Tag** (keine Ladeпаusen notwendig)
- Abstellung im **Betriebshof** Sigishofen/Ofterschwang (8 km entfernt)

EMMI-Mobil in Bad Hindelang – Betriebliche Umsetzung und Wirtschaftlichkeit



EMMI-MOBIL

Leistungserbringung

- Eigenleistung durch **lokales Verkehrsunternehmen** „komm mit“
- „komm mit“ stellt **bei Bedarf zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonale** bereit
- von Beginn Information der Taxiunternehmen, aber **keine Kooperation**

Investitionskosten

- **Fahrzeugkosten**
- **Lizenzkosten** und App-Entwicklung ioki
- **geringe Aufwendungen für Marketing**: durch Integration in Gästekarte bereits hoher Informationsfluss, zusätzlich QR-Codes für App und Erklärvideo an potenziellen Haltestellen

Hintergrundsystem & Software

- **App EMMI-MOBIL**
- Hintergrundsystem und App von **ioki**

Betriebskosten

- Betriebskosten i. H. v. **150 T€ pro Jahr und Fahrzeug** bzw. 40-42 €/Betriebsstunde
- 0,2 FTE in der **Angebotsplanung** (z. B. Einstellung der Parameter)



EMMI-Mobil in Bad Hindelang – Nachfrage und Ausblick



EMMI-MOBIL



Nachfrage und Erlöse

- seit Angebotsbeginn **ca. 40.000 Gäste** und **80.000 gefahrene Kilometer** (18.000 Gäste nach erstem Betriebsjahr) mit weiterhin hohem Fahrgastpotenzial
- **gemischte Nutzergruppen** (z. B. Touristen, aber auch Personal des Gastgewerbes, ältere Menschen)
- **keine** signifikanten **Mehreinnahmen**

Kundenzufriedenheit

- **hohe** Zufriedenheit
- **sehr gute** App-Bewertungen

Herausforderungen

- Beschaffung von **Fahrzeugen** sowie Finden von **Fahrpersonal**
- **Verhandlungen** mit Betreibern sowie Konzessionären (Regierungsbezirk und Landkreis) benötigt entsprechend Zeit

Ausblick

- **ggf. Angebotsausbau** durch die Anschaffung weiterer Fahrzeuge
- Weiterentwicklung des Angebots im Hinblick auf **Gepäcktransport**, da dies für touristische Reisen zentral ist, um auf die Anreise per MIV zu verzichten (insbesondere mit sperrigen Gepäckstücken wie Ski, Koffer etc.)

EMMI-Mobil in Bad Hindelang – Gegenüberstellung mit dem bestehenden ÖV

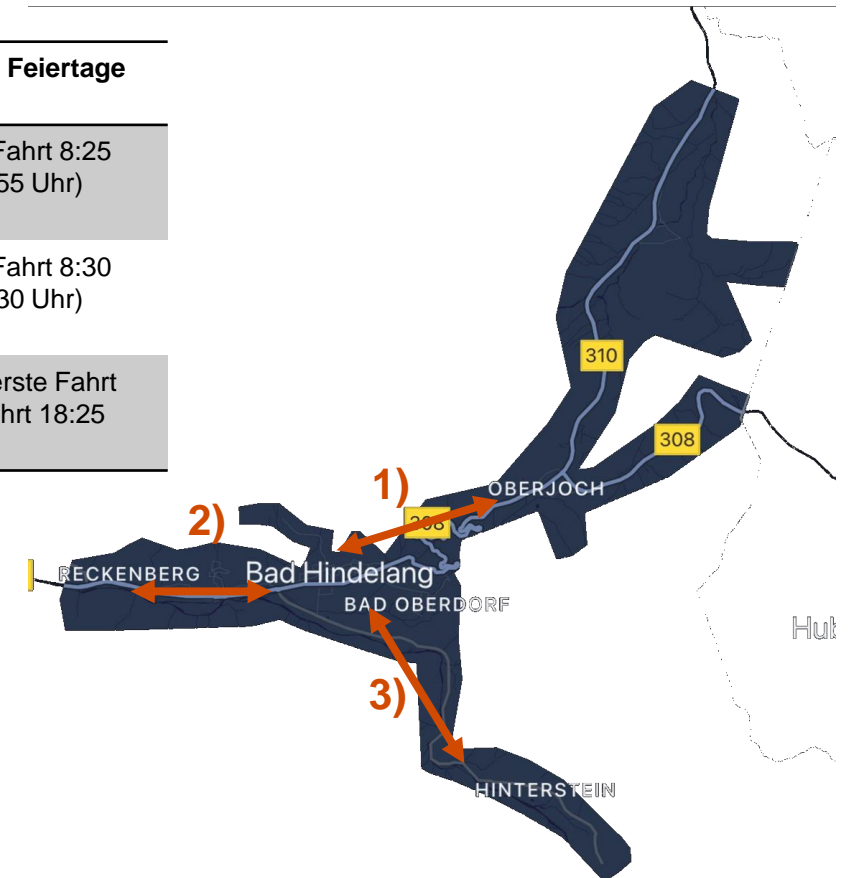


EMMI-MOBIL

	Entfernung und Fahrzeit MIV	Montag – Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
1) Bad Hindelang – Oberjoch	7,2 km – 12 min	ca. alle 30 Minuten mit Unterbrechungen zu Tagesrandzeiten (erste Fahrt 06:20 Uhr / letzte Fahrt 17:55 Uhr)	ca. stündlich (erste Fahrt 8:25 Uhr/ letzte Fahrt 17:55 Uhr)
2) Bad Hindelang – Reckenberg (zzgl. 10 Gehminuten)	4,2 km – 7 min	ca. alle 30 Minuten mit Unterbrechungen zu Tagesrandzeiten (erste Fahrt 6:15 Uhr / letzte Fahrt 20:00 Uhr)	ca. stündlich (erste Fahrt 8:30 Uhr/ letzte Fahrt 18:30 Uhr)
3) Bad Hindelang – Hinterstein	5,6 km – 8 min	ca. alle 2 Stunden (erste Fahrt 06:30 Uhr / letzte Fahrt 18:25 Uhr)	ca. alle 2 Stunden (erste Fahrt 09:25 Uhr / letzte Fahrt 18:25 Uhr)

Bedienzeiten EMMI-MOBIL

täglich von **8-17 Uhr** (im Sommer 8-21 Uhr)



VRN flexline in Landau

Das Angebot VRN flexline in Landau (Rheinland-Pfalz) ist ein seit 2023 fest im öffentlichen Dienstleistungsauftrag der Stadt Landau verankerter Bestandteil des **städtischen ÖPNV-Angebots**. Das on-demand-Angebot soll dabei helfen, den von der Politik angestrebten halbstündigen Bedientakt aller Haltestellen im Stadtgebiet mit einer **möglichst hohen Angebotsqualität** umzusetzen. Hierfür sind insgesamt 5 Fahrzeuge zwischen einem Mix von insgesamt 350 physischen und virtuellen Haltestellen unterwegs. Es besteht ein Parallelbedienverbot zum Linienverkehr, sodass dieser durch das Angebot nur ergänzt und ersetzt wird. Nutzer bezahlen im VRN flexline den ÖPNV-Tarif. Finanziert wird das Angebot teilweise auch durch **Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung**.



VRN flexline in Landau – Initiative und Rahmenbedingungen



on-demand-Verkehr als integriertes ÖPNV-Angebot, der ergänzend zum Linienverkehr fährt



Initiative

Politischer Wille der kommunalen Regierung, durch einen **deutlichen ÖPNV-Angebotsausbau** (Verdoppelung Linienverkehr den **Anteil des ÖV** innerhalb des lokalen Modal-Splits zu **erhöhen** (Verkehrsleistung ca. 9 % ÖV gegenüber 79 % MIV)).



Umsetzung

on-demand-Verkehr **als Ergänzung** zum Linienverkehr als **fahrplanfreier Flächenverkehr** mit Parallelbedienverbot (15 Minuten vor/ nach Linienverkehr auf derselben Strecke keine Fahrtenbuchung in der App möglich).



Zielsetzung

Klare Zielsetzung: Bedienung **jeder Haltestelle** im Stadtgebiet mindestens **zweimal pro Stunde**.



Angebotsstart

Ende des Jahres **2022**.



Entscheidung

Entscheidung für einen on-demand-Verkehr aufgrund von **Flexibilität**, insbesondere im Hinblick auf **Tangentialverbindungen** zwischen ländlichen Stadtrandgebieten. Ausschreibung eines Grundangebotes mit Flexibilität in der **Zubestellung**.



Finanzierung

Seit 2023 **Integration im öDA** (Aufnahme der on-demand-Angebote in den Verkehrsvertrag nach der PBfG-Änderung), insgesamt ist das ÖPNV-Angebot in ein Verkehrsplanungskonzept integriert innerhalb dessen die **Parkraumbewirtschaftung** als zentrales Steuerungsinstrument sowie als Einnahmequelle dient, prinzipiell gilt Belegheitsprinzip (on-demand-Verkehr endet an Stadtgrenze).



VRN flexline in Landau – on-demand-Betrieb



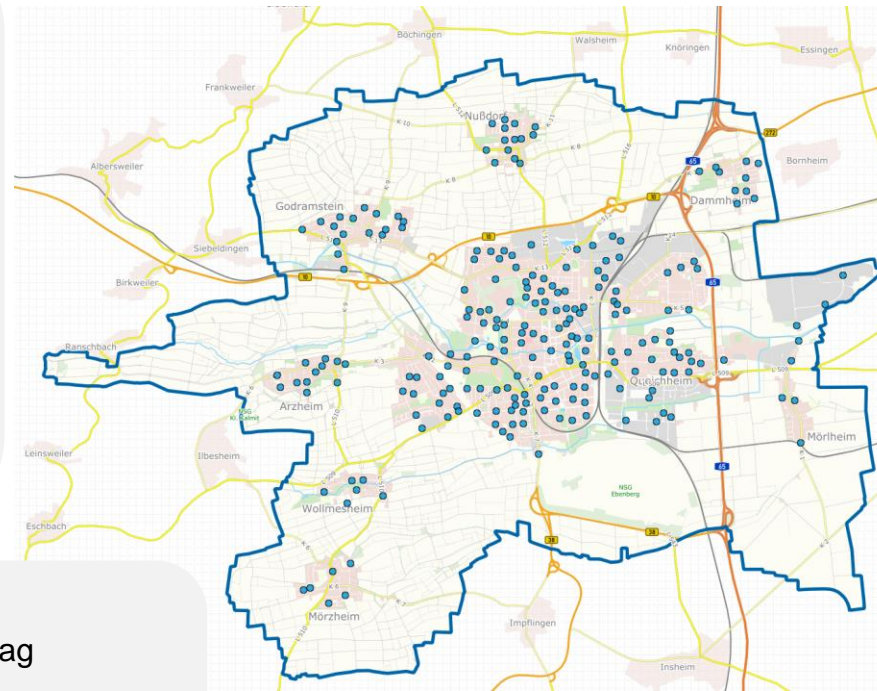
Bediengebiet und Bedienzeiten

- **Stadtgebiet** Landau (82,94 km² und ca. 50.000 Einwohner)
- Bedienung zu **Tagesrandzeiten im Stadtgebiet** (Mo-Fr 5-6 Uhr und 21-24 Uhr), **ganztägig im Umland** (Mo-Fr 6-21 Uhr), im Nachtverkehr (Do-Sa 24-3 Uhr) und am **Wochenende ganztägig** im gesamten Stadtgebiet (5-24 Uhr)
- **physische** und **virtuelle** Haltestellen
- **350 Haltestellen** (Kriterium max. 200 m Fußweg zur nächsten Haltestelle)
- **abfahrts-** und **ankunfts-**basierte Fahrten

Tarife

- Einbindung in **Verbundtarif** (VRN) ohne on-demand Zuschlag
- Fahrten im Stadtgebiet Landau kosten **bei digitaler Buchung 1,72 €** (entspricht VRN Einzelfahrt mit 4-Fahrten-Ticket Rabatt bzw. VRN Best-Price Garantie)
- Einzelticket am **Automat: 1,90 €**

on-demand-Haltestellen im Stadtgebiet Landau



Fahrtenbuchung

- Fahrtenbuchung **über App** (VRN flexline) oder **Telefon** (nach Registrierung; aktuell 0,2 % aller Buchungen)
- **kein Fahrscheinverkauf** im Fahrzeug
- **keine Information** über Wartezeiten

Fahrzeuge

- **5 e-Vitos** von Mercedes-Benz (langer Radstand) mit **je 7 Plätzen**
- in der Spitze **bis zu 3** Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz
- **1 Fahrzeug barrierefrei** (bei Buchung anzugeben; eingeschränkte Verfügbarkeit)
- **batterieelektrisch** mit Ökostrom (Reichweite 340 km)
- Umlauf **150-180 km/Tag**
- während Ruhezeiten Abstellung auf **Betriebshof Annweiler**

VRN flexline in Landau – Betriebliche Umsetzung und Wirtschaftlichkeit



Leistungserbringung

- Eigenleistung durch **lokales Verkehrsunternehmen** QNV Stadtverkehr Landau GmbH
- QNV hat privat **zwei weitere Reservefahrzeuge** angeschafft (zusätzliche Kapazitätsausweitung zu Großveranstaltung)
- **keine Kooperation** mit dem Taxigewerbe



Hintergrundsystem & Software

- Hintergrundsystem und App von **ioki** und **durch VRN bereitgestellt** (einheitliche Software im ganzen VRN)
- **App VRN flexline Anbindung** an dieses bestehende Hintergrundsystem
- Abrechnung der **Lizenzen** für das Hintergrundsystem direkt **zwischen Stadt Landau** und dem **VRN**

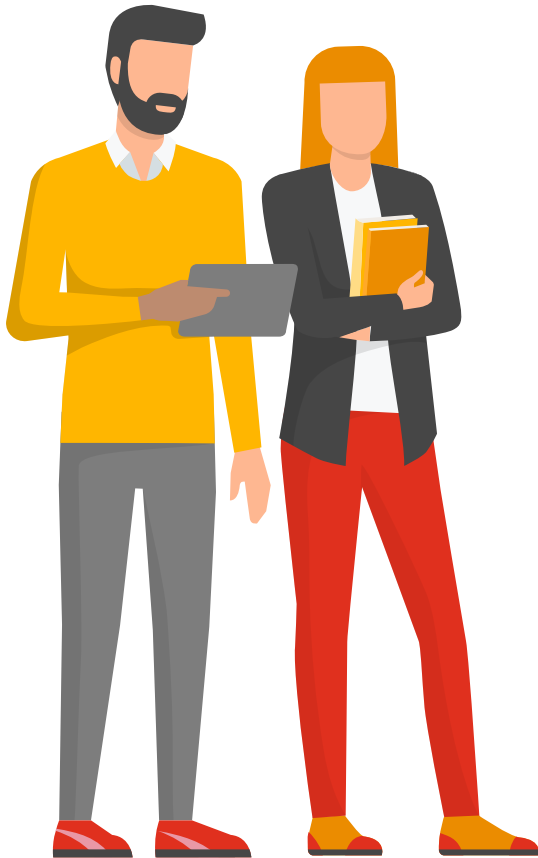
Investitionskosten

- **Fahrzeugkosten**
- **mittlerer fünfstelliger Betrag** für **Marketing** (gemeinsam mit VRN) für Plakate, Flyer, soziale Medien, Infoveranstaltungen mit Info-Bus, Google Anzeigen

Betriebskosten

- **Lizenzanteil ioki** (< 50.000 €/Jahr)
- Betriebskosten **vergleichbar zum Linienverkehr** – ca. 500.000-1 Mio. € für drei Fahrzeuge
- pro **zusätzlich** bestellter **Fahrzeugeinsatzstunde ca. 30 €**

VRN flexline in Landau – Nachfrage und Ausblick



Nachfrage und Erlöse

- seit Mitte Dezember 2022 **21.600 Fahrgäste** und **16.000 Fahrten**
- **Nachtfahrten** besonders gefragt
- Poolingquote: **1,3** (Personen/Fahrt)
- **keine** signifikanten **Mehreinnahmen**

Kundenzufriedenheit

- wenig **Beschwerden**
- positive **Preiswahrnehmung**
- **Hemmschwellen** sind ggf. Registrierung vor der telefonischen Buchung sowie kein Fahrscheinkauf im Fahrzeug

Herausforderungen

- zunächst Einstellung **Bedienparameter** im Hintergrundsystem (z. B. Einstellen Parallelbedienverbot)
- **Öffentlichkeitsarbeit** bzw. Erklärung des Angebots insbesondere im Hinblick auf komplizierte Angebotsparameter

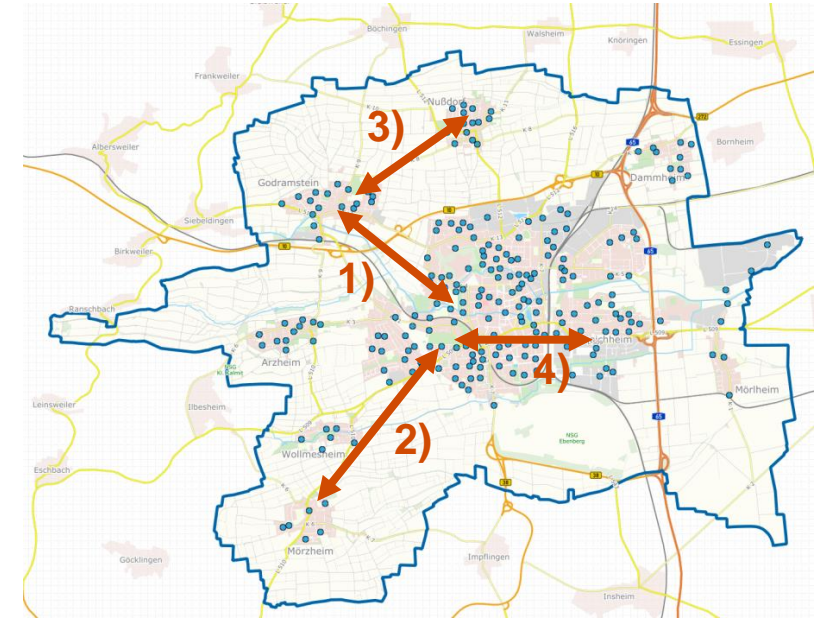
Ausblick

- **Angebotsausweitung** (24/7-Bedienung sowie Einbindung weiterer Stadtdörfer)
- Erleichterung der **Ticketbuchungen**

VRN flexline in Landau – Gegenüberstellung mit dem bestehenden ÖV



	Entfernung und Fahrzeit MIV	Montag – Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
1) Godramstein Bahnhof – Landau Bahnhof	5,5 km – 11 min	ca. alle 40 Minuten Direktverbindungen (8 min); erste Fahrt 05:37 Uhr / letzte Fahrt: 21:10 Uhr	ca. alle 40 Minuten Direktverbindungen (8 min); erste Fahrt 05:37 Uhr / letzte Fahrt: 21:10 Uhr
2) Mörzheim – Landau Bahnhof	5,7 km – 10 min	stündlich Direktverbindungen (16 min); erste Fahrt 05:12 Uhr / letzte Fahrt 20:12 Uhr	stündlich Direktverbindungen (16 min); erste Fahrt 05:12 Uhr / letzte Fahrt 20:12 Uhr
3) Godramstein – Nußdorf	4,1 km – 7 min	halbstündlich mit Umstieg in Landau oder Albersweiler (ca. 30 min); erste Fahrt 05:37 Uhr/ letzte Fahrt 20:10 Uhr	halbstündlich mit Umstieg in Landau oder Albersweiler (ca. 30 min); erste Fahrt 05:37 Uhr/ letzte Fahrt 20:10 Uhr
4) Queichheim Kirche – Landau Südring	1,9 km – 4 min	ca. halbstündliche Direktverbindungen (9-16 min) erste Fahrt: 05:20 Uhr/letzte Fahrt 20:43 Uhr	ca. halbstündliche Direktverbindungen (9-16 min) erste Fahrt: 05:20 Uhr/letzte Fahrt 20:43 Uhr



Bedienzeiten VRN flexline

Bedienung zu **Tagesrandzeiten im Stadtgebiet** (Mo-Fr 5-6 Uhr und 21-24 Uhr), **ganztägig im Umland** (Mo-Fr 6-21 Uhr), im **Nachtverkehr** (Do-Sa 24-3 Uhr) und **am Wochenende ganztägig** im gesamten Stadtgebiet (5-24 Uhr)

KEXI im Landkreis Kelheim

Das on-demand-Angebot KEXI erstreckt sich über den Landkreis Kelheim in Bayern mit über 1.000 km². Aufgrund der Fläche wurden innerhalb des Landkreisgebiets **elf Bediencluster** definiert, innerhalb derer KEXI verkehrt. Dadurch wird eine schnelle Bedienung innerhalb der Cluster bei gleichzeitig **großflächiger Abdeckung des Landkreises** mit dem Angebot gewährleistet. Eine Bedienung zwischen den Bedienclustern ist nicht möglich. Innerhalb jedes Bedienegebiets verkehrt jeweils ein Fahrzeug. In der Stadt Kelheim sind zusätzlich sechs autonom fahrende Shuttles aus einem fördermittelgetragenen Forschungsprojekt (KelRide) in das Angebot von KEXI eingebunden. Diese fahren maximal 20 km/h und werden von einem Sicherheitsoperator im Fahrzeug begleitet. Hervorgegangen ist KEXI ursprünglich aus der Angebotsplanung eines Stadtverkehrs für Kelheim. **Statt einer starren Stadtbuslinie** fiel die Entscheidung auf das on-demand-Angebot mit einer höheren Angebotsqualität.



KEXI im Landkreis Kelheim – Initiative und Rahmenbedingungen

KEXI

Möglichst uneingeschränkter on-demand-Verkehr parallel zum bestehenden ÖPNV-Angebot.



Initiative

Ausgangspunkt war der **fehlende Stadtverkehr** in Kelheim und die **Entscheidung gegen eine Ringlinie**, welche bei relativ hohen Kosten den Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner dennoch nicht entsprechen würde. Planungsstart des Angebots im Jahr 2019.



Umsetzung

on-demand als möglichst uneingeschränkter **fahrplanfreier Flächenverkehr** parallel zu bestehenden ÖPNV-Angeboten (ohne Parallelbedienverbot). Bildet Rahmen für Pilotprojekt mit **autonomen Fahrzeugen** im on-demand-Verkehr.



Zielsetzung

Zielsetzung war es zunächst, einen **Stadtverkehr für Kelheim zu schaffen**. Mittel- bis langfristig soll das Angebot dabei helfen, die Anzahl an Pkw/Haushalt und damit den **Anteil des MIV** im Landkreis zu **senken**.



Angebotsstart

Ab dem Jahr **2020** zunächst Testbetrieb in den Städten Kelheim und Neustadt a.d.D. Seit Oktober **2023** Betrieb im Landkreisgebiet.



Entscheidung

Entscheidung für on-demand-Verkehr, da dieser bei zunächst vergleichbaren Kosten die **Bedarfe besser als der Linienverkehr erfüllt**. Bewusste Entscheidung gegen ein Rufbus-Angebot aufgrund von Bedarfseinschränkungen und abschreckender Komplexität.



Finanzierung

Finanzierung über das Förderprogramm „**Mobilität im ländlichen Raum**“ des Freistaat Bayerns, was ab 2025 in einer **Dauerförderung i. H. v. 35 %** mündet. Weitere Defizite werden nach dem Belegenheitsprinzip aus den **städtischen Haushalten** Kelheim und Neustadt a.d.D. bzw. der Kreisumlage finanziert.



KEXI im Landkreis Kelheim – on-demand-Betrieb

KEXI

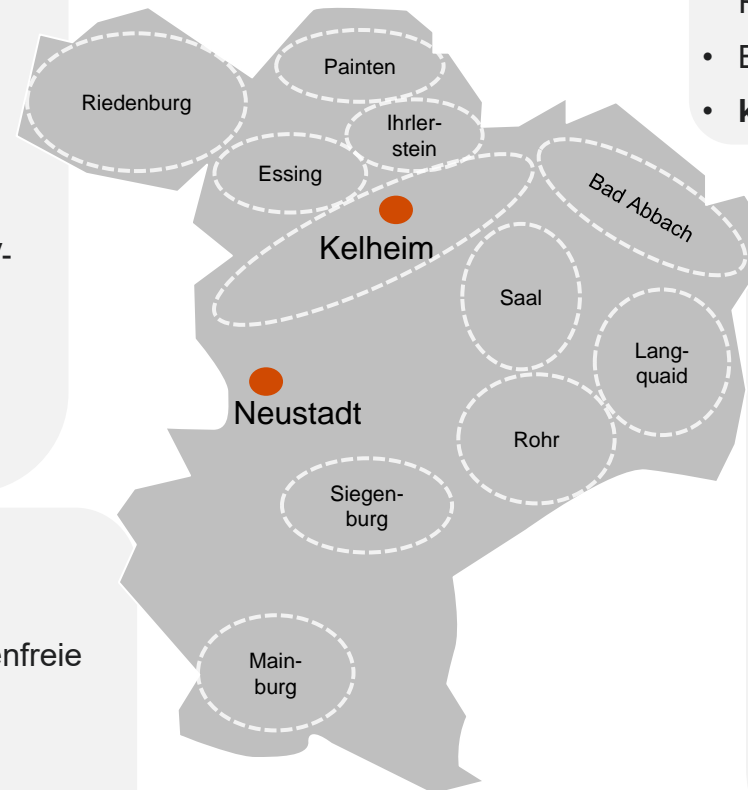
Bediengebiet und Bedienzeiten

- **Landkreis** Kelheim (ca. 1.000 km², 125.000 Einwohner) mit **3 Bediengebieten**: Stadt Kelheim, Neustadt a.d.D., Landkreis Kelheim mit insgesamt 11 Bedienclustern
- **Kelheim**: Mo-Sa 6-23 Uhr (autonome Shuttles Mo-Fr 9-16 Uhr) / **Neustadt a.d.D.**: Mo-Sa 5-20 Uhr / **Landkreis**: Mo-Sa 8-20 Uhr bzw. eingeschränkt bis 16 Uhr
- ausschließlich **physische** Haltestellen (in 500 m Umkreis einer ÖPNV-Haltestelle mit mind. 6 Verbindungen am Tag keine Kexi Haltestelle)
- insgesamt **900 Haltepunkte** (Nummerierung statt Namen) und max. 200 m Fußweg in den Städten
- **abfahrts-** und **ankunfts-**basierte Fahrten

Tarife

- **eigenständiger Tarif**, aber Gültigkeit des **Deutschlandtickets**
- **Kelheim**: 2 Zonen mit 2,20 € bzw. 3,30 € pro Einzelfahrt und kostenfreie autonome Shuttles, Ermäßigungen und Sechserkarten verfügbar
- **Neustadt a.d.D.**: 2 Zonen mit 2,00 € bzw. 3,00 € pro Einzelfahrt, Ermäßigungen verfügbar
- **Landkreis**: 2,50 € Grundtarif + 0,40 €/angefangenen Kilometer

on-demand Bedienegebiete im Landkreis Kelheim



Fahrtenbuchung

- Fahrtenbuchung **über App** oder **Telefon** (ohne Registrierung)
- Bezahlung per App oder **bar im Fahrzeug**
- **keine Information** zu Wartezeiten

Fahrzeuge

- **17** konventionelle Fahrzeuge (1 Fahrzeug/Cluster und 3 Fahrzeuge/Stadt)
- Ford Kleinbusse **9-Sitzer** (Dieselverbrenner)
- alle Fahrzeuge **barrierefrei** (ausgenommen E-Rollstühle)
- zusätzlich dazu **6 elektrisch** betriebene **autonom fahrende**, barrierefreie Fahrzeuge (Shuttles) mit je 6 Sitzplätzen in Kelheim im Einsatz
- in der Regel **durchgängiger Fahrzeugeinsatz** der konventionellen Fahrzeuge

KEXI im Landkreis Kelheim – Betriebliche Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

KEXI

Leistungserbringung

- Fremdleistung durch **Regionalbus Ostbayern (RBO)**
- meist **durchgängiger Betrieb** der Fahrzeuge (z. B. Kelheim 6-23 Uhr bei Ø 40 km/h → ca. **680 km/Tag**)
- **keine Beteiligung** von Taxiunternehmen an der Ausschreibung, nachträglich Konflikte (keine besonderen Strategien zur Bewältigung seitens der Stadt eingesetzt)

Investitionskosten

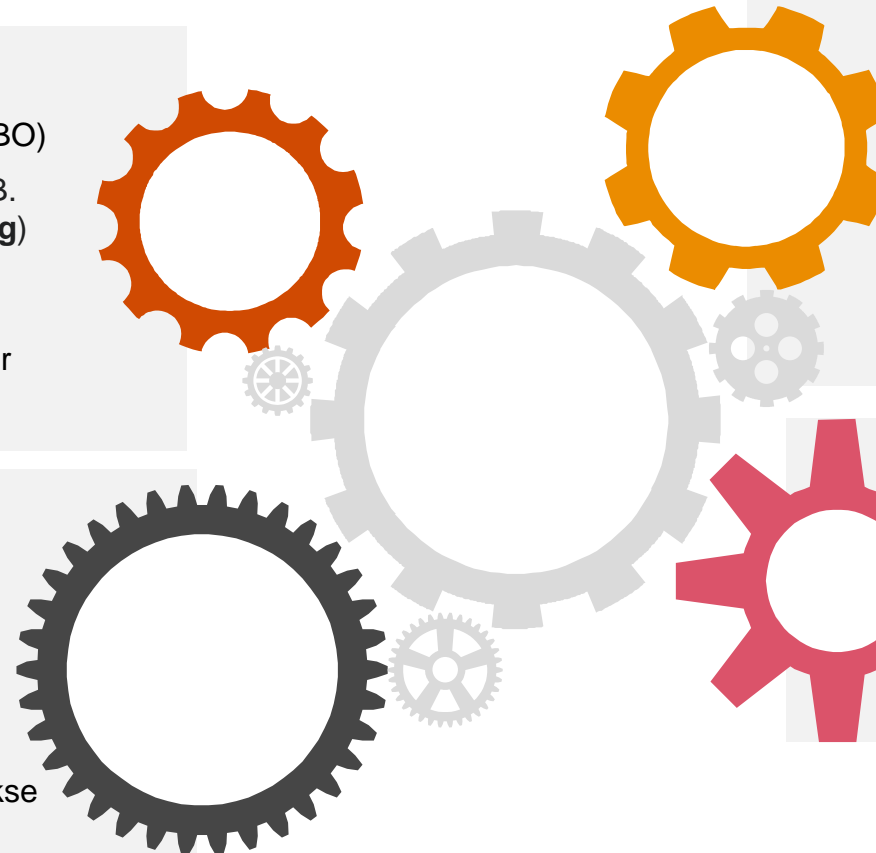
- **Fahrzeugkosten**
- einmalige **Lizenzkosten** ioki von < 300 T€
- **Haltestellenschilder** für ca. 35 €/Schild
- **Marketing:** Maskottchen (aufgrund Ähnlichkeit mit Krümelmonster öffentlichkeitswirksamer markenrechtlicher Streit), Haltestellenplan und Kekse an alle Haushalte in den Bedienegebieten verteilt

Hintergrundsystem & Software

- Software **vom Landkreis** zur Verfügung gestellt (verbindliche Nutzung der Software für alle Betreiber)
- aktuell **zwei verschiedene Apps** und **Hintergrundsysteme** für Stadt Kelheim (VIA) und restliche Bedienegebiete (ioki) aufgrund der autonomen Shuttles
- **Migration zu ioki** mit Ende des Förderprojekts für autonome Shuttles geplant

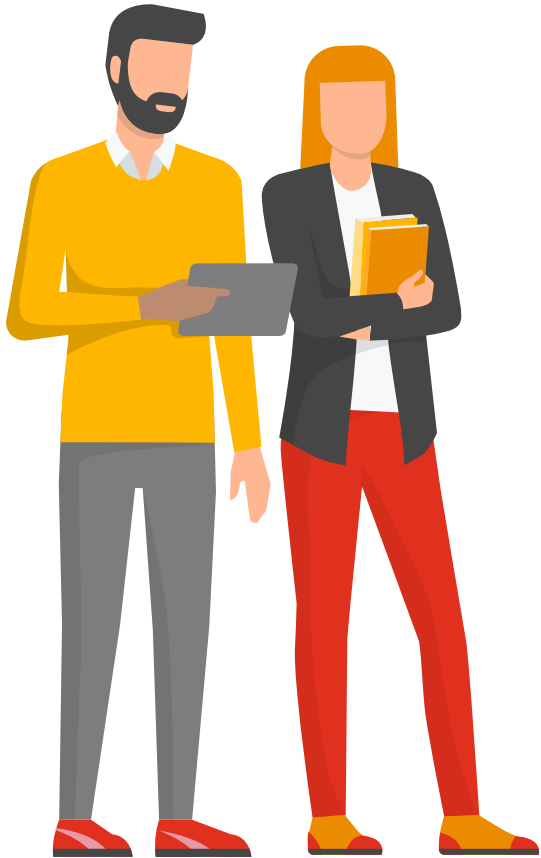
Betriebskosten

- **laufende Lizenzkosten** ioki/VIA pro Fahrzeug
- **2 Personalstellen** für Telefonbuchungen und Kosten für Nutzung DB Fahrtenzentrale
- Betriebskosten **175 T€/Fahrzeug** (ca. 48 €/Betriebsstunde)



KEXI im Landkreis Kelheim – Nachfrage und Ausblick

KEXI



Nachfrage und Erlöse

- **höhere Nachfrage** als ursprünglich erwartet (Jahresziel an Fahrgästen bereits 4 Monate nach Projektstart erreicht)
- **ca. 4.000 Fahrgäste pro Monat** (in Kelheim und Neustadt a.d.D.)
- Poolingquote: **1,6** (Personen/Fahrt)
- Fahrgeldeinnahmen von **ca. 23 T€ pro Jahr und Fahrzeug** (Werte für Fahrzeuge in der Stadt Kelheim)

Kundenzufriedenheit

- **hohe** Zufriedenheit
- Angebot wird **von allen Nutzergruppen** wahrgenommen

Herausforderungen

- Finanzierung: Angebot **stark defizitär**, langfristige Finanzierung in der Art kaum bzw. **nur mit autonomen Fahrzeugen** möglich (Preiselastizität der Bewohner hoch: Erhöhung der Fahrpreise schwer möglich)
- **Telefonkosten** aufgrund von 800er Nummer und Auslandstarifen (insb. von geflüchteten Menschen) anfangs sehr hoch

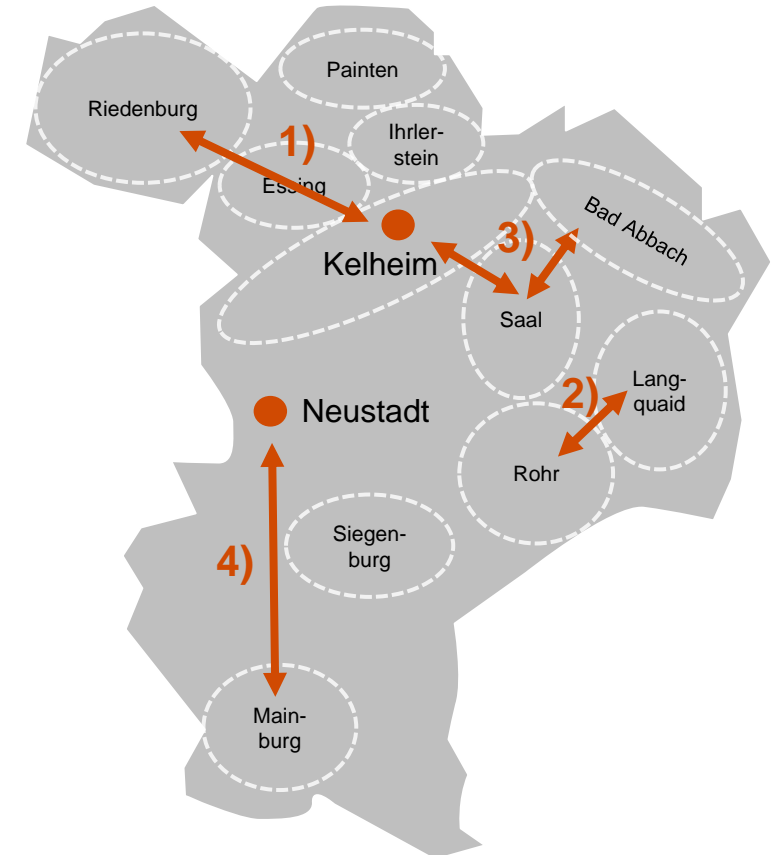
Ausblick

- zunächst **keine Angebotsausweitung** geplant
- ggf. zukünftig Nutzung **autonomer Shuttles** (zur Finanzierungssicherung) oder Umstellung auf **elektrisch betriebene Fahrzeuge**

KEXI im Landkreis Kelheim – Gegenüberstellung mit dem bestehenden ÖV

KEXI

	maximale Entfernung und Fahrzeit MIV	Montag – Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
1) Saal (Donau) – Kelheim – Riedenburg	37,5 km – 34 min	ca. stündliche Verbindungen (35 min); erste Fahrt: 06:40 Uhr/letzte Fahrt: 19:18 Uhr	ca. alle 2 Stunden bis 17 Uhr; erste Fahrt: 06:51 Uhr (sonntags um 09:14 Uhr)/ letzte Fahrt: 17:15 Uhr
2) Langquaid Marktplatz/Zentrum – Rohr Gymnasium	12 km – 13 min	Schülerverkehr: morgens zwei Direktverbindungen (17 min) um 6:58 Uhr und 9:02 Uhr; nachmittags zwei Verbindungen in Gegenrichtung	eine Direktverbindung um 09:02 Uhr
3) Kehlheim – Saal a.d. Donau - Bad Abbach	28,3 km – 30 min	Schülerverkehr mit je zwei Verbindungen (60 min) morgens, mittags und nachmittags; letzte Fahrt 18:31 Uhr	samstags zwei Verbindungen am Vormittag, sonntags und an Feiertagen keine Verbindungen
4) Neustadt Bahnhofstraße – Mainburg Griesplatz/Zentrum	22,6 km – 22 min	Schülerverkehr: morgens zwei Direktverbindungen (45 min); letzte Fahrten je um 17:00 Uhr	eine Direktverbindung um 08:17 Uhr
Abgesehen von den größeren Städten Kelheim und Neustadt ist der ÖPNV im Landkreis insgesamt überwiegend durch Schülerverkehr geprägt, Tangentialverbindungen zwischen und innerhalb von Bedienclustern (auf der Karte weiß umrandet) bestehen nur im Rahmen des Schülertransportes			



Bedienzeiten KEXI im Landkreis Kelheim

Kelheim: Mo-Sa 6-23 Uhr (autonome Shuttles Mo-Fr 9-16 Uhr) / **Neustadt a.d.D.:** Mo-Sa 5-20 Uhr / **Landkreis:** Mo-Sa 8-20 Uhr bzw. eingeschränkt bis 16 Uhr

SSB Flex in Stuttgart

SSB Flex ist ein on-demand-Angebot, das im gesamten Stuttgarter Stadtgebiet eine **komfortable Ergänzung/ Alternative** zum herkömmlichen ÖPNV darstellt. Insgesamt 24 Pkw-Fahrzeuge decken die Bedienung von ca. 6.000 ausschließlich virtuellen Haltestellen in und um die Stuttgarter Kernstadt ab. Mit einem **Preis, der abhängig von der zurückgelegten Strecke und der Anzahl der Mitfahrer** ist, ist SSB Flex teurer als die meisten der anderen vorgestellten on-demand-Angebote, im Vergleich zum Taxi aber deutlich günstiger. Die Initiative für das Angebot ging zunächst von der SSB selbst aus, seit 2022 wird SSB Flex aber als Linienbedarfsverkehr **über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag finanziert**. Das Angebot wird überwiegend von einer jüngeren Zielgruppe genutzt.



SSB Flex Stuttgart – Initiative und Rahmenbedingungen



Komfortable Alternative zum regulären ÖPNV zu Tagesrandzeiten



Initiative

Ende 2016 **Initiative vom Vorstand**, im Bereich innovative Mobilitätskonzepte aktiv zu werden. Zu diesem Zeitpunkt Kontakt mit Daimler-Tochter moovel aufgenommen und mit der Planung eines Angebots gestartet.



Zielsetzung

Ausweitung und **Flexibilisierung** des ÖPNV Angebots.



Entscheidung

Entscheidung für on-demand-Verkehr aufgrund von höherer **Flexibilität** und **Beförderungsqualität**.



Umsetzung

on-demand **als zusätzlicher Verkehr** zum bestehenden ÖPNV, um flexibleres und komfortableres Angebot **an Tagesrandzeiten** (ohne Parallelbedienverbot) bereitzustellen.



Angebotsstart

Beginn **2018** für zunächst 3,5 Jahre Testbetrieb (14 Monate Zu- und Abbringerverkehr in ausgewählten Stadtteilen) und ab August **2019** Erweiterung auf das gesamte Stuttgarter Stadtgebiet und die Tagesrandzeiten.



Finanzierung

Zunächst wurde SSB Flex über einen **städtischen Zuschuss für Nachtverkehr** finanziert. Seit 2022 erfolgt Finanzierung über den **öffentlichen Dienstleistungsauftrag** (öDLA) im Sinne eines **Linienbedarfsverkehrs** und ist fest in den ÖPNV integriert (Defizitausgleich).

SSB Flex Stuttgart – on-demand-Betrieb



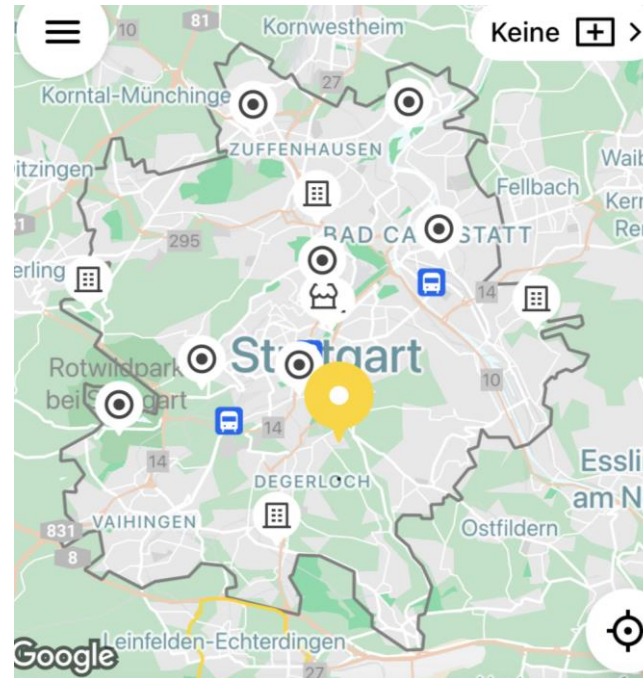
Bediengebiet und Bedienzeiten

- **Stadtgebiet** Stuttgart (ca. 200 km², ca. 633.000 Einwohner)
- Bedienung zu **Tagesrandzeiten** und an **Wochenenden** So-Do 18-2 Uhr sowie Fr-Sa 18-4 Uhr
- ausschließlich **virtuelle** Haltestellen
- ca. **6.000 Haltestellen** (kein Entfernungskriterium)
- **abfahrts-** und **ankunfts-**basierte Fahrten

Tarife

- eigenständiger **on-demand-Tarif** mit Einteilung des Stadtgebiets in Tarifzonen (entspricht Komfortzuschlag)
- Inhaber von gültigen VVS Zeitkarten erhalten 1,80 € Rabatt pro Fahrt
- Preis abhängig von der **Strecke** (Tarifzonen) und der **Anzahl der Mitfahrer**

Bediengebiet on-demand-Verkehr Stuttgart



Fahrtenbuchung

- Fahrtenbuchung **über App** (SSB Flex 2.0), Webbuchung oder **Telefon** (mit vorheriger Registrierung); 98 % der Buchungen über App
- Buchung **bis zu 7 Tage im Voraus** und Mitteilung der genauen Abholzeit und des Abholorts 30 Minuten vor Fahrtbeginn
- **kein Fahrscheinverkauf** im Fahrzeug
- **Wartezeit** nach Buchung aktuell noch > 10 Minuten

Fahrzeuge

- **24** Fahrzeuge im Einsatz (Zielgröße: 30 Fahrzeuge)
- Mercedes EQV mit **je 5 Sitzplätzen**
- **2** Fahrzeuge **barrierefrei** (Angabe für Buchung in App)
- **15** Fahrzeuge **batterieelektrisch** mit einer Reichweite max. 300 km (kein Zwischenladen nötig)
- **9 konventionelle** Fahrzeuge (Dieselverbrenner)
- Abstellung zu Ruhezeiten im **Betriebshof**

SSB Flex Stuttgart – Betriebliche Umsetzung und Wirtschaftlichkeit



Leistungserbringung

- Eigenleistung der SSB mit **externem Fahrpersonal** (Subunternehmer)
- **keine Kooperation** mit dem Taxigewerbe, da durch die appbasierte Buchung keine Arbeitnehmerüberlassung möglich ist
- **keine Konflikte** mit dem Taxigewerbe

Investitionskosten

- **Fahrzeugkosten**
- **Marketing** überwiegend parallel zu bestehenden Maßnahmen mit überschaubaren zusätzlichen Kosten (Information an Abokunden, Tageszeitungen, Social Media)

Hintergrundsystem & Software

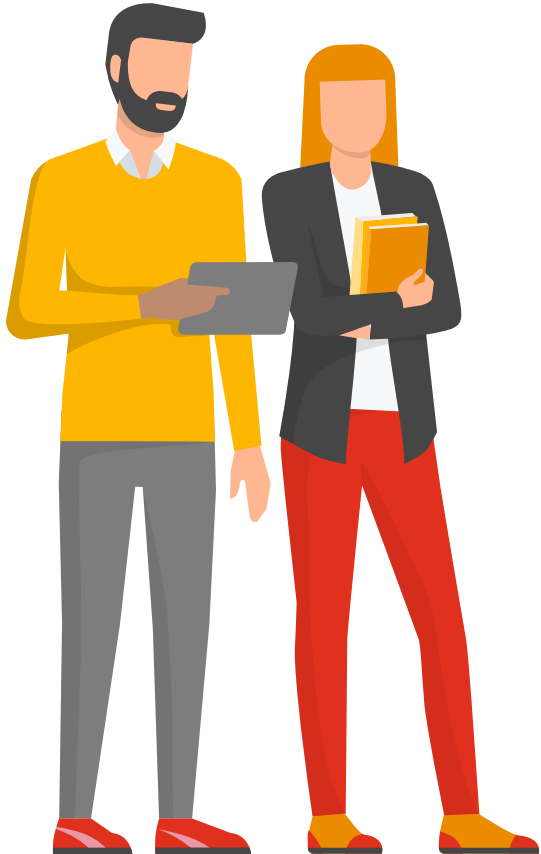
- **App** SSB Flex 2.0 (neue App seit 2021)
- seit 2021 Hintergrundsystem von **VIA** (davor moovel)
- **separate App** zur herkömmlichen SSB Auskunfts- und Ticketapp, aber mit integrierter ÖPNV-Verbindungsauskunft
- zudem gleiches Hintergrundsystem wie das vom VVS bestellte on-demand „**VVS-Rider**“

Betriebskosten

- **Personalkosten** wesentlicher Treiber
- **Lizenzgebühren** VIA (Treiber Kosten/ Fahrzeug)
- Kostendeckungsgrad **vergleichbar zum Linienverkehr**



SSB Flex Stuttgart – Nachfrage und Ausblick

The logo for SSB Flex, featuring the letters 'SSB' in a bold, black, sans-serif font above the word 'Flex' in a similar font, all contained within a yellow square.

Nachfrage und Erlöse

- bis zu **3.600 Fahrgäste pro Monat** und in den ersten zwei Jahren **mehr als 26.000 registrierte Kunden**
- **Stagnation** der Kundenzahlen auf relativ **hohem Niveau**
- Nachfrage von überwiegend **jüngeren Menschen** (Bedienzeiten und appbasierte Buchung)
- **keine** relevanten **Mehreinnahmen**

Kundenzufriedenheit

- **positive** Wahrnehmung des Angebots

Herausforderungen

- Schwierigkeiten ausreichend **Fahrpersonal** zu finden
- **unternehmensinterne Widerstände** aufgrund von Einführung eines zusätzlichen Produkts

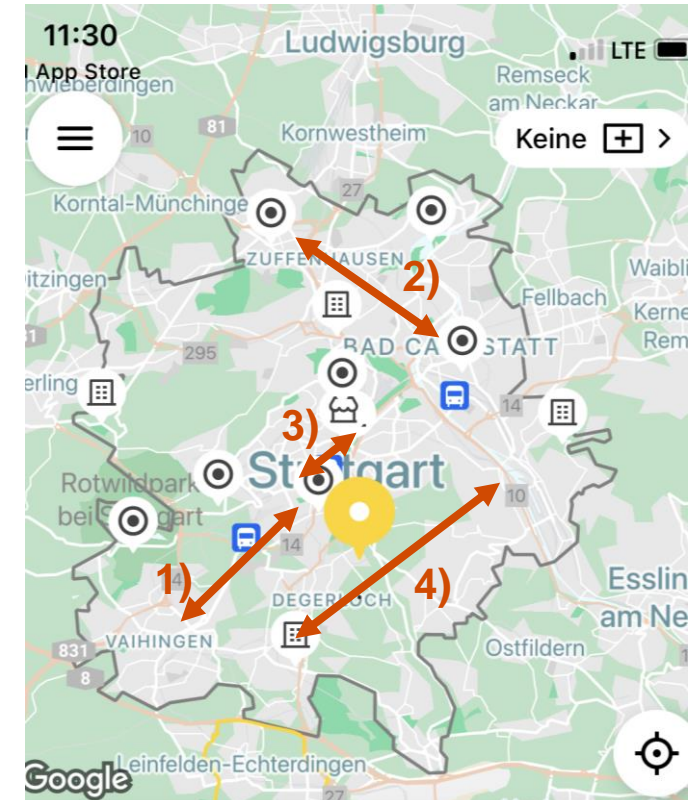
Ausblick

- schrittweise **Angebotsausweitung** zur Tagbedienung (zunächst Pilotphase mit 4 Stadtbezirken)

SSB Flex Stuttgart – Gegenüberstellung mit dem bestehenden ÖV



	Entfernung und Fahrzeit MIV	Montag – Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
1) Vaihingen Bahnhof – Stuttgart Hbf	11,2 km – 23 min	ca. alle 5 Minuten Direktverbindungen (15 min); erste Fahrt 05:05 Uhr / letzte Fahrt: 01:00 Uhr	ca. alle 10 Minuten Direktverbindungen (15 min); durchgängiger Nachtverkehr alle 20 Minuten
2) Zuffenhausen – Bad Cannstatt	8,4 km – 18 min	alle Verbindungen mit Umstieg in Stuttgart Hbf.; ca. alle 10 Minuten (15 min); erste Fahrt 05:05 Uhr / letzte Fahrt 0:34 Uhr	alle Verbindungen mit Umstieg in Stuttgart Hbf.; ca. alle 10 Minuten (15 min); durchgängiger Nachtverkehr ca. alle 30 Minuten
3) Stuttgart Marienplatz – Stuttgart Staatsgalerie	2,9 km – 8 min	Direktverbindungen ca. alle 15 Minuten (6-10 Minuten); erste Fahrt 04:14 Uhr/ letzte Fahrt 00:35 Uhr	Direktverbindungen ca. alle 15 Minuten (6-10 Minuten); erste Fahrt 04:23 Uhr/ letzte Fahrt 00:35 Uhr
4) Rohrerker – Degerloch	6,9 km – 15 min	Verbindungen per U-Bahn und Bus mit zwei Umstiegen ca. alle 15 Minuten (45 min) erste Fahrt: 04:21 Uhr/stündlicher Nachtverkehr	Verbindungen per U-Bahn und Bus mit zwei Umstiegen ca. alle 30 Minuten (55 min) erste Fahrt: 04:21 Uhr/stündlicher Nachtverkehr



Bedienzeiten SSB Flex

Bedienung zu **Tagesrandzeiten** und an **Wochenenden** So-Do 18-2 Uhr sowie Fr-Sa 18-4 Uhr

NAH.SHUTTLE remo in der Region Rendsburg

Das on-demand-Angebot NAH.Shuttle remo in der Region Rendsburg ist das **erste von inzwischen drei on-demand Pilotprojekten** im Land Schleswig-Holstein. Seit 2021 wird das Projekt von der landeseigenen NAH.SH Beratungsgesellschaft umgesetzt, um Erkenntnisse zur Anwendbarkeit und Wirtschaftlichkeit von on-demand-Angeboten im ländlichen Raum zu generieren. Eine Besonderheit ist, dass durch die **übergreifende Projektsteuerung** verschiedene on-demand-Angebote aus dem ganzen Land SH **in einer App gebucht** werden können. In der Region Rendsburg verkehrt remo zu Tagesrandzeiten am Wochenende und schafft damit **ein zusätzliches ÖPNV-Angebot**. Auch beim NAH.Shuttle remo hat man sich für einen Mix aus virtuellen und physischen Haltestellen entschieden, sodass die maximale Entfernung zwischen den Haltestellen 300 m beträgt. Fahrgäste können das Angebot zum ÖPNV-Tarif nutzen.



NAH.Shuttle remo in der Region Rendsburg – Initiative und Rahmenbedingungen

NAH.SHUTTLE
Wir fahren Dich.

on-demand-Verkehr zusätzlich zum bestehenden ÖPNV für ein besseres Angebot an Tagesrandzeiten



Initiative

Vom **Land Schleswig-Holstein (SH)** gesteckter Rahmen für on-demand-Testprojekte. Der **Kreis Rendsburg-Eckernförde** ist mit der Idee für einen on-demand-Verkehr (*remo*) auf das Land zugegangen. Seither zwei weitere Testprojekte (*Smartes Dorfshuttle* im Kreis Schleswig-Flensburg und *Lüttbus* im Kreis Nordfriesland). Alle Angebote werden mit Hilfe der **NAH.SH als Beratungsgesellschaft** umgesetzt und als NAH.SHUTTLE vermarktet.



Umsetzung

on-demand als **Ergänzung** zum Linienverkehr in Form eines **fahrplanfreien Flächenverkehrs** zu Tagesrandzeiten mit Parallelbedienverbot (10 Minuten vor Linienverkehr auf derselben Strecke keine Fahrten möglich)



Zielsetzung

Erkenntnisse zu **Anwendbarkeit und Wirtschaftlichkeit** von on-demand-Verkehren im ländlichen Raum schaffen



Angebotsstart

Mitte des Jahres **2021** (*remo*)



Entscheidung

Entscheidung für einen on-demand-Verkehr als ein neues Angebot (im Gegensatz zum z. B. Rufbus) mit höherer **Flexibilität**.



Finanzierung

Land SH finanziert das **Hintergrundsystem** für alle Angebote, **Marketing, Projektmanagement**, Personale der NAH.SH sowie die Begleitforschung der Universität Hamburg (*remo*). **Landkreise** finanzieren den **Betrieb** und einmalige **Ausrollkosten**.

NAH.Shuttle remo in der Region Rendsburg – on-demand Betrieb

NAH.SHUTTLE
Wir fahren Dich.

Bediengebiet und Bedienzeiten

- **Region Rendsburg** (237 km², ca. 35.000 Einwohner)
- Bedienung zu **Tagesrandzeiten** Fr-Sa 21-3 Uhr und So 21-24 Uhr
- **physische** und **virtuelle** Haltestellen
- **1.300 Haltestellen** (insgesamt 2.000 NAH.SHUTTLE Haltestellen) mit max. 200-300 m Fußweg zur nächsten Haltestelle
- **abfahrts-** und **ankunfts-**basierte Fahrten

Tarife

- Einbindung **SH-Tarif** (kein on-demand Zuschlag)
- **Kinder** < 6 Jahren fahren **kostenlos**
- **Zeitkarten** entsprechend des Tarifs gültig

on-demand Bediengebiet in der Region Rendsburg



Fahrtenbuchung

- Fahrtenbuchung **über App** (NAH.SHUTTLE) oder **Telefon**
- Bezahlung per **App** oder **bar** im Fahrzeug
- Buchung von **Fahrten bis zu 7 Tage im Voraus** möglich
- bis zu 60 Minuten **Wartezeit** nach Buchung

Fahrzeuge

- inzwischen **7 Fahrzeuge** (ursprünglich 5 Fahrzeuge eingesetzt)
- **2 LEVC TX Shuttle (Hybrid)**
- **2 Mercedes eVito (batterieelektrischer Antrieb)** mit Reichweite max. 390 km)
- **1 MAN TGE Euro 6 (Dieselantrieb)** + 2 zusätzliche Fahrzeuge
- alle Fahrzeuge **barrierefrei** und MAN TGE Euro 6 auch für den Transport elektrischer Rollstühle und Fahrräder geeignet
- Umlauf ca. **200 km/Schicht** und Fahrzeug (fahren in der Regel durch)

NAH.Shuttle remo in der Region Rendsburg – Betriebliche Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

NAH.SHUTTLE
Wir fahren Dich.

Leistungserbringung

- **Fremdleistung** durch transdev (Rhode)
- Transdev betreibt auch die zwei weiteren on-demand-Verkehre in den anderen Landkreisen und erzielt damit **Synergieeffekte**
- **keine Kooperation** und gewisse Konflikte mit den Taxiunternehmen

Investitionskosten

- Lizenz **Hintergrundsystem** (finanziert vom Land SH) i. H. v. ca. 50 T€
- **Marketingbudget** von ca. **200 T€** (Fremdleistung; Auftaktveranstaltung, Online Werbeanzeigen, Print Medien, temporäre Markierung virtueller Haltestellen, Botschafter zur Verteilung von Flyern und Leuchtbotschafter)
- einmalige Kosten für **Ausrollen eines Bediengebiets** im Landkreis an NAH.SH bei **2 T€**

Hintergrundsystem & Software

- NAH.SH stellt für alle on-demand-Verkehre im Land **Softwareanbindung** zur Verfügung
- **App NAH.SHUTTLE** mit Hintergrundsystem von ioki
- Integration in die bestehende **Nahverkehrs-App** NAH.SH geplant

Betriebskosten

- Lizenzanteil **ioki** ca. 2.500 € - 8.500 €/Fahrzeug und Jahr
- insgesamt Betriebskosten von circa **140 T€ pro Fahrzeug und Jahr**



NAH.Shuttle remo in der Region Rendsburg – Nachfrage und Ausblick

NAH.SHUTTLE
Wir fahren Dich.



Nachfrage und Erlöse

- innerhalb der ersten 6 Monate Registrierung von ca. **4.000 Personen**
- insgesamt ca. **12.500 Fahrten** und **20.000 Fahrtgäste** seit Angebotsbeginn
- Nutzergruppe zum Großteil **jüngere Menschen** (Bedienzeiten und appbasierte Buchung)
- Poolingquote: **1,8** (Personen/Fahrt)
- **keine** signifikanten **Mehreinnahmen** außer ggf. Werbeeinnahmen aus Innenraumwerbung und Haltestellen-Sponsoring von lokalen Gewerbetreibenden

Kundenzufriedenheit

- **hohe** Nutzerzufriedenheit
- Beschwerden thematisieren **zu geringes Angebot** (viele Fahrthanfragen müssen abgelehnt werden)

Herausforderungen

- zu Beginn **gewisse Verhandlungsmacht** der Betreiber (insbesondere DB Regio Bus und ioki; Gründe: kleines Angebot/ Bediengebiet vor Einstieg Land SH)
- Konflikte mit lokalen **Taxiunternehmen**

Ausblick

- **landesweiter Ausbau** mit insgesamt 7 Bediengebieten geplant (mit strategisch gewählten Bediengebieten innerhalb SH)
- Potenzial von gemeinsamen Werbeaktionen mit **lokalen Gewerbetreibenden** identifizieren

NAH.Shuttle remo in der Region Rendsburg – Gegenüberstellung mit dem bestehenden ÖV

NAH.SHUTTLE
Wir fahren Dich.

	Entfernung und Fahrzeit MIV	Montag – Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
1) Rendsburg Hbf – Borgstedt Dörpshus	5,9 km – 13 min	ca. alle 20 Minuten Direktverbindungen (15- 30 min); erste Fahrt 05:08 Uhr / letzte Fahrt: 22:08 Uhr	ca. alle 30 Minuten Direktverbindungen, manche zzgl. 1 km Fußweg (15- 45 min); erste Fahrt 06:07 Uhr / letzte Fahrt ohne Fußweg: 21:04 Uhr
2) Schacht Audorf Dorfplatz – Schülldorf Bahnhof	3,3 km – 6 min	stündliche Direktverbindungen (7 min), erste Fahrt 05:50 Uhr / letzte Fahrt 19:44 Uhr	keine praktikablen Verbindungen
3) Nübbel Schule – Rendsburg Hbf	9,2 km – 15 min	ca. stündliche Verbindungen mit einem Umstieg (30 min); erste Fahrt: 06:39 Uhr/letzte Fahrt: 18:39 Uhr	ca. stündliche Verbindungen mit einem Umstieg (30 min zzgl. 10 Minuten Fußweg); erste Fahrt: 06:42 Uhr/letzte Fahrt: 12:42 Uhr
4) Fockbek Einkaufszentrum – Rickert Ehrenmal	8,7 km – 15 min	ca. stündliche Verbindungen mit einem Umstieg (35 min); erste Fahrt 06:27 Uhr/letzte Fahrt: 17:27 Uhr	ca. stündliche Verbindungen mit einem Umstieg (35 min); erste Fahrt 06:35 Uhr/letzte Fahrt: 11:35 Uhr



Bedienzeiten NAH.Shuttle remo

Bedienung zu **Tagesrandzeiten** Fr-Sa 21-3 Uhr und So 21-24 Uhr

Einbindung des Taxigewerbes sowie Finanzierung



Die Erfahrungen mit den örtlichen Taxigewerben waren sehr vielfältig

Da ein on-demand-Verkehr je nach Ausgestaltung der Bedienparameter potenziell auch **Auswirkungen auf das lokale Taxigewerbe** hat, sind die Erfahrungen von Kommunen und Aufgabenträgern sowie Verkehrsbetreibern im Hinblick auf das Taxigewerbe von Interesse für den Kreis Warendorf.

Die folgende Folie stellt deshalb im Querschnitt über alle untersuchten on-demand-Verkehre die **Abstimmung und mögliche Einbindung des Taxigewerbes** zusammenfassend dar. Insgesamt besteht eine große Heterogenität an Erfahrungen, mit einigen Fällen von hohem Konfliktpotenzial bis hin zu einer konfliktlosen Koexistenz beider Mobilitätsanbieter.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass eine **frühzeitige Ansprache** des Taxigewerbes zur Information und ggf. zur Abstimmung der Verkehre zu empfehlen ist.



Der Umgang mit dem örtlichen Taxigewerbe kann Einfluss auf den Erfolg des on-demand-Verkehrs nehmen



EMMI-MOBIL

- Taxigewerbe wurde frühzeitig über das Projekt **informiert** und angesprochen
- Kooperation **nicht geplant**
- **keine Konflikte** im Nachhinein

KEXI

- Taxigewerbe konnte sich ebenfalls an **Ausschreibung** beteiligen aber hat diese Möglichkeit **nicht wahrgenommen**
- trotz Abstimmung im Voraus gewisse **Konflikte** (insgesamt hohes Konfliktpotenzial, da starkes Taxigewerbe in Kelheim)
- **keine besonderen** Lösungsstrategien

NAH.SHUTTLE

Wir fahren Dich.

- **zunächst geplant**, da in anderen Projekten gute Zusammenarbeit
- später jedoch **kurzfristige Absage** und Schuldzuweisungen für Insolvenz des Taxiunternehmens; insgesamt große Unstimmigkeiten
- außerdem seitens **transdev kein Interesse**, das Taxigewerbe einzubeziehen



- Taxigewerbe **nicht involviert** und keine Konflikte

SSB Flex

- zunächst Überlegungen, Fahrleistungen vom Taxigewerbe erbringen zu lassen, aber Schwierigkeiten mit Arbeitnehmerüberlassung, daher **keine Zusammenarbeit** bei SSB Flex
- **keine Einsprüche** vom Taxigewerbe
- generell aber **gute Kooperation**

Die untersuchten Good-Practice-Beispiele sind überwiegend fördermittelunabhängig

Ein wesentlicher Aspekt aller on-demand-Verkehre ist die **mittel- bis langfristige Finanzierung** unabhängig von Fördermitteln. Während deutschlandweit zwar eine große Zahl von vergleichbaren Verkehren als Pilotprojekte umgesetzt werden, sind diese jedoch häufig von Fördermitteln getragen und drohen nach Ende der Förderperiode eingestellt zu werden. Durch kurze Förderperioden und unsichere Finanzierungsperspektiven kann es deshalb selten zu einer Integration der Angebote in den Regelbetrieb kommen.

Bei den untersuchten Good-Practice-Beispielen handelt es sich mit Ausnahme von KEXI und dem Angebot im Landkreis Tuttlingen vollständig um **fördermittelunabhängige Projekte**. Die Angebote werden durch **kommunale Haushaltsmittel** von den Landkreisen bzw. Gemeinden und teilweise über öffentliche Dienstleistungsaufträge finanziert. Hierbei wird ein mit der ÖPNV-Verkehrsplanung verzahntes Parkraummanagement als wichtiges Steuerungs- und Finanzierungsinstrument genannt. In Schleswig-Holstein erfolgt die Finanzierung einzelner Komponenten des on-demand-Angebots (z. B. Hintergrundsystem) aus Landesmitteln. Ein wiederum anderes Finanzierungsmodell verfolgt das Angebot EMMI-MOBIL mit einer Umlagefinanzierung über Gäste- bzw. Bürgerkarten. Hierbei wird Übernachtungsgästen in Bad Hindelang automatisch und für die Gäste nicht sichtbar eine Umlage zum Erwerb einer Gästekarte erhoben. Die Gästekarte schließt die rabattierte Nutzung unterschiedlicher touristischer Angebote in der Gemeinde sowie die kostenfreie Nutzung des EMMI-MOBIL ein.



Die untersuchten on-demand-Angebote werden als Teil des ÖPNV im Wesentlichen über kommunale Haushaltsmittel finanziert



on-demand-Beispiel



Finanzierungsstruktur

EMMI-Mobil

- umlagefinanziert über Gäste-/Bürgerkarte (Gästekarte: Anteil einer Übernachtungspauschale, Bürgerkarte: Anteil eines Abo-Modells für verschiedene Dienstleistungen in der Region)
- kommunale Haushaltsmittel
→ Teil davon: Erlöse Parkraumbewirtschaftung (z. B. Abschaffung kostenloser Wanderparkplätze)

VRN Flexline

- kommunale Haushaltsmittel (öDA)
→ Teil davon: Erlöse Parkraumbewirtschaftung (Parkraumbewirtschaftung als integrierter Teil der Verkehrsplanung in Landau)

KEXI

- kommunale Haushaltsmittel (z. T. über Kreisumlage)
- Förderung (Dauerförderung mit Förderquote i. H. v. 35 %)

SSB Flex

- städtischer Zuschuss für Nachtverkehr
- kommunale Haushaltsmittel (öDLA)

NAH.Shuttle

- kommunale Haushaltsmittel
- Landesmittel (Software, Marketing, zentrale Verwaltungskosten)

“Lessons Learned“ für den Kreis Warendorf



Die Ergebnisse aus den Good-Practice Beispielen dienen als Grundlage zur Ableitung von Handlungsempfehlungen

Die Ableitung der Handlungsempfehlungen orientierte sich insbesondere an den folgenden beiden **Fragestellungen**:

1. **Welche Besonderheiten sind bei der Entwicklung und Einführung von on-demand-Angeboten zu berücksichtigen?**
2. **Wie kann ein dauerhafter Einsatz der on-demand-Verkehre sichergestellt werden?**

Dabei wurden zunächst die Ausgestaltungsparameter bzw. **Handlungsfelder** eines on-demand-Verkehrs sowie die **unterschiedlichen Optionen** und jeweiligen **Vor- und Nachteile** aufgestellt.

Die daraus unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen im Kreis Warendorf **abgeleiteten Handlungsempfehlungen** werden auf den folgenden Folien detailliert erläutert.

Lessons learned – Handlungsempfehlungen für den Kreis Warendorf (1/3)

	Handlungsfeld	Optionen	Vorteile/Nachteile	Handlungsempfehlung
1	Bediengebiet	<ul style="list-style-type: none"> • kreisweites Bedienegebiet 	<ul style="list-style-type: none"> + hohes Bündelungspotenzial + einfach aus Nutzerperspektive - höhere Kosten 	zunächst entsprechend der Bedarfe und des bestehenden ÖPNV-Angebots Definition einzelner Bedienzonen , später ggf. Erweiterung dieser
		<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Bedienegebiete im Kreis (z. B. Stadt Warendorf und Umland) 	<ul style="list-style-type: none"> + erlaubt schrittweises/n Testen/Ausbau - erhöht Komplexität für Nutzer + überschaubarere Kosten 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Ausschluss von Stadtverkehren aus Bedienegebiet 	<ul style="list-style-type: none"> + berücksichtigt bestehende ÖPNV-Angebote und verhindert Kannibalisierung - ggf. nicht ausreichend für Nutzerbedürfnisse 	
2	Bedienzeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Einschränkung auf Tagesrandzeiten oder Schwachlastzeiten im ÖPNV (z. B. am Wochenende oder nur 21-24 Uhr) 	<ul style="list-style-type: none"> + berücksichtigt bestehende ÖPNV-Angebote und verhindert Kannibalisierung - erhöht Komplexität für Nutzer - verringert Angebotsqualität 	Bedienzeiten so umfangreich wie möglich gestalten, um eine hohe Angebotsqualität sicherzustellen; Verhinderung von Kannibalisierungseffekten mittels Hintergrundsystem oder Preisgestaltung
		<ul style="list-style-type: none"> • umfangliche Bedienzeiten (z. B. täglich 6-23 Uhr) 	<ul style="list-style-type: none"> + erhöht Potenzial für Poolingeffekte + einfach aus Nutzerperspektive - höhere (Personal)Kosten 	
3	Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • ausschließlich physisch 	<ul style="list-style-type: none"> + öffentlichkeitswirksam (Eigen- und Fremdwerbungspotenzial, Wahrnehmung ÖPNV) - Aufwand für Haltestellenschilder (ca. ab 35 €/Schild) - weniger Flexibilität in der Anpassung der Halte - unpraktikabel bei hoher Anzahl an Halten 	Ergänzung der bestehenden physischen Haltestellen um virtuelle Haltestellen , um eine umfangreiche Abdeckung sicherzustellen sowie Errichtung von Hinweisschildern an den physischen Haltestellen
		<ul style="list-style-type: none"> • ausschließlich virtuell 	<ul style="list-style-type: none"> + hohe Flexibilität und hohe Anzahl an Halten einfach umsetzbar (kürzere Wege) - für ältere Nutzergruppen ggf. schwer zu verstehen 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Mix aus physischen und virtuellen Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> + vereint Vorteile beider Konzepte 	


Lessons learned – Handlungsempfehlungen für den Kreis Warendorf (2/3)

	Handlungsfeld	Optionen	Vorteile/Nachteile	Handlungsempfehlung
4	Tarife	<ul style="list-style-type: none"> integrierter ÖPNV-Tarif (ohne on-demand-Zuschlag, alle Zeitkarten und Deutschlandticket gültig) 	<ul style="list-style-type: none"> + günstig und einfach aus Nutzerperspektive + günstige Tickets erhöhen Wahrscheinlichkeit des Umstiegs auf ODV und ÖPNV insgesamt (z. B. Deutschlandticket wird attraktiver) + vereinfacht Ausweitung/Verknüpfung mit verbundweiten ODV und ÖPNV-Angeboten - geringe Erlöse und niedriger Kostendeckungsgrad 	je nach Gesamtkonzept des Angebots abzuwägen (z. B. Bedienzeiten und erwartete Nutzergruppen); wenn die Nachfrage bzw. die Verlagerung vom Pkw im Fokus steht, ist ein ÖPNV-Tarif (ggf. mit geringem Aufschlag) zu bevorzugen; der Echtzeit-Aufschlag sollte bei parallelem Linienverkehr deutlich erhöht sein, um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden
		<ul style="list-style-type: none"> streckenbasierter on-demand-Tarif (vergünstigter Taxitarif) 	<ul style="list-style-type: none"> + höheres Erlöspotenzial und Kostendeckungsgrad + Nutzerwahrnehmung eines qualitativen ÖV-Angebots - Zahlungsbereitschaft und Nutzung des ODV damit ggf. eingeschränkt (zusätzlich reduziertes Potenzial für Synergieeffekte mit anderen ÖPNV-Angeboten) 	
		<ul style="list-style-type: none"> Option: Tarif in Abhängigkeit von Anzahl an Mitreisenden 	<ul style="list-style-type: none"> + erhöhter Anreiz für Gruppenfahrten (höhere Poolingquote) - ggf. intransparente Preisbildung aus Nutzersicht 	
		<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Tarif mit on-demand-Zuschlag (z. B. 1 € Zuschlag je Fahrt) 	<ul style="list-style-type: none"> + Kompromiss zwischen nutzerorientierten Preisen und Erlöspotenzial 	
5	Ticketbuchung und -kauf	<ul style="list-style-type: none"> Ticketbuchung ausschließlich über App (und Webbuchung) 	<ul style="list-style-type: none"> + aus Betreiberperspektive am günstigsten + positive Nutzerwahrnehmung als moderner und digitaler ÖPNV - Ausschluss oder eingeschränkte Nutzung bestimmter Personengruppen (z. B. tendenziell ältere Menschen) 	je nach Gesamtkonzept des Angebots abzuwägen (z. B. Bedienzeit und erwartete Nutzergruppen); telefonische Buchung zumindest in der Anfangszeit zu empfehlen
		<ul style="list-style-type: none"> Ticketbuchung über App und Telefon (mit vorheriger Registrierung und ohne Fahrscheinverkauf im Fahrzeug) 	<ul style="list-style-type: none"> - erhöhter Aufwand für Annahme telefonischer Buchungen - vorherige Registrierung (Anmeldeformular) hinderlich + für bestimmte Nutzergruppen von Vorteil (Mobilität für alle) 	
		<ul style="list-style-type: none"> Ticketbuchung über App und Telefon (ohne vorherige Registrierung und mit Fahrscheinverkauf im Fahrzeug) 	<ul style="list-style-type: none"> + höchste Flexibilität in der Buchung und dem Ticketkauf für Nutzer (Mobilität für alle) - erhöhter Aufwand für Annahme telefonischer Buchungen - erhöhte Anforderungen an das Fahrpersonal und die Fahrzeugausstattung 	

Lessons learned – Handlungsempfehlungen für den Kreis Warendorf (3/3)


	Handlungsfeld	Optionen	Vorteile/Nachteile	Handlungsempfehlung
6	Hintergrundsystem	<ul style="list-style-type: none"> • zentrale Bereitstellung des Hintergrundsystems durch Kreis/Stadt/Verband (einheitliche Software) • Bereitstellung des Hintergrundsystems durch Betreiber (Verkehrsunternehmen) 	<ul style="list-style-type: none"> + Bündelung verschiedener on-demand-Verkehre in einem System + einheitliche App/Plattform einfach aus Nutzerperspektive + reduzierter Aufwand für Betreiber und damit reduzierte Hürden in der Ausschreibungsbeteiligung + ggf. verbesserte Verhandlungsposition/Skaleneffekte gegenüber Softwareanbietern - erhöhter Aufwand auf Seiten des Aufgabenträgers + ggf. geringerer Aufwand für Aufgabenträger - Gefahr von Insellösungen - ggf. unterschiedliche Apps/Plattformen unattraktiv aus Nutzerperspektive - erhöhter Aufwand für Betreiber und damit Hürden in der Ausschreibungsbeteiligung - ggf. erhöhte Kosten werden von den Betreibern an Aufgabenträger weitergereicht 	zentrale Bereitstellung des Kreises/der Stadt/des Verbandes bietet wichtige Vorteile
7	Fahrzeugantrieb	<ul style="list-style-type: none"> • konventionell • emissionsfrei (batterieelektrisch oder wasserstoffbasiert) 	<ul style="list-style-type: none"> + geringere Fahrzeug- und ggf. Betriebskosten + einfaches Fuhrpark- und Kapazitätsmanagement - geringere Reduzierung der Treibhausgasemissionen - ggf. etwas geringere Nutzerwahrnehmung als nachhaltiger und moderner ÖPNV + Umweltnutzen emissionsfreie Antriebe + Nutzerwahrnehmung als nachhaltiger und moderner ÖPNV - höhere Fahrzeug-, Infrastruktur- und ggf. Betriebskosten - ggf. komplexeres Fuhrpark- und Kapazitätsmanagement (abhängig von Bedienzeiten und Umläufen) 	in der Anfangszeit sind Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb zu empfehlen, um die Kosten (z. B. Ladeinfrastruktur) deutlich zu reduzieren; durch die Verlagerung vom MIV ergeben sich bei Poolingeffekten auch in diesem Fall positive Umwelteffekte
8	Fahrzeuggröße und Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • kleinere (nicht vollständig barrierefreie) Fahrzeuge (Pkw, Kleinbus oder Minibus) • größere (eingeschränkt barrierefreie (z. B. keine E-Rollstühle) oder komplett barrierefreie) Fahrzeuge (Minibus, Midibus) 	<ul style="list-style-type: none"> + ausreichend für Poolingquoten (1,3 bis 1,9) im den Linienverkehr ergänzenden ODV - bei Ersatz von Linienverkehren größere Kapazitäten ggf. notwendig - ggf. Ausschluss von Nutzergruppen • Optionen je nach Bedarf und Diskriminierungsvorgaben abzuwägen 	bei einem Ersatz von Linienverkehren sind größere Kapazitäten notwendig; im Fahrzeugpark sollten auch barrierefreie Fahrzeuge vorhanden sein

Zudem wurden in den Experteninterviews folgende weiterführende Empfehlungen gegeben



„Ausreichend Zeit für die **Fahrzeugbeschaffung** einplanen (mind. ½, besser 1 Jahr).“

„Das Angebot sollte zu Beginn **gut beworben** werden.“




„Anfangs ausreichend Raum in der Ausschreibung bzw. im öDA für **flexible Anpassungen** des Angebots (z. B. Zubestellungen) einräumen.“

„Ggf. besteht die Möglichkeit für **Werbeeinnahmen**, zum Beispiel durch Haltestellensponsoring oder Werbung im Fahrzeuginnenraum.“



„Angebot für die Nutzer so **einfach wie möglich** gestalten.“

„Dauerhaft an der Einstellung der **Parameter im Hintergrundsystem** arbeiten, um das Angebot an die Nutzerbedürfnisse anzupassen.“



„Von Beginn an gutes **Stakeholdermanagement** mit allen Beteiligten (insb. Taxigewerbe) betreiben.“

4

Arbeitspaket 2:
Umsetzungsmöglichkeiten

Im Arbeitspaket 2 wurden die Umsetzungsmöglichkeiten für einen on-demand-Verkehr im Kreis Warendorf untersucht

In diesem Arbeitspaket wurden die **konkreten Umsetzungsmöglichkeiten** für ein on-demand-Angebot im Kreis Warendorf herausgearbeitet. Dies umfasste die Darstellung von möglichen **Orts-, Strecken- und Bedienungszeitfenstern** sowie die Angabe eines **Kostenrahmens**. Zudem erfolgte eine wirtschaftliche **Gegenüberstellung** des on-demand-Angebots mit dem **Standardlinienverkehr**.

Die Ausarbeitung einer konkreten Umsetzungsmöglichkeit für einen on-demand-Verkehr kann als fundierte **Entscheidungsgrundlage** für die relevanten Akteure im Kreis Warendorf dienen, indem sie umfassend sowohl die verkehrlichen Angebotseffekte sowie die finanziellen Auswirkungen berücksichtigt.

Konkret beinhaltet das AP 2 folgende Analyseschritte:

- 1 Raumanalyse des Kreises Warendorf (Datenerfassung und -analyse)
- 2 Bestimmung eines potenziellen on-demand-Bediengebiets
- 3 Bestimmung weiterer Gestaltungsparameter: Streckenfenster, Bedienzeiten, Fahrzeugflotte, Tarifgestaltung
- 4 Kalkulation von Mengen- und Preisgerüsten des definierten Angebots
- 5 Grobe Abschätzung der Einsparungen im Vergleich zum Standardlinienverkehr

Die Raumanalyse des Kreises Warendorf ist die Basis für die Definition eines on-demand-Verkehrs

Das AP2 setzt zunächst die **Datenerfassung und -analyse von georeferenzierten und nicht-räumlichen Daten des Kreises Warendorfs** als Untersuchungsgebiet voraus. Im Rahmen der Projektbearbeitung hat die GRETAS GmbH als Projektpartner daher die für die Projektbearbeitung relevanten Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Warendorf recherchiert, bedarfsbezogen die kommunale Verwaltungseinrichtungen bei der Recherche, Anfrage und Nutzung der benötigten Geodaten und statistischen Informationen kontaktiert und weitere erforderliche, nicht-amtliche Datenquellen, wie beispielsweise die freie Weltkarte „OpenStreetMap“ hinzugezogen.

Insgesamt wurden die folgenden **Kategorien an Informationen** erfasst und analysiert:

- a) Räumliche Geobasisdaten, wie z. B. ALKIS-Daten, Flächennutzungspläne, räumliche Abgrenzung und kulturelle Zuordnungen, etc.,
- b) Statistische Rauminformationen, wie z. B. Zensusdaten zur Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, KFZ-Zulassungen, Einkommensstruktur zur Abschätzung der Mobilitätssegmente, etc.,
- c) Straßen-, Netz- und Verkehrsdaten, auf Basis des bestehenden Nahverkehrsplans und anderer Quellen wie z. B. Straßennetz, Pendlerrouen und –zahlen, ÖPNV – Netzplan, inkl. Knotenpunkte, Car-Sharing-Anbieter, Autovermietungen, etc.,
- d) Informationen zu Schulstandorten und verkehrlichen Verflechtungsräumen,
- e) Informationen zur Kultur- & Tourismusstruktur, wie z. B. touristische Zielorte, Tourismusinformatio, Anlaufstellen, Sehenswürdigkeiten, Hotels, Ausflugsrestaurants, weitere Points-of-Interest, etc.,
- f) Informationen zur Einzelhandels- und Wirtschaftsstruktur, wie z. B. Unternehmen, inklusive Mitarbeiterzahl, Nahversorgung, Supermärkte und Parkplätze, etc.

Für die Regionalanalyse wurde eine zeit-räumliche Geodateninfrastruktur geschaffen

Kern der Regionalanalyse zum Kreis Warendorf bildete eine zeit-räumliche Geodateninfrastruktur, die in verschiedensten Szenarien abgefragt werden kann. Basierend auf den offenen GTFS*-Daten wurden **Dienstzeiten, Routen und Haltestellenfrequenzen** maschinenlesbar aufbereitet und inhaltlich nach verschiedenen Fragestellungen ausgewertet. Im Abgleich mit kleinräumlichen Geodaten des Zensus 2011 und den o. g. Basisinformationen wurden so **Lücken im Betriebsgebiet** sowie zeitlich und räumlich **unterversorgte Gebiete** identifiziert.

In Absprache mit den Auftraggebern wurden mehrere exemplarische **Raumzonen** definiert, die im Sinne einer beispielhaften Validierung als zukünftige on-demand-Betriebsgebiete ausgewertet wurden. Dies schloss sowohl die zu versorgenden Siedlungsgebiete, eine exemplarische Fahrtenroute als auch die zusätzliche Verortung geeigneter virtueller Haltepunkte für den on-demand-Verkehr ein.

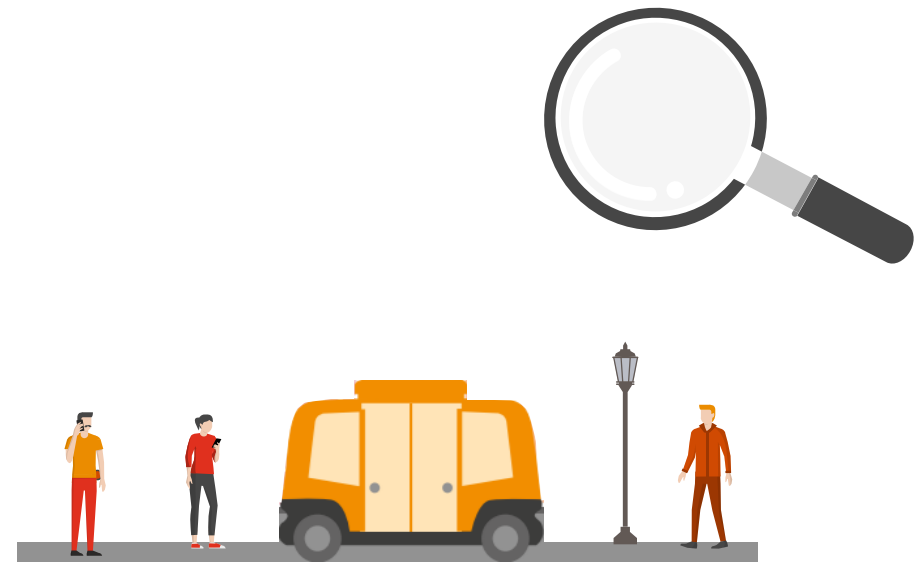
Zur Diskussion, Lokalisierung und inhaltlichen Erläuterung der unterschiedlichen Umsetzungspotenziale wurden die Einzelaspekte **mittels GIS-System analysiert** und fallspezifisch visualisiert.

* General Transit Feed Specification: digitales Austauschformat für ÖPNV-Fahrpläne



Ergebnisse der Raumanalyse und Bestimmung des Untersuchungsraums

Das Arbeitsergebnis dieser Raumanalyse ist die Darstellung der für den weiteren Abstimmungsprozess notwendigen **Rauminformationen** auf einer Vielzahl von Karten.



Unsere Methodik zur Auswahl des zu untersuchenden Raumbereichs (1/2)



Verkehre im Allgemeinen lassen sich als Verknüpfung definierter Quell- und Zielorte mittels verschiedener Mobilitätsmittel definieren. In der Studie „**Mobilität in Deutschland**“ (MID) 2023 vom BMDV werden neben den bekannten Pendlerverkehren zur Arbeit auch Mobilitätsanlässe wie Freizeit, Einkaufen, Ausbildung, u. a. statistisch beschrieben. Um erste Anhaltspunkte für eine methodische Eingrenzung der Region Warendorf zu erhalten, wurden Daten des **frei verfügbaren OpenStreetMap-Projekts im Kreisgebiet** ausgewertet.

Im Rahmen einer **GIS-basierten Punktdichteanalyse** ließen sich Standortinformationen sogenannter Points-of-Interest kartographisch visualisieren und deren räumliche Verteilung im Kreisgebiet bewerten. Die Darstellungsform einer Punktdichtekarte, oder auch „HeatMap“ genannt, folgt einer Punktdichte je Radius (z. B. 1.500 m), die Regionen mit vielen Points-of-Interest entsprechend stärker abbildet als Orte mit wenigen Punkten. Diese Darstellungsform eignet sich gut als **qualitative Beschreibung besonders relevanter Raumzonen** entsprechend ihrer lokalen Häufung einzelner Standortdaten, lässt allerdings keine statistischen oder quantitativen Rückschlüsse zu.

In Bezug auf die oben genannte Mobilitätsstudie standen die **Themen Bildung, Freizeit & Sport, Gesundheit, Arbeiten und Einzelhandel** im Vordergrund. Bildungsorte umfassten beispielsweise Dateneinträge zu Schulen (ab Sekundarstufe I), Berufskollegs, Hochschulstandorte, Institute aber auch Bibliotheken. Im Themenfeld des Gesundheitswesens wurden Kliniken, Krankenhäuser, Arzt- & Tierarztpraxen sowie Apotheken und Gesundheitspflegeeinrichtungen kartiert. Kliniken, Ärzte und Praxen stellen wesentliche Elemente der Daseinsvorsorge dar, deren Besuch oft zeitrelevant ist. Folglich sind sie wichtige Zielorte einer flächendeckenden Mobilitätsversorgung. Freizeit- und Sportverkehre sind in jedem Mobilitätskonzept als wichtiger, eigenständiger Indikator mit zu betrachten, insbesondere da sie außerhalb der üblichen Pendler-Verkehrszeiten in Anspruch genommen werden. Zur Überprüfung möglicher Ziel- und Quellorte dieses Mobilitätsanlasses wurden insbesondere Sportstätten, Reitanlagen, Tanz- und Fitnessstudios sowie Bowling und Minigolfplätze in die Betrachtung mit einbezogen.

Unsere Methodik zur Auswahl des zu untersuchenden Raumbereichs (2/2)



Da ein nicht unerheblicher Teil der Tagespendler zu Arbeitsorten im Bereich der Verwaltungsdienstleistungen unterwegs ist, wurde dieses Kriterium ebenfalls der Analyse der räumlichen Mobilitätsabdeckung hinzugezogen und Standorte von Arbeitsagenturen, Versicherungsbüros, Anwälten & Notaren, Banken- und Finanzwesen sowie allgemeine Beratungs- und Verwaltungsdienstleistungen kartiert. Zuletzt wurden ebenfalls noch Standorte des großflächigen Einzelhandels sowie größere Industrie- und Gewerbebetriebe in die Karten aufgenommen, sofern sie in dem **OpenStreetMap-Datensatz** erfasst waren.

Obwohl die Methodik einer Punktdichteanalyse grundsätzlich eine geeignete Vorgehensweise zur Auswertung relevanter Raumbereiche darstellt, ergaben sich allerdings sowohl in der Einzelbetrachtung jeder Themenkarte als auch in der Überlagerung sich ergänzender Zielorte für den Kreis Warendorf im Rahmen dieses GIS-Analyseschritts ein **sehr heterogenes Bild**, das leider keine tatsächlichen Rückschlüsse auf mögliche Versorgungsunterschiede im Kreisgebiet zuließ. Dies ist einerseits auf die lokal sehr unterschiedliche Informationsdichte innerhalb des OpenStreetMap-Datensatzes zurückzuführen und andererseits beinhalten die Daten auch leider keine Angaben zur Größe, Wertigkeit oder Bedeutung der Standorteinträge. Folglich überwiegen in den Kartendarstellungen des Kreises Warendorf Orte mit vielen, ggf. auch minder relevanten Informationseinträgen anderen Raumbereichen mit wenigen aber bedeutenderen Standorten. Eine erneute Verschneidung und Ergänzung der OSM-Daten mit weiterführenden Quellen würde eine große Zahl zusätzlicher Informationsmedien und Unternehmensstatistiken aus allen einzelnen Kommunen erfordern und war im Rahmen dieses Projekts leider nicht umzusetzen.

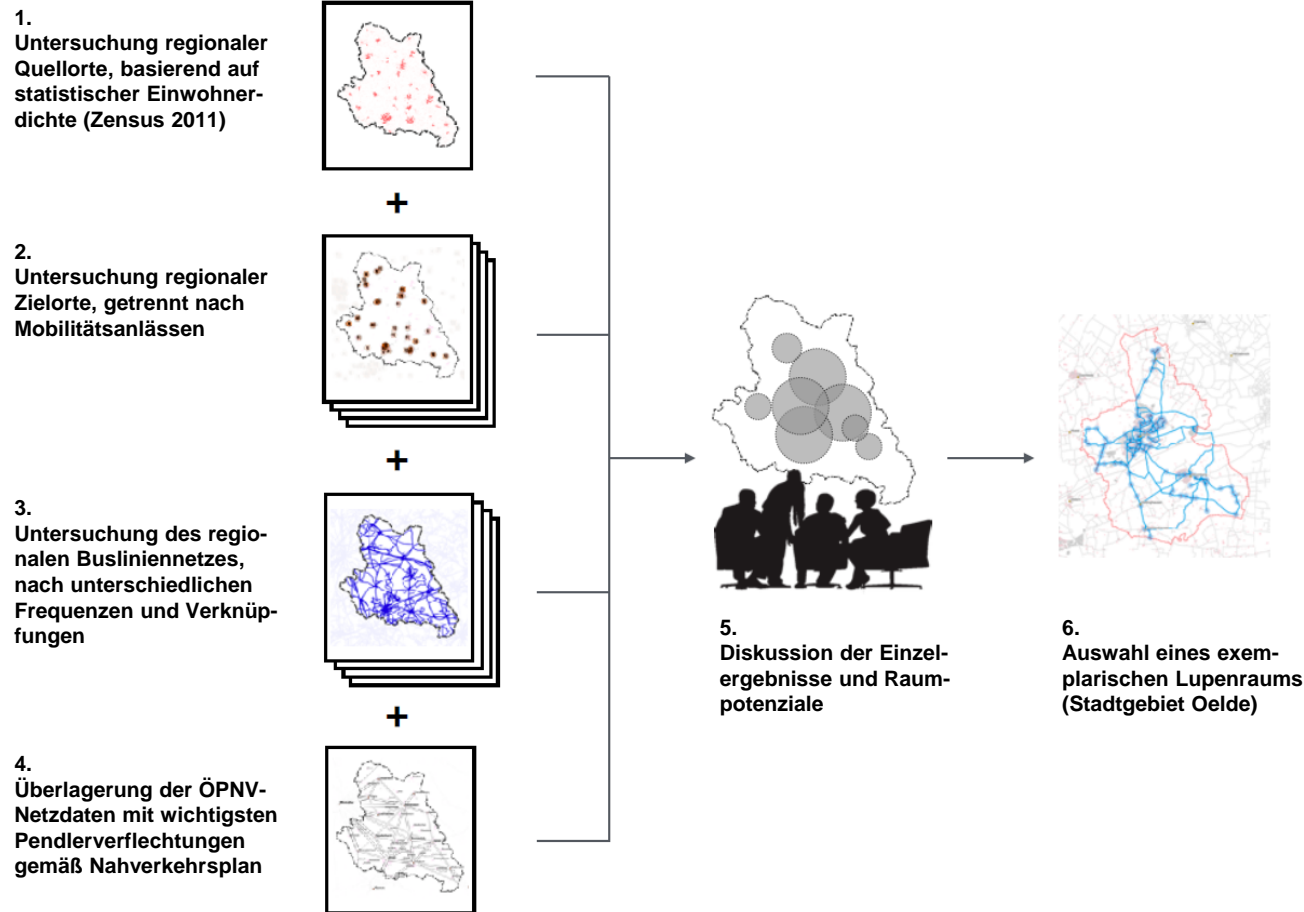
Auswahl des zu untersuchenden Raumbereichs im Kreis Warendorf



Die gewählte Vorgehensweise zum Auffinden relevanter Raumkorridore erfolgte in **mehreren aufeinander aufbauenden Schritten**:

1. Zunächst galt es, die **regionalen Quellorte**, basierend auf der statistischen Einwohnerdichte des Zensus 2011 zu untersuchen.
2. Im Folgenden wurde versucht, **regionale Zielorte** nach verschiedenen Mobilitätsanlässen zu analysieren. Dieser Ansatz erwies sich jedoch als wenig zielführend, da die Datenlage bei OpenStreetMap nur bedingt aussagekräftig war. Die Datendichte variierte regional zu stark, sodass sich die Region nicht adäquat abbilden ließ.
3. Der nächste Schritt umfasste eine **detaillierte Untersuchung des regionalen Busliniennetzes** auf Basis der frei verfügbaren GTFS-Daten, wobei sowohl die unterschiedlichen Taktfrequenzen als auch die räumlichen Verknüpfungen berücksichtigt wurden. Es zeigte sich, dass eine Grundversorgung im 1-Stunden-Takt im Kreis Warendorf grundsätzlich gegeben war, jedoch **Optimierungspotenziale** im Hinblick auf einen **Halbstundentakt** und **lückenlose Direktverknüpfungen** zwischen den Ortschaften bestanden.
4. Anschließend wurden die ÖPNV-Netzdaten mit den wichtigsten **Pendlerverflechtungen** gemäß dem Nahverkehrsplan überlagert. Diese Analyse offenbarte Potenziale bei einzelnen Direktverknüpfungen und zeigte, dass insbesondere in den Stoßzeiten die Versorgung im Halbstundentakt nur mäßig vorhanden war.
5. Abschließend wurden in einem fünften Schritt **alle Einzelergebnisse zusammengeführt** und gemeinsam diskutiert.
6. Basierend auf diesen Ergebnissen kristallisierte sich **für eine beispielhafte Routenplanung des Stadtgebiet Oelde** heraus, die als Ergänzung zu den bestehenden regionalen Buslinien dienen soll. Diese mehrstufige Vorgehensweise ermöglichte es, eine Grundlage zur Identifizierung relevanter Raumkorridore und die Auswahl eines geeigneten Untersuchungsraums zu schaffen.

Das Stadtgebiet Oelde inklusive der umliegenden Ortsteile wurde als Potenzialraum identifiziert



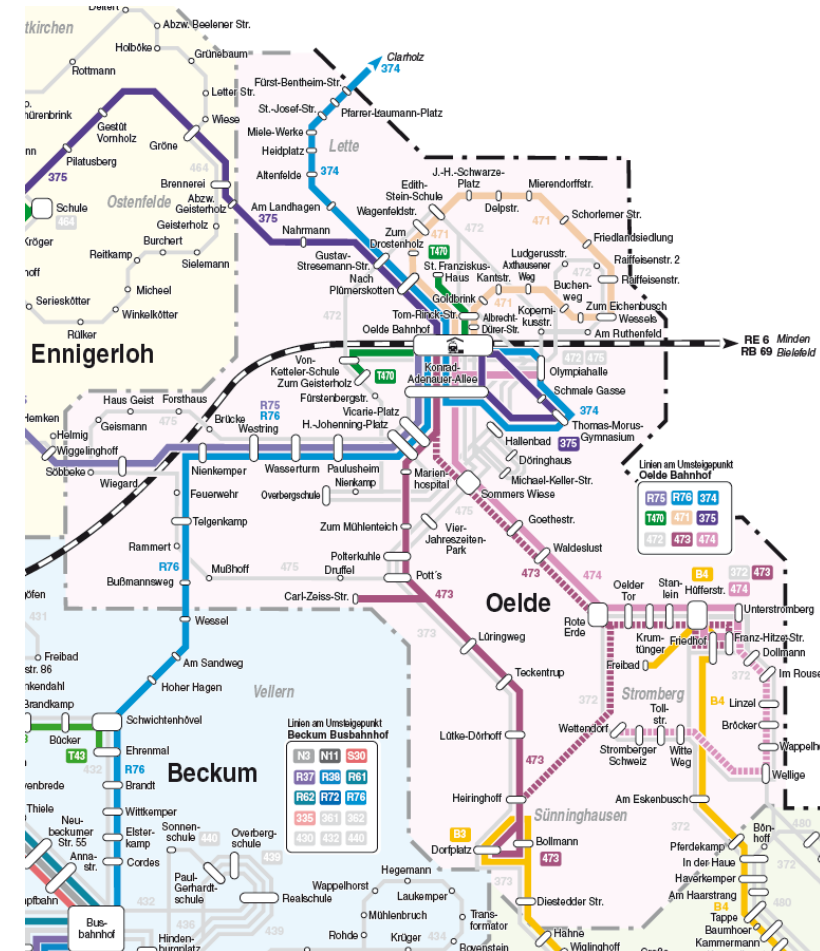
Auf Grundlage der **Ergebnisse der Raumanalyse** hat sich das **Stadtgebiet Oelde** als Bediengebiet für die weitere Analyse der Umsetzungsmöglichkeiten eines on-demand-Verkehrs herauskristallisiert. Darüber hinaus weist das Stadtgebiet Oelde zudem folgende **Vorteile** auf:

- Der Stadtbusverkehr ist Bestandteil der Verkehrsleistungen, die im Rahmen der **Direktvergabe** eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an das kommunale Verkehrsunternehmen RVM vergeben wurden.
- Der **Stadtbusverkehr** weist eine **geringe Nachfrage** auf und das Angebot kann zumindest teilweise vom on-demand-Verkehr **ersetzt** werden, wodurch sich Einsparungen ergeben könnten (ist im weiteren Verfahren zu prüfen).
- Durch den On-Demand-Verkehr könnte das Angebot attraktiver und **neue Kundengruppen** gewonnen werden, die den Bus bisher nicht nutzen.
- Es gibt eine **ausreichend große Bevölkerungszahl** mit kompakten Strukturen (Stichwort Pooling). Zudem gibt es drei kleinere Ortsteile sowie Bauerschaften, auf die das Bediengebiet bei Bedarf ausgeweitet werden kann.

Im Mittelzentrum Oelde verkehren aktuell drei Stadtbuslinien, eine Taxibuslinie sowie drei reine Schülerverkehrslinien

Die Stadt Oelde hat etwa **30.000 Einwohner** sowie eine Fläche von 100 km² und umfasst die **Stadtteile Oelde (Kernstadt), Stromberg, Lette und Sünninghausen**. Oelde stellt gemäß der Raumanalyse ein **Mittelzentrum** mit Zielorten des Gesundheitswesens, Bildungsstätten und im Umland des Freizeit- und Sportverkehrs dar.

Innerhalb von Oelde verkehren insgesamt **drei Stadtbuslinien** (471, 473, 474), **eine Taxibuslinie** (T470) sowie **drei reine Schülerverkehrslinien** (472, 475, 373). Am **Bahnhof Oelde** besteht darüber hinaus Anschluss an den „Rhein-Weser-Express“ (RE 6 Köln/Bonn Flughafen – Minden) und die Ems-Börde-Bahn (RB 69 – Münster - Bielefeld). Zudem bestehen **regelmäßige Verbindungen in die Nachbarorte** Beckum, Ennigerloh, Wadersloh, Ostenfelde, Westkirchen, Warendorf, Beelen und Clarholz.



Linienetzplan der Stadt Oelde Stand Januar 2022

(Quelle: <https://www.rvm-online.de/fahrgast/fahrt-planen/linienetzplan/>)

Konzeptionelle Ausgestaltung des on-demand-Angebots

In diesem Prozessschritt wurde die Ausgestaltung eines exemplarischen on-demand-Angebots hinsichtlich unterschiedlicher Parameter definiert.



Es wurden folgende Besonderheiten bei der Angebotsdefinition berücksichtigt

Bei der Wahl der Streckenfenster und Bedienzeitfenster wurden die untenstehenden Aspekte mit RVM- Vertretern diskutiert und berücksichtigt:

1 Größere Arbeitgeber in Oelde

- Marien-Hospital Oelde
- Pott's Brauerei
- Möbelkette Zurbrüggen
- Miele Werk
- Carpe-diem Pflegeheim
- Aurea (Interkommunales Gewerbegebiet an der A2)

Die Anbindung an größere Arbeitgeber mit Schichtbetrieb und insbesondere an das interkommunale Gewerbegebiet Aurea sollte gegeben sein, sodass ein hohes Poolingpotenzial entsteht.

2 Shuttles für Mitarbeiter/innen von Amazon

- Linie 1: Bf. Rheda-Wiedenbrück – Amazon Oelde
- Linie 2: Bf. Paderborn – Bf. Delbrück – Amazon Oelde
- Linie 4: Lippstadt – Wadersloh – Stromberg – Amazon Oelde
- Linie 5: Warendorf – Beelen – Amazon Oelde

Die Shuttles für Mitarbeiter von Amazon wurden berücksichtigt. Diese verkehren jedoch ab Rheda-Wiedenbrück, Paderborn, Lippstadt und Oelde, sodass sie für die Betrachtung des on-demand-Angebots in Oelde keinen Einfluss haben.

3 Anschlüsse an Bürgerbusse B3/B4 nach Wadersloh

- Takt B3: von Sünninghausen nach Wadersloh:
06:32/7:59/9:59/11:59/13:59/15:59/17:59
- Takt B4 von Stromberg nach Wadersloh:
09:01/11:01/13:01/15:01/17:01/19:01

Die Zielstellung ist, dass mit dem on-demand-Verkehr ein Anschluss zu den Bürgerbussen B3 (Sünninghausen-Wadersloh) und B4 (Stromberg-Wadersloh) und damit eine Verbindung nach Wadersloh weiterhin gewährleistet ist.

4 Einbindung der Linie 374 nach Clarholz über Lette

- Betreiber: Westfalen Bus GmbH

Bei einem Ersatz der Linie 374 müsste berücksichtigt werden, dass diese von einem anderen Betreiber (Westfalen Bus GmbH) als die Stadtbuslinien betrieben wird.

5 Umgang mit dem Schülerverkehr

- auf den zu ersetzenden Linien 471, 473 und 474
- auf den reinen Schulbuslinien

Auf den zu ersetzenden Linien 471, 473 und 474 ist der Umgang mit dem Schülerverkehr zu klären, da die Kapazitäten des on-demand-Angebots nicht durch Schülerfahrten gebunden werden sollten.

Für den exemplarischen on-demand-Verkehr in Oelde wurden die relevanten Parameter definiert

Bediengebiet

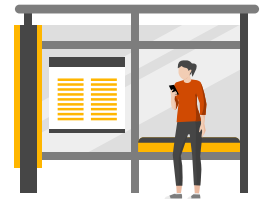
- Bediengebiet ist das **Stadtgebiet Oelde** inklusive der Ortsteile **Sünninghausen** und **Stromberg**.
- Es wird empfohlen, die Stadtbuslinien **471, 473, 474** und den **Taxibus T470** durch den on-demand-Verkehr teilweise zu **ersetzen**.
- Der **Schülerverkehr** auf diesen Linien **bleibt weiterhin bestehen**, da die Kapazitäten des ODV dafür nicht ausreichen.
- Über entsprechende Einstellungen in der App wird **verhindert**, dass der **on-demand-Verkehr für den Schülerverkehr** genutzt wird.

Bedienzeitraum

- Der on-demand-Verkehr soll die Bedürfnisse der **betrieblichen Mobilität** abdecken und sich entsprechend an üblichen Schichtzeitfenstern orientieren.
- Deshalb wurde das Bedienzeitfenster für **alle Wochentage von 5:30 Uhr bis 22:30 Uhr** betrachtet. Innerhalb dieses Zeitfensters erfolgt die Bedienung lückenlos auf Nachfrage.

Haltestellen

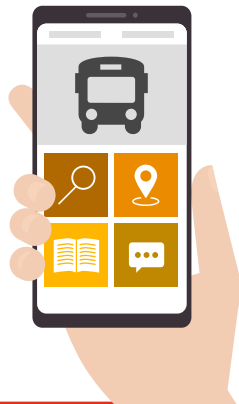
- Der **Einsatz physischer Haltestellen** ist aufgrund ihrer Sichtbarkeit geplant und zunächst auf die bereits bestehenden Haltestellen zu beschränken.
- **Temporär** können bis zum etwaigen neuen Aufbau von Haltestellen **virtuelle Haltestellen** eingesetzt werden.
- Eine **maximale Haltestellenentfernung** kann **flexibel** gewählt werden.
- Im Sinne des ÖPNV-Angebots wurde jedoch **keine Tür-zu-Tür-Bedienung** geplant.



Für das on-demand-Angebot in Oelde ist die folgende Ausgestaltung zweckmäßig

Tarife und Ticketbuchung

- Es wurde die Anwendung des regulären **ÖPNV-Tarifs** geplant.
- Buchungen sollten **app-basiert** oder **telefonisch** möglich sein, damit der Zugang zu dem Angebot diskriminierungsfrei möglich ist.
- Um die telefonische Buchung kostengünstiger zu gestalten, kann der Einsatz von **KI-basierten Call-Centern** geprüft werden.



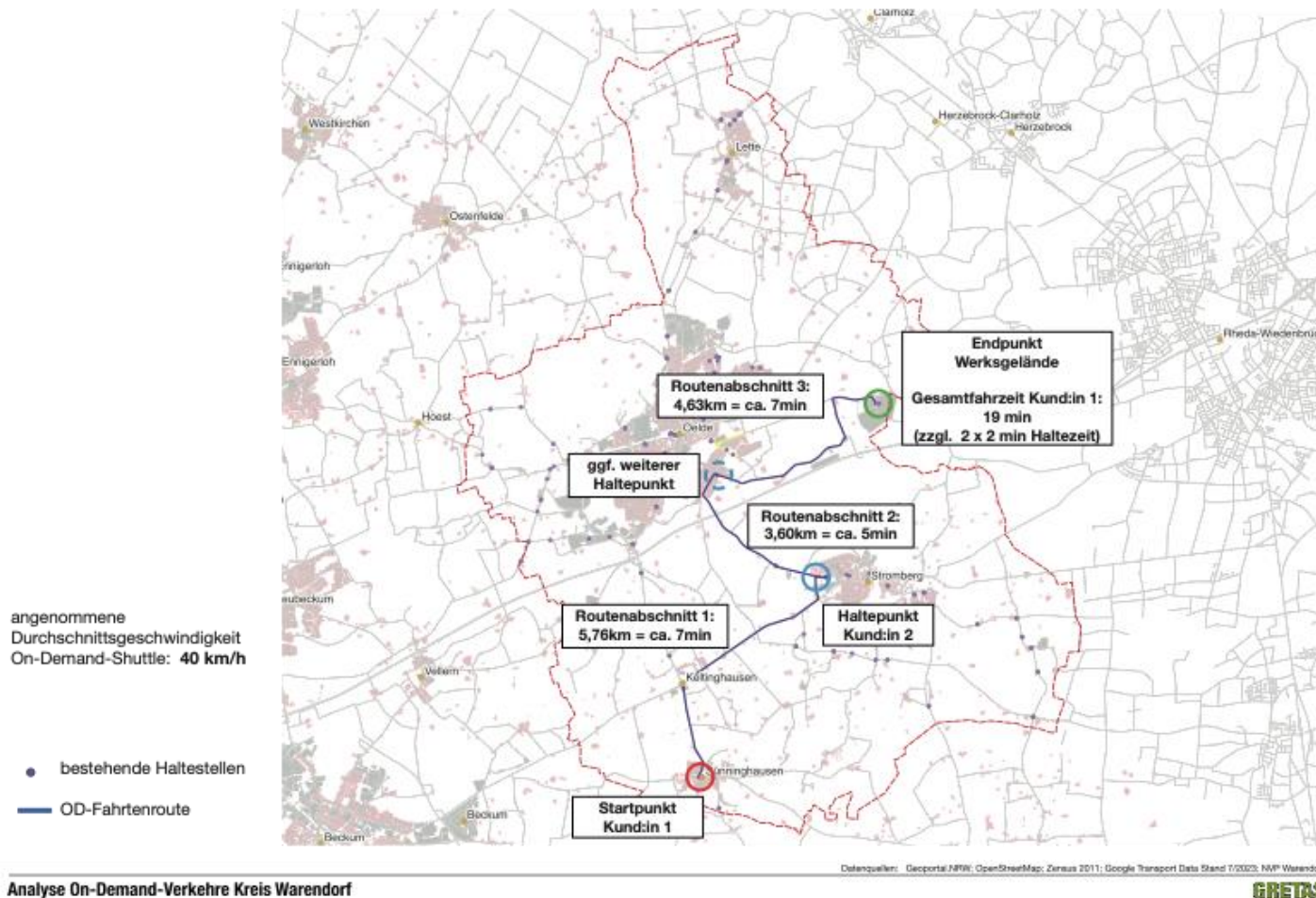
Hintergrundsystem

- Das Angebot kann mittels Tiefenintegration in die bestehende **BuBiM-App** eingebunden werden.
- Sollte das Angebot vor 2025 realisiert werden, ist **temporär** eine Anbindung an das bestehende **on-demand-Hintergrundsystem der RVM** (welches z. B. für das G-Mobil in Gronau genutzt wird) möglich.
- Insgesamt sollte bei der Einführung dieses und weiterer on-demand-Angebote eine **zentrale Anbindung** aller Verkehre an **ein Hintergrundsystem** angestrebt werden, um Synergieeffekte zu erzeugen und Kosten zu sparen.

Fahrzeugflotte

- Es wurde geplant, **Dieselfahrzeuge** einzusetzen, da diese weiterhin einen Kostenvorteil gegenüber E-Fahrzeugen erzielen. Durch die Verlagerung des MIV auf den on-demand-Verkehr entstehen durch Poolingeffekte trotzdem positive Umwelteffekte.
- Bei **langfristigem** Bestand des Angebots kann die Umstellung auf **E-Fahrzeuge** angestrebt werden.
- Basierend auf den Erfahrungswerten aus der Good-Practice-Analyse sollen **2/3 der Fahrzeuge barrierefrei** sein. Bei der Buchung kann der Bedarf für ein barrierefreies Fahrzeug angemeldet werden.

Die Karte stellt einen Use-Case eines on-demand-Verkehrs in Oelde dar



Analyse On-Demand-Verkehre Kreis Warendorf

Die nebenstehende Karte zeigt einen **beispielhaften Use-Case** des on-demand-Verkehrs in Oelde auf dem Weg von **Sünninghausen zum Aurea Gewerbegebiet**.

Der Verkehr startet auf Nachfrage eines Fahrgastes **in Sünninghausen** (Startpunkt Kundin 1). Aufgrund einer weiteren Fahrthanfrage erfolgt ein Zwischenstopp in Stromberg (Haltepunkt Kundin 2) und ggf. ein weiterer Zwischenstopp am Rand der Kernstadt Oelde, wovon die Fahrt **zum Gewerbegebiet** fortgesetzt wird (Endpunkt Gewerbegebiet).

Die Gesamtfahrzeit der Kundin 1 von Sünninghausen zum Gewerbegebiet beträgt in diesem Beispiel **19 Minuten** (Annahme: 40 km/h Geschwindigkeit auf der Route). Das entspricht etwa der Reisezeit mit dem MIV auf dieser Strecke.

Bisher ist das Gewerbegebiet Aurea nicht an den konventionellen ÖPNV angebunden.

Für die Ermittlung der Kosten wurden unterschiedliche Parameter berücksichtigt

Relevante Parameter

- Betriebszeiten: Mo.-So.: 5:30-22:30 Uhr
- Anzahl Fahrzeuge: 3 (Szenario 1) und 6 (Szenario 2)
- Abrufquote Bedarfsverkehr: 2/3
- Nutz-Wagen-Kilometer pro Jahr: ~ 434.000 Nkm
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 35 km/h

Die Kosten des on-demand-Verkehrs wurden mit Hilfe eines **Kalkulationstools** erstellt. Dieses ermittelt zunächst aus den relevanten betrieblichen Parametern des Angebots das notwendige **Mengengerüst** (Betriebszeiten, Kilometer Fahrzeuge, Fahrpersonale etc.). Durch die Kombination mit einem benchmark-basierten **Wertgerüst** (z. B. Kosten pro Fahrpersonal im Jahr) wurden die Gesamtkosten des Angebots ermittelt. Dabei erfolgte eine **enge Abstimmung mit der RVM**, um die regionalen Besonderheiten und Kostenstrukturen angemessen zu berücksichtigen.

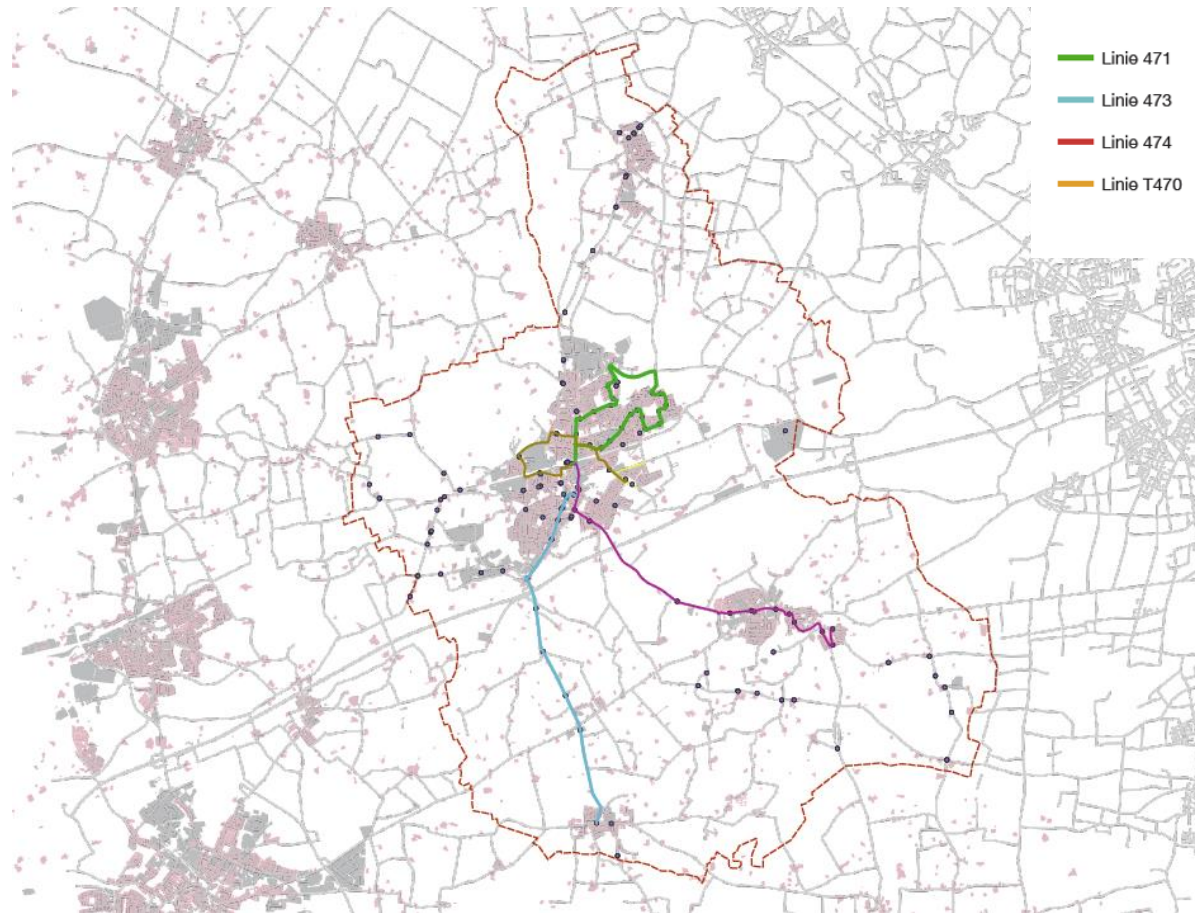


Einsparungen im Linienverkehr

Das Einsparpotenzial im Linienverkehr bei Einführung des on-demand-Verkehrs wurde auf Grundlage **von Zulieferungen der RVM** ermittelt.



Im Linienverkehr können umfangreiche Einsparungen erzielt werden



Analyse On-Demand-Verkehre Kreis Warendorf

GRETAS

Das Einsparpotenzial im Linienverkehr ergibt sich aus umfangreichen Leistungskürzungen auf den Stadtbuslinien **471, 473 und 474** sowie der Taxibuslinie **T470**, die direkt durch die Stadt Oelde finanziert werden.

~ 130.600 km

eingesparte Kilometer im bisherigen Linienverkehr durch den on-demand-Verkehr



In Abstimmung mit der RVM wurden auf Basis von Nachfragedaten die relevanten **Schülerverkehrtfahrten** auf den obigen Linien identifiziert. Diese Fahrten bleiben auch bei Einführung des on-demand-Verkehrs bestehen.

Die Kostenbetrachtung erfolgte für zwei Szenarien – trotz der Einsparungen im Linienverkehr steigen die Kosten deutlich an

Verkehrliche Parameter

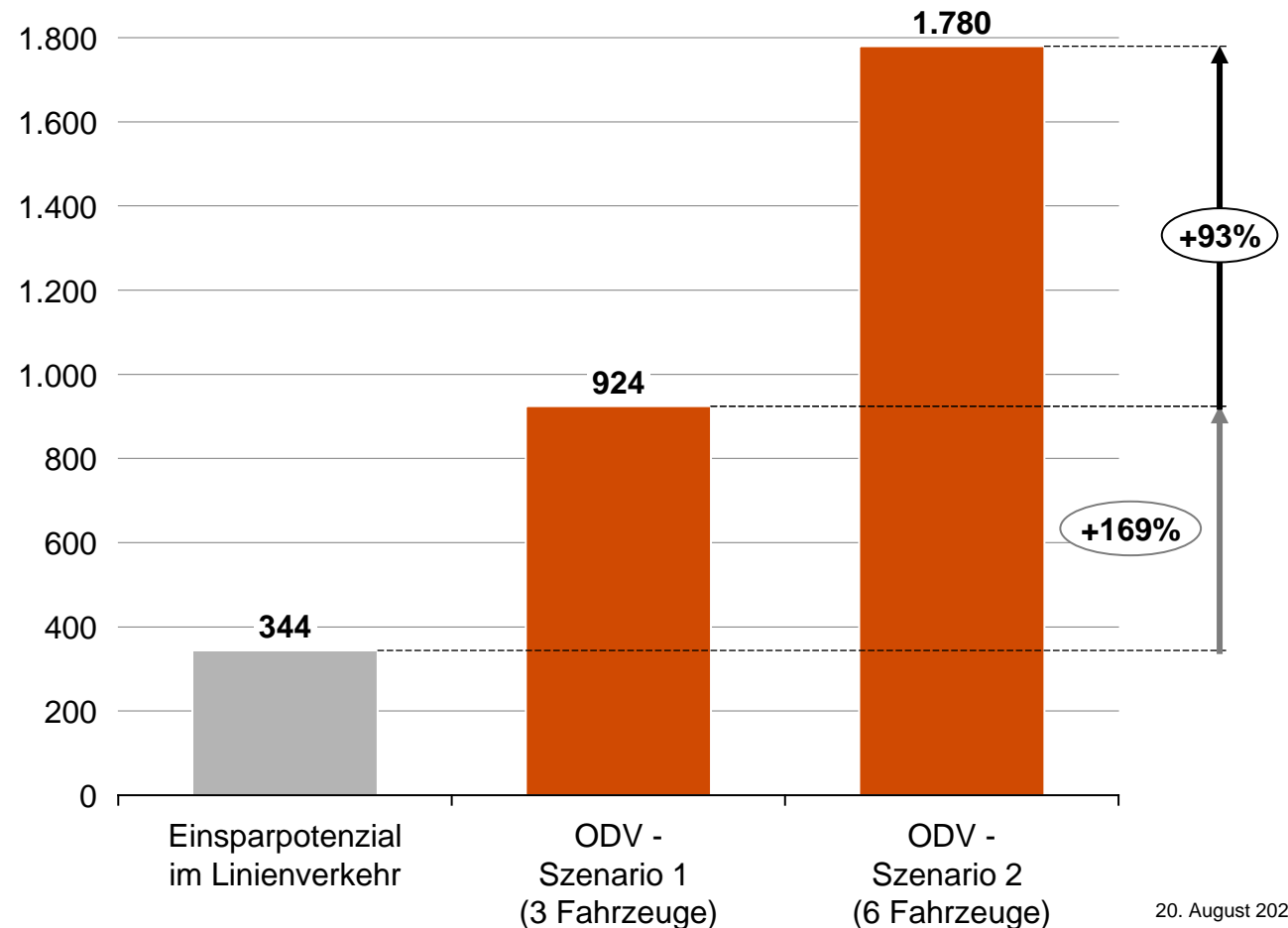
- Betriebszeiten
- Anzahl Fahrzeuge
- Abrufquote Bedarfsverkehr
- Durchschnittsgeschwindigkeit und Fahrleistung
- Aufschlag auf Nutz-Wagen-Kilometer



Weitere kostenrelevante Parameter

- Personalaufwand je Fahrer
- Kraftstoffverbrauch und Kraftstoffkosten
- Instandhaltungskosten für Fahrzeuge
- Kapitalkosten für Fahrzeuge
- Kosten für Verwaltung, Marketing, Hintergrundsystem

Gesamtkosten bzw. Einsparpotenzial in Tausend € pro Jahr



Kostentreiber des on-demand-Angebots sind in erster Linien die Kosten für das Fahrpersonal



Kalkulationspositionen on-demand-Verkehr Oelde	Kosten pro Jahr Szenario 1 (3 Fahrzeuge)	Kosten pro Jahr Szenario 2 (6 Fahrzeuge)
Fahrdienst	601 T€	1.201 T€
Fahrzeugbereitstellung	7 T€	13 T€
Energiekosten	96 T€	191 T€
Fahrzeugvorhaltung	45 T€	91 T€
Fahrzeuginstandhaltung	18 T€	35 T€
Hintergrundsystem und Support	59 T€	71 T€
Marketing	15 T€	15 T€
Allgemeine Overhead-Kosten inkl. Projektmanagement	84 T€	162 T€
Summe	924 T€	1.780 T€

Nebenstehende Tabelle zeigt die Höhe der einzelnen **Kalkulationspositionen** eines on-demand-Verkehrs in Oelde.

Wesentlicher Kostentreiber des Angebots ist das **Personal** im Fahrdienst. Insgesamt sind in der Kalkulation ca. 12 Fahrpersonale angesetzt. Daneben nehmen die **Energiekosten** für die Fahrzeuge und die **allgemeinen Overhead-Kosten** einen hohen Anteil der Kosten ein.

5

Fazit und Ausblick

Fazit

Konzeptstudie on-demand im Kreis Warendorf

Zentrale Ergebnisse

- > In Deutschland bestehen bereits einzelne vielfältig ausgestaltete **on-demand-Angebote**, die als Bestandteil des ÖPNV längerfristig finanziert werden.
- > Im Kreis Warendorf existieren verschiedene verkehrliche **Potenzialräume** für die on-demand-Angebote. Hierzu gehört insbesondere das Stadtgebiet Oelde.
- > Es gibt **zahlreiche Parameter**, über die ein Angebot präzise ausgestaltet werden kann. Diese haben Einfluss auf die Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit.
- > Ein mögliches Angebot im Stadtgebiet Oelde bietet eine deutlich **verbesserte Angebotsqualität** im Vergleich zum Linienverkehr, führt aber zu deutlichen **Mehrkosten**.



Mögliche nächste Schritte

Ausblick

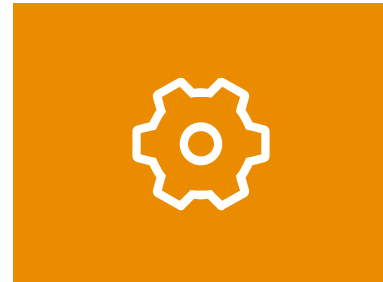
Gesamtstrategie on-demand

Entwicklung einer Gesamtstrategie zur umfassenden **Einbindung von on-demand-Verkehren** in den ÖPNV im Kreis Warendorf



Finanzierung des ÖPNV

Weiterentwicklung der Finanzierung im Kreis Warendorf z. B. Gestaltung einer ÖPNV-Umlage unter Berücksichtigung von on-demand-Verkehren



Optimierungspotenziale im ÖPNV

Wirtschaftliche und verkehrliche Optimierung des **liniengebundenen ÖPNV** (Fahr-, Umlauf-, und Dienstplanung) vor dem Hintergrund der Einführung von on-demand-Verkehren



Weitere on-demand-Verkehre

Identifikation ergänzender **Potenzialräume** und Implementierung von weiteren on-demand-Verkehren im Kreis Warendorf

[pwc.de](https://www.pwc.de)

© 2024 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Alle Rechte vorbehalten. "PwC" bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die eine Mitgliedsgesellschaft der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) ist. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.

Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 029/2024
--	------------------------

Betreff:

Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung Berichterstattung:	06.09.2024

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Im Jahr 2015 wurde eine erste Mobilitätsuntersuchung (Modal Split) im Kreis Warendorf durch das Büro Planersocietät aus Dortmund durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im damaligen WUPA im Februar 2016 vorgestellt.

Die Erhebung wurde als eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Die Untersuchung hatte 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 der Nahverkehrspläne Bus und Schiene und das 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.

Im März letzten Jahres wurde das Büro stadVerkehr aus Hilden mit der Durchführung einer erneuten Mobilitätsuntersuchung beauftragt. Regelmäßige Wiederholungen dieses Gutachtens sind notwendig und sinnvoll, um eine Aktualisierung der Daten zu erhalten und Vergleiche zu ermöglichen bzw. Tendenzen in der Entwicklung im Mobilitätssektor ablesen zu können.

Aufgrund des frühen Sommerferienbeginns 2023 konnte die Befragung der Bevölkerung erst ab August 2023 durchgeführt werden. Durch eine erfreulich hohe Rücklaufquote konnte in der aktuellen Untersuchung das Mobilitätsverhalten von rund 3.100 Haushalten und über 7.000 Personen ausgewertet werden.

Die Ergebnisse geben einen Einblick in die Entwicklung des Verkehrs als auch der Mobilitätsbedürfnisse der heimischen Bevölkerung. Für Planungen im Verkehrsbereich, aber auch allen anderen räumlichen Planungen, die Verkehre bedingen bzw. auslösen, stellt die Untersuchung eine wertvolle Grundlage dar, aus der auch Strategien und konkrete Maßnahmen für eine umweltschonende, komfortable und sichere Mobilität abgeleitet werden können.

Die Mobilitätsuntersuchung ist sowohl für die geplanten Masterpläne Mobilität Kreis Warendorf und Münsterland eine wichtige Planungsgrundlage.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass sich der Kreis Warendorf auf einem guten Weg befindet, um die aktuellen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu bedienen.

Die Zunahme des Radverkehrsanteils ist eine erfreuliche Entwicklung, die sowohl die Bedeutung des Fahrrades an sich, aber auch die Förderung dieses umweltfreundlichen und gesunden Verkehrsmittels deutlich macht. Der Ausbau und die Sanierung der Radinfrastruktur mit neuen Radwegen an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen spielt hierbei eine große Rolle. Die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises mit den Velorouten und sonstigen Radwegen schafft die Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung dieses Verkehrsmittels.

Der stagnierende Wert des Anteils im SPNV/ÖPNV ist ein Hinweis darauf, dass diese Verkehrsmittel weiter gefördert werden müssen. Die Auswirkungen des DeutschlandTickets werden voraussichtlich erst bei der nächsten Mobilitätsuntersuchung sichtbar werden. Hierbei wird vielleicht auch erkennbar, ob eine reine Tarifmaßnahme den Schienen- und Straßenpersonennahverkehr in einem ländlichen Raum fördern kann oder ob mehr auf einen Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur gesetzt werden muss.

Mit laufenden Planungen und Umsetzungen wie z. B. der Beschleunigung und Taktverdichtung der Strecke Münster-Warendorf-Bielefeld „Der Warendorfer“, der Reaktivierung der WLE-Strecke Münster-Sendenhorst und der stufenweisen Einführung der S-Bahn Münsterland sind hierbei im Rahmen des SPNVs bereits wichtige Eckpfeiler gesetzt.

Im Busbereich werden mit Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sowie Verbesserungen im Zuge von Neuvergaben von Linienbündeln kontinuierlich Angebotsverbesserungen geschaffen, die zu einer stärkeren Nutzung führen sollen.

Aktuell werden die Erfolge dieser Maßnahmen teilweise noch nicht so sichtbar, weil z. B. andere rahmengebende Faktoren wie der schleppende Ausbau der Schieneninfrastruktur durch die DB Netz sowie der allgemeine Arbeitskräftemangel insgesamt und der Fahrpersonalmangel bei Eisenbahn- und Busverkehrsunternehmen im speziellen den öffentlichen Verkehr „ausbremsen“.

Die Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung spiegeln deshalb in einigen Bereichen, dass das Auto als Verkehrsmittel in ländlichen Räumen weiterhin seine Berechtigung hat bzw. notwendig ist, um die täglichen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können.

Herr Marius Lenz vom Büro Stadtverkehr wird die einzelnen Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung in der Sitzung vorstellen.

Anlagen:
2024-08-19_Haushaltsbefragung_Kreis_Warendorf

Ö 6



Mobilitätsuntersuchung im Kreis Warendorf 2023



Auftraggeber:



Kreis Warendorf
Amt für Planung und Naturschutz
Waldenburger Str. 2
48231 Warendorf

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr

büro stadVerkehr Planungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeitung:

Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums	1
1.2	Zielsetzung der Befragung.....	4
2	Vorbereitung und Durchführung	5
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung.....	5
2.1.1	Erhebungszeitraum	6
2.1.2	Stichtage	6
2.1.3	Stichprobe	7
2.2	Information der Einwohnerinnen und Einwohner	8
3	Befragungsmethodik	9
3.1	Erhebungsbogen.....	9
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen	10
3.2.1	Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	10
3.2.2	Datenauswertung	11
4	Basisdaten zur Stichprobe	12
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	12
4.2	Geschlecht	14
4.3	Altersstruktur	15
4.4	Berufstätigkeit	17
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	17
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	19
5	Mobilitätsvoraussetzungen	20
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	20
5.1.1	Motorisierung.....	20
5.1.2	Besitz von Fahrrädern.....	24
5.2	ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	28
5.2.1	ÖV-Zeitkartenbesitz	28
5.2.2	Führerscheinbesitz	30
5.2.3	Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	32
5.3	Nutzungsverhalten	35
5.3.1	Nutzung von Sharing-Angeboten	35
5.3.2	Nutzung von Homeoffice.....	36
6	Mobilität	38
6.1	Wegeanzahl.....	38
6.1.1	Wegeanzahl je Person und Alter	39
6.1.2	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	39
6.1.3	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde.....	40
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	42
6.2.1	Verkehrsmittelwahl nach Wohnort	42
6.2.2	Einordnung des Modal Splits	44
6.2.3	Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	47
6.2.4	Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	47
6.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	48
6.3	Wegezwecke.....	51
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer.....	53
6.5	Verkehrsverflechtungen.....	56
6.6	Zeitbezogene Auswertung.....	68
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	71
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	71
7.1.1	Fußverkehr	71
7.1.2	Radverkehr	72
7.1.3	Busverkehr.....	75
7.1.4	Bahnverkehr	77

7.1.5	Autoverkehr.....	79
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote	81
7.2.1	Fußverkehr-Verbesserungsbedarf	81
7.2.2	Radverkehr-Verbesserungsbedarf	82
7.2.3	Busverkehr-Verbesserungsbedarf	84
7.2.4	Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf.....	85
7.2.5	Autoverkehr-Verbesserungsbedarf	86
7.3	Nutzung von Bus-/Bahnlinien.....	87
8	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	88
	Quellenverzeichnis	91
	Abbildungsverzeichnis.....	92
	Tabellenverzeichnis.....	94
	Abkürzungsverzeichnis.....	95
	Anhang.....	96

1 Einleitung

Welche Mobilitätsarten nutzt die Bevölkerung im Kreis Warendorf? Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Mit der vorliegenden Mobilitätsuntersuchung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen gefunden werden. Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen im Kreis Warendorf keine aktuellen Informationen vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Sie ermöglichen einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen und eine Evaluation der Radverkehrsförderung. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

Die letzte Erhebung dieser Art hat der Kreis Warendorf im Jahr 2014/2015 durchgeführt. Seither haben sich gesellschaftliche und technische Rahmenbedingungen teils deutlich verändert. Die Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern führt zu neuen Mobilitätsgewohnheiten im Radverkehr; Bike- und Carsharing sind auf dem Vormarsch. Zudem gewinnen alternative Antriebe und Angebote der Mikromobilität auch im ländlichen Raum an Bedeutung.

Unverkennbar ist, dass das Umweltbewusstsein im Verkehr und die gesellschaftliche Bereitschaft und Akzeptanz zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel allgemein zugenommen haben. Vor diesem Hintergrund liefert die vorliegende Mobilitätsbefragung ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung des aktuellen Mobilitätsgeschehens im Kreis Warendorf. Sie bietet als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung des Kreises und der Kommunen. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Der Kreis Warendorf liegt im Norden von Nordrhein-Westfalen an der Grenze zu Niedersachsen. Insgesamt zählen 13 Kommunen zum Kreis Warendorf, davon 4 Gemeinden und 9 Städte. Die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohner (EW) liegt im Kreis bei rund 282.200 EW. Die meisten EW hat die Stadt Ahlen mit rund 54.000 EW, gefolgt von der Stadt Warendorf mit rund 38.000 EW und der Stadt Beckum (rund 37.000 EW). Die niedrigsten EW zählen die Gemeinden Beelen und Everswinkel mit rund 6.000 bzw. 10.000 EW.

Der Kreis Warendorf erstreckt sich über eine Fläche von rund 1.320 km². Davon entfällt der Großteil der Fläche mit 85 % auf Vegetationsfläche, insbesondere auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen. 9,9 % der Gesamtfläche wird als Siedlungsfläche genutzt und 5,1 % als Verkehrsfläche. Die größte Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 50 km, in Ost-West-Richtung sind es 49 km. Der höchste Punkt über NN ist mit 174 m der Mackenberg in der Stadt Oelde, der tiefste Punkt ist der Schnittpunkt der Ems mit der Kreisgrenze in der Stadt Telgte mit 42 m über NN.¹

¹ Quelle: Zahlenspiegel Kreis Warendorf 2023

Der Kreis in seiner heutigen Zusammensetzung entstand durch die Kreisgebietsreform im Jahr 1975. In Zuge dessen wurden die damaligen Kreise Beckum und Warendorf aufgelöst und als Kreis Warendorf vereinigt. Hinzu kamen die Städte Drensteinfurt, Sendenhorst, Telgte aus dem aufgelösten Kreis Münster und Ennigerloh. Als Kreissitz wurde die Stadt Warendorf bestimmt.

Stadt/Gemeinde	Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 31.12.2022)
Stadt Ahlen	53.348
Stadt Beckum	37.333
Gemeinde Beelen	6.247
Stadt Drensteinfurt	15.874
Stadt Ennigerloh	19.757
Gemeinde Everswinkel	9.733
Stadt Oelde	29.644
Gemeinde Ostbevern	11.500
Stadt Sassenberg	14.455
Stadt Sendenhorst	13.671
Stadt Telgte	20.222
Gemeinde Wadersloh	12.863
Stadt Warendorf	37.616
Stadt Ahlen	53.348
Stadt Beckum	37.333
Kreis Warendorf	282.263

Tab. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf

Umgeben wird der Kreis Warendorf durch den Kreis Steinfurt im Norden, den niedersächsischen Landkreis Osnabrück, die Kreise Gütersloh im Osten, Soest im Süden und Coesfeld im Westen sowie die kreisfreien Städte Hamm und Münster. Das überregionale Straßennetz und die Schiene haben eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Kreises und dienen darüber hinaus zur Anbindung an das Umland. Im Süden des Kreises führt die A2 in West-Ost-Richtung durch den Kreis in Richtung Dortmund bzw. Bielefeld. In Nord-Süd-Richtung gibt es keine Autobahn, die durch den Kreis führt. Die einzige große Nord-Süd-Verbindung im Kreis ist die Bundesstraße 475. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die Bundesstraßen B51, B54, B58, B61, B63, B64, B476 und B513 sowie Landesstraßen, z. B. L547 und L586. Innerhalb des Kreises werden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden überwiegend durch diese Bundesstraßen verbunden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Kreis Warendorf über die Linien RE6, RE7, RB66, RB67, RB69, RB89 bedient. Die Erschließung mit Fern- und Regionalverkehr erfolgt über die Strecken Bielefeld – Hamm, Hamm – Münster – Osnabrück und Bielefeld – Münster.

Der Kreis Warendorf besitzt insgesamt ein negatives Pendlersaldo, d. h. die Anzahl der auspendelnden Personen über die Kreis- bzw. Gemeindegrenze ist höher als die Anzahl der einpendelnden Personen. Insgesamt können im Kreis Warendorf rund 28.500 Einpendler sowie 49.800 Auspendler gezählt werden. Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit Münster mit rund 19.000 Aus- bzw. Einpendlern. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen zum Kreis Gütersloh (rund 16.000 Aus-

bzw. Einpendler), zur Stadt Hamm (rund 8.000 Aus- und Einpendler) sowie zum Kreis Soest (rund 5.500 Aus- und Einpendler).²



Grundlage Haushaltsbefragung Kreis Warendorf

- | | | |
|--|---|--|
|  Kreisgrenze |  Siedlungsfläche |  Autobahn |
|  Wasserfläche |  Gewerbe/Industrie |  Bundesstraße |
|  Grünfläche |  Sonstige Straße mit Verbindungsfunktion |  S-PNV-Netz |



Abb. 1-1 Die Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf³

² Quelle: Pendleratlas – Pendlerströme und Statistiken für Deutschland – Nordrhein-Westfalen/Kreis-Warendorf.

³ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der Verkehrsdaten auf Kreisebene zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung im Kreis Warendorf. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher das Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Dabei steht auch die Identifikation von Stärken und Schwächen bezüglich der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit sowie des öffentlichen Verkehrs im Fokus. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises Warendorf, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, mit welchen Verkehrsmitteln und aus welchen Gründen außerhäusliche Aktivitäten unternommen werden.

2 Vorbereitung und Durchführung

Im August 2023 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass sich die Mobilität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf die Repräsentativität, da die Befragten keine Tage wählen können, die nicht mit der normalen werktäglichen Mobilität vergleichbar sind und dementsprechend nicht zwangsläufig repräsentativ sind (z. B. Wahl eines Wochenendtages, Wahl eines Tages mit besonders hoher oder niedriger Mobilität, Wahl eines Tages mit besonders häufiger Fahrradnutzung oder des ÖV).

Den Teilnehmern wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt sechs Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 18.100 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 13 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁴ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁵. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben mit Erklärungen zur Befragung und Aufruf zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage des Kreises Warendorf und auf der Homepage von büro stadVerkehr sowie der Projekthomepage. Zusätzlich konnte die Online-Befragung mittels eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtag und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

⁴ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

⁵ Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat August ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik⁶ gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können. Da jedoch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (z. B. Fahrradnutzung, Wege zu Fuß) mitunter von der Witterung abhängen und vor allem in den Wintermonaten (Dezember bis März) tendenziell häufiger Wetterverhältnisse auftreten, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind gemäß den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS NRW am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 15.08.2023
- Donnerstag, der 17.08.2023

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurden zusätzlich vier weitere Stichtage angeboten, an denen die Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 22.08.2023
- Donnerstag, der 24.08.2023
- Dienstag, der 29.08.2023
- Donnerstag, der 31.08.2023

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
15.08.2023	Dienstag	19 - 29 °C	Morgens vereinzelt Schauer, leichte Brise und Sonne
17.08.2023	Donnerstag	16 – 23 °C	Morgens vereinzelt Schauer, leichte Brise und Sonne
22.08.2023	Dienstag	18 - 26 °C	Morgens leichte Bewölkung, ansonsten sonnig, nachmittags leichte Brise
24.08.2023	Donnerstag	16 - 27 °C	Morgens leichter Regen bis 9 Uhr, anschließend sonnig und Sonne
29.08.2023	Dienstag	13 - 20 °C	Tagsüber meist bewölkt, vereinzelt sonnig
31.08.2023	Donnerstag	11 - 19 °C	Vormittags Regen, mittags leichte Brise und ein Mix aus Sonne und Wolken

Tab. 2-1 Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung

⁶ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

2.1.3 Stichprobe

Auf Kreisebene sollten mindestens Antworten von 5.430 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,95 % bezogen auf die Bevölkerung des Kreises Warendorf. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Neben der Erhebung auf Kreisebene wurden in den Städten Ahlen und Warendorf sowie in der Gemeinde Everswinkel tiefergehende Analysen durchgeführt. Dies hatte eine Erhöhung der Stichprobengröße in diesen Kommunen zur Folge. In der Gemeinde Everswinkel und der Stadt Warendorf wurde eine Erhebung bzw. Analyse auf Gesamtstadtebene durchgeführt. In der Stadt Ahlen wurde die Erhebung bzw. Analyse auf Stadtteilebene durchgeführt.

Stadt/Ge- meinde	Grunddaten		Stichprobenumfang			
	Einwohnerinnen & Einwohner (EW)	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für kreis-/stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für kreis-/stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadt-/Gemeindeebene		15,0%	
			EW	HA	EW	HA
Ahlen	53.627	26.814	1.200	600	8.000	4.000
Beckum	36.637	18.319	550	275	3.667	1.833
Beelen	6.115	3.058	200	100	1.333	667
Drensteinfurt	15.540	7.770	230	115	1.533	767
Ennigerloh	19.554	9.777	290	145	1.933	967
Everswinkel	9.613	4.807	290	145	1.933	967
Oelde	29.133	14.567	440	220	2.933	1.467
Ostbevern	11.116	5.558	200	100	1.333	667
Sassenberg	14.215	7.108	210	105	1.400	700
Sendenhorst	13.289	6.645	200	100	1.333	667
Telgte	19.841	9.921	300	150	2.000	1.000
Wadersloh	12.556	6.278	200	100	1.333	667
Warendorf	37.173	18.587	1.120	560	7.467	3.733
Kreis Warendorf	278.409	139.205	5.430	2.715	36.200	18.100

Tab. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁷

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁸

⁷ Quelle: Eigene Berechnung

⁸ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Einwohnermeldeämter der Kommunen.

2.2 Information der Einwohnerinnen und Einwohner

Die Befragung wurde durch Mitteilungen in der lokalen Presse begleitet. Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger des Kreises Warendorf auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage des Kreises Warendorf sowie auf einer projektbegleitenden Internetseite (www.mobigator.de/kreis-warendorf/) möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Ebenso hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Kreisverwaltung Warendorf zu melden.



Herzlich willkommen!

Herzlich willkommen auf der Webseite der Haushaltsbefragung im Kreis Warendorf

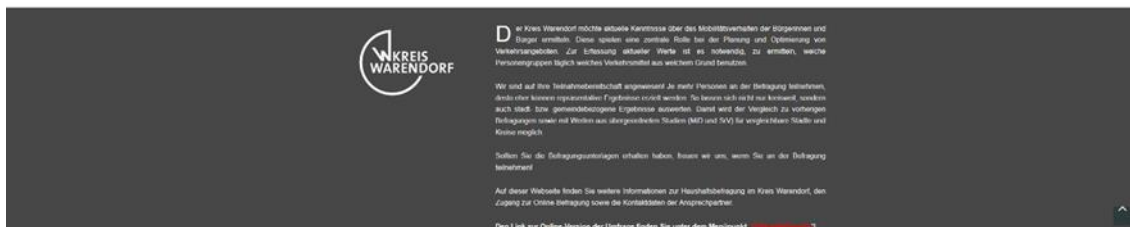


Abb. 2-1 Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/kreis-warendorf/)

3 Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden gebeten, alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel sowie den Wegezweck zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Warendorf orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁹

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr sowie im Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurde eine Frage gestellt, an welchen Orten im Kreis bzw. in den Städten/Gemeinden Fahrradabstellplätze fehlen oder in welcher Ausgestaltung diese verbessert werden sollen. Die Abschlussfrage des Zusatzfragebogens zielte darauf ab, herauszufinden, welche Linien (Bus, Bahn), die im Kreis Warendorf verkehren, von den Befragten genutzt werden.

Auf der ersten Seite des Fragebogens wurden allgemeine Tipps zum Ausfüllen des Fragebogens gegeben, um den Befragten zu verdeutlichen, wie sie den Bogen korrekt ausfüllen können.

Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl aller permanent im Haushalt lebenden Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung) • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> • Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit der Personen • Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, E-Bike-/Fahrradbesitz) • Angabe zur Nutzung von Sharing-Angeboten (Auto, Bike, E-Roller) • Homeoffice • Angabe zur Nutzung von Verkehrsmitteln werktags • Fahrrad-/E-Scooter-Verfügbarkeit am Stichtag. 	<ul style="list-style-type: none"> • Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel • Wegezweck 	<ul style="list-style-type: none"> • Angabe zu Bewertung verschiedener Verkehrsangebote (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr) • Angabe zum Verbesserungsbedarf bei vorhandenen Verkehrsangeboten (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr) • Angabe zu fehlenden Radabstellanlagen • Angabe zur regelmäßigen Nutzung von ÖV-Linien (Bahn, Bus)

Tab. 3-1 Befragungsinhalte

⁹ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u. a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z. B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität im Kreis Warendorf erfüllt.

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 3.126 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 7.086 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine kreisweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 17 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 15 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Kommunen dargestellt.

Stadt/Gemeinde	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf verwertbar (Haushalte)	Rücklauf kalkuliert (Personen)	Rücklauf verwertbar (Personen)	Rücklaufquote
Ahlen	600	547	547	1.200	1.209	14%
Beckum	275	276	268	550	602	15%
Beelen	100	102	100	200	229	15%
Drensteinfurt	115	178	177	230	444	23%
Ennigerloh	145	160	160	290	385	17%
Everswinkel	145	192	192	290	436	20%
Oelde	220	290	290	440	697	20%
Ostbevern	100	102	102	200	268	15%
Sassenberg	105	108	96	210	210	15%
Sendenhorst	100	137	137	200	315	21%
Telgte	150	206	206	300	484	21%
Wadersloh	100	120	120	200	284	18%
Warendorf	560	708	706	1.120	1.523	19%
Kreis Warendorf	2.715	3.126	3.101	5.430	7.086	17%

Tab. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden

Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 23 % in Drensteinfurt erreicht. In Everswinkel, Oelde, Sendenhorst und Telgte lag die Teilnahmequote mit mindestens 20 % ebenfalls über dem kreisweiten Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 2.387 Haushalte nahmen auf diese Art teil (Anteil: 77 %), etwa 698 Haushalte nahmen online an der Befragung teil (Anteil: 23 %) und 16 auf telefonischem Weg (Anteil: 1 %).

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Fragebögen mit unvollständigen oder nicht nutzbaren Angaben wurden im Vorfeld aussortiert. Im Rahmen der Plausibilitätskontrolle der auswertbaren Fragebögen wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u. a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler**: falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen

- **Eingabefehler:** fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgte auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebe. Dieses Vorgehen war notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Ortsteile, Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans ist die eigene Einteilung von Verkehrszellen, insgesamt wurden bei der vorliegenden Erhebung 640 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Gebiet des Kreises Warendorf 394 Zellen. Die Städte und Gemeinden des Kreises haben eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung zwischen den kreisangehörigen Städten gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan vom Kreis Warendorf entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte (z. B. Münster) wurden im Stadtgebiet noch detailliert unterteilt, die weiter entfernten Städte wurden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestanden Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene ließen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden und auf Kreisebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.¹⁰

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Kreis Warendorf beträgt gemäß der Stichprobe 2,29 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden von 2,16 Personen in Warendorf (Stadt) bis hin zu 2,63 Personen je Haushalt in Ostbevern (s. Tab. 4-1).

Stadt/Gemeinde	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Ahlen	547	1.209	2,21
Beckum	268	602	2,25
Beelen	100	229	2,29
Drensteinfurt	177	444	2,51
Ennigerloh	160	385	2,41
Everswinkel	192	436	2,27
Oelde	290	697	2,40
Ostbevern	102	268	2,63
Sassenberg	96	210	2,19
Sendenhorst	137	315	2,30
Telgte	206	484	2,35
Wadersloh	120	284	2,37
Warendorf	706	1.523	2,16
Kreis Warendorf	3.101	7.086	2,29

Tab. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt kreisweit 49 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 18 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 15 %, 4-Personen-Haushalte zu 14 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 5 %. Zwischen den Städten bzw. Gemeinden lassen sich deutliche Unterschiede erkennen.

In den Städten bzw. Gemeinden Ennigerloh und Ahlen liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit 55 % bzw. 54 % am höchsten. In Ostbevern hingegen mit 34 % am niedrigsten. Hier sind vor allem große Haushalte ab 4 Personen stärker vertreten. Sassenberg und Warendorf (Stadt) haben mit 26 % und 24 % den höchsten Anteil an 1-Personen-Haushalten. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 4-1).

¹⁰ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der kreisweiten Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

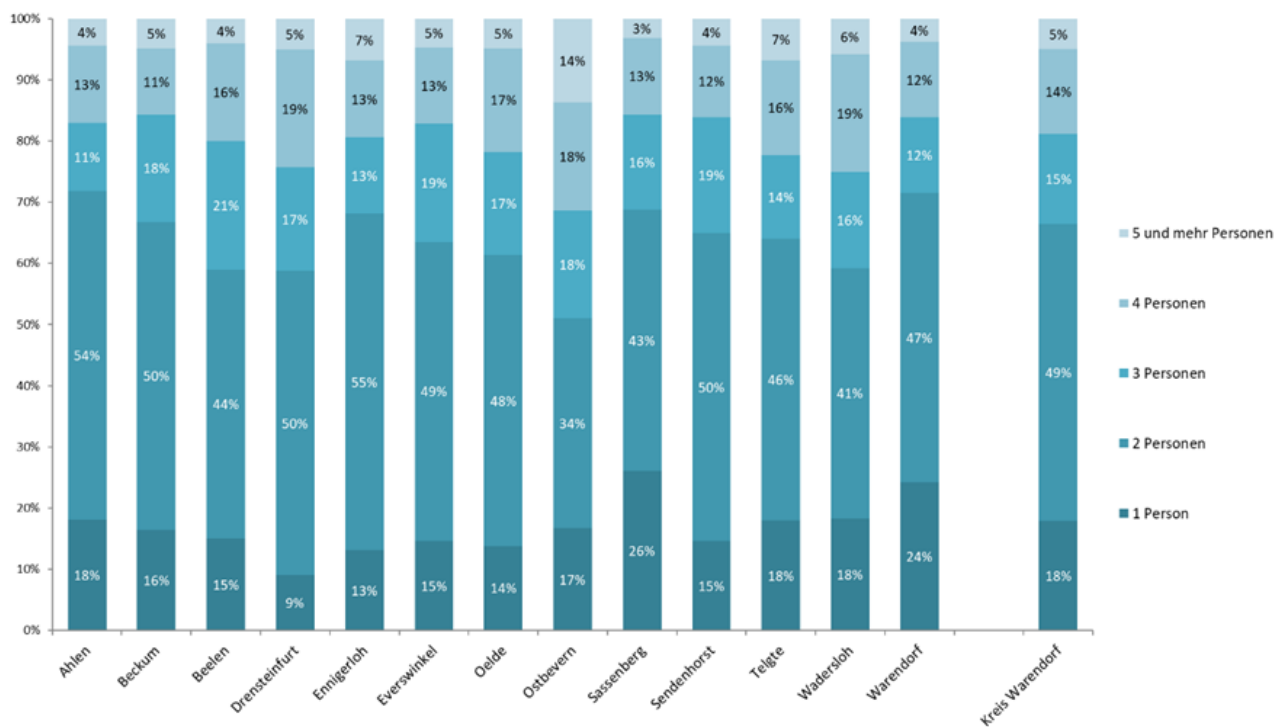


Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Kreisweit haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 50,7 %, der Männeranteil bei 49,2 % und der Anteil diverser Personen bei 0,1 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Telgte mit 52,0 % erreicht; der höchste Männeranteil in Oelde mit 51,5 %. Diverse Personen sind mit 0,4 % am häufigsten in Ahlen vorhanden. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Warendorf ist der Anteil von Frauen und Männern ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen (s. Tab. 4-2).

Stadt/Gemeinde	weiblich	männlich	divers
Ahlen	50,3%	49,3%	0,4%
Beckum	51,1%	48,9%	0,0%
Beelen	51,3%	48,7%	0,0%
Drensteinfurt	51,9%	48,1%	0,0%
Ennigerloh	51,1%	48,9%	0,0%
Everswinkel	50,2%	49,8%	0,0%
Oelde	48,5%	51,5%	0,0%
Ostbevern	51,1%	48,9%	0,0%
Sassenberg	52,0%	48,0%	0,0%
Sendenhorst	50,7%	49,3%	0,0%
Telgte	50,2%	49,6%	0,2%
Wadersloh	50,2%	49,8%	0,0%
Warendorf	51,3%	48,6%	0,1%
Kreis Warendorf	50,7%	49,2%	0,1%¹¹

Tab. 4-2 Geschlecht nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

¹¹ Aufgrund der geringen Anzahl an teilnehmenden diversen Personen sind keine aussagekräftigen Ergebnisse für diese Gruppe möglich. Diverse Personen werden daher in der weiteren Auswertung bei geschlechterspezifischen Aussagen nicht explizit aufgeführt.

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 6.807 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 40 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf diese Altersklassen rund 66 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 24 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde (s. Tab. 4-3).

Stadt/ Gemeinde	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Ahlen	5,2%	2,9%	8,3%	14,6%	29,0%	11,0%	17,6%	11,5%
Beckum	7,1%	2,6%	6,4%	15,0%	27,4%	10,5%	18,6%	12,6%
Beelen	3,5%	2,7%	9,3%	20,4%	31,0%	12,8%	13,7%	6,6%
Drensteinfurt	9,3%	3,0%	7,4%	14,0%	36,7%	10,5%	9,1%	10,0%
Ennigerloh	8,4%	4,6%	8,4%	11,7%	28,3%	10,3%	16,8%	11,4%
Everswinkel	10,0%	2,7%	4,7%	18,4%	29,4%	8,1%	16,4%	10,3%
Oelde	8,3%	2,8%	6,7%	16,2%	32,1%	11,0%	12,8%	10,1%
Ostbevern	9,7%	4,2%	12,0%	12,0%	35,5%	9,3%	8,1%	9,3%
Sassenberg	7,5%	2,5%	9,0%	19,5%	36,0%	8,5%	8,5%	8,5%
Sendenhorst	4,0%	2,0%	10,4%	15,4%	30,5%	12,1%	14,1%	11,4%
Telgte	8,7%	2,5%	9,5%	11,7%	32,0%	10,4%	12,7%	12,5%
Wadersloh	7,3%	2,9%	7,7%	19,3%	31,8%	8,0%	15,3%	7,7%
Warendorf	5,7%	2,7%	7,9%	18,0%	29,3%	9,5%	17,6%	9,3%
Kreis Warendorf	6,9%	2,9%	8,0%	15,8%	30,6%	10,2%	15,2%	10,4%

Tab. 4-3 Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

In 13,3 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 387 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden (s. Tab. 4-4).

Stadt/Gemeinde	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Ahlen	89,4%	6,2%	3,8%	0,5%
Beckum	87,3%	10,8%	2,0%	0,0%
Beelen	56,3%	18,8%	25,0%	0,0%
Drensteinfurt	88,7%	7,7%	3,5%	0,0%
Ennigerloh	84,4%	14,4%	1,1%	0,0%
Everswinkel	65,4%	26,9%	6,4%	1,3%
Oelde	84,2%	11,1%	4,7%	0,0%
Ostbevern	87,1%	6,5%	6,5%	0,0%
Sassenberg	92,5%	6,0%	1,5%	0,0%
Sendenhorst	83,1%	9,2%	7,7%	0,0%
Telgte	73,0%	16,2%	10,8%	0,0%
Wadersloh	82,9%	9,8%	7,3%	0,0%
Warendorf	91,5%	6,2%	2,1%	0,3%
Kreis Warendorf	86,7%	9,1%	4,0%	0,2%

Tab. 4-4 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im kreisweiten Durchschnitt 52,8 % berufstätig, nicht berufstätig sind 30,6 % der Befragten und 16,5 % befinden sich in Ausbildung. Zwischen den einzelnen Kommunen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen liegen in Ahlen, Beckum und Everswinkel vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind dagegen in Ostbevern und Telgte vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in Sassenberg, Beelen und Drensteinfurt verzeichnen (s. Tab. 4-5).

Stadt/Gemeinde	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Ahlen	48,0%	36,3%	15,6%
Beckum	49,5%	35,6%	14,9%
Beelen	60,2%	27,9%	11,9%
Drensteinfurt	58,6%	22,5%	18,9%
Ennigerloh	49,1%	32,1%	18,8%
Everswinkel	49,2%	33,6%	17,3%
Oelde	56,1%	26,8%	17,1%
Ostbevern	55,1%	20,9%	24,0%
Sassenberg	60,2%	25,7%	14,1%
Sendenhorst	53,0%	31,6%	15,5%
Telgte	50,1%	29,4%	20,5%
Wadersloh	57,9%	26,3%	15,8%
Warendorf	54,0%	31,0%	15,0%
Kreis Warendorf	52,8%	30,6%	16,5%

Tab. 4-5 Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung.¹² Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Städte und Gemeinden sowie des gesamten Kreises auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen von büro stadVerkehr durchgeführten Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die kreisweite Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich (s. Abb. 4-2).

¹² Datengrundlage bilden die zum Zeitpunkt der Erhebung von den Kommunen bereitgestellten aktuellen Bevölkerungsdaten.

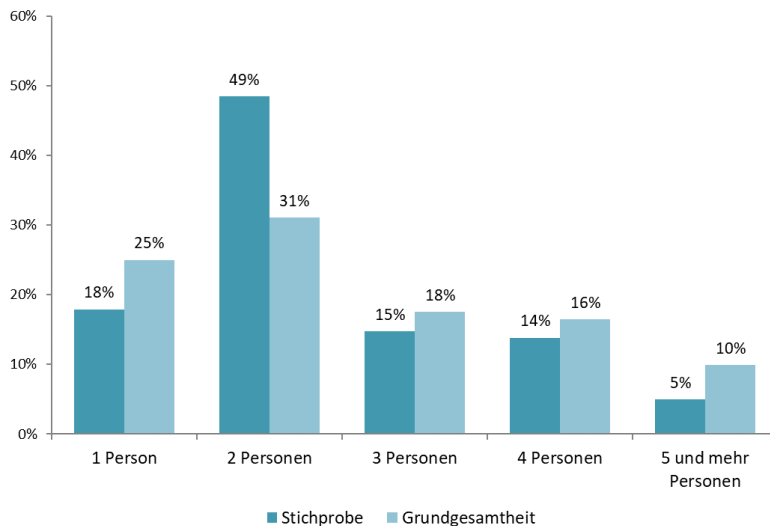


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem Personen zwischen 40 und 74 Jahre in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Altersklasse 40 bis 59 Jahre über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem wenig Kinder zwischen 6 und 14 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar (s. Abb. 4-3).

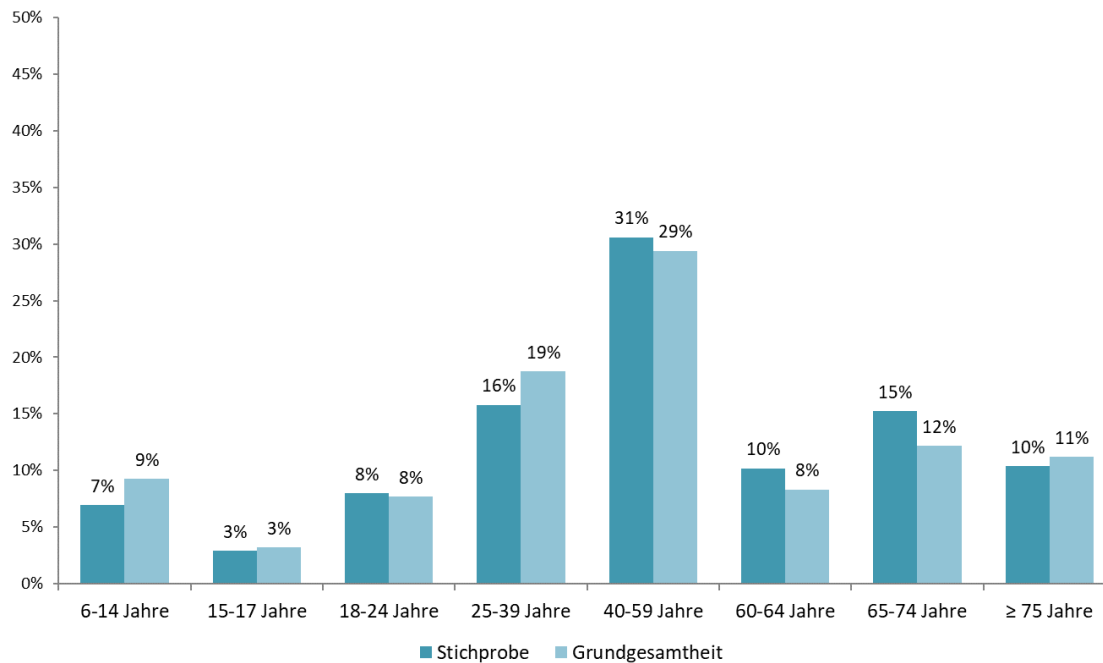


Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden (s. Abb. 4-4).¹³

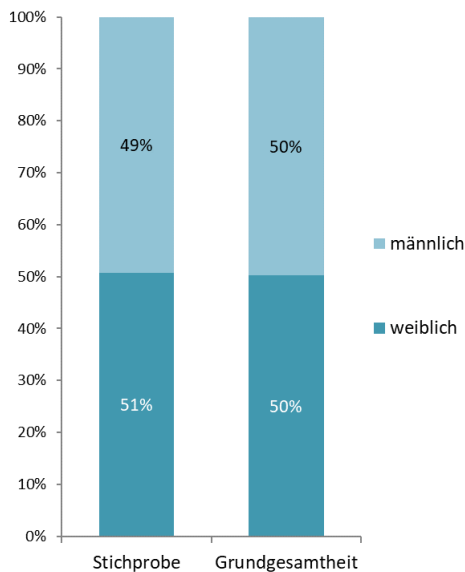


Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden des Kreises. Alle nachfolgenden Abbildungen, Tabellen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

¹³ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Ebene des gesamten Kreises dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen der Verkehrsteilnahme.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge werden die Verkehrsmittelverfügbarkeiten bezogen auf Stadt- bzw. Gemeindeebene ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 95 % der befragten Haushalte im Kreis Warendorf besitzen mindestens einen Pkw, die übrigen 5 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw im Haushalt. 50 % der Haushalte geben an, zwei oder mehr Pkw zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,61 Pkw. Der Autobesitz liegt im Kreis Warendorf höher als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen rund 77 % der Haushalte über mindestens einen eigenen Pkw¹⁴.

Hinsichtlich E-Pkw geben 9 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,10 E-Pkw je Haushalt. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote je Haushalt bei 0,22. 17 % der Haushalte gaben an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 13 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 4 % der Haushalte zwei oder mehr.

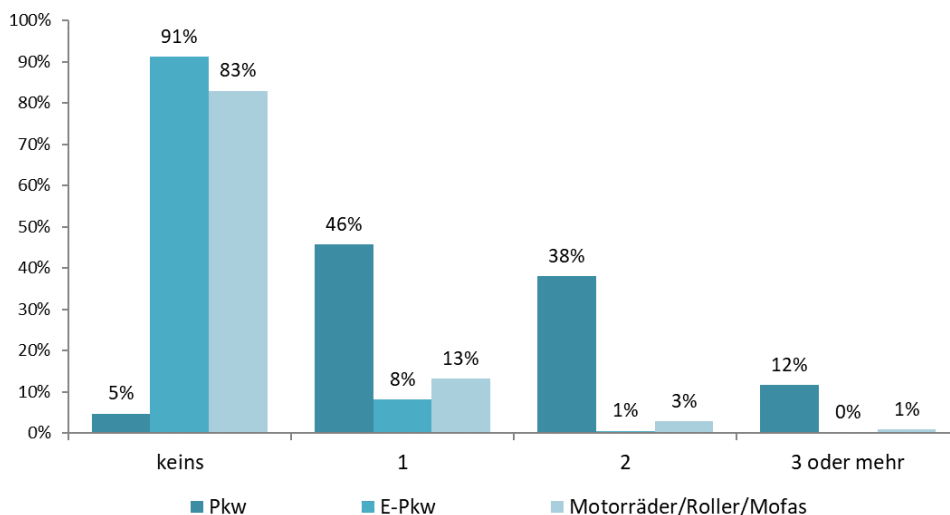


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in Beckum und Warendorf (Stadt) wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,45 bzw. 1,52 Pkw je

¹⁴ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023.

Haushalt auf. Darauf folgt Telgte mit 1,57 Pkw je Haushalt. In Beelen hingegen liegt die Besitzquote mit 1,83 Pkw je Haushalt über dem kreisweiten Durchschnitt (s. Tab. 5-1).

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Kreis Warendorf liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 705 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich der Städte und Gemeinden weist Sassenberg mit 814 Pkw je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Drensteinfurt mit 642 Pkw hingegen den geringsten.¹⁵

Stadt/Gemeinde	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Ahlen	6%	40%	42%	12%	1,64	742
Beckum	6%	52%	36%	6%	1,45	646
Beelen	2%	42%	39%	17%	1,83	799
Drensteinfurt	4%	44%	42%	10%	1,61	642
Ennigerloh	6%	43%	39%	12%	1,63	677
Everswinkel	3%	44%	45%	8%	1,60	705
Oelde	2%	48%	37%	13%	1,65	687
Ostbevern	6%	36%	45%	13%	1,69	643
Sassenberg	3%	45%	32%	20%	1,78	814
Sendenhorst	5%	47%	35%	13%	1,60	696
Telgte	3%	53%	33%	11%	1,57	668
Wadersloh	1%	40%	45%	14%	1,80	761
Warendorf	7%	49%	32%	11%	1,52	705
Kreis Warendorf	5%	46%	38%	12%	1,61	705

Tab. 5-1 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

¹⁵ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den kommunalen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,10 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw geringer aus. Insbesondere in Beckum ist die Anzahl an E-Pkw mit 22 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste Besitzquote an E-Pkw weisen Everswinkel und Beelen mit 97 bzw. 96 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf (s. Tab. 5-2).

Stadt/Gemeinde	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Ahlen	93%	7%	0%	0%	0,08	36
Beckum	96%	4%	1%	0%	0,05	22
Beelen	82%	14%	4%	0%	0,22	96
Drensteinfurt	89%	10%	0%	0%	0,11	44
Ennigerloh	90%	9%	1%	0%	0,10	42
Everswinkel	79%	20%	1%	0%	0,22	97
Oelde	86%	13%	1%	0%	0,14	58
Ostbevern	91%	9%	0%	0%	0,09	34
Sassenberg	91%	7%	0%	2%	0,13	59
Sendenhorst	87%	13%	0%	0%	0,13	57
Telgte	87%	11%	2%	0%	0,15	64
Wadersloh	86%	12%	2%	0%	0,17	72
Warendorf	94%	6%	0%	0%	0,07	32
Kreis Warendorf	91%	8%	1%	0%	0,10	44

Tab. 5-2 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Besitzquote der motorisierten Zweiräder fällt im Vergleich zur Ausstattung mit Pkw in den kreisangehörigen Kommunen geringer aus. Im kreisweiten Durchschnitt beträgt diese 0,22 motorisierte Zweiräder je Haushalt. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads/Mofas weisen vor allem die Kommunen Beelen, Sendenhorst und Everswinkel auf. In Beckum, Warendorf (Stadt) und Oelde sind dagegen kaum motorisierte Zweiräder vorhanden (s. Tab. 5-3).

Stadt/Gemeinde	kein mot. Zweirad	1 mot. Zweirad	2 mot. Zweiräder	3 oder mehr mot. Zweiräder	Mot. Zweirad je Haushalt	Mot. Zweirad je 1.000 EW
Ahlen	84%	13%	2%	1%	0,21	95
Beckum	89%	8%	2%	0%	0,14	62
Beelen	70%	22%	6%	2%	0,45	197
Drensteinfurt	80%	17%	3%	0%	0,24	96
Ennigerloh	77%	19%	3%	1%	0,28	116
Everswinkel	76%	17%	3%	4%	0,35	154
Oelde	85%	10%	4%	0%	0,20	83
Ostbevern	79%	17%	4%	1%	0,27	103
Sassenberg	81%	14%	2%	2%	0,30	137
Sendenhorst	74%	17%	9%	0%	0,35	152
Telgte	81%	18%	0%	1%	0,21	89
Wadersloh	77%	18%	3%	3%	0,32	135
Warendorf	86%	11%	2%	1%	0,19	88
Kreis Warendorf	83%	13%	3%	1%	0,22	96

Tab. 5-3 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

93 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 7 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 77 % aller Haushalte. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁶ ist mittlerweile häufig verbreitet. In 61 % der Haushalte stehen ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. E-Scooter sind weniger stark verbreitet. Hier besitzen 5 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel (s. Abb. 5-2).

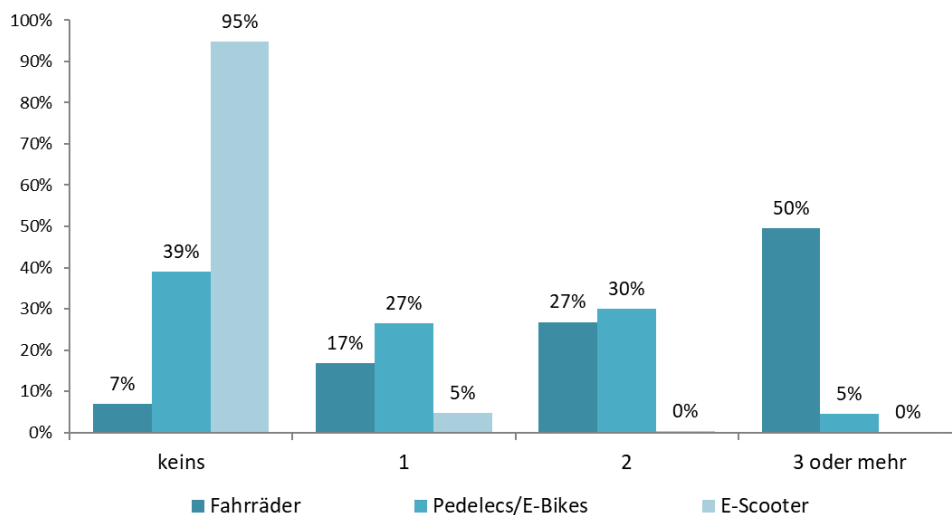


Abb. 5-2 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

¹⁶ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich.

Der durchschnittliche Haushalt im Kreis Warendorf besitzt 2,81 Fahrräder. Dies entspricht 1.230 Fahrrädern je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Städte und Gemeinden zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Beckum (2,34 Fahrräder je Haushalt) und Oelde (2,71 Fahrräder je Haushalt) unter dem kreisweiten Durchschnitt liegt, ist sie in Ostbevern und Everswinkel mit einer Besitzquote von 3,23 bzw. 3,12 Fahrrädern je Haushalt erhöht (s. Tab. 5-4).

Stadt/Gemeinde	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Ahlen	10%	13%	26%	52%	2,82	1.276
Beckum	19%	17%	23%	40%	2,34	1.042
Beelen	1%	12%	31%	56%	3,11	1.358
Drensteinfurt	6%	11%	28%	55%	3,09	1.232
Ennigerloh	1%	23%	31%	45%	2,73	1.135
Everswinkel	1%	14%	31%	54%	3,12	1.374
Oelde	4%	18%	33%	45%	2,71	1.128
Ostbevern	7%	8%	20%	65%	3,23	1.229
Sassenberg	2%	17%	31%	50%	2,99	1.367
Sendenhorst	2%	21%	23%	55%	3,01	1.309
Telgte	2%	23%	20%	55%	2,96	1.260
Wadersloh	0%	22%	30%	48%	2,88	1.217
Warendorf	6%	18%	27%	49%	2,81	1.303
Kreis Warendorf	7%	17%	27%	50%	2,81	1.230

Tab. 5-4 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 1,01 Pedelecs bzw. E-Bikes auf Ebene des Kreises auf. Dies entspricht 442 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weisen Ahlen, Sassenberg und Warendorf (Stadt) mit jeweils 0,92 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Beelen und Everswinkel mit jeweils 1,35 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor (s. Tab. 5-5).

Stadt/Gemeinde	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pedelecs	3 oder mehr E-Bikes/ Pedelecs	E-Bike/ Pedelec je Haushalt	E-Bike/ Pedelec je 1.000 EW
Ahlen	48%	21%	25%	6%	0,92	416
Beckum	52%	21%	25%	2%	0,76	338
Beelen	19%	33%	44%	4%	1,35	590
Drensteinfurt	40%	31%	24%	4%	0,95	379
Ennigerloh	24%	30%	43%	3%	1,26	524
Everswinkel	21%	28%	47%	4%	1,35	594
Oelde	31%	33%	31%	4%	1,10	458
Ostbevern	35%	26%	33%	7%	1,13	430
Sassenberg	48%	14%	35%	2%	0,92	421
Sendenhorst	30%	25%	36%	8%	1,27	552
Telgte	22%	39%	34%	5%	1,20	511
Wadersloh	24%	32%	36%	8%	1,28	541
Warendorf	42%	29%	25%	4%	0,92	426
Kreis Warendorf	39%	27%	30%	5%	1,01	442

Tab. 5-5 Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine kreisweite Quote von durchschnittlich 0,06 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 26 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Städten und Gemeinden aus. Die höchsten Besitzquoten liegen in Everswinkel und Sendenhorst mit 0,12 bzw. 0,15 E-Scootern je Haushalt vor (s. Tab. 5-6).

Stadt/Gemeinde	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Ahlen	89%	10%	0%	0%	0,11	50
Beckum	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Beelen	93%	7%	0%	0%	0,07	31
Drensteinfurt	95%	5%	0%	0%	0,05	20
Ennigerloh	95%	4%	1%	0%	0,06	25
Everswinkel	90%	9%	2%	0%	0,12	53
Oelde	95%	4%	1%	0%	0,06	25
Ostbevern	97%	3%	0%	0%	0,03	11
Sassenberg	97%	1%	2%	0%	0,05	23
Sendenhorst	93%	5%	0%	3%	0,15	65
Telgte	95%	5%	0%	0%	0,05	21
Wadersloh	96%	2%	0%	1%	0,06	25
Warendorf	98%	2%	0%	0%	0,03	14
Kreis Warendorf	95%	5%	0%	0%	0,06	26

Tab. 5-6 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätsforschung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖV und dem Führerschein. Beides hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen. Die Besitzquoten geben einen ersten Hinweis darauf, welcher Anteil der Befragten möglicherweise auf das Auto oder den ÖV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

5.2.1 ÖV-Zeitkartenbesitz

Ca. 14 % der befragten Personen im Kreis Warendorf besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Deutschlandticket etc.). Zeitkartenbesitzer sind meist dauerhafte Kunden des ÖV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie haben andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Städten und Gemeinden mit einem breiten ÖV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖV-Grundangebot. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eine ÖV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der kreisweiten ÖV-Zeitkarten-Besitzquoten reichen von 8 % in Beckum und Wadersloh bis zu 30 % in Drensteinfurt (s. Abb. 5-3).

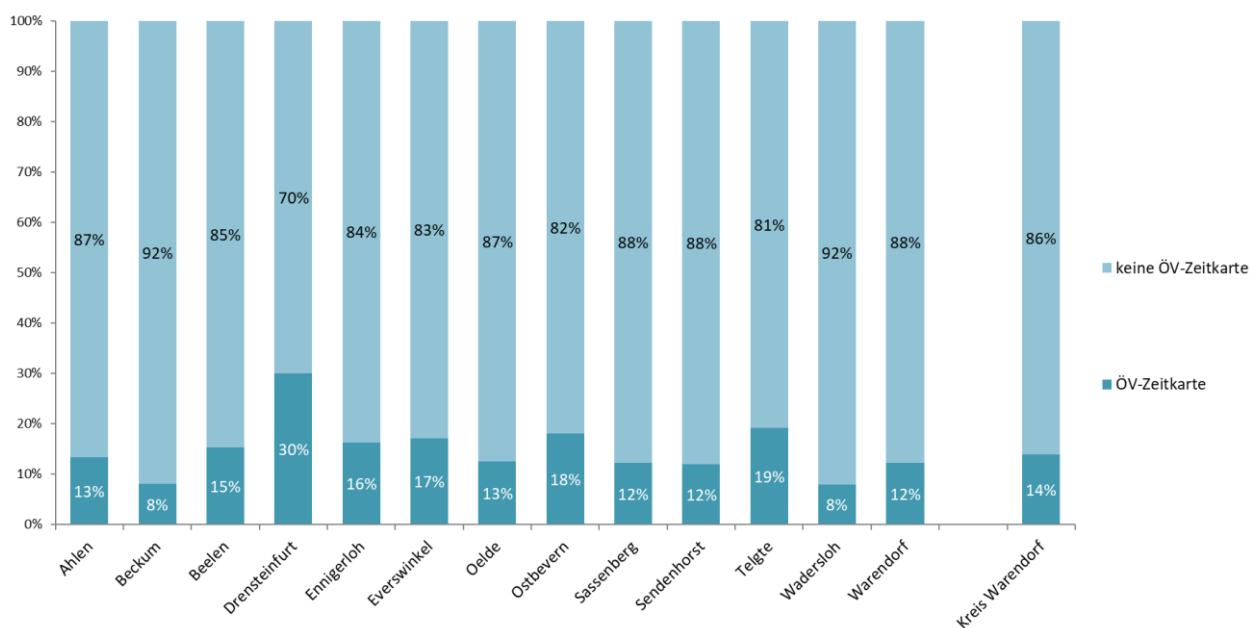


Abb. 5-3 Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse des ÖV-Zeitkartenbesitzes im Kreis Warendorf hat gezeigt, dass insgesamt 14 % der Personen im Besitz einer entsprechenden Zeitkarte sind. Die Analyse der Besitzerinnen und Besitzer nach Berufstätigkeit verdeutlicht, dass der höchste Anteil mit 73 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten ist. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Auszubildenden/Umschüler(innen) (42 %) sowie Schüler(innen) (36 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem geringeren Anteil im Besitz von ÖV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Rentnerinnen und Rentnern bzw. Pensionärinnen und Pensionären (4 %), Hausfrauen/Hausmännern (5 %) sowie vorübergehend freigestellten Personen (6 %) vor (s. Abb. 5-4).

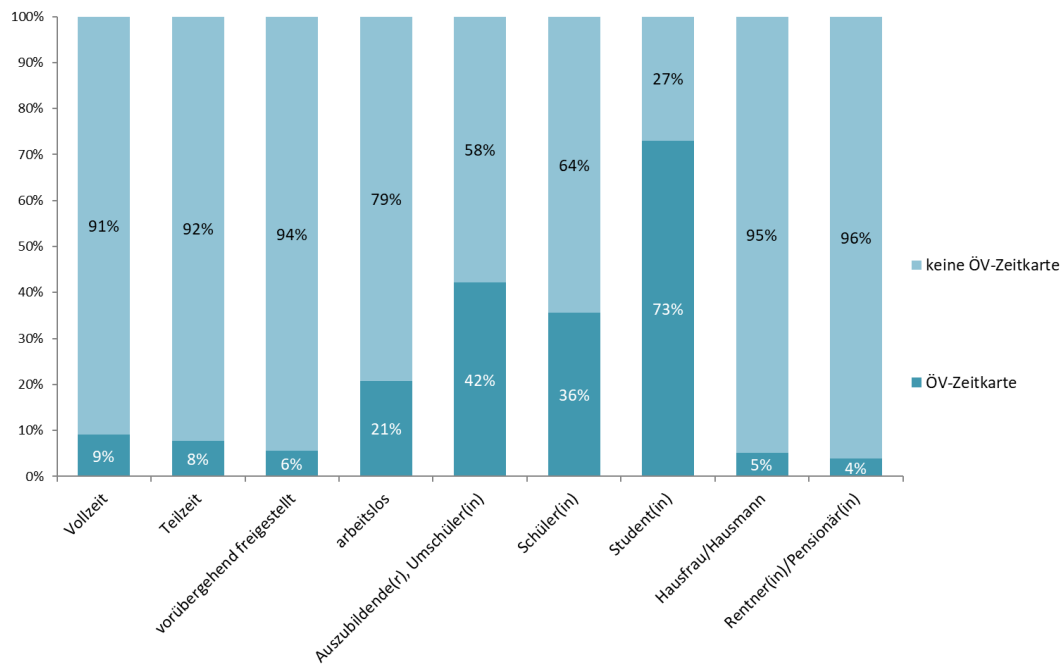


Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der jungen Erwachsenen im Alter von 15-24 Jahren noch 44 % bis 50 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (demzufolge vorrangig Schülerinnen und Schüler sowie Studierende und Auszubildende), beträgt die Quote in den Altersklassen über 25 Jahre 15 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzern weiter ab auf 8 % und erreicht in der Altersklasse über 75 Jahren mit 3 % seinen Tiefstwert (s. Abb. 5-5).

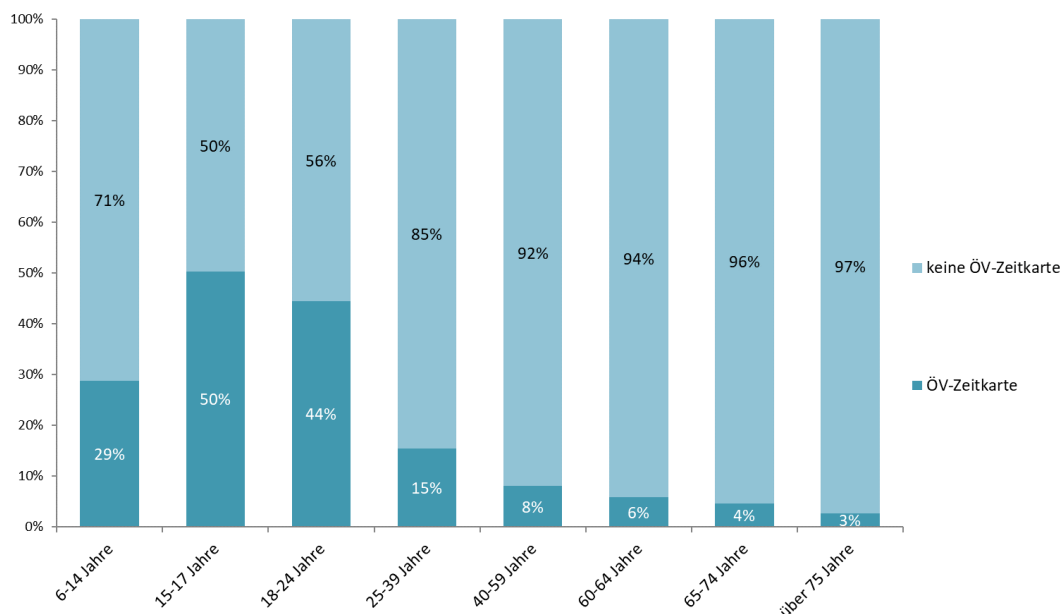


Abb. 5-5 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Kreisweit haben die Teilnehmenden angegeben, dass die nächste Bushaltestelle durchschnittlich in ca. 7 Minuten bzw. 526 Metern fußläufig erreichbar ist, der nächste Bahnhof in ca. 27 Minuten bzw. 3,5 km. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung, die mit einem

Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Vergleich zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden herangezogen werden, um die (subjektive) ÖV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen.

Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs lassen sich im Vergleich der Städte und Gemeinden einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt in Wadersloh mit 1.082 Metern vor, die geringste in Ahlen mit 272 Metern.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Städte und Gemeinden teils große Unterschiede auf. Während die Bahnhöfe von Beelen, Drensteinfurt und Telgte durchschnittlich innerhalb von 20 Minuten fußläufig zu erreichen sind, beträgt die geschätzte Dauer in Sassenberg über 70 Minuten. Die Entfernung in Wadersloh (11.101 Meter) ist fast zehnmal so lang im Vergleich zur Gemeinde mit der kürzesten Entfernung Beelen (1.281 Meter). Dies lässt sich auf fehlende SPNV-Anschlüsse zurückführen (s. Tab. 5-7).

Stadt/Gemeinde	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Ahlen	272	5	2.482	23
Beckum	502	8	3.187	29
Beelen	958	10	1.281	13
Drensteinfurt	604	8	1.734	16
Ennigerloh	521	7	7.612	55
Everswinkel	458	7	8.807	62
Oelde	462	7	3.478	26
Ostbevern	604	7	5.009	44
Sassenberg	789	9	8.845	72
Sendenhorst	643	8	7.985	42
Telgte	694	8	1.482	18
Wadersloh	1.082	10	11.101	58
Warendorf	537	7	2.711	24
Kreis Warendorf	526	7	3.580	27

Tab. 5-7 ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

94 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote im Kreis Warendorf höher (MiD 2017: 87 %) ¹⁷. Bei Unterteilung des Pkw-Führerscheinbesitzes nach Stadt bzw. Gemeinde wird deutlich, dass Wadersloh und Sendenhorst mit 98 % bzw. 97 % den höchsten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern aufweisen, die einen Pkw-Führerschein besitzen. Im Gegensatz dazu können in Ahlen mit 90 % sowie in Ennigerloh, Ostbevern und Telgte mit jeweils 93 % die niedrigsten Anteile an Bewohnerinnen und Bewohnern ermittelt werden, die einen Pkw-Führerschein besitzen (s. Abb. 5-6).

¹⁷ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

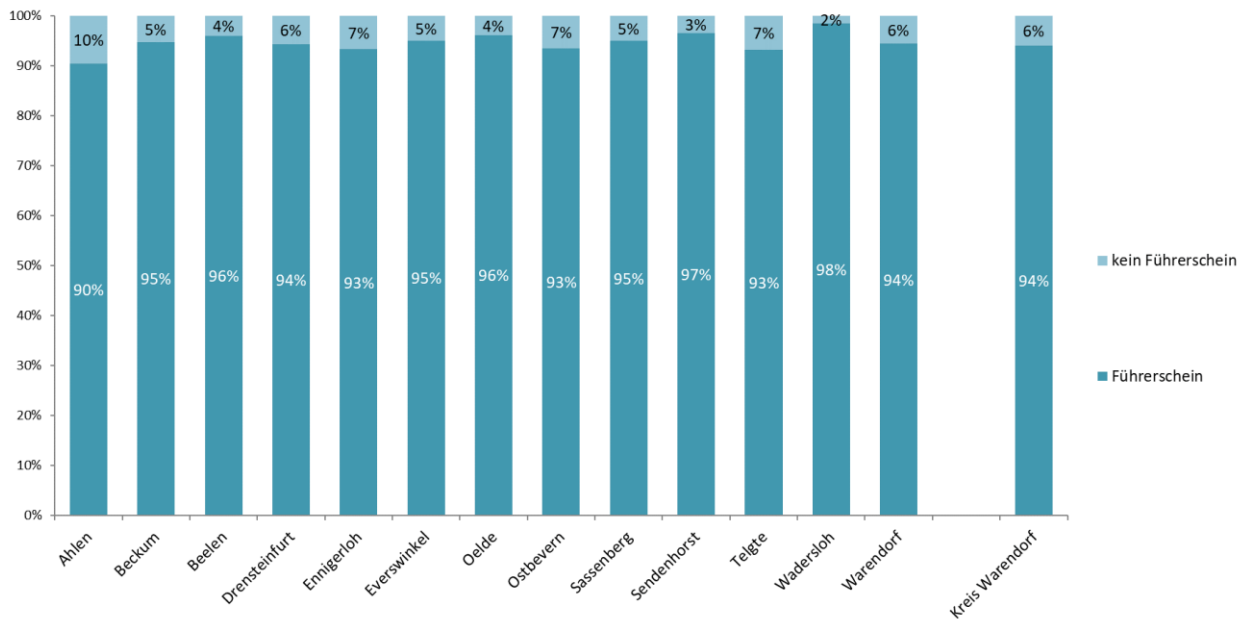


Abb. 5-6 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren zu 84 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 94 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 97 %. Ab dem Alter von über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 88 % ab (s. Abb. 5-7).

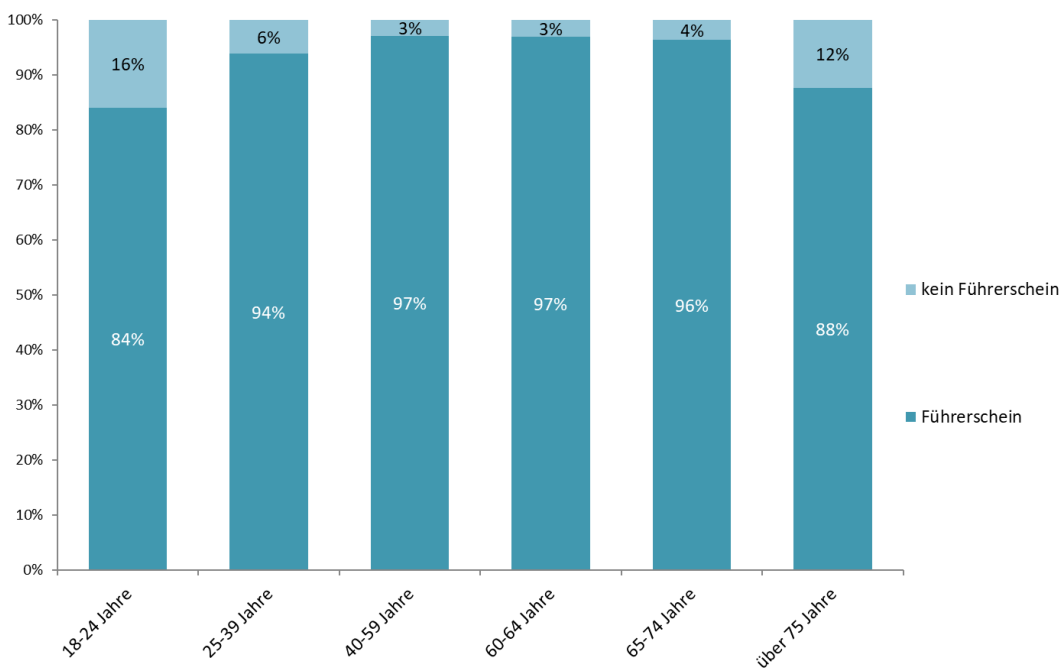


Abb. 5-7 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 4 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖV-Zeitkarte noch eines Führerscheins (s. Tab. 5-8).

Rund 2 % der Befragten besitzen nur eine ÖV-Zeitkarte, rund 85 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 9 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen höheren Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 34 % der Personen sowohl über eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein erhalten und sind häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖV-Zeitkarte berechtigt (Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Gemäß vorgenannter Definition sind Frauen tendenziell häufiger wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 9 % der Männer sind in Besitz von ÖV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 10 % bei den Frauen). Gleichzeitig zeigt sich jedoch ein minimal höherer Anteil an weiblichen Personen (5 %), die weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen. Bei den Männern trifft diese Einschränkung im Mobilitätsverhalten auf 3 % zu.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	6%	10%	49%	34%
25-39 Jahre	3%	3%	82%	12%
40-59 Jahre	2%	1%	90%	7%
60-64 Jahre	2%	1%	92%	4%
65-74 Jahre	3%	0%	92%	4%
75 Jahre und älter	11%	1%	86%	2%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	5%	2%	83%	10%
männlich	3%	2%	86%	9%
Kreis Warendorf	4%	2%	85%	9%

Tab. 5-8 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 6 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, in Ahlen am höchsten. In der Stadt Drensteinfurt ist der Anteil mit 1 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖV-Zeitkarte verfügen. In Drensteinfurt trifft dies auf 21 % der Personen zu, in Telgte auf 15 %. Demgegenüber besitzt in Wadersloh mit 3 % und Ennigerloh mit 5 % eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl einen Führerschein als auch eine ÖV-Zeitkarte (s. Tab. 5-9).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadt/Gemeinde	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Ahlen	6%	3%	81%	10%
Beckum	4%	1%	88%	7%
Beelen	2%	2%	86%	10%
Drensteinfurt	1%	4%	73%	21%
Ennigerloh	4%	3%	88%	5%
Everswinkel	2%	2%	85%	10%
Oelde	3%	1%	86%	10%
Ostbevern	5%	2%	82%	11%
Sassenberg	4%	1%	88%	7%
Sendenhorst	2%	2%	89%	7%
Telgte	4%	3%	78%	15%
Wadersloh	2%	0%	95%	3%
Warendorf	4%	2%	86%	9%
Kreis Warendorf	4%	2%	85%	9%

Tab. 5-9 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Im Sinne der Wahlfreiheit im Mobilitätsverhalten der Personen ab 18 Jahren kann neben dem Führerschein- und Zeitkartenbesitz auch der Besitz von Fahrrädern (herkömmliche Fahrräder sowie Pedelecs/E-Bikes zusammengenommen) mitberücksichtigt werden. So zeigt sich, dass insgesamt 9 % der Personen im Kreis Warendorf über Führerschein, Zeitkarte und Fahrrad verfügen. Sie besitzen dementsprechend eine hohe Flexibilität hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Im Vergleich der Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf trifft dies vor allem in Drensteinfurt auf zahlreiche Personen zu. Kreisweit sind insgesamt 2 % der Personen in ihrem Mobilitätsverhalten hingegen eingeschränkt, da sie weder über einen Führerschein noch über eine Zeitkarte oder ein Fahrrad verfügen. Im kreisweiten Vergleich liegen die Anteile mit jeweils 4 % in Ostbevern und Sassenberg am höchsten. Die Besitzzkombination, die die Personen im Kreis Warendorf am häufigsten angegeben haben, besteht aus Führerschein- und Fahrradbesitz. Insgesamt 77 % der Personen ab 18 Jahren besitzen einen Führerschein und ein Fahrrad (s. Tab. 5-10).

Führerschein-, Zeitkarten- und Fahrradbesitz								
Stadt/ Gemeinde	Weder noch	Nur Führer- schein	Nur Zeit- karte	Nur Fahr- rad	Führer- schein und Zeitkarte	Führer- schein und Fahrrad	Zeitkarte und Fahrrad	Führer- schein, Zeit- karte und Fahrrad
Ahlen	2%	11%	2%	4%	0%	70%	1%	9%
Beckum	2%	13%	0%	2%	0%	75%	1%	7%
Beelen	1%	6%	0%	1%	1%	81%	2%	8%
Drenstein- furt	1%	6%	1%	0%	1%	67%	4%	20%
Ennigerloh	2%	6%	1%	2%	0%	82%	2%	5%
Everswin- kel	1%	6%	1%	1%	1%	79%	1%	9%
Oelde	1%	9%	0%	2%	0%	78%	1%	9%
Ostbevern	4%	8%	1%	0%	1%	75%	2%	10%
Sassen- berg	4%	4%	1%	0%	1%	84%	0%	6%
Senden- horst	1%	7%	0%	1%	1%	82%	2%	7%
Telgte	2%	4%	0%	2%	0%	74%	3%	15%
Waders- loh	0%	5%	0%	1%	0%	90%	0%	3%
Waren- dorf	1%	5%	0%	2%	1%	80%	2%	8%
Kreis Wa- rendorf	2%	8%	1%	2%	0%	77%	1%	9%

Tab. 5-10 Führerschein-, Zeitkarten- und Fahrradbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.3 Nutzungsverhalten

Im Rahmen der Befragung wurde das Nutzungsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich verschiedener Mobilitätsangebote untersucht. Abgefragt wurde die Nutzung verschiedener Sharing-Angebote. Außerdem konnten die Befragten angeben, ob und wie häufig sie im Homeoffice arbeiten.

5.3.1 Nutzung von Sharing-Angeboten

Sharing-Angebote werden im Kreis Warendorf kaum genutzt. Sowohl bei Carsharing-Angeboten als auch bei Bikesharing-Angeboten beläuft sich der kreisweite Anteil auf 0 %. Lediglich vereinzelt lassen sich auf Ebene der Städte und Gemeinden Anteile von maximal 1 % verzeichnen. Bezüglich E-Scooter-Sharing-Angeboten können kreisweit Anteilswerte von 2 % erfasst werden. Die höchsten Anteile liegen in Sendenhorst und Telgte mit jeweils 3 % vor. Tendenziell werden E-Scooter-Sharing-Angebote vermehrt von jüngeren Altersgruppen genutzt (v. a. 18-24 Jahre). Bei Untersuchung nach Berufstätigkeit nutzen vor allem Studierende das Angebot (Anteil: 10 %). In diesem Zusammenhang spielt das in Münster vorhandene E-Scooter-Sharing-Angebot eine entscheidende Rolle.

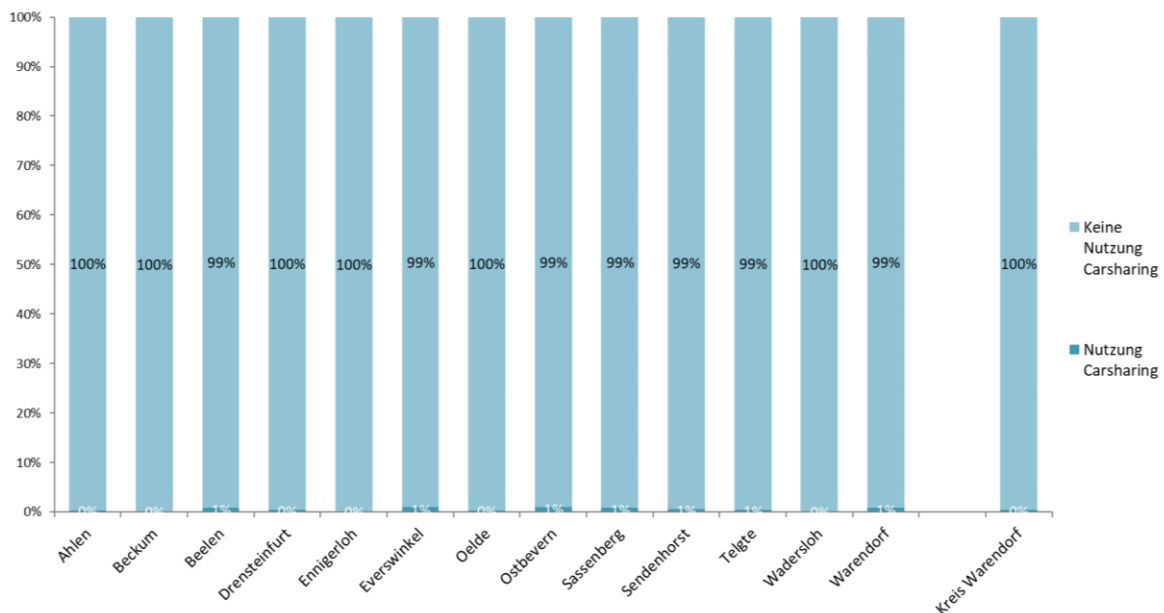


Abb. 5-8 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

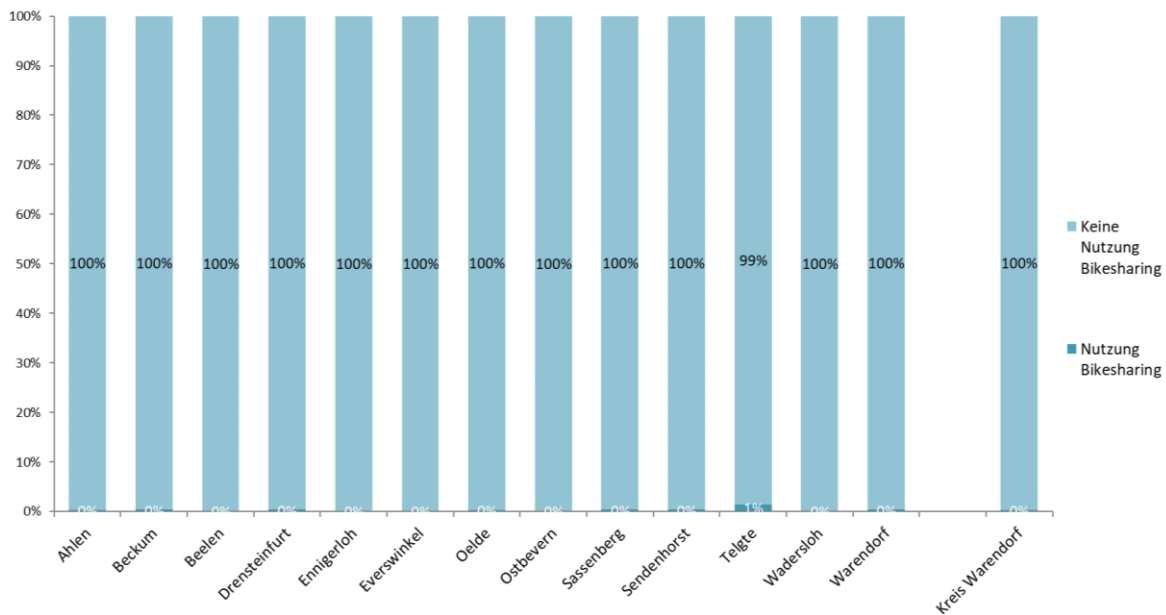


Abb. 5-9 Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)

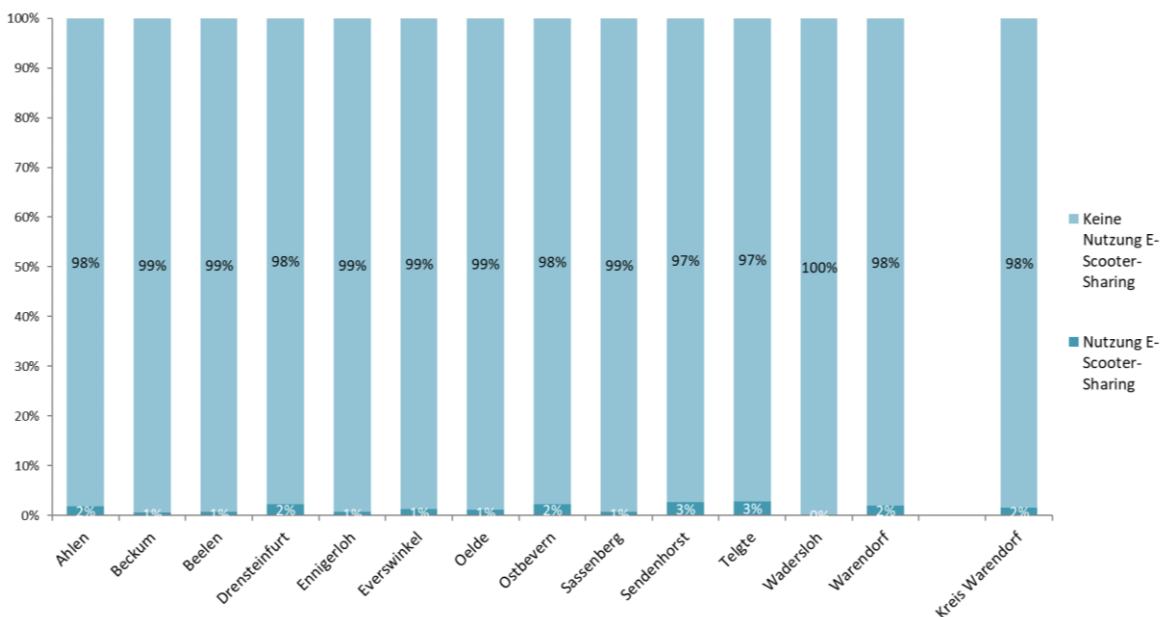


Abb. 5-10 Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)

5.3.2 Nutzung von Homeoffice

Hinsichtlich der Homeoffice-Nutzung der berufstätigen Personen (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienst) geben 28 % an, im Homeoffice zu arbeiten. Entsprechend haben 72 % der Berufstätigen keine Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten oder nutzen sie nicht. Im Vergleich der Städte und Gemeinden besteht die höchste Nutzungsquote in Telgte mit 35 %, gefolgt von Everswinkel mit 33 %. Die niedrigsten Anteile liegen in Sassenberg und Beelen mit 21 % bzw. 23 % vor (s. Abb. 5-11).

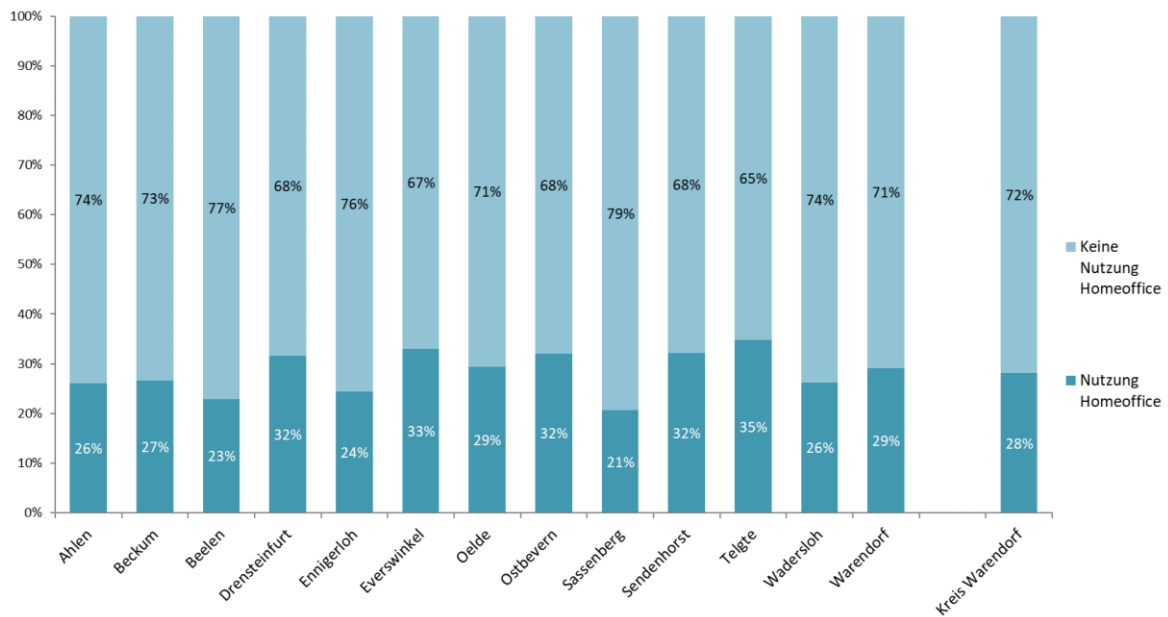


Abb. 5-11 Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

Ein großer Teil der berufstätigen Personen im Kreis Warendorf nutzt die Möglichkeit des Homeoffice, wobei 32 % an einem Tag und 29 % an zwei Tagen in der Woche von zu Hause aus zu arbeiten. Für 18 % der Befragten ist die dreimalige Nutzung von Homeoffice pro Woche üblich. Nur wenige Personen arbeiten mehr als dreimal pro Woche im Homeoffice: 9 % geben an, dies an vier Tagen zu tun. Eine vollständige Woche im Homeoffice, also an allen fünf Arbeitstagen, arbeiten lediglich 10 % der berufstätigen Personen im Kreis Warendorf (s. Abb. 5-12).

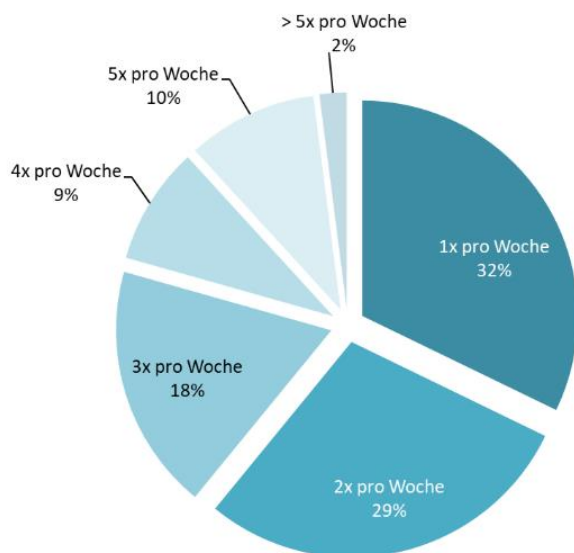


Abb. 5-12 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

6 Mobilität

Die Analyse der Mobilität gehört zu den wichtigsten Ergebnissen im Rahmen der Haushaltsbefragung. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch um die Analyse, welche Verkehrsmittel auf den Wegen genutzt werden und welche Wege von wo nach wo erfolgen (Verflechtungen).

6.1 Wegezanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 19.525 Wege erfasst.¹⁸ Jede Bürgerin und jeder Bürger im Kreis Warendorf legt durchschnittlich 3,0 Wege je Werktag zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also die Personen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegezanzahl je mobiler Person (also den Personen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben) ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag (s. Tab. 6-1). Damit liegt die Mobilitätsrate im Kreis Warendorf im bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.¹⁹ 88 % der Personen im Kreis Warendorf waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 12 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 27 %), Urlaub (ca. 14 %), Krankheit (ca. 12 %), körperliche Einschränkung (ca. 11 %) oder Homeoffice (11 %). Die Analyse der Wegezwecke erfolgt in Kapitel 6.3.

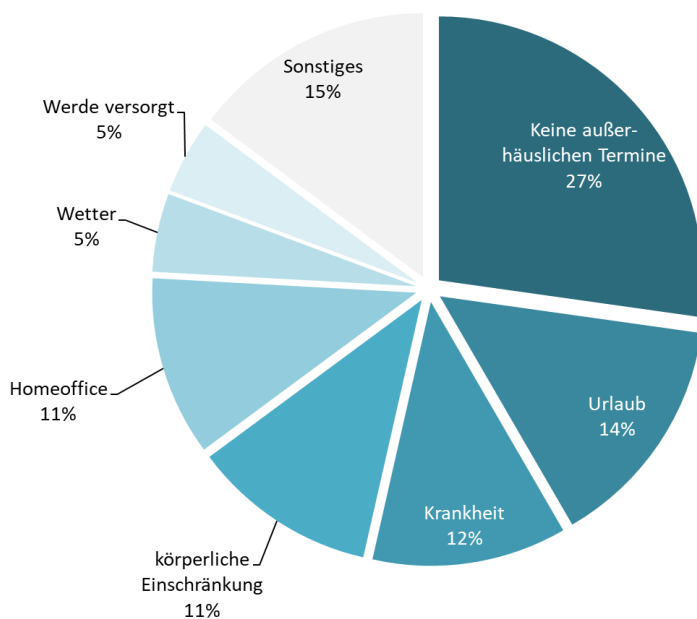


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁸ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

¹⁹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf in den mittleren Altersklassen ihr Maximum erreicht. Erst mit höherem Alter (75 Jahre und älter) sinkt diese wieder ab. Die mobilsten Personen (3,3 Wege pro Person) sind bei den 65-74 Jährigen zu finden. Darauf folgen mit 3,2 Wegen pro Person und Tag die Altersklassen der 25-39-Jährigen sowie 40-59-Jährigen. In der Altersklasse zwischen 25 und 49 Jahren ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,5 Wegen pro Tag im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten (s. Tab. 6-1).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6-14 Jahre	6%	0%	49%	41%	5%	0%	3,0	3,1
15-17 Jahre	6%	0%	47%	37%	10%	0%	3,1	3,2
18-24 Jahre	13%	2%	51%	28%	5%	1%	2,7	3,0
25-39 Jahre	12%	0%	45%	30%	9%	4%	3,2	3,6
40-59 Jahre	9%	1%	46%	29%	12%	4%	3,2	3,6
60-64 Jahre	11%	1%	47%	29%	11%	2%	3,0	3,4
65-74 Jahre	13%	1%	38%	30%	13%	5%	3,3	3,8
75 Jahre und älter	28%	0%	39%	22%	7%	3%	2,5	3,5
Kreis Warendorf	13%	1%	45%	29%	10%	3%	3,0	3,5

Tab. 6-1 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegeanzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,2 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige (2,9 Wege/Tag) und sich in Ausbildung befindliche Personen (2,8 Wege/Tag) bestreiten hingegen im Schnitt weniger Wege als die berufstätigen Personen. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 80-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 21 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Bundesfreiwilligendienst</i>	8%	1%	47%	30%	10%	3%	3,2	3,5
nicht berufstätig <i>Erwerbslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	21%	1%	38%	26%	11%	4%	2,9	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	10%	1%	49%	35%	6%	0%	2,8	3,1
Kreis Warendorf	13%	1%	45%	29%	10%	3%	3,0	3,5

Tab. 6-2 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde

Bei Auswertung der Wegezahzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Warendorf besitzen die höchste Mobilitätsrate. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,7 Wege pro Tag zurückgelegt. Inclusive der immobilien Personen ergeben sich daraus 3,3 Wege pro Person pro Tag. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Ahlen und Drensteinfurt legen hingegen jeweils 2,8 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf. In der Stichprobe legen auf kreisweiter Ebene mit 13 % nur wenige Personen mehr als 6 Wege pro Tag zurück (s. Tab. 6-3).

Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Ahlen	17%	1%	45%	26%	9%	2%	2,8	3,4
Beckum	11%	1%	44%	33%	9%	3%	3,1	3,4
Beelen	11%	1%	54%	23%	8%	3%	2,9	3,2
Drensteinfurt	12%	0%	49%	30%	7%	1%	2,8	3,2
Ennigerloh	10%	1%	45%	32%	9%	3%	3,1	3,5
Everswinkel	17%	0%	44%	27%	10%	3%	2,9	3,5
Oelde	10%	1%	42%	30%	13%	3%	3,2	3,6
Ostbevern	12%	0%	48%	28%	9%	3%	3,0	3,4
Sassenberg	12%	0%	48%	30%	6%	3%	2,9	3,3
Sendenhorst	14%	1%	45%	26%	10%	4%	3,0	3,5
Telgte	11%	0%	46%	29%	10%	3%	3,1	3,4
Wadersloh	11%	0%	46%	32%	8%	4%	3,1	3,5
Warendorf	12%	1%	41%	30%	12%	5%	3,3	3,7
Kreis Warendorf	13%	1%	45%	29%	10%	3%	3,0	3,5

Tab. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe)

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegezahzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Städten und Gemeinden gibt, wurde die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jede Stadt bzw. Gemeinde ermittelt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern in der Stadt Warendorf mit 0,36 Wegen je Person und Tag zurückgelegt (s. Tab. 6-4). Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Sassenberg und Wadersloh zu verzeichnen. Dort legt jede Person jeweils 0,19 Fußwege je Tag zurück. Der kreisweite Mittelwert liegt bei 0,29 Fußwegen je Person und Tag.

Kreisweit werden je Person 0,86 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 1,19 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Warendorf an der Spitze. Darauf folgt Telgte mit 1,15 Wegen je Person und Tag. In Ennigerloh werden mit 0,58 Wegen pro Person und Tag am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin bzw. jeder Bürger im Kreis Warendorf legt im Mittel 1,68 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer(in), Mitfahrer(in) oder Motorrad/Mofa) zurück. Mit 1,40 bzw. 1,45 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in

Telgte und Drensteinfurt am niedrigsten. In Wadersloh werden wiederum mit 2,12 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,20 täglich zurückgelegten Wegen. Die kreisspezifischen Werte reichen von 0,12 Wege in Wadersloh bis 0,40 Wege in Drensteinfurt.

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Wege/ Person
Ahlen	0,32	0,77	1,54	0,19	2,82
Beckum	0,30	0,81	1,80	0,15	3,06
Beelen	0,21	0,82	1,60	0,22	2,85
Drensteinfurt	0,23	0,76	1,45	0,40	2,84
Ennigerloh	0,23	0,58	2,09	0,23	3,14
Everswinkel	0,28	0,90	1,49	0,25	2,93
Oelde	0,32	0,89	1,84	0,15	3,20
Ostbevern	0,30	0,82	1,58	0,29	2,99
Sassenberg	0,19	0,70	1,84	0,21	2,95
Sendenhorst	0,28	0,88	1,66	0,17	2,98
Telgte	0,28	1,15	1,40	0,24	3,07
Wadersloh	0,19	0,65	2,12	0,12	3,09
Warendorf	0,36	1,19	1,57	0,16	3,29
Kreis Warendorf	0,29	0,86	1,68	0,20	3,03

Tab. 6-4 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf hochgerechnet werden täglich etwa 889.200 Wege unternommen. Davon entfallen 58.200 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 493.200 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer(in): 427.800 Wege, MIV-Mitfahrer(in): 65.400 Wege). Insgesamt 337.900 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 85.300 zu Fuß und 252.600 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (167.700) von den Bewohnerinnen und Bewohner der bevölkerungsreichsten Stadt Ahlen zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Beelen (18.400 Wege) am niedrigsten (s. Tab. 6-5).

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt	Wege/ Person
Ahlen	19.000	45.900	91.800	11.000	167.700	2,8
Beckum	11.400	30.400	67.600	5.600	115.000	3,1
Beelen	1.300	5.300	10.300	1.400	18.400	2,9
Drensteinfurt	3.900	12.500	23.900	6.600	46.900	2,8
Ennigerloh	4.600	11.600	41.600	4.700	62.400	3,1
Everswinkel	2.800	9.000	14.800	2.400	29.000	2,9
Oelde	9.700	26.700	55.100	4.300	95.700	3,2
Ostbevern	3.500	9.500	18.400	3.400	34.800	3,0
Sassenberg	3.000	10.900	28.700	3.300	46.000	2,9
Sendenhorst	3.900	12.400	23.500	2.400	42.200	3,0
Telgte	5.600	23.300	28.500	5.000	62.400	3,1
Wadersloh	2.500	8.600	28.000	1.600	40.800	3,1
Warendorf	14.000	46.400	61.100	6.400	127.900	3,3
Kreis Warendorf	85.300	252.600	493.200	58.200	889.200²⁰	3,0

Tab. 6-5 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Präferenzen beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und raumstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort

Die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 55 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengenommen) und zu 45 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 10 % auf den Fußverkehr, 28 % auf den Radverkehr und 7 % auf den ÖV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Städte und Gemeinden können Unterschiede festgestellt werden. So weisen jeweils die Kommunen Telgte, Warendorf (Stadt), Drensteinfurt und Everswinkel einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In Telgte beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 54 %, in Warendorf (Stadt) 52 % und in Drensteinfurt sowie in Everswinkel jeweils 49%. In Telgte und Warendorf (Stadt) sind insbesondere die

²⁰ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

Radverkehrsanteile erhöht. Drensteinfurt verzeichnet hingegen den größten ÖV-Anteil mit 14 %. Kommunen, die weniger dicht besiedelt sind oder über keinen Bahnanschluss verfügen, haben einen tendenziell höheren MIV-Anteil. So weisen Wadersloh mit 69 %, Ennigerloh mit 67 % und Sassenberg mit 62 % die höchsten MIV-Anteile auf (s. Abb. 6-2).

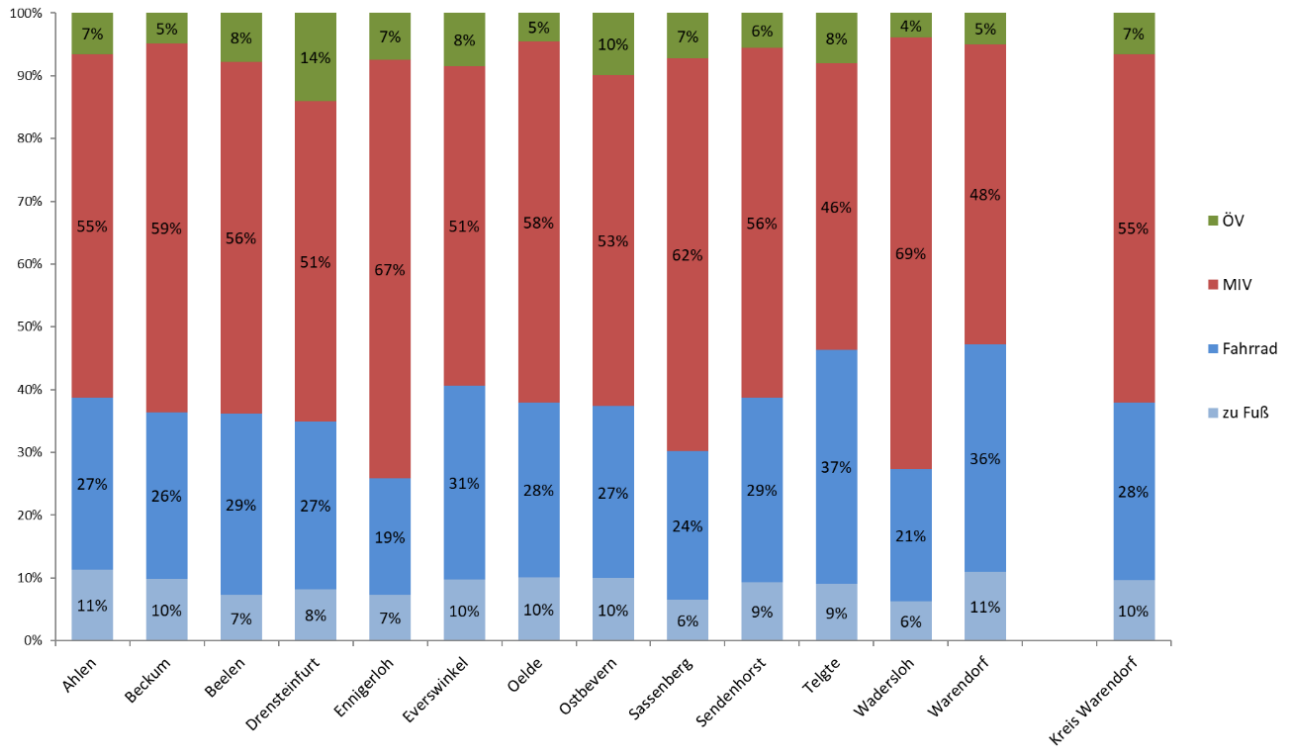


Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-2 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner in den Städten und Gemeinden des Kreises, eingeteilt in die vier Verkehrsmittelhauptgruppen (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖV).²¹ In Abbildung 6-3 ist die Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte und Gemeinden nach allen abgefragten Verkehrsmitteln dargestellt. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 7 %-igen ÖV-Anteil auf kreisweiter Ebene 4 % auf den Busverkehr (inkl. AST, Taxi) und 3 % auf den Schienennahverkehr. Im Vergleich der Städte und Gemeinden zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass Städte bzw. Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 55 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 47 % MIV-Fahrer(in) und 7 % MIV-Mitfahrer(in) sowie 1 % Motorradfahrer(in) auf (s. Abb. 6-3). Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrern und Mitfahrerinnen ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer(innen). Der MIV-Mitfahrer(in)-Anteil weist in den einzelnen Städten und Gemeinden Werte zwischen 5 % und 11 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 28 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 18,7 % herkömmlichen Radverkehr und 9,6 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Der höchste Anteil an Pedelecs und

²¹ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Taxi, U-Bahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.

E-Bikes lässt sich mit 14 % in Beelen feststellen, während die geringsten Anteile in Drensteinfurt, Ennigerloh, Sassenberg und Sendenhorst mit jeweils 7 % vorliegen.

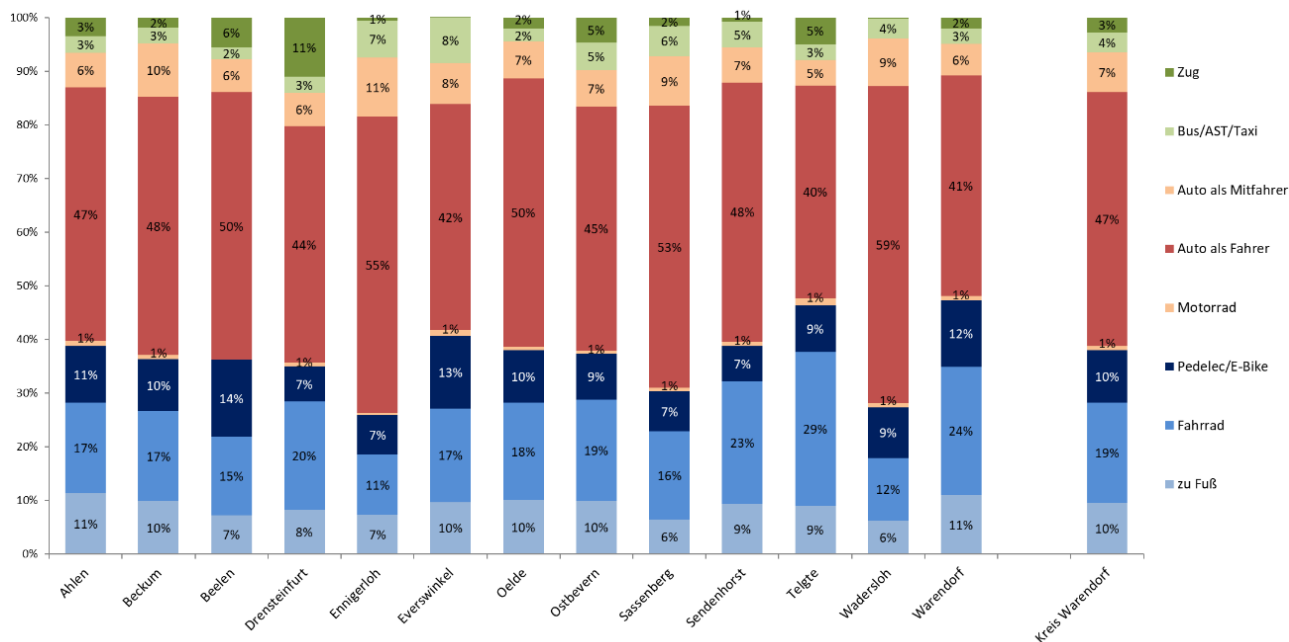


Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine übersichtliche Darstellung der Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf kreisweiter Ebene kann auch noch einmal dem Anhang (Anhang B) entnommen werden.

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen zusammen nur 11 % der Verkehrsleistung, auf den MIV hingegen 74 % und auf den ÖV 15 % (s. Abb. 6-4). Demnach werden 80 Tsd. Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern im Kreis Warendorf zu Fuß bestritten, 791 Tsd. Personen-km mit dem Fahrrad, 6.183 Tsd. Personen-km mit dem MIV und 1.247 Tsd. Personen-km erfolgen mit dem ÖV (s. Tab. 6-6).

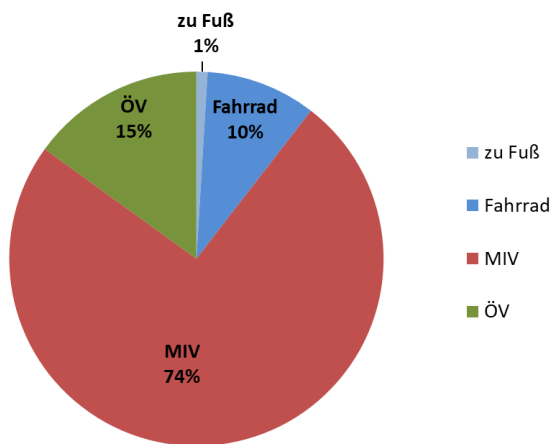


Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖV	1.247.000
MIV	6.183.000
Fahrrad	791.000
zu Fuß	80.000
Kreis Warendorf	8.301.000

Tab. 6-6 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebe)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile im Kreis Warendorf sind in Abbildung 6-5 der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Kreise aufgeführt. Vergleichsdaten liegen aus den umliegenden (Land-)Kreisen Coesfeld, Borken, Emsland, Osnabrück, Grafschaft Bentheim sowie Steinfurt vor. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split anderer Kreise, teils größere Unterschiede. Die MIV-Anteile weichen um bis zu elf Prozentpunkte vom Anteil im Kreis Warendorf ab. Hinsichtlich des Radverkehrs sind die Anteile im Kreis Borken und im Landkreis Grafschaft Bentheim gegenüber dem Kreis Warendorf leicht erhöht. In den Landkreisen Emsland und Osnabrück liegen die Radverkehrsanteile wiederum um 13 bzw. 18 Prozentpunkte niedriger. Im Hinblick auf den Fußverkehrsanteil ist insbesondere der Anteil im Landkreis Osnabrück erhöht (18 % gegenüber 10 % im Kreis Warendorf). Leichte Abweichungen hinsichtlich des ÖV-Anteils lassen sich vereinzelt im Landkreis Grafschaft Bentheim, im Kreis Borken sowie im Kreis Coesfeld feststellen. Hier ist der ÖV-Anteil um drei bzw. zwei Prozentpunkte geringer. Die aktuellsten Vergleichsdaten liegen aus den benachbarten Kreisen Coesfeld und Steinfurt vor. In beiden Kreisen wurde in 2022 eine Befragung zur Mobilität durchgeführt. Der Vergleich mit den Daten aus dem Kreis Warendorf zeigt, dass im Kreis Coesfeld der Radverkehrsanteil auf dem gleichen Niveau liegt. Im Kreis Steinfurt ist der Radverkehrsanteil um einen Prozentpunkt niedriger. Größere Unterschiede lassen sich beim MIV-Anteil und beim Fußverkehrsanteil ausmachen. Der Fußverkehrsanteil liegt im Kreis Coesfeld um vier Prozentpunkte höher, der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte niedriger als im Kreis Warendorf. Im Kreis Steinfurt hingegen liegt der Fußverkehrsanteil um einen Prozentpunkt niedriger und der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte höher als im Kreis Warendorf. Der ÖV-Anteil des Kreises Warendorf liegt auf dem gleichen Niveau wie im Kreis Steinfurt. Der ÖV-Anteil im Kreis Coesfeld ist hingegen um zwei Prozentpunkte niedriger als im Kreis Warendorf.

In der übergeordneten Studie Mobilität in Deutschland werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 erhoben. Die Daten aus der Erhebung 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt der Kreis Warendorf einen um zwei Prozentpunkte niedrigeren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind deutlich niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile 17 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖV-Anteile sind im Kreis Warendorf leicht niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene.

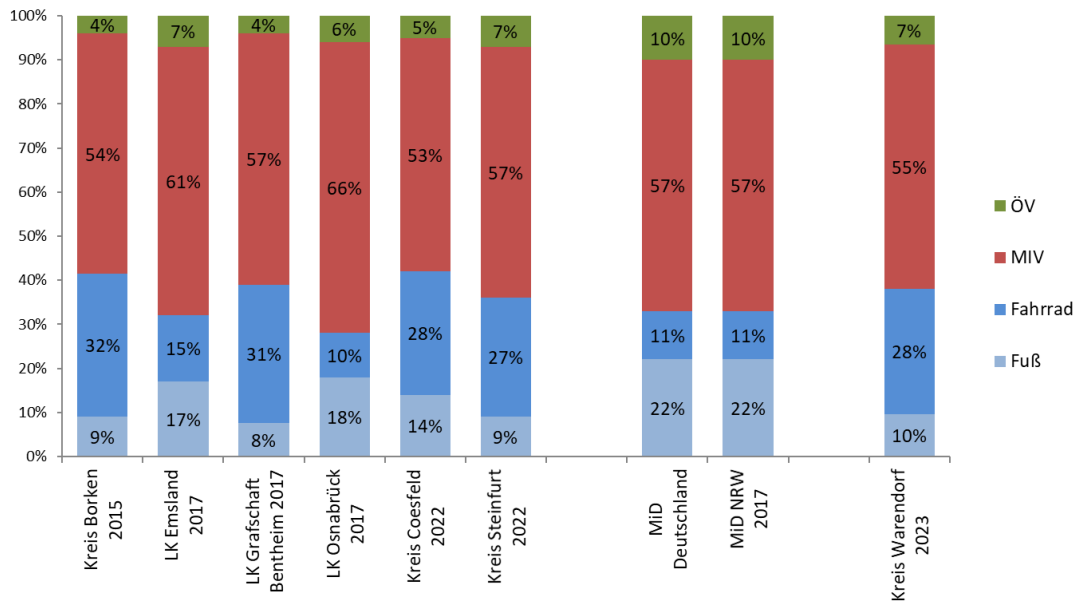


Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich²²

Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2015 lassen sich einzelne Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. 2015 fand die Erhebung im September statt, die 11.000 angeschriebenen Haushalte sollten hier an einem Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) ihre Mobilität entsprechend dokumentieren.²³ Im Hinblick auf den MIV ist bei der Befragung 2023 ein niedrigerer Anteil als 2015 zu erkennen. Dieser sank von 57 % auf 55 %. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 24 % auf 28 % feststellen. Der Fußverkehrsanteil hat einen leichten Rückgang um zwei Prozentpunkte von 12 % im Jahr 2015 auf 10 % 2023 zu verzeichnen. Der ÖV-Anteil ist zwischen 2015 und 2023 konstant geblieben. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds gegenüber dem MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte zu.

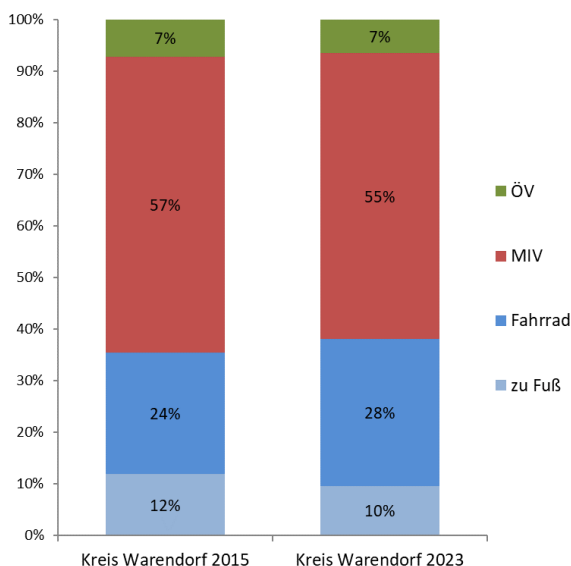


Abb. 6-6 Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich (Auswertung auf Wegeebe)

²² Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Kreise sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²³ Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf 2015.

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern (s. Abb. 6-7). Die Kernaussagen für den Kreis Warendorf lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind vereinzelt zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß und nutzen vermehrt das Fahrrad, während Männer häufiger mit dem ÖV unterwegs sind und häufiger den MIV nutzen.
- Vor allem in den Altersklassen ab 18 Jahren nutzen Männer den MIV häufiger als Frauen. Im Vergleich dazu ist der Radverkehrsanteil bei Frauen in den jüngeren Altersklassen geringer gegenüber den Männern.
- Insbesondere Frauen ab 65 Jahren gehen häufiger zu Fuß als Männer. Männer in diesen Altersklassen nutzen hingegen vermehrt das Fahrrad.

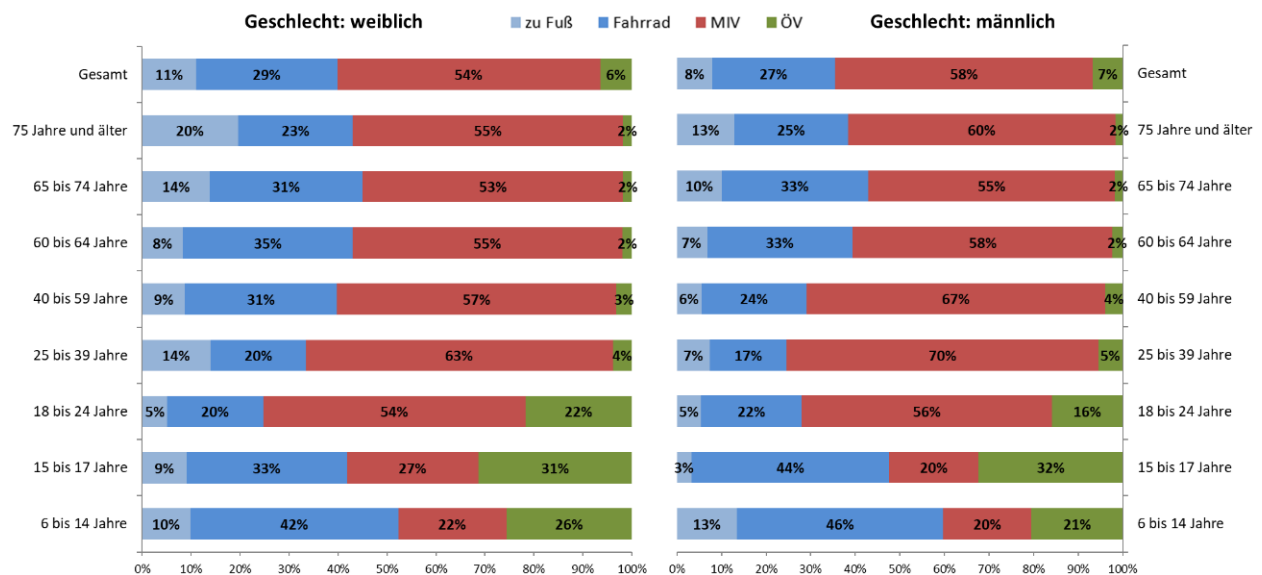


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede. Es ist zu erkennen, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt. Während Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen (67 % bzw. 57 %) sowie Auszubildende/Umschüler(innen) (57 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden. Diese Gruppen haben mit jeweils 27 % die höchsten ÖV-Anteile. Die Gruppe der vorübergehend freigestellten Personen weist einen hohen Anteil am Fußverkehr (35 %) auf. Hohe Anteile im Radverkehr sind bei den Schülerinnen und Schülern (42 %), den in Teilzeit erwerbstätige Personen (32 %) sowie den Rentnerinnen und Rentnern sowie den Pensionären (30 %) zu erkennen (s. Abb. 6-8).

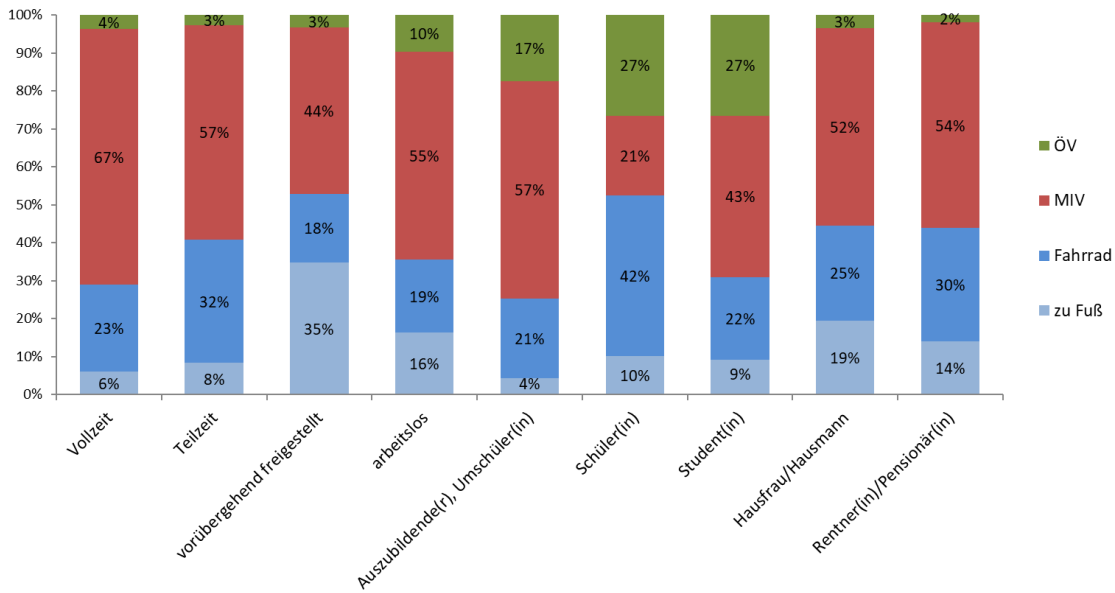


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in der nachfolgenden Tabelle 6-7 dargestellt. Es wird deutlich, dass mit 23,1 % der Großteil der Wege eine Länge zwischen 1 km bis 2,5 km hat. Darauf folgen mit 20,1 % die Wege, die in die Wegelängenkategorie 10 km bis 25 km eingeteilt werden können. Im Rahmen der Befragung hatten nur wenige Wege eine Länge von über 50 km.

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	147.700	16,6%
1 bis < 2,5 km	205.000	23,1%
2,5 bis < 5 km	122.500	13,8%
5 bis < 10 km	143.100	16,1%
10 bis < 25 km	179.200	20,1%
25 bis < 50 km	66.800	7,5%
50 bis < 100 km	18.700	2,1%
Über 100 km	6.300	0,7%
Gesamt	889.200	100,0%

Tab. 6-7 Anteil der Wegelängenkategorien am Gesamtwegeaufkommen (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist der Abbildung 6-9 zu entnehmen. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 38 %, der Radverkehrsanteil bei 40 %. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege 21 % (MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)).

Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des Radverkehrs. Gleichzeitig nimmt auch der MIV-Anteil um 15 Prozentpunkte zu. Bereits in der Entfernungskategorie der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil ist in dieser Wegelängenkategorie ebenfalls rückläufig. Zunahmen sind vor allem beim MIV- und

ÖV-Anteil zu erkennen. Ab einer Länge von 5 km beträgt der Radverkehrsanteil 20 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 9 %.

Die Anteile des ÖV steigen ab einer Distanz von 2,5 km an. Ab einer Wegelängenklasse von 5 km erreicht der ÖV einen Anteil von 8 %. Bei längeren Distanzen besitzt vor allem der Zugverkehr (Fernverkehr) weitere Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw (Wegelänge > 100 km). Insgesamt dominieren aber auch bei längeren Wegedistanzen die MIV-Anteile.

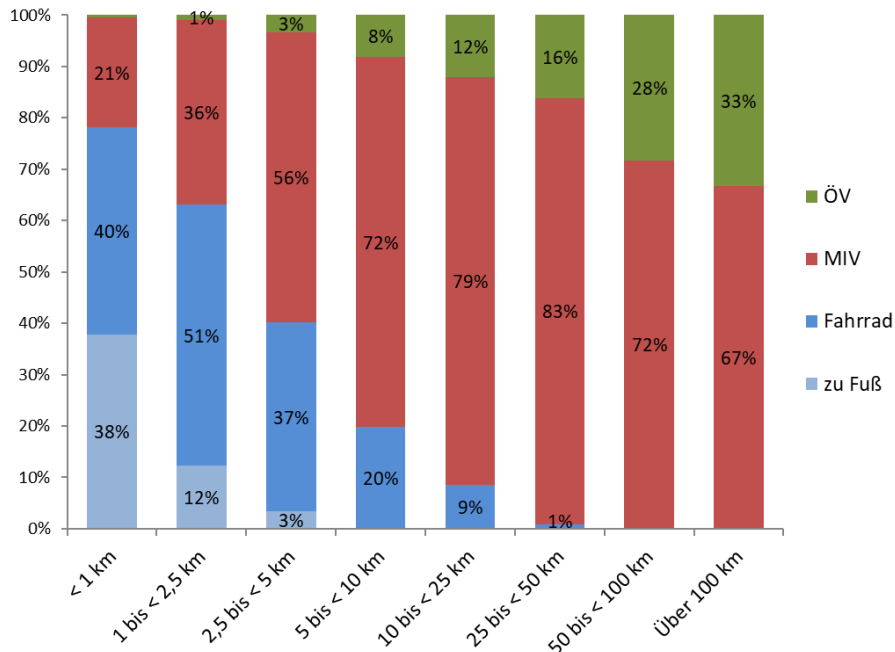


Abb. 6-9 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge in der Zeitreihe:

Bei der Mobilitätsbefragung 2015 wurde ebenfalls die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge in Entfernungsklassen bis 10 km analysiert. Im Vergleich der Ergebnisse aus 2023 mit 2015 fällt auf, dass die Radverkehrsanteile vor allem bei Wegen in den Längenklassen zwischen 1-10 km gestiegen sind. Der Anteilzuwachs beträgt in diesen Längenklassen zwischen drei und acht Prozentpunkten. Auch bei Wegen mit einer Länge von über 10 km hat der Radverkehrsanteil um drei Prozentpunkte zugenommen. Weitere Unterschiede sind zwischen den Fuß- und ÖV-Anteilen auszumachen. Während 2015 Wege zwischen 1 km und 5 km Länge zu 16 % bzw. zu 8 % zu Fuß erfolgten beträgt der Anteil 2023 14 % bzw. 4 %. Darüber hinaus ist erkennbar, dass Wege ab einer Länge von 5 km 2015 häufiger mit dem ÖV zurückgelegt wurden.

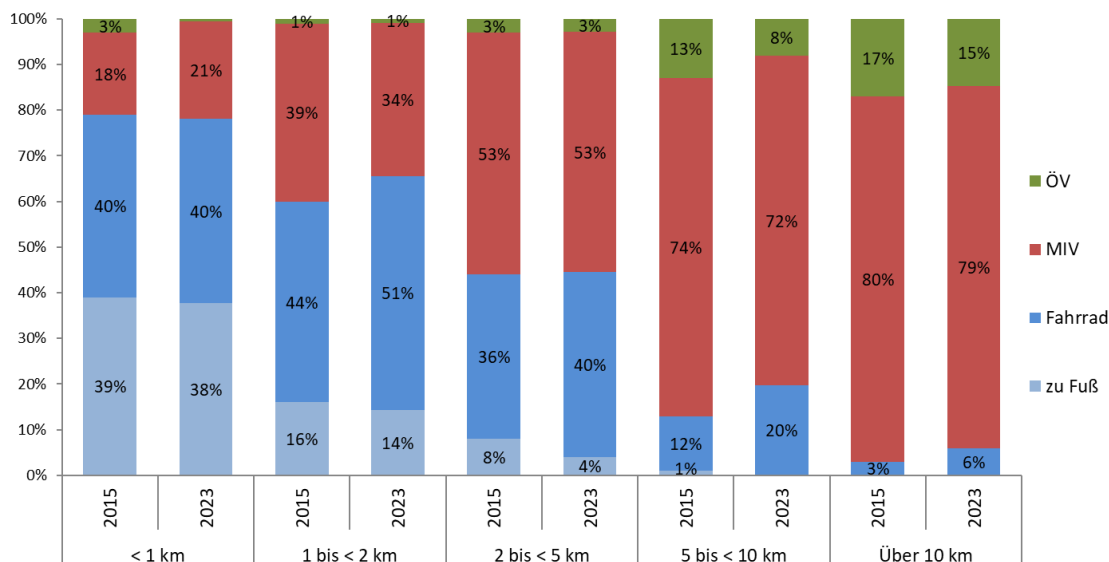


Abb. 6-10 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (2015-2023)
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge 95 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 90 % aller Wege über eine Distanz von unter 10 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass rund 85 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖV werden vor allem Wege ab 5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

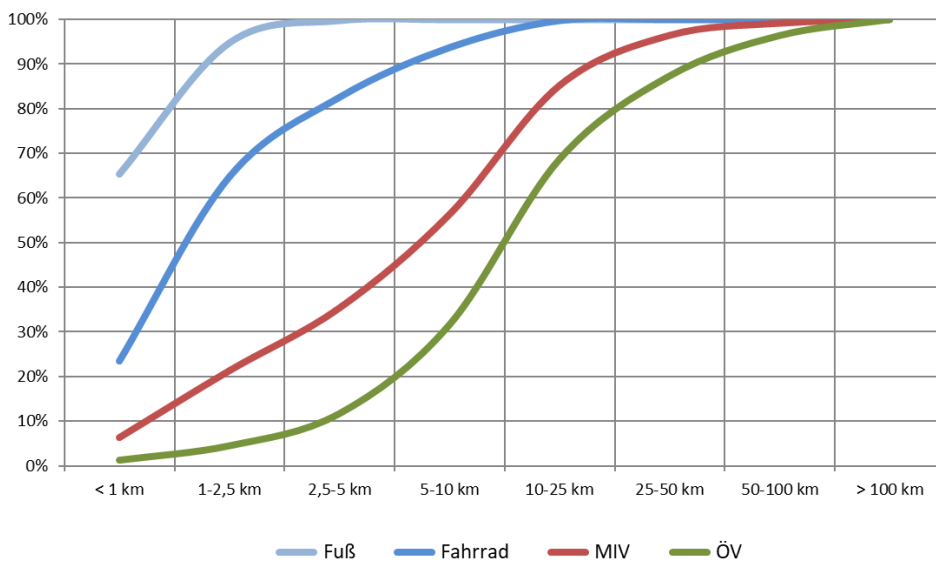


Abb. 6-11 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke kreisweit am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung 6-12. Arbeitswege weisen mit 27 % den höchsten Anteil auf. 18 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 15 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit jeweils 5 % bzw. 6 % weisen die Wegezwecke „Geschäftlich“ sowie „Arztbesuch“ die geringsten Anteile auf.²⁴ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

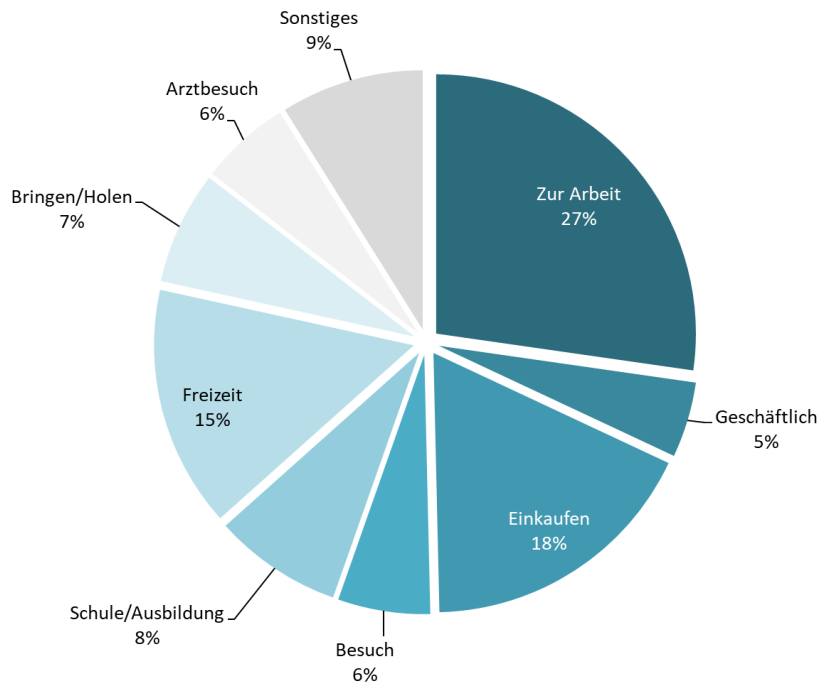


Abb. 6-12 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck können der nachstehenden Abbildung 6-13 entnommen werden. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Geschäftlich“ (78 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)), „Arztbesuch“ (71 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) sowie „Bringen/Holen“ (69 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 18 %. Diese teilen sich in 8 % Selbst- und 9 % Mitfahrten auf²⁵. Der ÖV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 39 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem nutzen Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten sowie Auszubildende mit 34 % häufig das Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen erhöhten Radverkehrsanteil von 24 % sowie einen erhöhten ÖV-Anteil von 6 % auf. Freizeit- sowie Einkaufswege haben einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 54 % der Freizeitwege und 40 % der Einkaufswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

²⁴ Der Wegezweck „Geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

²⁵ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer(in) differenziert.

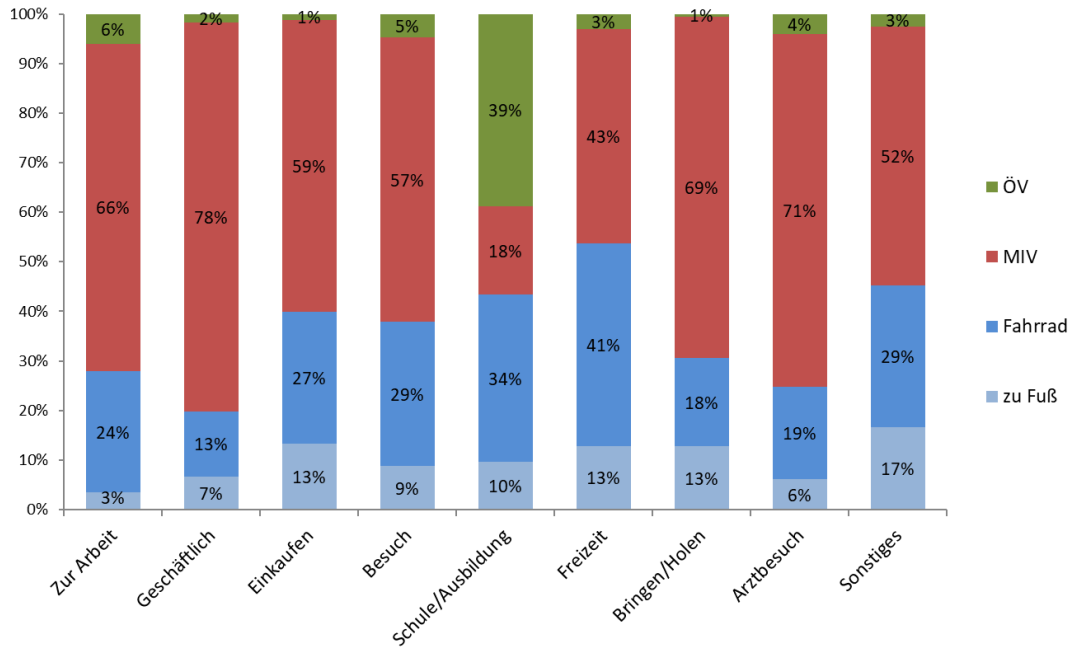


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck in der Zeitreihe:

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks wurde auch in der Mobilitätsbefragung 2015 ermittelt. Im Zeitreihenvergleich werden auf einzelnen Wegen mit einem bestimmten Wegezweck Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile deutlich. Beispielsweise werden Wege zur Arbeit 2023 tendenziell häufiger mit dem Fahrrad zurückgelegt als es noch 2015 der Fall war. Das gleiche gilt für Freizeitwege, hier hat der Radverkehrsanteil zwischen 2015 und 2023 um elf Prozentpunkte zugenommen. Wege zur Schule oder Ausbildung werden im Jahr 2023 vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr zurückgelegt. Im Bring- und Holverkehr hat sich zwischen 2015 und 2023 der MIV-Anteil um sieben Prozentpunkte verringert.

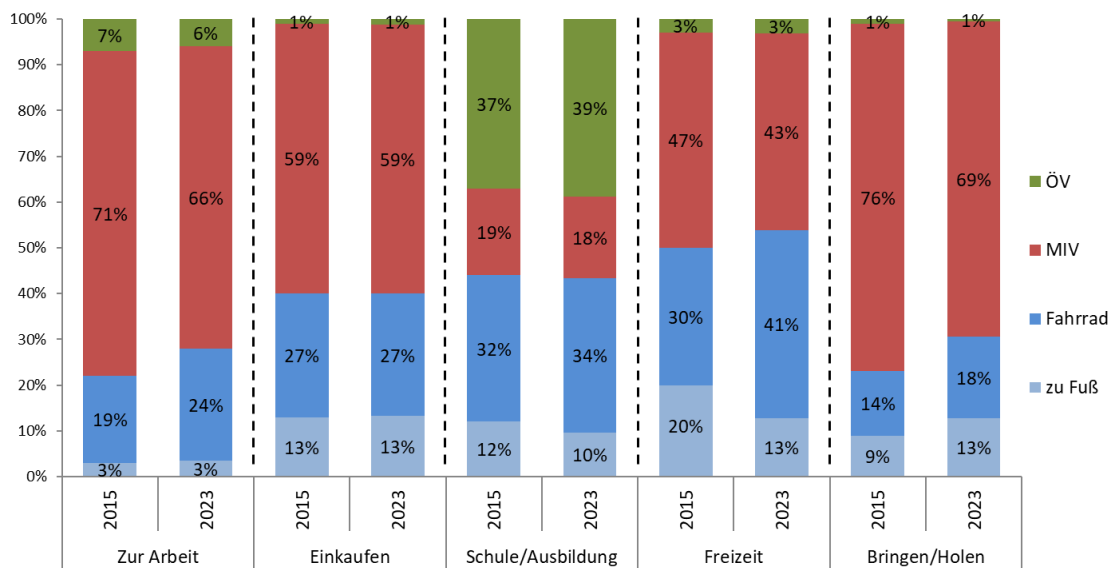


Abb. 6-14 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (2015-2023) (Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst wurden die geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene aggregiert (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene des Kreises verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 35,2 km (s. Tab. 6-8). Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 11,3 km. Die Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert im Mittel 56 Minuten, mit dem Bus sind es im Mittel 29 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer(in)) beträgt die Wegelänge im Mittel 12,9 km und die Wegedauer im Mittel 16 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 10,8 km und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Tab. 6-9). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,7 km deutlich kürzer; die Wegedauer weicht mit 15 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch weniger stark ab. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 4,1 km bei einer erhöhten Wegedauer von 19 Minuten.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 9,3 km. Damit liegt die mittlere Wegelänge nahezu auf dem gleichen Niveau wie 2015, hier betrug die durchschnittliche Wegelänge (bei Wegen < 100 km Länge) 9,5 km. Demzufolge wird deutlich, dass sich die mittlere Wegelänge im Kreis Warendorf zwischen 2015 und 2023 kaum verändert hat. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Kreisgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 5,2 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Kreises bzw. innerhalb der jeweiligen Kommune ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Schienenverkehr vor. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf beträgt 17 Minuten; im Binnenverkehr sind es 13 Minuten. Bei 3,0 Wegen je Person (s. Tab. 6-1) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 52 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner bzw. die durchschnittliche Bewohnerin im Kreis Warendorf einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt		Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten	
zu Fuß	0,9	9	0,9	9	
Fahrrad	2,7	15	2,3	14	
Pedelec/E-Bike	4,1	19	3,3	17	
E-Scooter/Tretroller	3,4	17	2,6	14	
Motorrad/Mofa	12,7	16	8,3	12	
Auto als Fahrer(in)	12,9	16	7,7	11	
Auto als Mitfahrer(in)	10,8	14	6,6	10	
Bus/AST	11,3	29	9,5	25	
Zug (SPNV)	35,2	56	14,8	32	
Mittelwert	9,3	17	5,2	13	

Tab. 6-8 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Tabelle 6-9 dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstreisen mit durchschnittlich 15,4 km bzw. 12,7 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,6 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 14 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 53 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten.

Wegezweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	8%	14%	11%	14%	32%	17%	4%	15,4	23
Geschäftlich	14%	16%	16%	16%	23%	9%	5%	12,7	18
Einkauf (tägl. Bedarf)	25%	32%	14%	17%	10%	2%	0%	4,6	11
Sonstiger Einkauf	16%	24%	16%	15%	19%	7%	3%	9,5	17
Private Erledigung	17%	25%	12%	16%	22%	6%	3%	9,1	21
Privater Besuch	18%	27%	17%	19%	15%	3%	1%	6,7	15
Schule/Ausbildung	27%	25%	15%	14%	15%	3%	1%	5,8	11
Freizeit	14%	23%	11%	18%	27%	6%	2%	9,4	16
Bringen/Holen	24%	26%	17%	14%	14%	4%	1%	6,1	13
Gesamt	17%	23%	14%	16%	20%	8%	2%	9,3	17

Tab. 6-9 Wegelängenverteilung nach Wegezweck
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 9,3 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die nachfolgende Tabelle 6-10 verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der eher ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Kommunen legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Räumen leben. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohnerinnen und Bewohner in Drensteinfurt zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 12,2 km. Darauf folgen Beelen und Sassenberg mit jeweils 11,4 km durchschnittlicher Wegelänge. Die

kürzesten Wege legen mit 8,3 km die Bewohnerinnen und Bewohner in Warendorf zurück, darauf folgen die Bewohnerinnen und Bewohner in Ahlen mit durchschnittlich 8,4 km.

Stadt/Gemeinde	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis-tanz in km	Dauer in Mi-nuten
Ahlen	15%	28%	20%	13%	15%	7%	2%	8,4	17
Beckum	16%	26%	19%	14%	16%	5%	4%	9,0	15
Beelen	19%	18%	8%	14%	25%	14%	2%	11,4	19
Drensteinfurt	19%	14%	6%	15%	30%	14%	2%	12,2	21
Ennigerloh	17%	13%	12%	23%	27%	8%	1%	9,6	15
Everswinkel	19%	17%	12%	7%	38%	5%	2%	9,9	19
Oelde	15%	25%	14%	22%	15%	7%	2%	8,6	15
Ostbevern	21%	23%	6%	14%	27%	7%	2%	10,1	18
Sassenberg	13%	17%	9%	27%	20%	13%	1%	11,4	19
Sendenhorst	19%	23%	8%	15%	27%	6%	2%	9,8	17
Telgte	19%	28%	9%	13%	24%	6%	2%	9,1	20
Wadersloh	22%	10%	12%	22%	25%	6%	4%	10,9	15
Warendorf	17%	28%	15%	14%	16%	8%	1%	8,3	18
Kreis Warendorf	17%	23%	14%	16%	20%	8%	2%	9,3	17

Tab. 6-10 Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Weegebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 80 % der Wege der Bevölkerung des Kreises Warendorf entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-15 bis 6-20 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Tabelle 6-5. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.²⁶ Im Sinne einer verbesserten Übersicht wurden die Wegeverflechtungen mit weniger als 200 Wege/Tag in den Karten nicht abgebildet. Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Kreises Warendorf, sondern der Verkehr innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-15) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Kommunen im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Zwischen den kreisangehörigen Kommunen existieren keine stärkere Fußgängerströme mit mehr als 200 Wegen pro Tag. Fußwege, die über die Grenze einer Kommune hinaus erfolgen, lassen sich in der Regel vor allem auf Freizeitwege begrenzen (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der kommunalen Grenzen liegen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb der jeweiligen Stadt/Gemeinde beschränkt.

Bei Betrachtung des **Radverkehrs** (s. Abb. 6-16) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Kommunen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Stärker nachgefragte Verbindungen liegen mit ca. 2.000 Wegen zwischen Sassenberg und Warendorf. Daneben ist die Fahrradmobilität mit Blick auf die zurückgelegten Wege insbesondere zwischen Beckum und Ennigerloh, zwischen Ennigerloh und Warendorf sowie zwischen Ahlen und Sendenhorst ausgeprägt.

Im **MIV** (s. Abb. 6-17) erfolgen vergleichsweise die meisten Fahrten zwischen Ahlen und Beckum mit mehr als 11.000 Wegen/Tag. Daneben bestehen starke Verbindungen zwischen Beckum und Ennigerloh sowie zwischen Warendorf und Sassenberg mit jeweils mehr als 8.000 täglichen MIV-Wege. Als Wegeziel im MIV-Verkehr dominieren Ahlen, Beckum und Warendorf. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegen mit rund 63 % innerhalb von Ahlen am höchsten. Darauf folgt Wadersloh mit 59 %. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im **ÖV** (s. Abb. 6-18) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der kreisangehörigen Kommunen mitunter von der jeweiligen lokalen ÖV-Angebotsqualität abhängig. Teilweise zeigen sich höhere Binnenverkehrsanteile, beispielsweise in Ahlen, Oelde oder Wadersloh. Daneben sind die Anteile in Everswinkel oder Sassenberg deutlich niedriger. Auch bei den Verflechtungen zwischen den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen sind Unterschiede erkennbar. Tendenziell lässt sich eine verstärkte Ausrichtung auf Ahlen und Warendorf erkennen. Die stärksten Verflechtungen sind zwischen Warendorf und Sassenberg, Warendorf und Everswinkel sowie zwischen Ahlen und Beckum bzw. zwischen Ahlen und Sendenhorst auszumachen. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in der Abbildung nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Kreisgebietes mit dem Zug fährt).²⁷

²⁶ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der Kommunen sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des jeweiligen kommunalen Gebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die grenzüberschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

²⁷ Die Bedeutung der kreisangehörigen Kommunen mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck

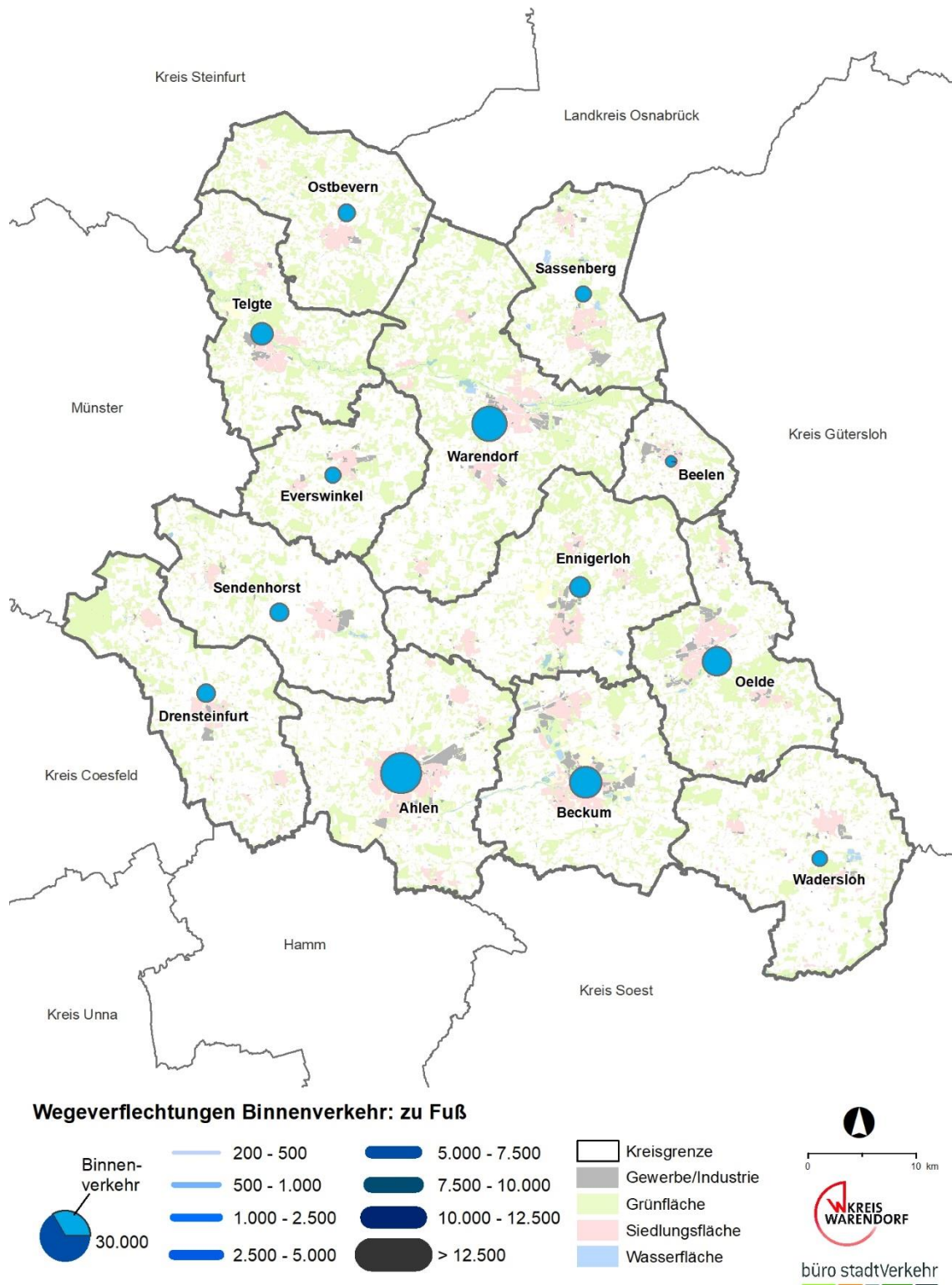


Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Warendorf²⁸
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Sassenberg mit dem Bus nach Warendorf fährt und dort in den Zug nach Münster umsteigt, ist in Sassenberg Teil des Quellverkehrs und in Münster Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

²⁸ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

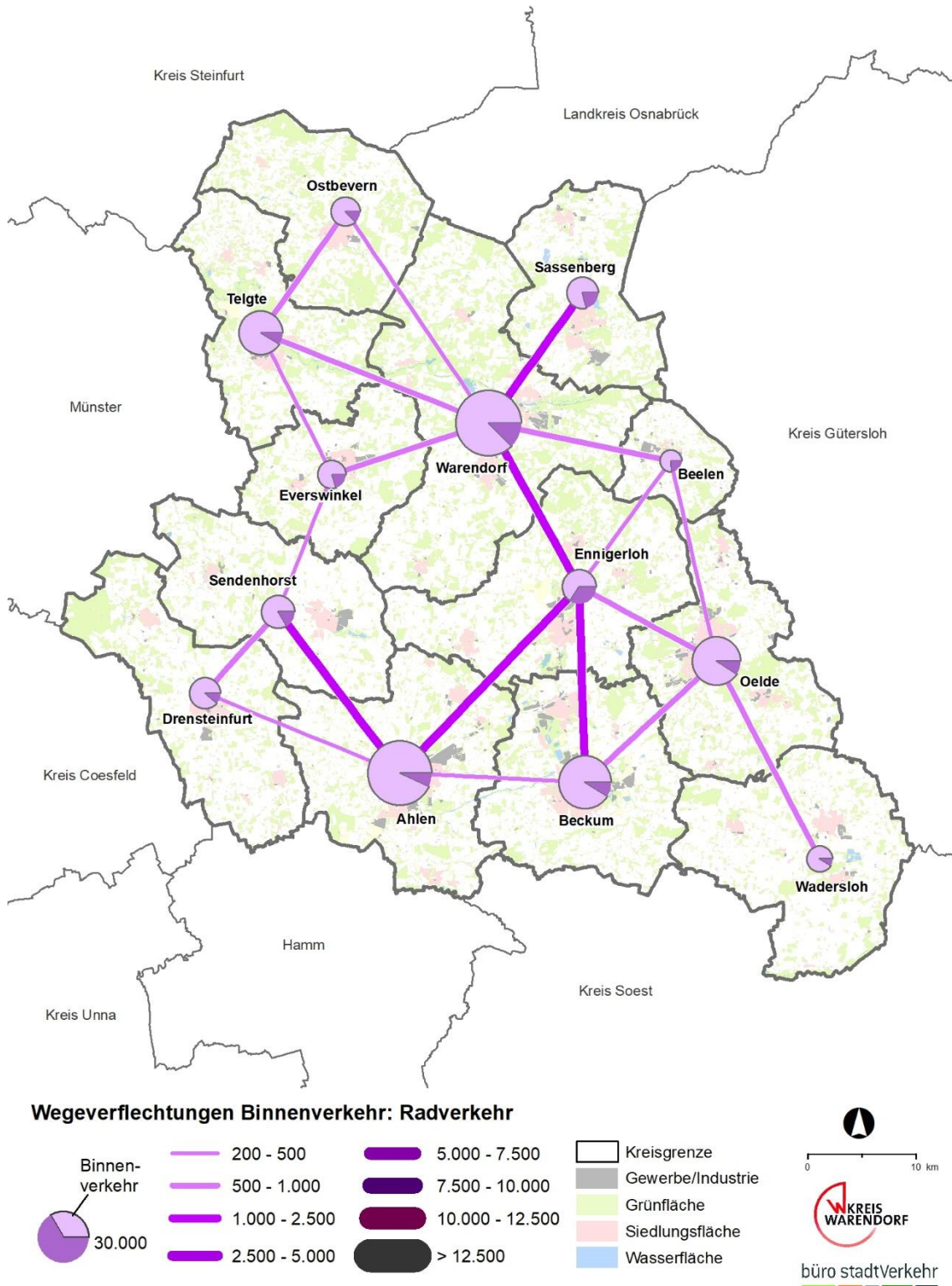
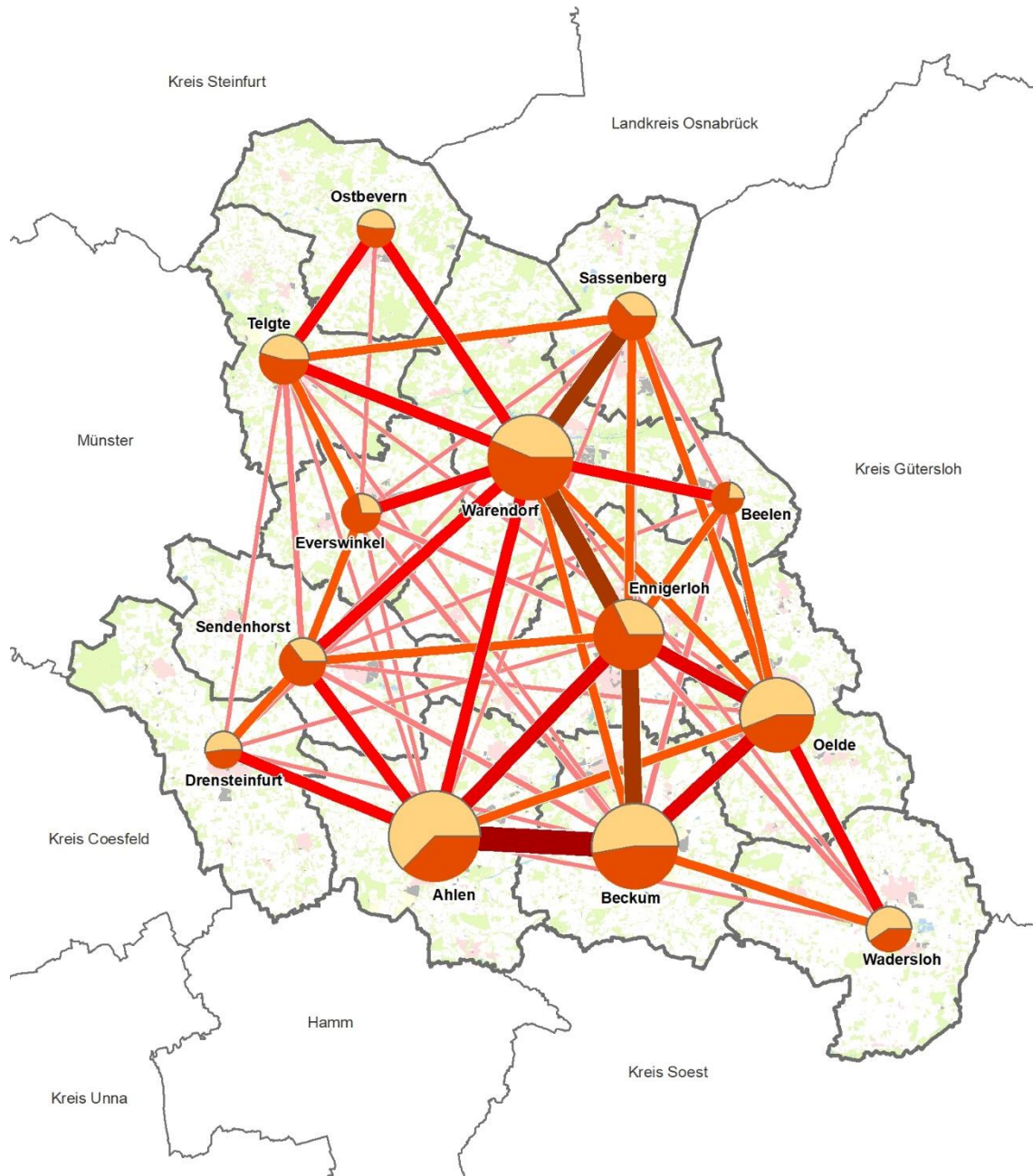


Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Warendorf²⁹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: MIV

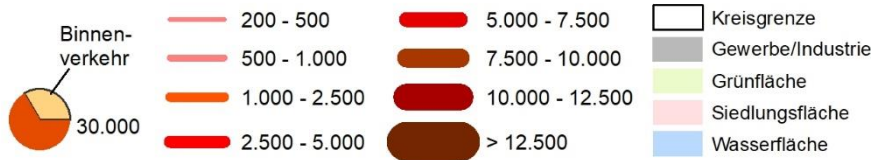


Abb. 6-17 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Warendorf³⁰
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

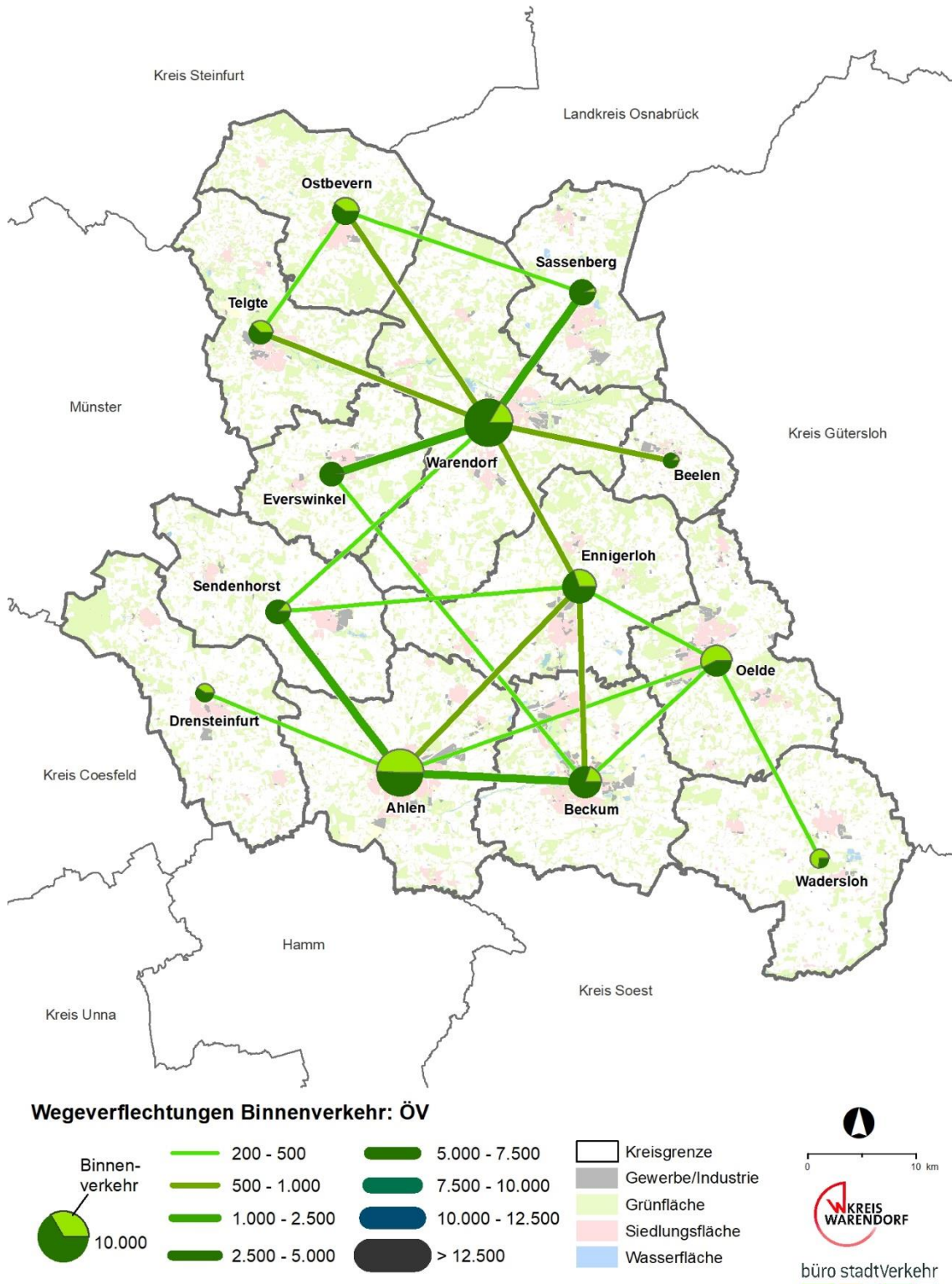


Abb. 6-18 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Warendorf³¹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³¹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

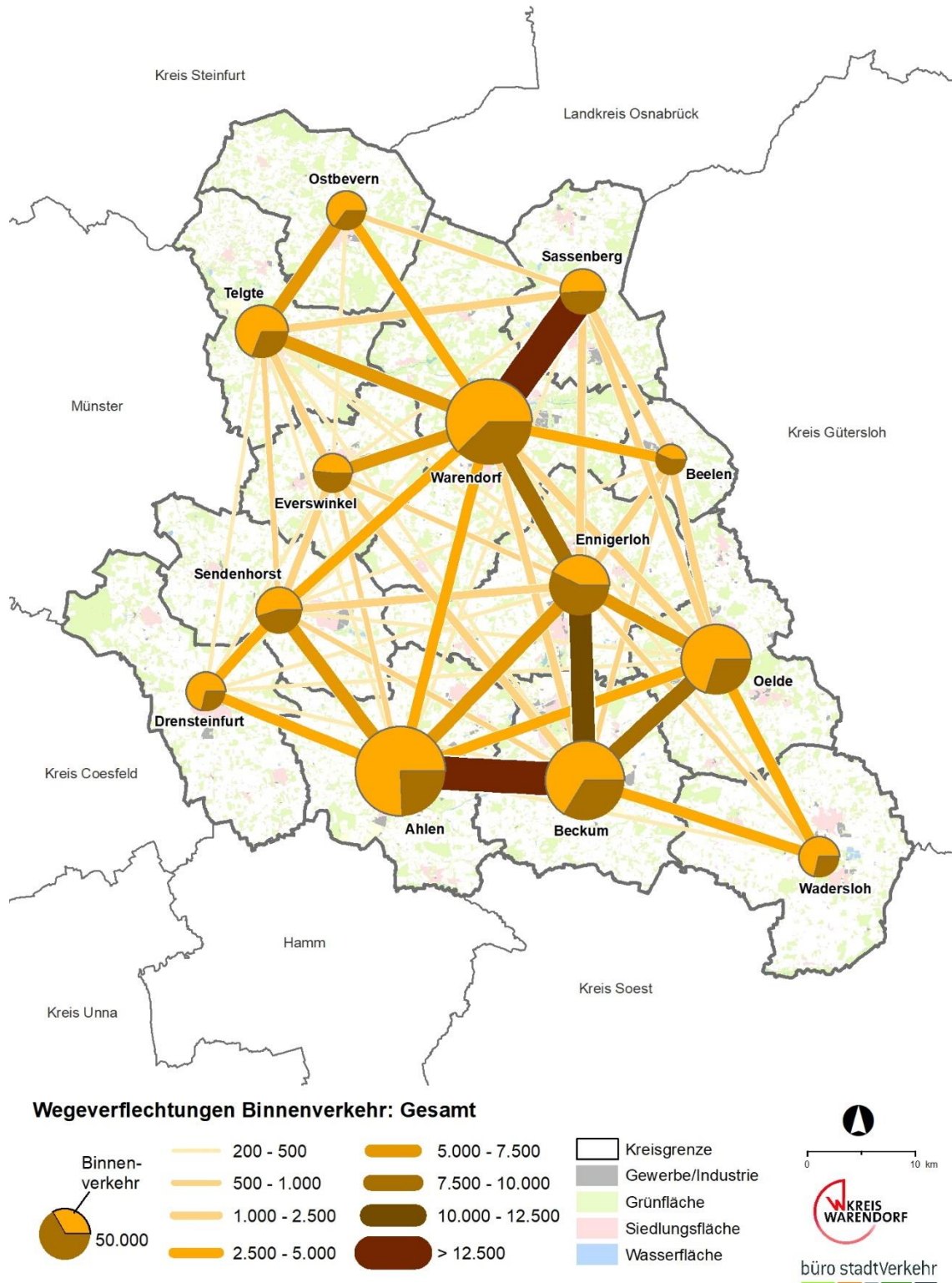


Abb. 6-19 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Warendorf³²
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³² Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Die Gesamtbetrachtung aller Verkehre innerhalb des Kreises Warendorf zeigt Ahlen, Beckum und Warendorf als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen in Ahlen mit knapp 76 % vor. In der folgenden Tabelle 6-11 sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen Ahlen und Beckum mit ca. 13.000 Wegen/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von Ahlen nach Beckum ca. 6.500 Wege, von Beckum nach Ahlen ca. 6.500 Wege). Insgesamt werden rund 889.200 Wege zurückgelegt. Eine weitere tabellarische Aufteilung der Verkehrsverflechtungen in Quell-Ziel-Matrix-Form (z. B. nach Verkehrsmitteln oder Wegezwecke) kann dem Anhang C entnommen werden.

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	118.500	6.500	100	2.100	3.700	300	1.300	100	100	3.200	200	200	1.500	13.100	150.800
Beckum	6.500	80.000	400	200	5.200	700	4.300	-	300	400	200	1.400	1.000	7.800	108.200
Beelen	100	400	8.100	100	700	-	700	100	500	200	-	-	2.400	2.000	15.200
Drensteinfurt	2.000	200	100	21.200	200	100	100	-	-	1.300	200	-	100	9.700	35.200
Ennigerloh	3.600	5.400	600	100	30.500	300	3.200	100	500	900	100	300	5.000	2.600	53.200
Everswinkel	300	800	100	100	300	14.500	-	100	200	1.100	1.100	-	3.700	3.600	25.800
Oelde	1.300	4.200	700	100	3.400	-	66.700	100	600	200	200	2.400	1.100	8.000	88.800
Ostbevern	100	-	100	-	100	200	100	19.700	300	-	2.500	-	1.900	4.100	29.000
Sassenberg	200	300	500	-	700	200	500	300	20.700	200	700	-	6.300	5.700	36.300
Sendenhorst	3.200	400	200	1.200	800	1.100	200	-	200	22.500	300	100	1.600	5.100	36.800
Telgte	300	200	-	100	100	1.100	200	2.800	700	300	37.900	100	2.800	7.900	54.500
Wadersloh	100	1.400	-	-	300	-	2.400	-	-	100	-	22.700	200	6.400	33.700
Warendorf	1.500	900	2.500	100	4.700	3.700	1.100	2.100	6.300	1.400	2.700	200	89.800	8.200	125.100
Außen	13.200	7.500	1.800	9.900	2.500	3.600	7.800	3.700	5.900	5.100	8.600	6.400	7.800	12.400	96.300
Gesamt	150.800	108.100	15.100	35.300	53.400	25.700	88.600	29.000	36.300	36.900	54.700	33.700	125.300	96.500	889.200

Tab. 6-11 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Der Binnenverkehrsanteil für den gesamten Kreis Warendorf liegt bei knapp 80 %. Demzufolge haben 80 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb des Kreises, 20 % der Wege verlassen das Kreisgebiet (s. Tab. 6-12). Die Mobilität innerhalb des Kreises spielt sich zu ca. 62 % innerhalb der kreisangehörigen Kommunen ab (= Binnenverkehr Kommunen) und zu etwa 18 % zwischen den Kommunen. Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegelation. In Abbildung 6-20 sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt.

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb des Kreises Warendorf haben (= Binnenverkehr Kreis Warendorf), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im Durchschnitt der kreisweiten Ergebnisse. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 12 % zwei Prozentpunkte über dem kreisweiten Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb der kreisangehörigen Kommune haben (= Binnenverkehr Kommunen), beträgt der Fußverkehrsanteil 15 %. Auch bei den Radverkehrsanteilen ist eine deutliche Steigerung erkennbar. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene des gesamten Kreisgebietes teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Kreisgebiet verlassen (= Quell-Ziel-Verkehr), sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 8 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 15 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖV zurückgelegt, das bedeutet, dass bei diesen Wegelationen mehr als doppelt so viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb des Kreises Warendorf auf den MIV mit 77 % zurückgegriffen.

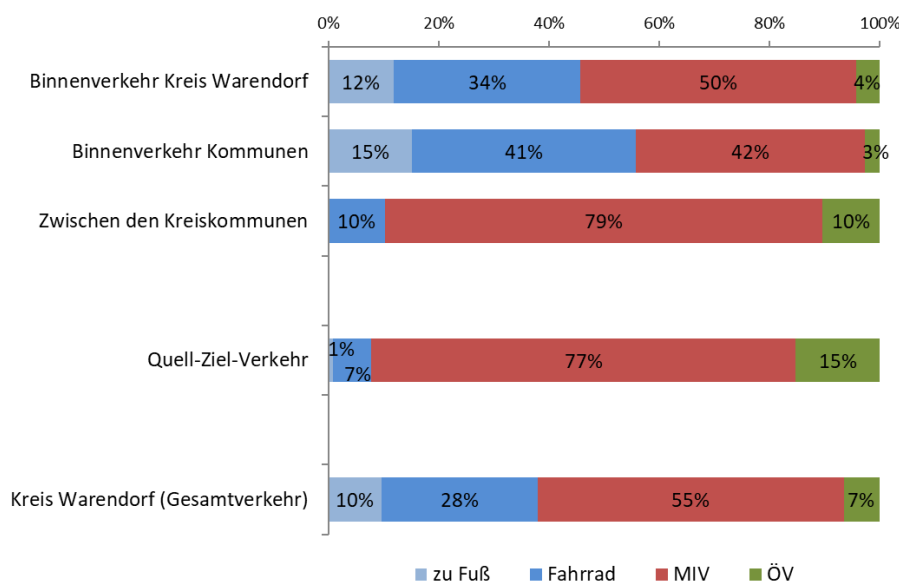


Abb. 6-20 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-21 zeigt noch einmal den Vergleich in der Zeitreihe. Es wird deutlich, dass im kommunalen Binnenverkehr zwischen 2015 und 2023 mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies erfolgt zu Lasten des Fußverkehrs- sowie des MIV-Anteils. Bei Betrachtung des Verkehrs zwischen den kreisangehörigen Kommunen wird deutlich, dass auch hier der Radverkehrsanteil deutlich zugenommen hat. Dies erfolgt zu Lasten des MIV- und ÖV-Anteils. Die Analyse des Quell-Ziel-Verkehrs zeigt auch noch einmal auf, dass zwischen 2015 und 2023 mehr Wege mit dem Fahrrad in die angrenzenden Kommunen erfolgen. Der MIV- und ÖV-Anteil erfährt einen Rückgang um jeweils drei Prozentpunkte.

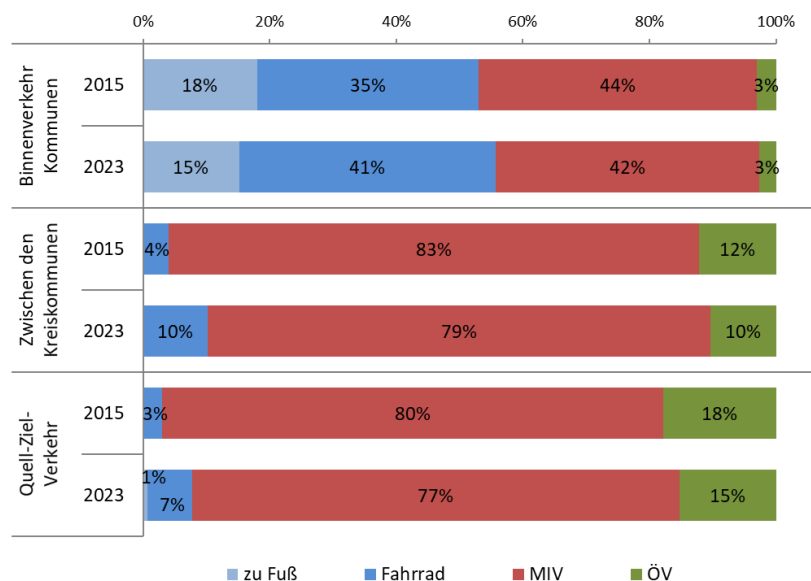


Abb. 6-21 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen im Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in Tabelle 6-12 dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung des Kreises Warendorf zählen die beiden Nachbarstädte Münster und Hamm. Rund 65.200 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen dem Kreis Warendorf und der Stadt Münster zurückgelegt. Nach Hamm erfolgen täglich knapp 20.000 Wege. Zahlreiche Wege erfolgen darüber hinaus in den Kreis Gütersloh, insgesamt sind es etwa 30.400 tägliche Wege.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Kreis Warendorf	79,7%		708.800
<i>Binnenverkehr Stadt/Gemeinde</i>		62,1%	552.600
<i>Zwischen den Städten/Gemeinden</i>		17,6%	156.100
Nach außen	20,3%		180.400
<i>Stadt Münster</i>		7,3%	65.200
<i>Kreis Gütersloh</i>		3,4%	30.400
<i>Stadt Hamm</i>		2,2%	19.600
<i>Kreis Soest</i>		1,6%	14.400
<i>Landkreis Osnabrück</i>		0,6%	5.600
<i>Kreis Coesfeld</i>		0,5%	4.800
<i>Kreis Steinfurt</i>		0,5%	4.500
<i>Stadt Bielefeld</i>		0,5%	4.400
<i>Stadt Dortmund</i>		0,4%	3.600
<i>Kreis Unna</i>		0,3%	2.800
<i>Sonstige Außenziele</i>		2,8%	25.000

Tab. 6-12 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Warendorf zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-22 dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus dem Kreis heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen in die Stadt Münster. Höhere ÖV-Anteile können

vor allem bei Wegen in die Städte Münster, Bielefeld und Dortmund beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine wichtige Rolle.

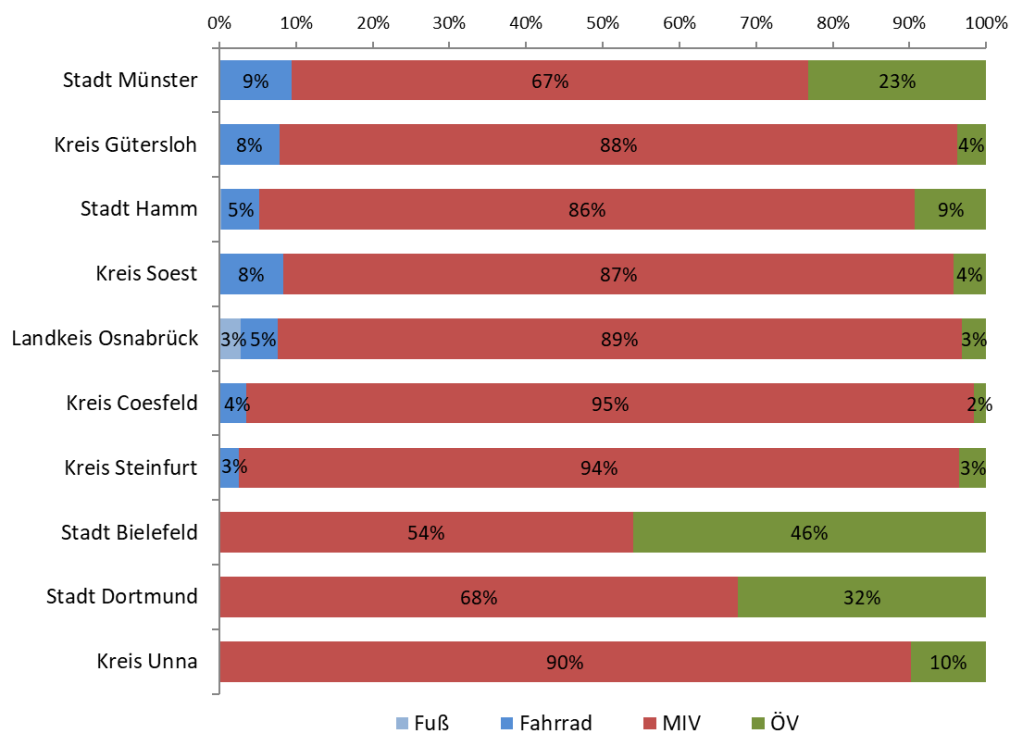


Abb. 6-22 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebe)

Die nachfolgende Karte zeigt noch einmal übersichtlich die Wegeverflechtungen der kreisangehörigen Kommunen mit den häufigsten Außenzielen der Bewohnerinnen und Bewohner des Kreises Warendorf.

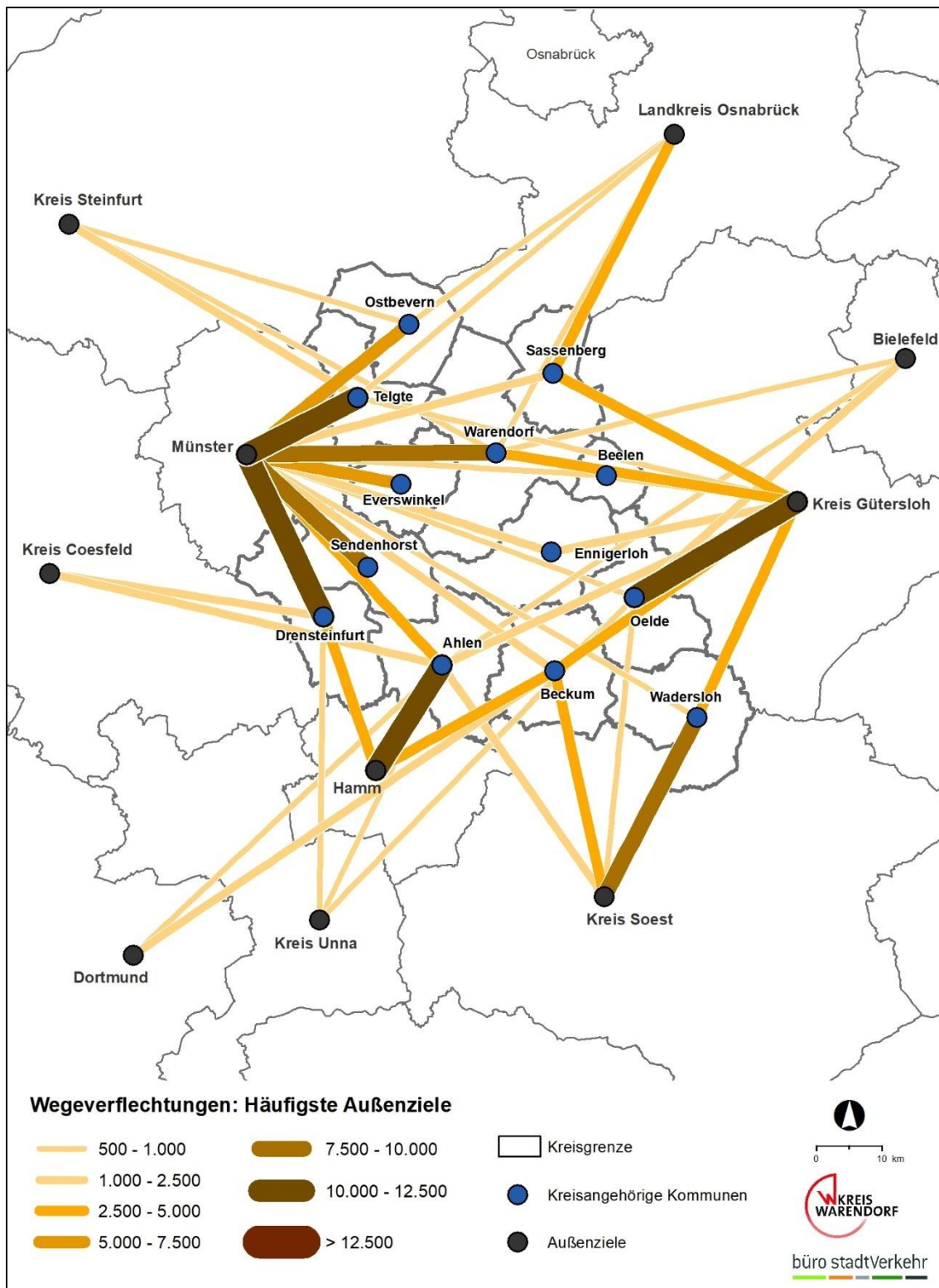


Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele³³
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Abbildung 6-23 verdeutlicht nicht nur die umfangreichen Wegebeziehungen über die Kreisgrenzen hinaus, sondern zeigt auch die lokalen Unterschiede im Kreis Warendorf auf. Während beispielsweise zahlreiche Wege aus den westlich gelegenen Kommunen im Kreis Warendorf in Richtung Münster orientiert sind, erfolgen viele Wege aus den östlich gelegenen Kommunen in Richtung Bielefeld oder dem benachbarten

³³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Kreis Gütersloh (v. a. nach Rheda-Wiedenbrück und Herzebrock-Clarholz). In den Kreis Soest erfolgen primär Wege aus den süd(östlich) gelegenen Kommunen Beckum und Wadersloh. Zu den stärksten Wegebeziehungen zählen:

- Drensteinfurt und Münster (ca. 12.800 Wege/Tag),
- Telgte und Münster (ca. 12.100 Wege/Tag),
- Ahlen und Hamm (ca. 11.500 Wege/Tag),
- Oelde und Kreis Gütersloh (v.a. nach Rheda-Wiedenbrück und Herzebrock-Clarholz) (ca. 10.400 Wege/Tag),
- Warendorf und Münster (ca. 8.200 Wege/Tag).

Auch im Vergleich mit der Mobilitätserhebung aus dem Jahr 2015 zeigt sich, dass die Verbindungen aus dem Kreis Warendorf nach Münster zu den stärksten Verkehrsbeziehungen zählen.

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens im Kreis Warendorf wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmitteln zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen (s. Abb. 6-24). Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf die typischen Morgenspitzenstunden folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 13 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum von 16 bis 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

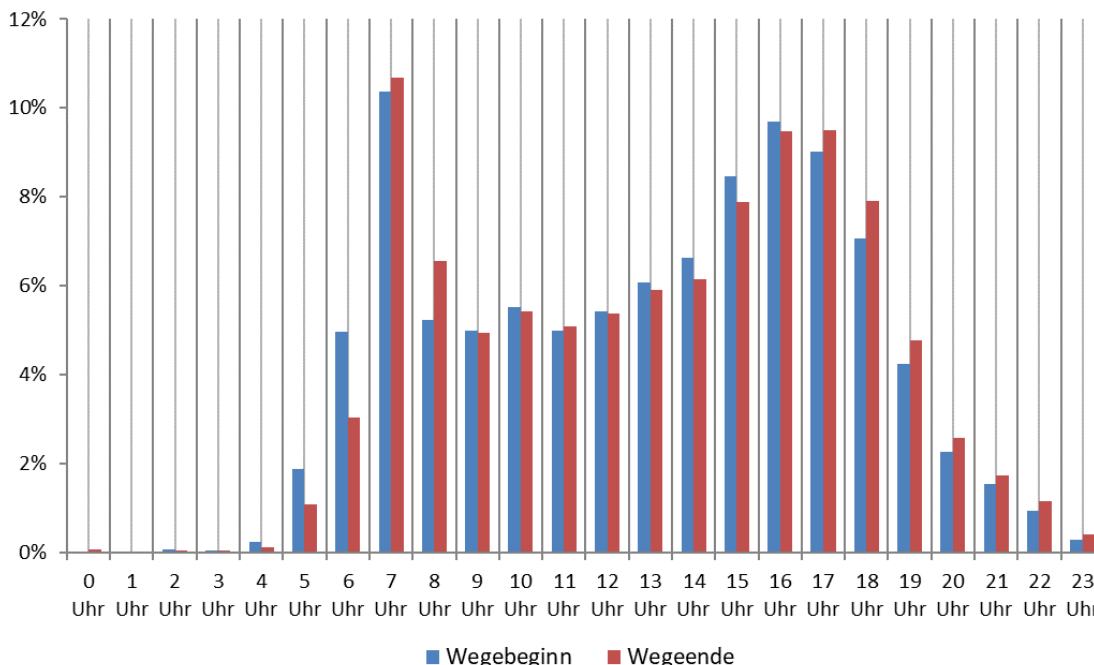


Abb. 6-24 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁴ wird deutlich, dass der ÖV die maximale Nutzungsquote gegen 7 Uhr morgens erreicht (s. Abb. 6-25). Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 15 und 16 Uhr. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal um 7 Uhr sowie am Nachmittag um 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet Tagesspitzen morgens zwischen 7 und 8 Uhr, mittags um 12 Uhr sowie nachmittags/abends zwischen 16 und 18 Uhr.

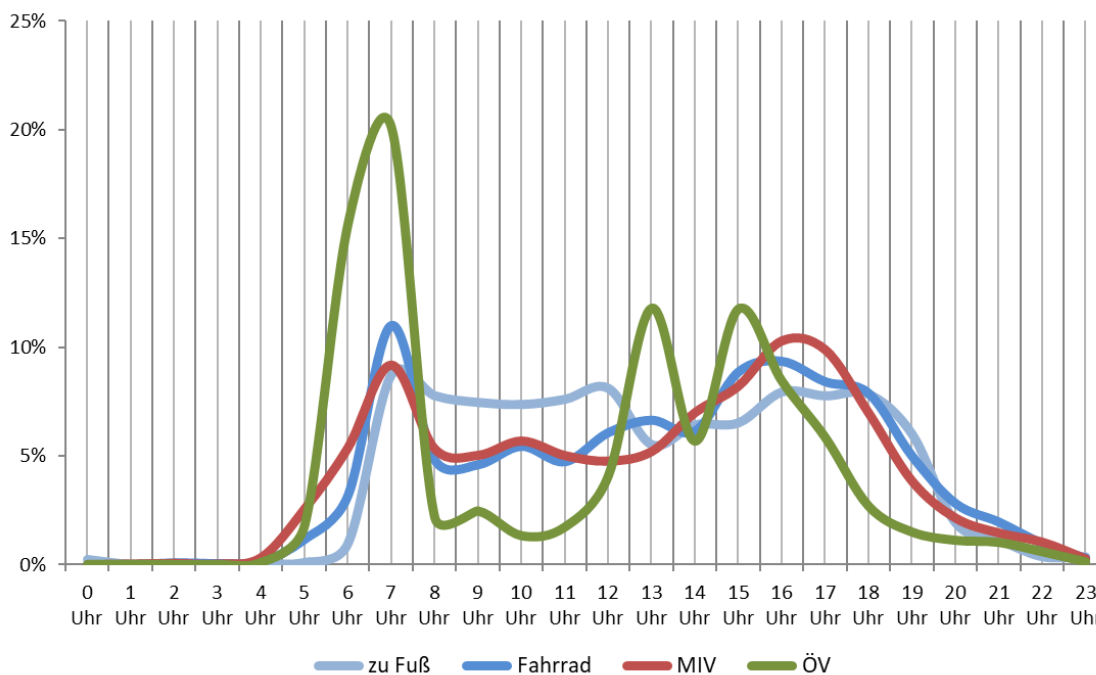


Abb. 6-25 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen) (s. Abb. 6-26). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum morgens zwischen 7 und 8 Uhr, hält sich aber bereits tagsüber auf einem konstanten Niveau. Abends zwischen 19 und 22 Uhr werden ebenfalls einige Fahrten (Anteil: 36 % bis 34 %) mit dem Rad zurückgelegt. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in den tendenziell verkehrsschwachen Zeiten am Morgen zwischen 9 und 12 Uhr sowie früh am Morgen zwischen 4 und 6 Uhr. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 11 bis 12 Uhr sowie zwischen 19 und 20 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

³⁴ In Abbildung 6-25 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖV erreicht z. B. das Nutzungsmaximum gegen 7 Uhr (→ ca. 20 % aller durchgeführten ÖV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

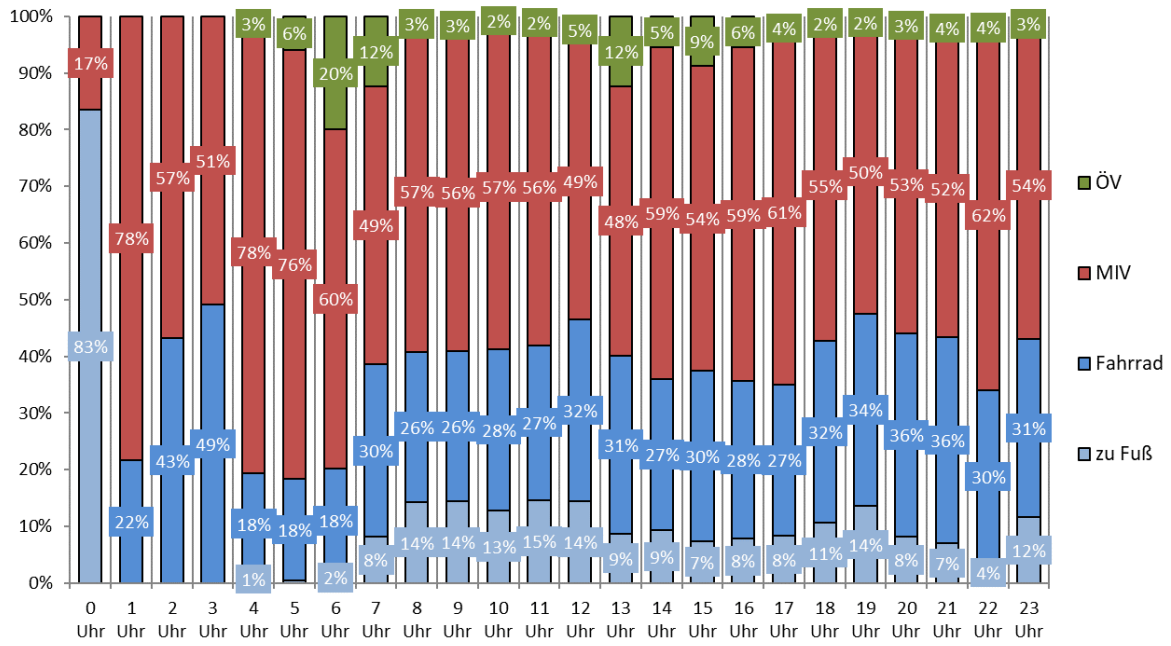


Abb. 6-26 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebene)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf den Zusatzfragebogen der Mobilitätsbefragung, der auf Haushaltsebene konzipiert wurde. Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn sowie MIV im Kreis Warendorf. Darüber hinaus wurde nach konkretem Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu diesen Verkehrsangeboten gefragt. Zudem konnten die Haushalte fehlende Fahrradabstellplätze an bestimmten Orten im Kreis Warendorf mitteilen. Schließlich hatten die Haushalte die Möglichkeit, die Linien im Bus- und Bahnverkehr anzugeben, die sie regelmäßig im Kreis Warendorf nutzen.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fuß-, Rad-, Autoverkehr sowie Bus und Bahn in den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden dargestellt. Die Unterscheidung nach den Wohnorten der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,22 am besten bewertet. Kreisweit bewerten 71 % der befragten Bürgerinnen und Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Everswinkel aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 1,95. Kreisweit bewerten 9 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Everswinkel	1,95
Telgte	1,98
Sassenberg	2,09
Oelde	2,10
Beelen	2,13
Drensteinfurt	2,13
Ostbevern	2,17
Ahlen	2,21
Warendorf	2,25
Ennigerloh	2,33
Beckum	2,35
Wadersloh	2,37
Sendenhorst	2,70
Kreis Warendorf	2,22

Tab. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

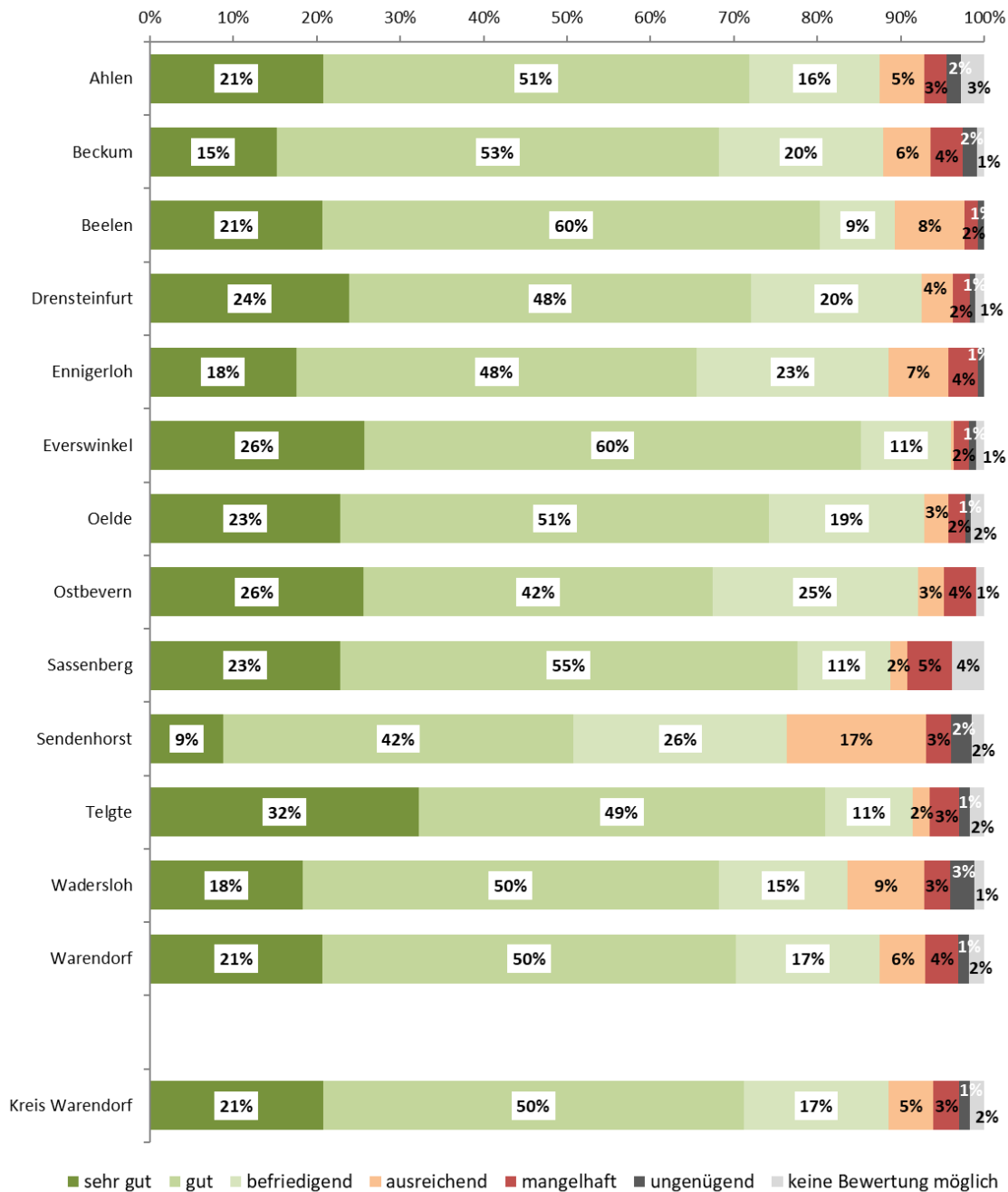


Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.2 Radverkehr

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt negativer als die Bewertung des Fußverkehrsangebots aus. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln wird der Radverkehr im Rahmen dieser Befragung am drittbesten bewertet. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 2,73. 48 % der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 71 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Städte bzw. Gemeinden bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner in Sendenhorst, Wadersloh und Beckum das Radverkehrsangebot unterdurchschnittlich schlecht. In Drensteinfurt, Sassenberg und Ostbevern hingegen liegt die Bewertung des Radverkehrs über dem Durchschnitt. Die beste Bewertung weist Telgte mit einer Durchschnittsnote von 2,22 auf. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Telgte	2,22
Ostbevern	2,32
Sassenberg	2,36
Drensteinfurt	2,42
Oelde	2,60
Everswinkel	2,63
Warendorf	2,80
Ahlen	2,82
Beelen	2,91
Ennigerloh	2,94
Beckum	2,99
Wadersloh	2,99
Sendenhorst	3,13
Kreis Warendorf	2,73

Tab. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

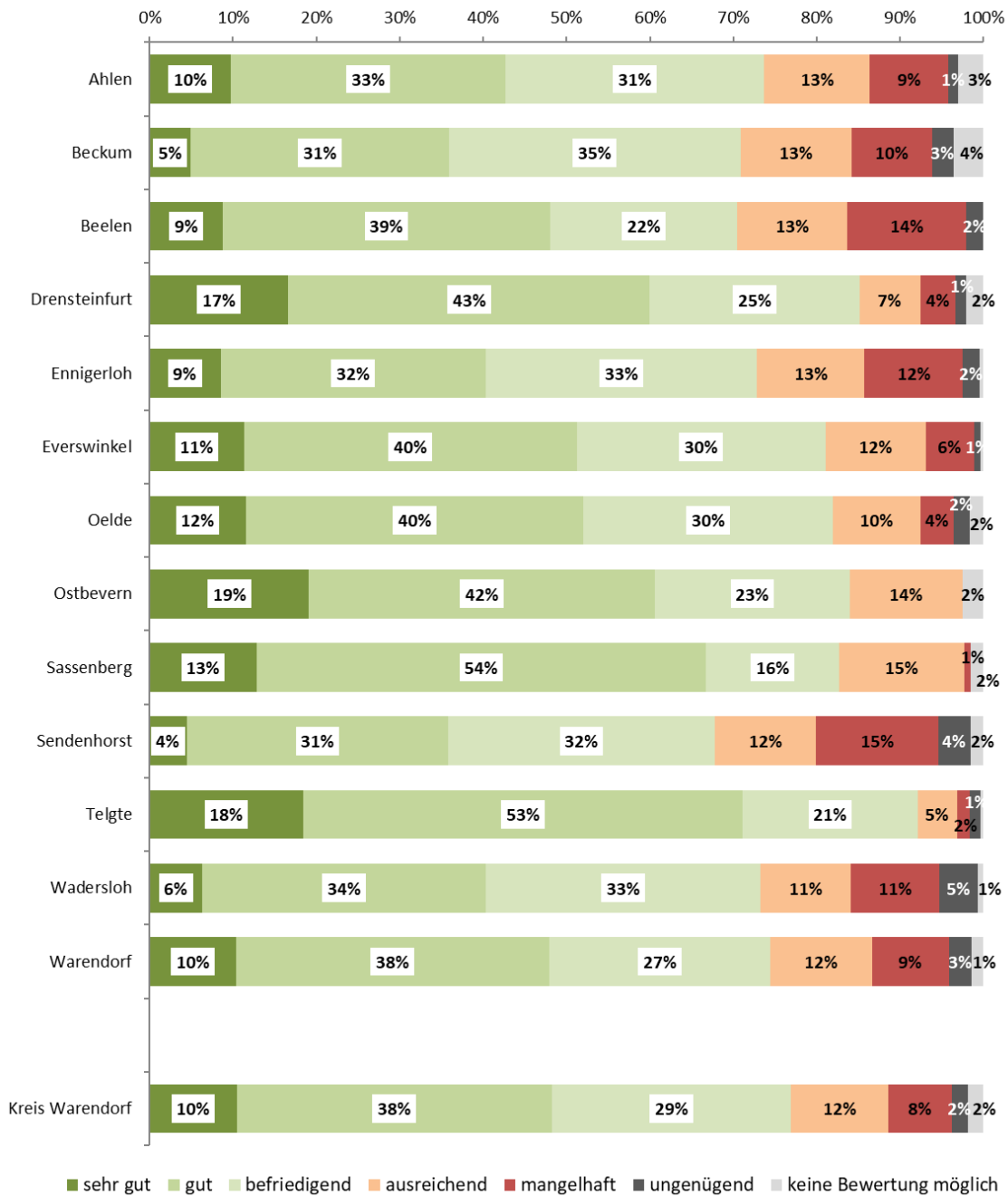


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.3 Busverkehr

Der Busverkehr im Kreis Warendorf wird mit einer Durchschnittsnote von 3,82 vergleichsweise am schlechtesten bewertet. Kreisweit bewerten 2 % der Haushalte das Angebot als sehr gut und 14 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Sendenhorst bewertet (Durchschnittsnote: 3,37), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Sassenberg hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,60). Kreisweit empfinden 51 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Sendenhorst	3,37
Everswinkel	3,46
Ahlen	3,48
Telgte	3,62
Warendorf	3,68
Beelen	3,75
Ennigerloh	3,94
Oelde	3,97
Wadersloh	3,97
Ostbevern	4,00
Beckum	4,08
Drensteinfurt	4,37
Sassenberg	4,60
Kreis Warendorf	3,82

Tab. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene)

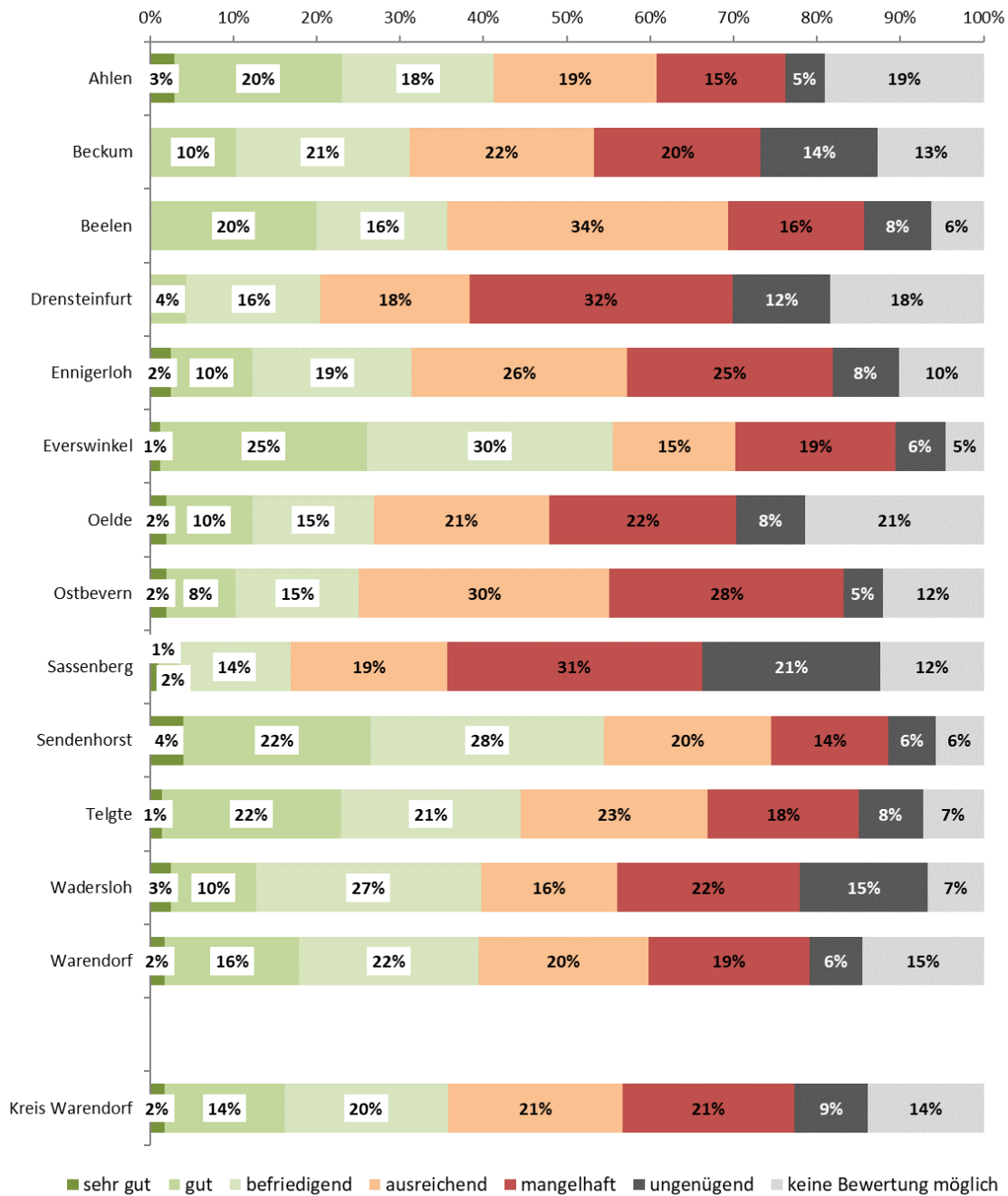


Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.4 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr wird mit einer Durchschnittsnote von 3,74 im Kreis Warendorf etwas besser bewertet als der Busverkehr, ist jedoch das am zweit schlechtesten bewertete Verkehrsmittel. Im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen schließt der ÖV damit am schlechtesten ab. Kreisweit haben 19 % der befragten Personen den Bahnverkehr mit sehr gut oder gut bewertet. 38 % der Personen bewerten das Angebot hingegen als ausreichend oder schlechter. Die Bewertung in den einzelnen Städten und Gemeinden variiert dabei stark. Die beste Bewertung des Bahnverkehrs liegt im Drensteinfurt mit einer Note von 2,77 vor. Die schlechteste Bewertung wurde mit einer Durchschnittsnote von 5,52 in Sendenhorst abgegeben. Zur Einordnung der Durchschnittsnoten ist zu beachten, dass auch die generellen Anschlussmöglichkeiten im Bahnverkehr eine entscheidende Rolle für die Bewertung spielen. Die Kommunen Sendenhorst, Wadersloh, Everswinkel, Sassenberg und Ennigerloh verfügen beispielsweise über keinen Bahnanschluss, dementsprechend fällt die Bewertung eher schlecht aus. Die fehlenden Anschlüsse werden auch in Abbildung 7-4 deutlich, da in diesen Kommunen ein Großteil der Haushalte keine Bewertung abgegeben konnte.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Drensteinfurt	2,77
Oelde	2,91
Beelen	3,10
Telgte	3,25
Ahlen	3,37
Ostbevern	3,77
Warendorf	3,85
Beckum	4,46
Ennigerloh	4,77
Sassenberg	5,11
Everswinkel	5,24
Wadersloh	5,46
Sendenhorst	5,52
Kreis Warendorf	3,74

Tab. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene)

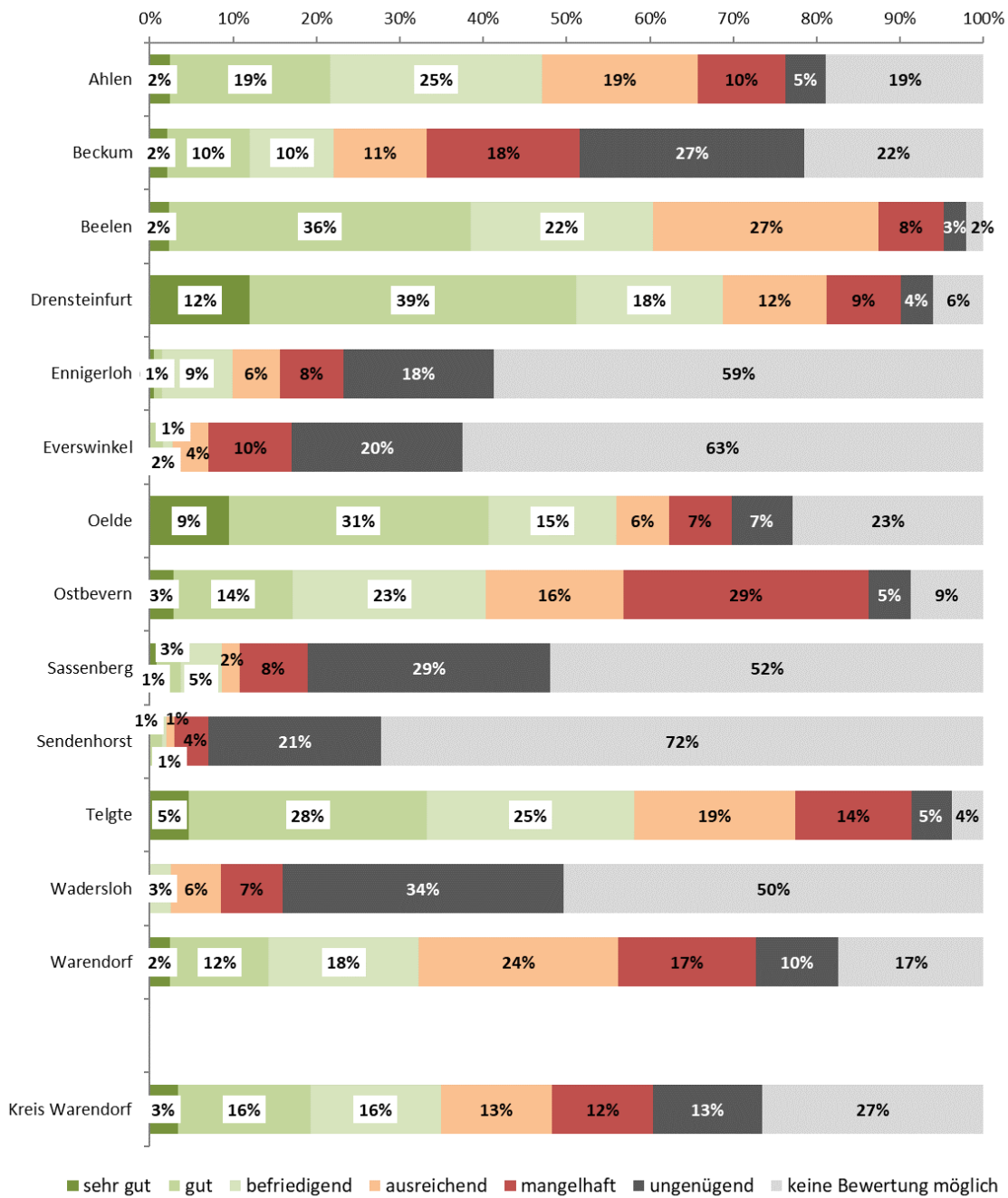


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.5 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,46 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 59 % der Befragten den Autoverkehr im Kreis Warendorf als sehr gut oder gut. Die Haushalte in Ostbevern und Drensteinfurt beurteilen den Autoverkehr überdurchschnittlich gut. Die Bewertung in Warendorf (Stadt) und Telgte fällt hingegen unterdurchschnittlich aus. Die beste Bewertung lässt sich für Wadersloh mit 2,12, die schlechteste für Sendenhorst mit 3,04 ermitteln.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Wadersloh	2,12
Ostbevern	2,18
Drensteinfurt	2,21
Oelde	2,23
Ennigerloh	2,31
Everswinkel	2,33
Beelen	2,35
Sassenberg	2,37
Beckum	2,49
Ahlen	2,55
Telgte	2,58
Warendorf	2,62
Sendenhorst	3,04
Kreis Warendorf	2,46

Tab. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

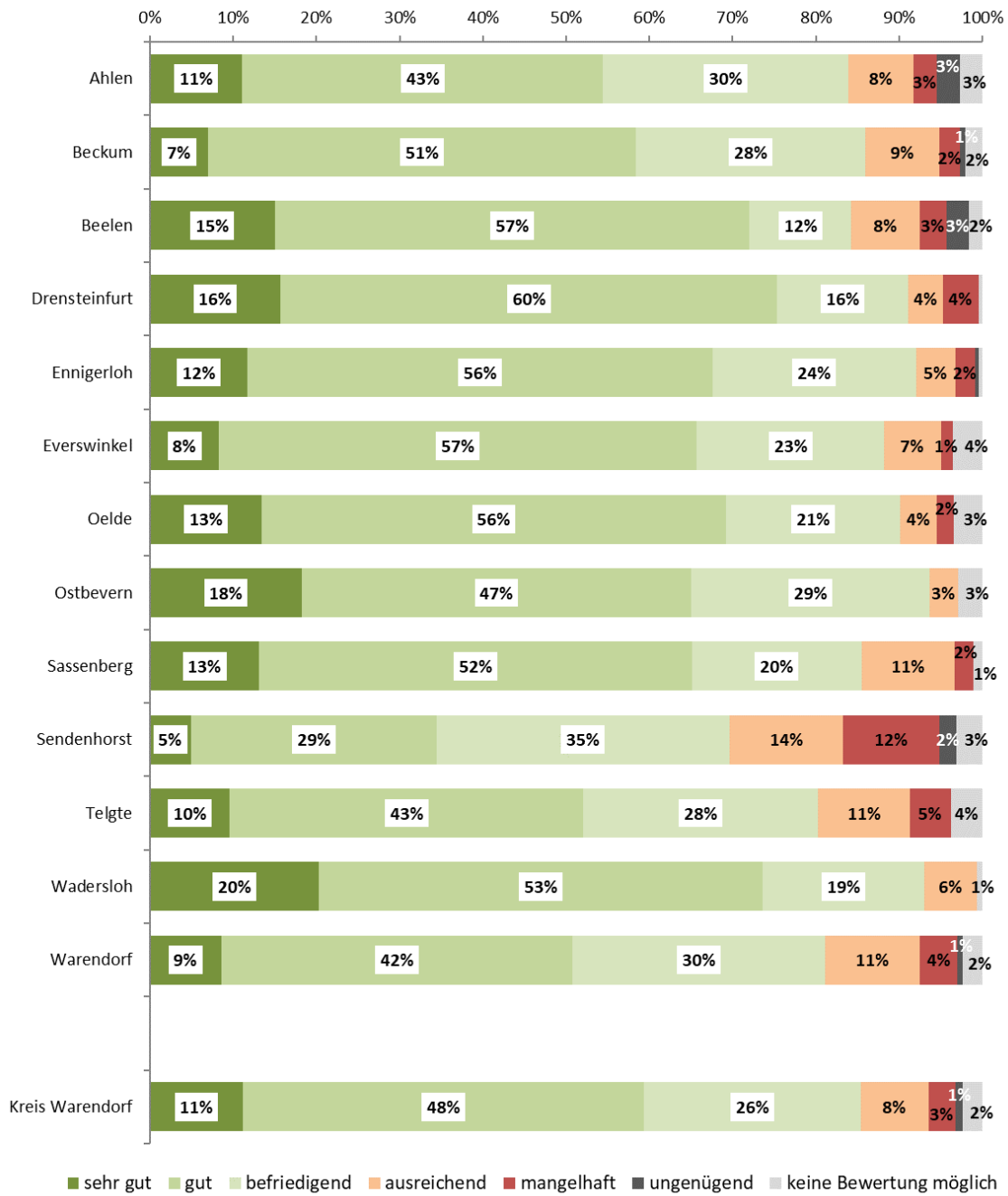


Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden und insbesondere im ÖV Unzufriedenheit hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Stadt/Gemeinde	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Bus	Ø Bahn	Ø Autoverkehr
Ahlen	2,21	2,82	3,48	3,37	2,55
Beckum	2,35	2,99	4,08	4,46	2,49
Beelen	2,13	2,91	3,75	3,10	2,35
Drensteinfurt	2,13	2,42	4,37	2,77	2,21
Ennigerloh	2,33	2,94	3,94	4,77	2,31
Everswinkel	1,95	2,63	3,46	5,24	2,33
Oelde	2,10	2,60	3,97	2,91	2,23
Ostbevern	2,17	2,32	4,00	3,77	2,18
Sassenberg	2,09	2,36	4,60	5,11	2,37
Sendenhorst	2,70	3,13	3,37	5,52	3,04
Telgte	1,98	2,22	3,62	3,25	2,58
Wadersloh	2,37	2,99	3,97	5,46	2,12
Warendorf	2,25	2,80	3,68	3,85	2,62
Kreis Warendorf	2,22	2,73	3,82	3,74	2,46

Tab. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die fünf Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus, Bahn und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu waren pro Verkehrsmittel jeweils mindestens sechs Themenfelder vorgegeben. Darüber hinaus hatten die Haushalte im Kreis die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe anzuführen. In den folgenden Kapiteln sind die Nennungen zusammengefasst.

7.2.1 Fußverkehr-Verbesserungsbedarf

Zum Fußverkehr werden in den Städten und Gemeinden mit 26 % am häufigsten der Zustand der Gehwege (Sauberkeit, Oberfläche) als Verbesserungsbedarf genannt. Häufig werden zudem Nennungen hinsichtlich ausreichender Gehwegbreiten getätigt (21 %). Darauf folgen die Beleuchtung, Fußgängerquerungsanlagen und fußgängerfreundliche Ampeln. Die Wegweisung wird nur von 5 % als verbesserungswürdig angesehen. 4 % der Befragten haben sonstige Angaben (Freitexteingabe der Haushalte) z. B. zur Barrierefreiheit oder zu fehlenden Gehwegen getätigt.

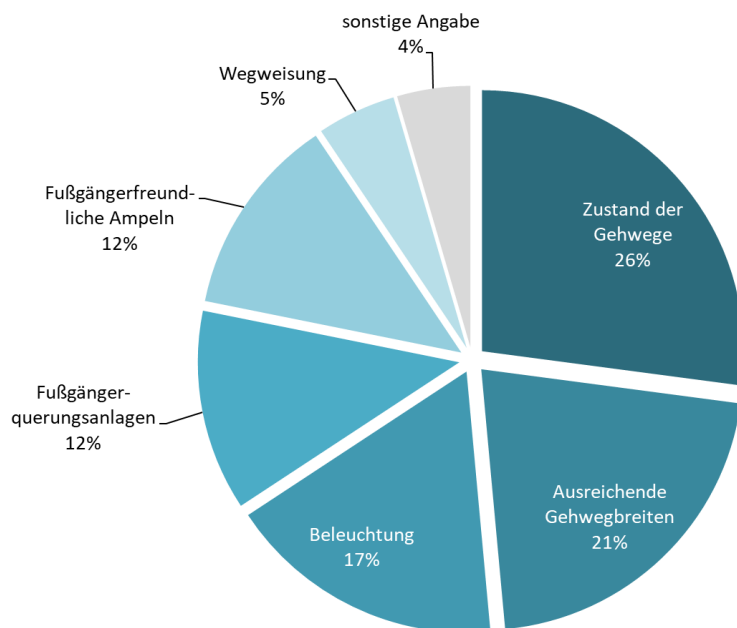


Abb. 7-6 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Gehwege	26%
2 Ausreichende Gehwegbreiten	21%
3 Beleuchtung	17%
4 Fußgängerquerungsanlagen	12%
5 Fußgängerfreundliche Ampeln	12%
6 Wegweisung	5%
zusätzliche Angaben	4%
	<i>davon</i>
fehlende/unsichere Fußgängerquerungsanlagen	14%
Barrierefreiheit	12%
Gehweg zu schmal	10%
Sauberkeit/Pflegezustand Gehwege verbesserungswürdig	9%
Gehweg unsicher	7%
Gehwege fehlen/Ausbau des Fußwegenetzes	7%
Sonstiges	41%

Tab. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.2 Radverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem vier Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: der Ausbau des Radwegenetzes (15%), die Trennung des Rad- vom Autoverkehr (14%), Breite der Radwege/-streifen (12%) und der Zustand der Radwege (12%). Darauf folgten verkehrssicherheitsrelevante Aspekte und Abstellanlagen für Fahrräder, bei denen von 11% bzw. 10% der Befragten Verbesserungsbedarf gesehen wird.

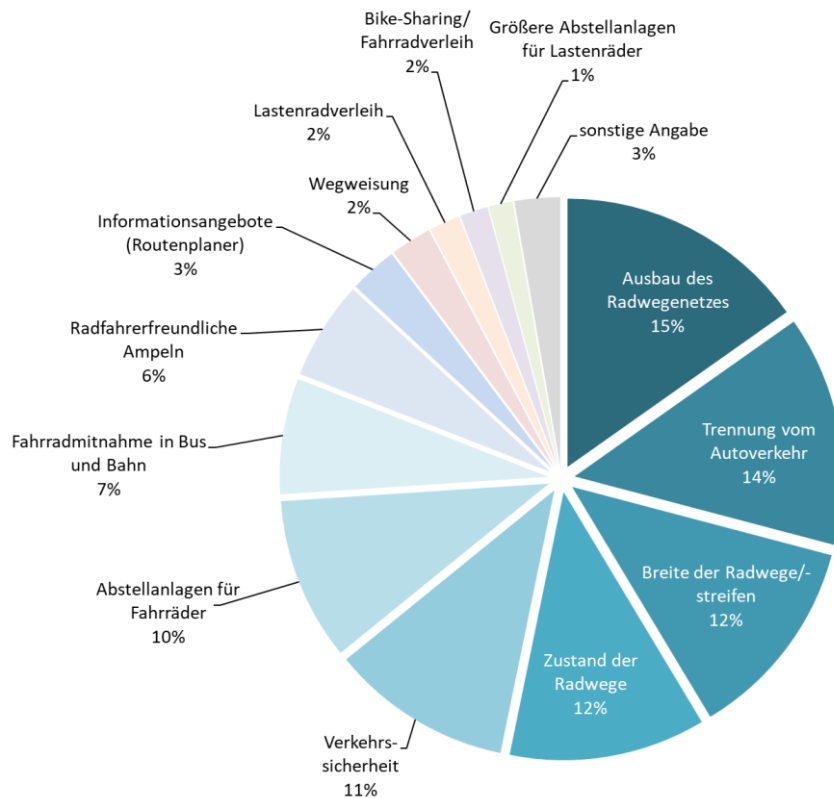


Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau des Radwegenetzes	15%
2 Trennung vom Autoverkehr	14%
3 Breite der Radwege/-streifen	12%
4 Zustand der Radwege	12%
5 Verkehrssicherheit	11%
6 Abstellanlagen für Fahrräder	10%
7 Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	7%
8 Radfahrerfreundliche Ampeln	6%
zusätzliche Angaben	3%
<i>davon</i>	
Ausbau (regionales) Radwegenetz	21%
Sicherheit	11%
Radweg zu schmal	11%
Trennung Verkehrsteilnehmer (eigenständige Radwege)	6%
Oberflächenzustand Radweg	6%
Verkehrsführung unklar	6%
Sonstiges	38%

Tab. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.3 Busverkehr-Verbesserungsbedarf

Das Angebot im Busverkehr hat mit einer Durchschnittsnote von 3,82 die schlechteste Bewertung der Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Vor allem der Ausbau regionaler Verknüpfungen sowie die Erweiterung des Busnetzes wurde als Wunsch von den Haushalten geäußert (16 % bzw. 14 %). Darüber hinaus wurden das Preis- bzw. Tarifsystem sowie die Taktung (jeweils 14 %) als verbesserungswürdig genannt. Die Themen Information, Barrierefreiheit und Sicherheit spielen eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlich getätigte Angaben beziehen sich beispielsweise auf ein breiteres Angebot am Wochenende und nachts.

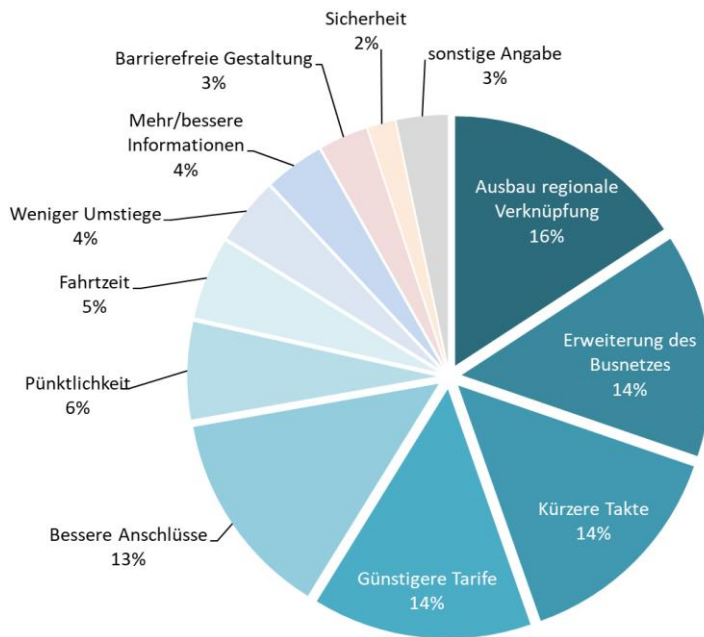


Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau regionale Verknüpfung	16%
2 Erweiterung des Busnetzes	14%
3 Kürzere Takte	14%
4 Günstigere Tarife	14%
5 Bessere Anschlüsse	13%
6 Pünktlichkeit	6%
zusätzliche Angaben	3%
<i>davon</i>	
Taktung ausbauen (z.B. Wochenende/nachts)	26%
Verbindungen/Ausbau des Busnetzes	16%
Schulbusangebot verbessern	8%
Direkte Verbindungen (v.a. in größere umliegende Städte)	7%
Umsteigezeiten/Anschluss anpassen	6%
Anbindung an Haltestelle zu schlecht	5%
Sonstiges	31%

Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.4 Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Bahnverkehrs zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Busverkehr. Die Themen Anpassung der Preise bzw. des Tarifs (22 %), Erweiterung des Bahnnetzes (17 %) und kürzere Takte (15 %) werden auch hier als die wichtigsten Aspekte genannt. Bei dem Thema Pünktlichkeit sehen die Haushalte den größten Verbesserungsbedarf. Weniger häufig werden Sicherheitsaspekte und mehr/bessere Informationen von den befragten Haushalten thematisiert. Zusätzliche Angaben beziehen sich insbesondere auf die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit. Zudem haben viele Personen angegeben, dass in ihrer Kommune kein Bahnanschluss vorhanden ist.

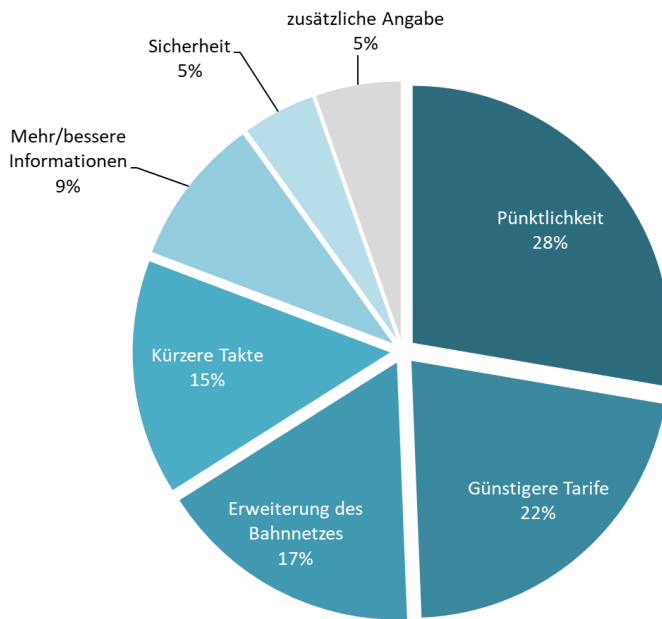


Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Pünktlichkeit	28%
2 Günstigere Tarife	22%
3 Erweiterung des Bahnnetzes	17%
4 Kürzere Takte	15%
5 Mehr/bessere Informationen	9%
6 Sicherheit	5%
zusätzliche Angabe	5%
	<i>davon</i>
Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit	22%
Anbindung an Bahnhof zu schlecht/nicht vorhanden	21%
Ausbau SPNV/Streckenreaktivierung	16%
Taktung ausbauen (z. B. Wochenende/nachts)	6%
Anpassung Kapazitäten	5%
Barrierefreiheit an Bahnhof und in Fahrzeugen	5%
Sonstiges	25%

Tab. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.5 Autoverkehr-Verbesserungsbedarf

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie vier Themen genannt. Die Haushalte im Kreis Warendorf kritisieren vor allem den Zustand der Straßen (24 %). Außerdem halten 21 % der Befragten das Parkplatzangebot für verbesserungswürdig. Für eine Verringerung des Lkw-Verkehrs stimmen 18 % der Befragten, hinsichtlich Verkehrsberuhigung sind es noch 14 %. Bei den sonstigen Angaben wird sich beispielsweise insgesamt weniger MIV bzw. eine Verkehrsberuhigung gewünscht.

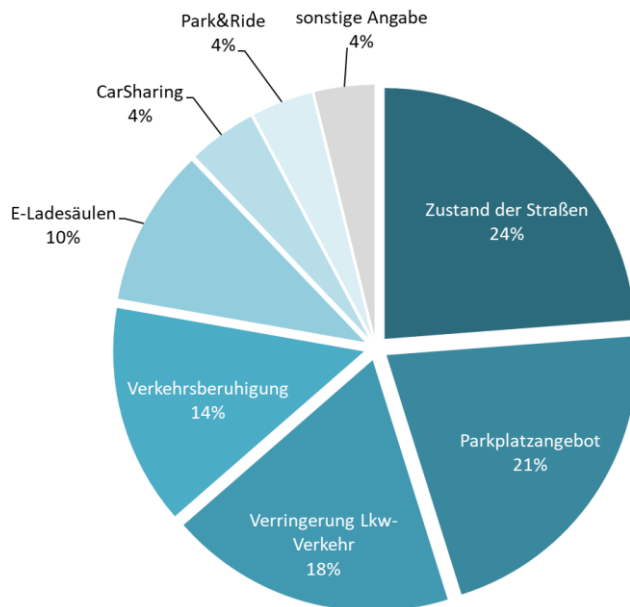


Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Straßen	24%
2 Parkplatzangebot	21%
3 Verringerung Lkw-Verkehr	18%
4 Verkehrsberuhigung	14%
5 E-Ladesäulen	10%
6 CarSharing	4%
7 Park&Ride	4%
zusätzliche Angaben	4%
	<i>davon</i>
Insgesamt weniger MIV, Weniger Raum für MIV, Verkehrsberuhigung	14%
überhöhtes Tempo/mehr Kontrollen/bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion	10%
Ausbau Straßennetz/Umgehungsstraße	9%
(mehr) Tempo 30 innerorts	9%
Optimierte Verkehrsführung	8%
Straßenzustand (Oberfläche, Breite)	8%
Sonstiges	42%

Tab. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Nutzung von Bus-/Bahnlinien

Abschließend hatten die befragten Haushalte die Möglichkeit, regelmäßig genutzte Bus- und Bahnlinien im Kreis Warendorf anzugeben. In Tabelle 7-12 sind die Bahnlinien im Kreis Warendorf angegeben, die die Haushalte am häufigsten nutzen. Insgesamt 13 % der Haushalte haben eine Anmerkung zu den SPNV-Linien getätigt. Am häufigsten wird mit der Linie RB67 („Der Warendorfer“) gefahren, der eine Anbindung an Münster oder Bielefeld über Warendorf ermöglicht. Drauf folgt die RB69 („Ems-Börde-Bahn“) mit 21,1 %, die ebenfalls an Münster oder Bielefeld anbindet, aber über Drensteinfurt und Hamm verläuft. Darauf folgt mit 19,1 % der RE6, der eine überregionale Anbindung ermöglicht, einerseits über Bielefeld nach Minden (Westf.) und andererseits über Essen und Düsseldorf nach Köln.

Linie	Nennungen
RB67	24,6%
RB69	21,1%
RE6	19,1%
RB89	10,4%
RE7	8,3%
RE2	6,4%
RB66	5,7%
RE37	0,8%
Sonstiges	3,6%

Tab. 7-12 Regelmäßig genutzt Bahnlinien im Kreis Warendorf
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Buslinien im Kreis Warendorf, die die Haushalte regelmäßig nutzen, sind in Tabelle 7-13 aufgeführt. Am häufigsten werden die Schnellbuslinien S30 und S20 genutzt. Die Linie S30 verläuft zwischen Münster – Sendenhorst – Vorhelm – Neubeckum – Beckum. Der Linienverlauf der S20 erfolgt über Münster – Everswinkel – Freckenhorst – Warendorf. Eine weitere Linie, die zwischen Münster und Warendorf über Telgte verläuft, ist die R11 (Westfalen Bus).

Linie	Nennungen
S30	10,9%
S20	10,5%
R11	7,8%
R32	6,0%
R22	5,7%
R23	4,4%
R13	3,6%
R38	2,6%
Sonstiges	48,6%

Tab. 7-13 Regelmäßig genutzt Buslinien im Kreis Warendorf
(Auswertung auf Haushaltsebene)

8 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, denen im Vorhinein die Unterlagen postalisch zugestellt wurden, haben an der Befragung teilgenommen, sodass die Ergebnisse nicht nur auf Ebene des gesamten Kreises, sondern auch auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen möglich wurden. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 95 % der Haushalte im Kreis Warendorf mindestens einen Pkw und 93 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen ca. 50 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 76 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in Beelen und Wadersloh vorhanden. Auch in anderen Kommunen liegt die mittlere Pkw-Besitzquote über dem kreisweiten Durchschnitt. Dies lässt die Vermutung zu, dass das eigene Auto für einige Bewohnerinnen und Bewohner im Kreis Warendorf das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Die Zahlen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigen aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Modal Split-Anteile im Gesamtverkehr haben deutlich gemacht, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis Warendorf zu 55 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 45 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verteilt. Demzufolge werden mehr Wege mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, d. h. zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn im Vergleich zu 2015 zurückgelegt. Die Mobilität mit dem Auto spielt tendenziell in den ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Gebieten eine größere Rolle. In den stärker verdichteten und zentral gelegenen Bereichen sind höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Im Vergleich mit den letzten Ergebnissen aus 2015 wird deutlich, dass der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte zugunsten des Radverkehrsanteils gesunken ist. Der Radverkehr hat seit 2015 einen Anstieg um vier Prozentpunkte erfahren. Im Vergleich mit den benachbarten Kreisen wie Steinfurt oder Coesfeld können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden, beispielsweise ist der Rad- und Fußverkehrsanteil im Kreis Warendorf minimal höher und dafür der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte niedriger als im Kreis Steinfurt. Hinsichtlich der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen hat der Kreis Warendorf in erster Linie einen höheren Radverkehrsanteil, dafür ist der Fußverkehrsanteil deutlich niedriger. Bei MIV- und ÖV-Anteil sind nur geringfügige Unterschiede auszumachen.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote im Kreis Warendorf 80 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Kreisgebietes. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 5,2 km; insgesamt beträgt sie 9,3 km. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb des Kreises kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils nach Ahlen, Beckum und Warendorf erfolgen. Einige Wege haben auch ein Ziel außerhalb des Kreisgebietes. Die meisten Wege haben dabei das Ziel Münster. Der Großteil der Wege nach Münster erfolgt mit dem MIV, der ÖV-Anteil beträgt 23 %. Aus den angrenzenden Kommunen (Telgte, Everswinkel, Sendenhorst, Drensteinfurt) erfolgen darüber hinaus einige Wege mit dem Fahrrad bzw. E-Bike/Pedelec nach Münster.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass im Kreis Warendorf auch weiterhin Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes existiert. Das gilt einerseits für kürzere Distanzen (bis ca. 5 km), bei denen aktuell einige Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese könnten stattdessen mit dem Fahrrad oder mitunter zu Fuß erfolgen. Auf der anderen Seite besteht bei längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des ÖV. Vor allem bei Wegen, die zwischen den Kreiskommunen erfolgen, wird nur teilweise Bus oder Bahn genutzt. Lediglich auf Verbindungen, die gut mit Bus oder Bahn erreichbar

sind oder auf denen der ÖV Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV hat, wird häufiger mit Bus oder Bahn gefahren.

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Kreis Warendorf und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den einzelnen kreisangehörigen Kommunen unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach dem Wohnort der befragten Haushalte. Im Verkehrsmittelvergleich erhält der Bus- und Bahnverkehr die schwächste Bewertung. Bei beiden Verkehrsmitteln sind aus Sicht der befragten Haushalte sowohl das Taktangebot (Bus und Bahn) und die Pünktlichkeit (Bahn) bestehender Verbindungen als auch das Preisgefüge bzw. die Tarifkosten verbesserungswürdig. Auch der Ausbau des Bus- sowie des Bahnnetzes wird von vielen gewünscht. Darüber hinaus werden Verbesserungsvorschläge im Radverkehr genannt. Hier wird vor allem der weitere Ausbau des Radwegesetzes gewünscht. Aber auch die Trennung vom Autoverkehr und die Breite der Radwege/-streifen sind für viele Haushalte Aspekte, die nicht vernachlässigt werden sollten. Die Neugestaltung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs kann insgesamt zu einer höheren Sicherheit beitragen. Zudem ist aus Sicht der Haushalte der Zustand einiger innerörtlicher Radwege verbesserungswürdig. Es besteht somit das Potenzial, dass der Radverkehr auf Kurzstrecken noch häufiger zu einer attraktiven Alternative zum MIV wird.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen im Kreis Warendorf Verbesserungspotenziale existieren. Grundsätzlich zeigt sich in den letzten Jahren ein positiver Trend: Der MIV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen nimmt zugunsten der Anteile des Umweltverbunds ab. Im Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Erhebung aus 2015 haben einige Personen verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, anstatt mit dem eigenen Auto. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat verdeutlicht, dass viele kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch in den mittleren Wegelängenklassen bis 5 oder 10 km Wegelänge erfolgen mittlerweile einige Wege mit dem Fahrrad. Trotzdem besteht auch hier nach wie vor Verlagerungspotenzial, denn bereits ab einer Wegelänge von 5 km erfolgt mehr als 70 % der Wege mit dem MIV. Die Fahrt mit dem Rad bietet sich jedoch nicht nur auf kürzeren Wegen an. Auch längere Wege können verstärkt mit dem Fahrrad, vor allem mit Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt werden. Hier existieren ebenfalls Verlagerungspotenziale, sodass zukünftig mehr Personen beispielsweise den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad/Pedelec/E-Bike zurücklegen. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle, z. B. in Form von vorhandenen Abstellmöglichkeiten für die oft hochwertigen und hochpreisigen Räder am Zielort.

Einige Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) und weiterhin der MIV eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der ÖV-Anteil im Kreis Warendorf 7 %. Zwischen 2015 und 2023 hat sich dieser Anteil nicht verändert. Potenziale zur Verlagerung liegen jedoch bei Bus und Bahn ebenfalls vor, einerseits auf den Wegen innerhalb der kreisangehörigen Kommunen und andererseits auf den Wegen zwischen den Kreiskommunen. Zwei Aspekte spielen in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle: Zum einen die vorhandenen Verbindungen und die Anschlussmöglichkeiten, zum anderen die Reisezeitvorteile des Bahnverkehrs, die sich vor allem bei längeren Wegen ergeben. Aufgrund der grundsätzlich guten Ausstattung mit Bus- oder Bahnlinien sind im Kreis Warendorf vielerorts attraktive Verbindungsmöglichkeiten vorhanden, die nach Ergebnissen der Befragung weiter optimiert werden können. Darüber hinaus ergeben sich auf den Wegen in die benachbarten Kreise oder Städte Verlagerungspotenziale. Sicherlich spielt in diesem Zusammenhang das Angebot eine wichtige Rolle, denn es macht einen Unterschied, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Regionalbahn abfährt, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen ermöglicht. Insgesamt gesehen spielen für die Angebotsqualität verschiedene Aspekte eine

Rolle: Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, Taktung, Verbindung in umliegende Kommunen, Anbindung von Mittel-/ Oberzentren etc. Im Rahmen eines attraktiven Angebotes ist auch die unkomplizierte Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln zu berücksichtigen, beispielsweise in dem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Ein Ansatz zur Kombination von Verkehrsmitteln auf einem Weg bieten z. B. Mobilstationen.

Letztlich kann festgehalten werden, dass eine Aufgabe darin bestehen wird, auch weiterhin attraktive Mobilitätsalternativen zum Pkw zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger Möglichkeiten aufzuzeigen sich mit umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Bei Wegen, die mit dem MIV erfolgen müssen, sollte darauf geachtet werden, dass diese in Zukunft nach Möglichkeit mit umweltfreundlichen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge) erfolgen können. Da sich der Kreis Warendorf sowohl durch städtische und höher verdichtete Bereiche als auch durch ländlichere und weniger dicht besiedelte Bereiche auszeichnet, ist letztlich auch bei der zukünftigen Mobilität mit einem Nutzungsmix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu rechnen.

Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Kreis Warendorf. Stand 30.06.2019.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Kreis Warendorf. Stand 30.06.2019.

Kreis Borken: Mobilitätsuntersuchung 2015. Abschlussbericht. Planersocietät, 2015.

Kreis Coesfeld: Mobilitätsbefragung 2022 Kreis Coesfeld. Planersocietät, 2023.

Kreis Steinfurt: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022. Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, 2023.

Kreis Warendorf: Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf 2015. Planersocietät, 2016.

Landesregierung Nordrhein-Westfalen: Meilenstein für besseren Rad- und Fußverkehr in Nordrhein-Westfalen: Landtag verabschiedet das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Pressemitteilung, abrufbar unter: <https://www.land.nrw/pressemitteilung/meilenstein-fuer-besseren-rad-und-fussverkehr-nordrhein-westfalen-landtag>.

Landkreis Grafschaft Bentheim (Hg.): ÖPNV – Nahverkehrsplan 2019. Planungsbüro VIA eG; Jürgen Wiethüchter Dienstleistungen, 2019.

Landkreis Emsland (Hg.): Nahverkehrsplan Landkreis Emsland 2020-2025. MOBILE Zeiten, Verkehrsplanung und -beratung, 2020.

Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

Technische Universität Dresden: „Mobilität in Städten-SrV 2018“, Steckbrief Stadt Osnabrück, 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1	Die Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf.....	3
Abb. 2-1	Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/kreis-warendorf/)	8
Abb. 4-1	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde.....	13
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	18
Abb. 4-3	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	18
Abb. 4-4	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt.....	20
Abb. 5-2	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt.....	24
Abb. 5-3	Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde	28
Abb. 5-4	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	29
Abb. 5-5	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	29
Abb. 5-6	Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde	31
Abb. 5-7	Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse	31
Abb. 5-8	Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde.....	35
Abb. 5-9	Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	36
Abb. 5-10	Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	36
Abb. 5-11	Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige).....	37
Abb. 5-12	Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)	37
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität	38
Abb. 6-2	Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde	43
Abb. 6-3	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail)	44
Abb. 6-4	Modal Split nach Verkehrsleistung.....	44
Abb. 6-5	Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich.....	46
Abb. 6-6	Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich.....	46
Abb. 6-7	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	47
Abb. 6-8	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit.....	48
Abb. 6-9	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	49
Abb. 6-10	Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (2015-2023)	50
Abb. 6-11	Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	50
Abb. 6-12	Wegezwecke aller Wege	51
Abb. 6-13	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	52
Abb. 6-14	Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (2015-2023)	52
Abb. 6-15	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Warendorf.....	57
Abb. 6-16	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Warendorf.....	58
Abb. 6-17	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Warendorf	59
Abb. 6-18	Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Warendorf	60
Abb. 6-19	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Warendorf	61
Abb. 6-20	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	64
Abb. 6-21	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen im Zeitreihenvergleich.....	65
Abb. 6-22	Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	66
Abb. 6-23	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele.....	67
Abb. 6-24	Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	68
Abb. 6-25	Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	69

Abb. 6-26 Modal Split im Tagesverlauf.....	70
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr.....	72
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr.....	74
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus	76
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn	78
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr.....	80
Abb. 7-6 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	82
Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	83
Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus.....	84
Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn	85
Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	86

Tabellenverzeichnis

Tab. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf	2
Tab. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	6
Tab. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	7
Tab. 3-1	Befragungsinhalte	9
Tab. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden	10
Tab. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde	12
Tab. 4-2	Geschlecht nach Stadt/Gemeinde.....	14
Tab. 4-3	Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde	15
Tab. 4-4	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde	16
Tab. 4-5	Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde.....	17
Tab. 5-1	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde	21
Tab. 5-2	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde	22
Tab. 5-3	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde	23
Tab. 5-4	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde	25
Tab. 5-5	Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde	26
Tab. 5-6	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde.....	27
Tab. 5-7	ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	30
Tab. 5-8	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	32
Tab. 5-9	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde	33
Tab. 5-10	Führerschein-, Zeitkarten- und Fahrradbesitz nach Stadt/Gemeinde	34
Tab. 6-1	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen.....	39
Tab. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	39
Tab. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde	40
Tab. 6-4	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde	41
Tab. 6-5	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet	42
Tab. 6-6	Verkehrsleistung in Personen-km	45
Tab. 6-7	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	48
Tab. 6-8	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	54
Tab. 6-9	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	54
Tab. 6-10	Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde	55
Tab. 6-11	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)...	63
Tab. 6-12	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	65
Tab. 7-1	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr	71
Tab. 7-2	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr	73
Tab. 7-3	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus	75
Tab. 7-4	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn	77
Tab. 7-5	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	79
Tab. 7-6	Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	81
Tab. 7-7	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr	82
Tab. 7-8	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr	83
Abb. 7-9	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr	84
Tab. 7-10	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr.....	85
Tab. 7-11	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr	86
Tab. 7-12	Regelmäßig genutzt Bahnlinien im Kreis Warendorf	87
Tab. 7-13	Regelmäßig genutzt Buslinien im Kreis Warendorf.....	87

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
KW	Kalenderwoche
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxi, TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
Tab.	Tabelle

Anhang

A: Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Warendorf



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Warendorf. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität im Kreis Warendorf zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen,
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt,
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen,
- einem Zusatzfragebogen.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



Schriftliche Teilnahme: Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:



Online-Teilnahme: Auf der Website des Kreises (www.kreis-warendorf.de) und des Planungsbüros büro stadtVerkehr (www.buero-stadtverkehr.de) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:



Telefonische Teilnahme: Schicken Sie die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail (lenz@buero-stadtverkehr.de) mitteilen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 15.08., dem 17.08., dem 22.08., dem 24.08., dem 29.08. oder dem 31.08.2023**.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ○). Bei einigen Fragen können Sie ihre Antworten selbst formulieren (Symbol:.....).

Was ist ein Weg?



Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.

Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = **zwei Wege!**

Achtung: Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof + zu Fuß zum Arbeitsort = **drei genutzte Verkehrsmittel** auf einem Weg!

Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

büro stadtVerkehr

- Telefon (Herr Lenz): 02103 / 91159-17
- E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Kreis Warendorf

- Telefon (Herr Hemmann): 02581 / 536113
- E-Mail: burkhard.hemmann@kreis-warendorf.de

Seite 1

Haushaltsfragebogen		
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.		
In welcher Stadt oder Gemeinde wohnen Sie?		
Ahlen <input type="radio"/>	Everswinkel <input type="radio"/>	Telgte <input type="radio"/>
Beckum <input type="radio"/>	Oelde <input type="radio"/>	Wadersloh <input type="radio"/>
Beelen <input type="radio"/>	Ostbevern <input type="radio"/>	Warendorf <input type="radio"/>
Drensteinfurt <input type="radio"/>	Sassenberg <input type="radio"/>	
Ennigerloh <input type="radio"/>	Sendenhorst <input type="radio"/>	
Wenn Sie in <u>Ahlen</u> leben, in welchem Stadtteil wohnen Sie?		
Dolberg <input type="radio"/>	Nördliche/westliche Kernstadt (PLZ: 59227) <input type="radio"/>	
Vorhelm <input type="radio"/>	Südliche/östliche Kernstadt (PLZ: 59229) <input type="radio"/>	
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , davon _____ noch nicht 6 Jahre alt.	
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos: _____, davon: _____ reine Elektroautos (BEV) Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder: _____, davon: _____ Elektrofahrräder/Pedelecs	
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort zu Fuß zu den nächsten Haltestellen?	Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof: _____ Meter oder _____ Minuten <input type="radio"/> nächste Haltestellen sind <u>fußläufig</u> nicht zu erreichen	

Personenfragebogen						
(Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	_____	_____	_____	_____	_____	_____
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"/>
divers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auszubildende(r), Umschüler(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"/>
Student(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Personenfragebogen						
(Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)						
Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? <i>(z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)</i>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Fahrrad?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Pedelec/ E-Bike?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Nutzen Sie Carsharing-Angebote?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Nutzen Sie Bikesharing-Angebote?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Nutzen Sie E-Scooter-Sharing-Angebote?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Nutzen Sie die Möglichkeit von Homeoffice? Wenn ja, wie häufig pro Woche?	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel werktags? <i>(Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)</i>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein E-Scooter zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund. <i>(Mehrfachangaben möglich)</i>						
Krankheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Homeoffice	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Urlaub	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wetter	<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"/>
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Seite 3

Wegeprotokoll für den Stichtag: Person 1 bis 3

1. Angaben zum Weg

Von wo nach wo waren Sie am Stichtag unterwegs? Wann sind Sie aufgebrochen, wann sind Sie angekommen? Bitte möglichst alle Wege eintragen. Jeder Weg ist wichtig für die Untersuchung. Hin- und Rückweg sind zwei Wege!

Bitte wählen Sie **einen** Stichtag zur Dokumentation Ihrer Mobilität aus:

- Di, 15.08.2023 Do, 17.08.2023
 Di, 22.08.2023 Do, 24.08.2023
 Di, 29.08.2023 Do, 31.08.2023

BEISPIEL

	Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	Beispielstadt, Lindenallee 10	7:30	7:40
2. Weg	Beispielstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	7:50	8:05
3. Weg	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	16:40	17:00

1. Person

1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

2. Person

1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

3. Person

1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 4

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!

Wegeprotokoll für den Stichtag: Person 4 bis 6

1. Angaben zum Weg

Von wo nach wo waren Sie am Stichtag unterwegs? Wann sind Sie aufgebrochen, wann sind Sie angekommen? Bitte möglichst alle Wege eintragen. Jeder Weg ist wichtig für die Untersuchung. Hin- und Rückweg sind zwei Wege!

Bitte wählen Sie **einen** Stichtag zur Dokumentation Ihrer Mobilität aus:

- Di, 15.08.2023 Do, 17.08.2023
 Di, 22.08.2023 Do, 24.08.2023
 Di, 29.08.2023 Do, 31.08.2023

BEISPIEL

	Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	Beispielstadt, Lindenallee 10	7:30	7:40
2. Weg	Beispielstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	7:50	8:05
3. Weg	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	16:40	17:00
4. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
5. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
6. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

2. Genutztes Verkehrsmittel
Mit welchem Verkehrsmittel wurde der Weg zurückgelegt? Bitte bedenken Sie, dass auf einem Weg mit einem Wegezweck, mehrere Verkehrsmittel genutzt werden können.

3. Zweck oder Ziel des Weges
Wozu waren Sie unterwegs?

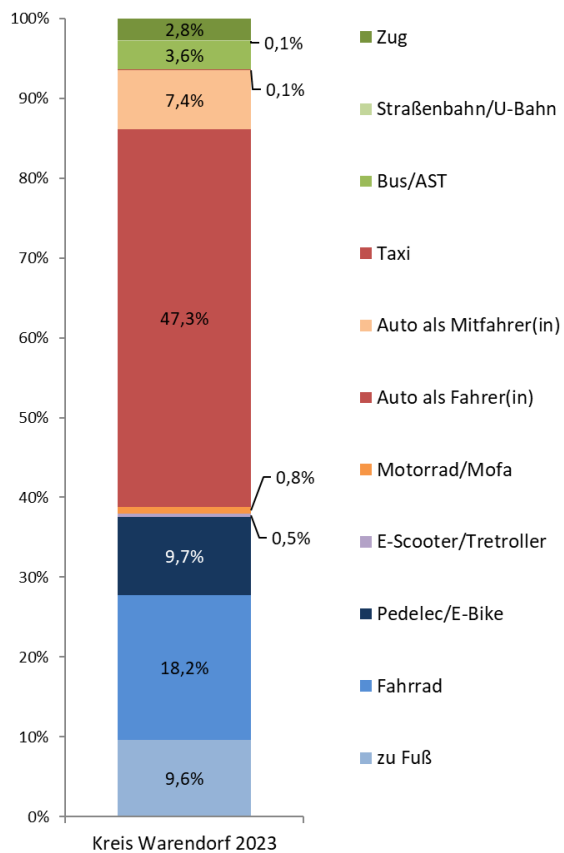
	zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	E-Scooter/Tretroller	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus/AST	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause (Wohnung)	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit (z. B. Sport)	Bringen/Holen (z. B. Schule)	Arztbesuch	Sonstiges	
BEISPIEL	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Person																							
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
5. Person																							
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
6. Person																							
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

Seite 7

Zusatzfragebogen							
<i>(Bitte lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen des Zusatzfragebogens stellvertretend für den Haushalt beantworten.)</i>							
Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Ihrem Wohnort?							
	1 <small>(sehr gut)</small>	2 <small>(gut)</small>	3 <small>(befriedigend)</small>	4 <small>(ausreichend)</small>	5 <small>(mangelhaft)</small>	6 <small>(ungenügend)</small>	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Busverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahnverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf? <i>Mehrfachnennungen sind möglich!</i>							
Fußverkehr	Ausreichende Gehwegbreiten <input type="radio"/>		Wegweisung <input type="radio"/>		Zustand der Gehwege <input type="radio"/>		
	Fußgängerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>		Beleuchtung <input type="radio"/>		Fußgängerquerungsanlagen <input type="radio"/>		
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
Radverkehr	Ausbau des Radwegenetzes <input type="radio"/>		Wegweisung <input type="radio"/>		Zustand der Radwege <input type="radio"/>		
	Radfahrerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>		Verkehrssicherheit <input type="radio"/>		Trennung vom Autoverkehr <input type="radio"/>		
	Abstellanlagen für Fahrräder <input type="radio"/>		Lastenradverleih <input type="radio"/>		Bike-Sharing / Fahrradverleih <input type="radio"/>		
	Informationsangebote (Radroutenplan) <input type="radio"/>		Fahrradmitnahme in Bus und Bahn <input type="radio"/>		Größere Abstellanlagen für Lastenräder <input type="radio"/>		
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
Busverkehr	Ausbau regionale Verknüpfung <input type="radio"/>		Kürzere Takte <input type="radio"/>		Pünktlichkeit <input type="radio"/>		
	Erweiterung des Busnetzes <input type="radio"/>		Sicherheit <input type="radio"/>		Barrierefreie Gestaltung <input type="radio"/>		
	Bessere Anschlüsse <input type="radio"/>		Fahrzeit <input type="radio"/>		Mehr / bessere Informationen <input type="radio"/>		
	Weniger Umstiege <input type="radio"/>		Günstigere Tarife <input type="radio"/>				
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
Bahnverkehr	Erweiterung des Bahnnetzes <input type="radio"/>		Kürzere Takte <input type="radio"/>		Günstigere Tarife <input type="radio"/>		
	Mehr / bessere Informationen <input type="radio"/>		Sicherheit <input type="radio"/>		Pünktlichkeit <input type="radio"/>		
	<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>						
Autoverkehr	Zustand der Straßen <input type="radio"/>		CarSharing <input type="radio"/>		Parkplatzangebot <input type="radio"/>		
	Verringerung Lkw-Verkehr <input type="radio"/>		Park&Ride <input type="radio"/>		Verkehrsberuhigung <input type="radio"/>		
	E-Ladesäulen <input type="radio"/>						
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
Frage 3: Fehlen Ihnen Fahrradabstellplätze an bestimmten Standorten (z. B. an Haltestellen, in Fußgängerzonen, an Geschäften) oder in einer bestimmten Ausgestaltung?							
An folgenden Orten in folgender Ausgestaltung:							
.....							
Frage 4: Welche Linien (Bus, Bahn), die den Kreis Warendorf berühren, nutzen Sie regelmäßig?							
Folgende Linien:							
Keine <input type="radio"/>							

B: Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Kreisebene



C: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	18.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.900
Beckum	-	11.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.300
Beelen	-	-	1.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400
Drensteinfurt	-	-	-	3.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.700
Ennigerloh	-	-	-	-	4.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.600
Everswinkel	-	-	-	-	-	2.800	-	-	-	-	-	-	-	-	2.800
Oelde	-	-	-	-	-	-	9.300	-	-	-	-	-	-	-	9.300
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	3.400	-	-	-	-	-	-	3.400
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	2.800	-	-	-	-	100	2.900
Sendenhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.800	-	-	-	-	3.800
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.500	-	-	-	5.500
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.500	-	-	2.500
Warendorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.900	-	14.000
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.100	1.200
Gesamt	18.900	11.300	1.400	3.700	4.600	2.800	9.300	3.400	2.900	3.800	5.500	2.500	14.000	1.200	85.300

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	43.400	200	-	200	500	-	-	-	-	600	-	-	-	200	45.200
Beckum	200	28.900	-	-	600	-	300	-	-	-	-	100	-	100	30.300
Beelen	-	-	4.200	-	200	-	100	-	100	-	-	-	300	200	5.000
Drensteinfurt	200	-	-	9.700	-	-	-	-	-	300	-	-	-	900	11.300
Ennigerloh	600	600	200	-	8.700	-	400	-	-	-	-	-	600	-	11.000
Everswinkel	-	-	-	-	-	7.100	-	-	-	100	200	-	500	400	8.400
Oelde	-	400	100	-	400	-	24.300	-	-	-	-	300	-	700	26.200
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	8.400	-	-	400	-	200	300	9.300
Sassenberg	-	-	100	-	-	-	-	-	9.000	-	-	-	1.100	100	10.300
Sendenhorst	500	-	-	400	-	100	-	-	-	10.500	-	-	100	600	12.100
Telgte	-	-	-	-	-	200	-	400	-	-	20.100	-	300	1.200	22.300
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	7.100	-	600	8.000
Warendorf	-	-	300	-	600	500	-	200	1.100	-	300	-	42.600	400	46.100
Außen	200	100	200	900	-	400	700	300	100	500	1.200	600	400	1.400	7.000
Gesamt	45.200	30.300	5.000	11.300	11.000	8.400	26.200	9.300	10.300	12.000	22.300	8.000	46.100	7.100	252.600

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	52.000	5.500	100	1.700	2.900	300	1.000	100	100	2.000	200	200	1.400	10.200	77.500
Beckum	5.600	39.000	400	100	4.200	400	3.700	-	300	400	200	1.200	1.000	6.400	62.900
Beelen	100	400	2.400	100	600	-	600	-	500	200	-	-	1.700	1.500	8.100
Drensteinfurt	1.500	100	100	7.200	200	100	100	-	-	900	100	-	100	6.200	16.700
Ennigerloh	2.700	4.300	500	100	15.800	300	2.700	100	500	700	100	300	4.000	2.300	34.400
Everswinkel	200	500	100	100	300	4.400	-	100	200	1.000	800	-	2.400	2.600	12.700
Oelde	1.000	3.500	600	100	2.800	-	30.900	100	600	200	200	2.000	1.100	6.400	49.300
Ostbevern	100	-	-	-	100	200	100	6.800	100	-	1.900	-	1.300	3.100	13.500
Sassenberg	200	300	400	-	700	200	500	100	8.700	200	700	-	4.000	5.100	21.200
Sendenhorst	2.100	400	200	800	700	900	200	-	200	7.900	300	100	1.300	3.900	19.100
Telgte	300	200	-	100	100	800	200	2.200	700	300	11.400	100	2.100	5.100	23.500
Wadersloh	100	1.300	-	-	300	-	2.000	-	-	100	-	11.900	200	5.700	21.700
Warendorf	1.400	900	1.700	100	3.800	2.300	1.100	1.500	4.200	1.300	2.000	200	31.700	6.400	58.500
Außen	10.200	6.600	1.400	6.200	2.200	2.700	6.300	2.800	5.300	4.000	5.600	5.600	6.100	9.200	74.300
Gesamt	77.500	63.000	7.900	16.700	34.500	12.600	49.300	13.600	21.200	19.200	23.600	21.700	58.400	74.000	493.200

Matrix: ÖV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	4.200	700	-	200	300	-	200	-	-	700	-	-	100	2.700	9.200
Beckum	600	800	-	-	400	200	200	-	-	-	-	100	-	1.300	3.700
Beelen	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	200	700
Drensteinfurt	300	-	-	600	-	-	-	-	-	100	100	-	-	2.600	3.600
Ennigerloh	300	400	-	-	1.400	-	200	-	-	200	-	-	400	300	3.300
Everswinkel	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	900	600	1.900
Oelde	200	300	-	-	200	-	2.200	-	-	-	-	100	-	900	4.000
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.200	200	-	200	-	400	800	2.800
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	200	200	-	-	-	1.200	400	2.000
Sendenhorst	600	-	-	-	200	100	-	-	-	300	-	-	200	500	1.900
Telgte	-	-	-	100	-	-	-	300	-	-	900	-	400	1.600	3.200
Wadersloh	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.100	-	200	1.400
Warendorf	100	-	400	-	300	900	-	400	1.000	100	400	-	1.500	1.400	6.600
Außen	2.800	800	200	2.700	400	600	800	700	400	500	1.700	200	1.300	700	13.900
Gesamt	9.200	3.400	800	3.600	3.300	1.900	3.700	2.800	1.800	1.900	3.300	1.400	6.800	14.200	58.200

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	11.900	1.900	100	200	400	100	600	-	100	1.100	100	100	400	7.200	24.000
Beckum	1.200	9.700	100	-	1.100	100	700	-	200	100	100	100	100	3.900	17.300
Beelen	-	100	800	-	100	-	200	-	100	100	-	-	400	1.200	3.100
Drensteinfurt	600	100	-	1.700	100	-	100	-	-	300	-	-	-	4.900	7.900
Ennigerloh	900	1.000	200	-	2.000	100	1.000	-	500	200	-	100	1.000	1.600	8.700
Everswinkel	200	200	-	100	-	1.000	-	-	-	100	200	-	600	1.900	4.300
Oelde	100	1.000	100	-	600	-	6.700	-	300	100	-	400	200	4.000	13.500
Ostbevern	-	-	-	-	100	-	100	1.700	-	-	800	-	200	2.600	5.500
Sassenberg	100	100	200	-	200	-	100	100	2.000	100	400	-	1.500	3.200	8.000
Sendenhorst	300	100	-	100	300	300	100	-	-	2.500	100	100	500	2.000	6.600
Telgte	100	100	-	-	100	100	-	200	100	100	2.700	-	700	4.400	8.700
Wadersloh	-	500	-	-	200	-	700	-	-	-	-	1.600	-	3.500	6.600
Warendorf	400	500	300	-	600	600	300	400	900	400	800	-	7.700	4.900	17.800
Außen	200	100	-	-	-	-	100	-	-	-	100	-	100	1.400	1.900
Gesamt	15.900	15.300	1.700	2.200	5.800	2.400	10.700	2.400	4.300	4.900	5.500	2.400	13.500	46.800	133.700

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	3.200	100	-	-	200	-	-	-	-	100	-	-	200	600	4.300
Beckum	100	1.500	100	-	100	-	100	-	-	-	-	100	100	300	2.400
Beelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200
Drensteinfurt	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	600
Ennigerloh	-	100	-	-	400	-	-	-	-	-	-	100	100	100	900
Everswinkel	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	100	200	700
Oelde	-	100	-	-	100	-	1.300	-	-	-	-	-	-	300	1.900
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	300
Sassenberg	100	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	100	300	1.300
Sendenhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	200	500
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	700	-	100	200	1.200
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	400	900
Warendorf	100	-	100	-	100	100	-	-	-	-	200	-	1.600	700	2.900
Außen	200	100	100	200	100	-	-	-	100	-	300	200	100	3.900	5.200
Gesamt	3.700	1.900	300	300	1.000	500	1.600	100	1.100	300	1.300	700	2.600	7.600	23.100

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	15.100	300	-	200	100	-	-	-	-	-	100	-	100	500	16.300
Beckum	200	9.700	-	-	700	-	300	-	-	-	-	-	100	100	11.100
Beelen	-	-	900	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	100	1.200
Drensteinfurt	100	-	-	2.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	3.700
Ennigerloh	500	300	100	-	4.300	-	200	-	-	-	-	-	700	-	6.000
Everswinkel	-	-	-	-	-	2.000	-	-	-	-	100	-	300	200	2.700
Oelde	-	300	200	-	100	-	6.800	-	-	-	-	300	100	800	8.500
Ostbevern	-	-	-	-	-	100	-	2.500	-	-	-	-	100	300	3.000
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	3.000	-	-	-	300	500	3.800
Sendenhorst	200	100	100	200	-	-	-	-	-	2.300	-	-	-	600	3.500
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	5.800	-	400	300	6.600
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	2.600	-	300	3.000
Warendorf	100	-	100	-	100	200	100	100	300	-	100	-	12.300	100	13.600
Außen	500	100	-	200	100	100	300	100	100	100	100	100	300	1.700	3.700
Gesamt	16.600	10.800	1.300	3.200	5.300	2.500	8.000	3.000	3.400	2.500	6.100	2.900	14.700	6.400	86.500

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	3.900	-	-	-	200	-	-	-	-	100	-	-	100	700	5.000
Beckum	300	3.000	-	-	200	-	400	-	-	-	-	200	-	600	4.800
Beelen	-	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100	500
Drensteinfurt	100	-	-	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	1.300
Ennigerloh	100	-	100	-	1.000	100	-	-	-	-	-	-	100	100	1.500
Everswinkel	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	-	200	300	900
Oelde	-	100	-	-	100	-	2.100	-	-	-	-	-	100	200	2.600
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	100	-	100	100	700
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	300	400	1.400
Sendenhorst	-	100	-	-	-	-	-	-	-	900	-	-	-	100	1.200
Telgte	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	500	-	-	500	1.200
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	-	300	1.400
Warendorf	100	100	100	-	300	100	-	100	100	100	100	100	2.500	400	4.100
Außen	-	100	-	200	-	-	100	-	100	100	100	-	-	1.000	1.700
Gesamt	4.600	3.400	600	1.000	1.800	500	2.700	500	1.000	1.200	900	1.400	3.400	5.200	28.200

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	5.800	300	-	-	-	-	100	-	-	400	-	-	-	1.200	7.900
Beckum	200	3.600	-	-	100	300	100	-	-	-	-	-	-	400	4.600
Beelen	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	100	700
Drensteinfurt	200	-	-	900	-	-	-	-	-	100	-	-	-	1.100	2.300
Ennigerloh	200	100	-	-	1.000	-	300	-	-	200	-	-	700	300	2.800
Everswinkel	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	500	200	1.400
Oelde	100	100	-	-	100	-	3.000	-	-	-	-	200	100	500	3.900
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.000	-	-	200	-	200	500	1.900
Sassenberg	-	-	-	-	-	100	-	200	800	-	-	-	1.100	200	2.400
Sendenhorst	300	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	400	1.500
Telgte	100	-	-	-	-	100	-	100	-	-	2.100	-	-	700	3.100
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.300	-	400	1.800
Warendorf	-	100	-	-	-	200	-	200	100	100	-	-	3.600	400	4.700
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	300
Gesamt	6.700	4.200	300	900	1.100	1.500	3.600	1.400	900	1.600	2.400	1.500	6.700	6.500	39.300

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	9.800	300	-	200	200	100	200	-	-	400	-	-	100	1.200	12.400
Beckum	200	6.700	-	-	500	-	200	-	-	-	-	-	-	1.600	9.200
Beelen	-	-	600	-	-	-	100	-	-	-	-	-	200	100	1.100
Drensteinfurt	300	-	-	2.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	3.400
Ennigerloh	300	100	-	-	2.800	100	200	-	-	100	-	-	400	200	4.400
Everswinkel	-	-	-	-	-	1.500	-	-	-	200	100	-	200	400	2.300
Oelde	-	200	-	-	200	-	6.600	-	100	-	-	300	-	1.000	8.300
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.900	-	-	100	-	100	400	2.500
Sassenberg	-	-	100	-	-	-	100	-	2.400	-	-	-	500	700	3.900
Sendenhorst	100	-	-	200	-	300	-	-	-	2.100	-	-	100	800	3.500
Telgte	-	-	-	-	-	300	-	200	-	100	4.000	-	100	600	5.300
Wadersloh	-	100	-	-	-	-	300	-	-	-	-	2.400	-	600	3.400
Warendorf	100	100	200	-	200	300	-	200	400	100	100	-	9.600	500	11.800
Außen	200	100	100	100	-	100	-	100	-	-	200	100	100	1.300	2.400
Gesamt	10.900	7.600	1.100	2.500	4.000	2.600	7.700	2.500	3.000	2.800	4.500	2.800	11.400	10.400	73.800

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	4.300	300	-	100	400	-	-	-	-	300	-	-	-	600	5.800
Beckum	200	3.500	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	300	4.300
Beelen	-	-	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	1.400
Drensteinfurt	-	-	-	1.300	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	1.400
Ennigerloh	100	100	-	-	2.000	-	100	-	-	100	-	-	300	-	2.600
Everswinkel	-	-	-	-	100	1.000	-	-	-	-	100	-	-	100	1.300
Oelde	-	-	-	-	-	-	3.400	-	-	-	-	-	100	300	3.800
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	900	-	-	200	-	100	-	1.200
Sassenberg	-	100	-	-	100	-	-	-	600	-	-	-	300	-	1.100
Sendenhorst	200	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500	100	-	100	-	1.900
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	1.200	-	-	200	1.600
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400	-	200	1.600
Warendorf	-	-	-	-	100	200	-	-	-	100	100	-	4.100	200	4.800
Außen	300	400	-	-	-	-	-	-	-	100	100	200	-	500	1.500
Gesamt	5.000	4.400	1.000	1.400	2.900	1.200	3.500	1.100	700	2.000	1.700	1.700	5.300	2.700	34.600

Matrix: Zweck Arztbesuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	3.700	500	-	100	200	-	100	-	-	100	-	-	-	800	5.400
Beckum	500	1.800	-	-	400	-	200	-	-	-	-	200	-	300	3.300
Beelen	-	100	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	400
Drensteinfurt	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	1.100
Ennigerloh	200	300	-	-	600	-	400	-	-	-	-	-	400	-	1.900
Everswinkel	-	-	-	-	-	400	-	-	-	100	100	-	100	200	900
Oelde	-	200	-	-	-	-	2.400	-	-	-	100	-	100	400	3.500
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.100	-	-	200	-	100	100	1.600
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	400	300	1.000
Sendenhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	500	1.000
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	1.200	-	100	500	1.800
Wadersloh	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	300	900
Warendorf	100	-	-	-	-	100	100	100	100	100	200	-	2.600	700	3.900
Außen	100	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	100	500	800
Gesamt	4.600	3.100	100	700	1.300	400	3.200	1.200	400	800	1.800	600	4.300	5.100	27.500



Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 159/2024
--	------------------------

Betreff:

Fortführung des DeutschlandTickets

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung Berichterstattung: KLD Martin Terwey	06.09.2024
Kreisausschuss Berichterstattung: Dezernent für Bauen, Planung und Umwelt Dr. Herbert Bleicher	20.09.2024
Kreistag Berichterstattung: Dezernent für Bauen, Planung und Umwelt Dr. Herbert Bleicher	27.09.2024

Beschlussvorschlag:

1. Die vom Kreistag am 08.12.2023 beschlossene allgemeine Vorschrift zur Anerkennung des Deutschlandtickets (DT) als Höchsttarif sowie zur Weiterleitung eines Ausgleichs hierfür wird bis zum 31.12.2024 verlängert.
2. Der Landrat wird beauftragt, die Verlängerung der Laufzeit der allgemeinen Vorschrift entsprechend der Vorschriften bekannt zu geben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, ggf. notwendige Änderungen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) vorzunehmen.
4. Die Vertreter des Kreises Warendorf in den Gremien der RVM werden angewiesen, die entsprechenden Beschlüsse zu fassen.
5. Die Vertreter des Kreises Warendorf in den Tarifgremien der Westfalen Tarif GmbH werden mandatiert, die zur Fortführung des DT notwendigen Beschlüsse zu fassen, sofern diese den Vorgaben des Kreises als Aufgabenträger nicht entgegenstehen.

Erläuterungen:

Zum Sachverhalt wird auf die Vorlagen Nr. 233/2023 und Nr. 105/2024 verwiesen.

Es ist nach wie vor festzustellen, dass bisher keine rechtsverbindlichen Zusagen des Bundes und Landes zur Nachschusspflicht für eventuelle Schäden aus Mindereinnahmen des DeutschlandTickets vorliegen.

Die Mitglieder der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG: Münsterlandkreise, Kreis Soest, Hochsauerlandkreis, Stadt Münster), haben hinsichtlich der Problematik bereits im März diesen Jahres auf die möglichen Haushaltsrisiken hingewiesen und um eine Zusicherung der Kostenübernahme für eventuelle Schäden gebeten. Mit Schreiben vom 01.07.2024 hat der zuständige Abteilungsleiter des Verkehrsministeriums darauf geantwortet (Anlage 1). Das darin angebotene Gespräch mit der WVG zu dem Thema soll Ende September 2024 stattfinden.

Mit Schreiben vom 12.06.2024 hat die Westfalen Tarif GmbH Herrn Verkehrsminister Krischer angeschrieben, um ebenfalls auf die Finanzierungsproblematik hinzuweisen (Anlage 2). Die Antwort des Ministers ist als Anlage 3 beigefügt. Die beiden Antwortschreiben aus dem Ministerium sind nahezu inhaltsgleich und setzen im Wesentlichen auf die eingeleitete Änderung des Regionalisierungsgesetzes, mit der zumindest für das Jahr 2024 die Finanzierung gesichert werden soll. Auch in 2025 sollen keine Finanzierungsrisiken für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entstehen, allerdings sollen hier mögliche Defizite durch einen vermutlich deutlich höheren Preis für das DT ausgeglichen werden.

Die Anwendung des DeutschlandTickets ist zuletzt vom Kreistag des Kreises Warendorf mit Beschluss vom 14.06.2024 bis zum 30.09.2024 verlängert worden. Die Kreisverwaltung schlägt vor, weiterhin der Empfehlung des Landkreistages NRW zu folgen, auf „Sicht zu fahren“ und nur einer quartalsweisen Verlängerung des DeutschlandTickets, in diesem Fall bis zum 31.12.2024, zuzustimmen

Anlagen:

DT Anlage 1 Antwort Sieverding

DT Anlage 2 2024-06-12 Anschreiben Minister Krischer

DT Anlage 3 Antwort Krischer



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Kreis Warendorf
Herrn Dr. Herbert Bleicher
Postfach 110561
48207 Warendorf

01.07.2024
Seite 1 von 2

Aktenzeichen
bei Antwort bitte angeben

ORR Coenen
Telefon: 0211 4566-143
Telefax: 0211 4566-388
christopher.coenen@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Umsetzung des Deutschlandtickets im Jahr 2024

Sehr geehrter Herr Dr. Bleicher,

vielen Dank für das Schreiben vom 22.03.2024 der Stadt Münster und der Kreise im WVG-Verbund, mit dem Sie um eine ergänzende verbindliche Erklärung, dass im Falle eines möglichen Defizits zur Finanzierung des Deutschlandtickets bis zum 31.12.2024 das Land Nordrhein-Westfalen dieses Defizit übernimmt und die ÖPNV-Aufgabenträger damit von jeglichem Haushaltsrisiko freistellt, fordern.

Zunächst bitte ich vielmals um Entschuldigung, dass bislang keine Beantwortung Ihres Schreibens erfolgt ist. Hintergrund ist, dass die Landesregierung davon ausgegangen ist, dass die schon bei der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 6. November 2023 (MPK) vereinbarte Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Übertragbarkeit der Restmittel aus dem Jahr 2023 auf das Jahr 2024 kurzfristig durch den Bund umgesetzt wird und Ihnen damit erfreuliche Nachrichten übermittelt werden können. Denn im Vertrauen auf diesen Beschluss hat die Sonder-Verkehrsministerkonferenz im Januar entschieden, den Preis des Deutschlandtickets vorerst nicht anzuheben.

Herr Minister Krischer hat gegenüber dem zuständigen Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr und Digitales daher erneut darauf hingewiesen, dass ohne eine überjährige Verwendungsmöglichkeit der Mittel aus 2023 die allein für 2024 zur Verfügung stehenden Mittel nur ausreichen, um das Deutschlandticket bis etwa Ende

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



September zu finanzieren und es daher zur Vermeidung eines Flickenteppichs geboten ist, die Vereinbarung aus der MPK unverzüglich umzusetzen. Ebenfalls darauf hingewiesen wurde, dass andernfalls nur die Möglichkeit bliebe, den Preis des Deutschlandtickets sehr kurzfristig massiv zu erhöhen. Die für eine solche Erhöhung notwendigen Vorbereitungen müssten für eine Preiserhöhung beispielsweise ab Oktober noch im Juli abgeschlossen werden, da die Vertriebssysteme angepasst und behördliche Verfahren angestrengt werden müssten. Daher laufen aktuell die Vorbereitungen zur Durchführung einer weiteren Sonder-Verkehrsministerkonferenz.

Allerdings stehen, abgesehen von der Übertragbarkeit, die Finanzierungsbeiträge von Bund und Ländern nach dem Beschluss der MPK fest. Über die bereits zugesagten insgesamt 9 Mrd. Euro für den Zeitraum 2023 bis 2025 können keine weiteren Bundes- oder Landesmittel bereitgestellt werden. Etwaige Finanzierungslücken werden durch Anpassung des Preises des Deutschlandtickets geschlossen werden müssen. Konsequenz eines größeren Defizits wird aber ausdrücklich nicht sein, dass die kommunalen Aufgabenträger für die nicht gedeckten Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket eintreten müssen.

Gerne bin ich auch bereit, dies in einem persönlichen Gespräch in der Region mit Ihnen und Ihren Kolleginnen und Kollegen aus der Stadt Münster und der Kreise im WVG-Verbund zu erörtern. Falls hierfür Bedarf besteht, bitte ich, einen Termin mit meinem Vorzimmer abzustimmen.

Ich bitte nochmals um Entschuldigung für die sehr späte Antwort und hoffe, dass unsere gemeinsamen Anstrengungen zu einer dauerhaften Etablierung des Deutschlandtickets im Sinne der Fahrgäste führt

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Udo Sieverding

WestfalenTarif GmbH | Willy-Brandt-Platz 2 | 33602 Bielefeld

Ministerium für Umwelt, Naturschutz
und Verkehr des Landes NRW
Herrn Minister Krischer
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf

WestfalenTarif GmbH
Willy-Brandt-Platz 2 | 33602 Bielefeld

///
Matthias Hehl
Tel. 0 251 / 40 59 22

///
matthias.hehl@westfalentarif.de
www.westfalentarif.de

///
Geschäftsführung:
Dr. Oliver Mietzsch, Matthias Hehl

///
Erfüllungsort und Gerichtsstand
Bielefeld, HRB 42692
St.-Nr. 305/5874/1959

///
Sparkasse Bielefeld
IBAN DE22 4805 0161 0000 1312 27
BIC SPBIDE33XXX

Bielefeld, 12.06.2024

Beendigung der Anwendung des Deutschlandtickets voraussichtlich ab dem 01.10.2024

Sehr geehrter Herr Minister Krischer,

In Ihrer Eigenschaft als Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und zugleich Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz möchten wir Sie darüber informieren, dass in Westfalen-Lippe aller Voraussicht nach spätestens ab dem 1. Oktober 2024 keine einheitliche Anwendung des Deutschlandtickets im Gebiet des WestfalenTarifs mehr sichergestellt werden kann.

Die derzeitigen Beschlüsse regeln die Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets bis einschließlich 31. Juli 2024. Mehrere Kreise als Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖSPV) sehen die aktuelle Finanzierungssituation des Deutschlandtickets als unzureichend und daher unsicher an. Hintergrund ist die bislang nicht erfolgte gesetzliche Übertragung der überschüssigen Mittel aus dem Jahr 2023 auf das Jahr 2024 trotz entsprechender Verabredungen zwischen Bund und Ländern am 6. November 2023. Viele ÖSPV-Aufgabenträger haben somit Beschlüsse gefasst, die eine Beendigung des Deutschlandtickets noch vor Jahresabschluss 2024 vorsehen. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen werden wir voraussichtlich daher nur noch eine Verlängerung bis maximal Ende September beschließen können. Für den Zeitraum bis Dezember halten wir eine weitere Beschlussfassung zur Fortführung des Deutschlandtickets derzeit für unwahrscheinlich.

Als zwingende Mindestvoraussetzung für eine Verlängerung der Anwendbarkeit des Deutschlandtickets bis Jahresende 2024 wird die Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit einer eindeutigen Regelung zur Übertragung der Restmittel aus dem Jahr 2023 auf das Jahr 2024 angesehen.



WESTFALENTARIF

Ungeachtet der Frage, ob das Deutschlandticket als verkehrspolitischer Erfolg anzusehen ist oder nicht, sieht die WestfalenTarif GmbH die große Gefahr, dass in Kürze ein unüberschaubarer Flickenteppich mit Gebieten, in denen das Deutschlandticket fortgeführt werden kann, und anderen, in denen aus Finanzgründen darauf verzichtet werden muss, entsteht.

Auf diese Gefahr möchten wir Sie als die für die Einführung des Deutschlandtickets politisch Verantwortlichen ausdrücklich hinweisen.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen benötigen vor diesem Hintergrund schnellstmöglich:

- a) eine planungssichere und auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets (nicht nur für das Jahr 2024, sondern auch insgesamt),
- b) einen Ausgleichsmechanismus mit Anreizen für die erlösverantwortlichen Partner, ihre Fahrgeleinnahmen zu steigern, d.h. Mehrverkehre gegenüber den IST-Werten vor der Corona-Pandemie als Ausgangsbasis des Defizitausgleichs diesen nicht mindern dürfen, und
- c) einen rechtlich abgesicherten Ordnungsrahmen, der den erlösverantwortlichen Aufgabenträgern Steuerungsmöglichkeiten bzgl. der preislichen und sonstigen Ausgestaltung des Deutschlandtickets zugesteht.

Bitte verstehen Sie unser Schreiben als konstruktiven Warnruf und Appell um die entsprechenden politischen Weichenstellungen einzuleiten.

Kommen Sie bei Fragen und Anregungen jederzeit gerne auf uns zu.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Hehl
Geschäftsführer
WestfalenTarif GmbH

Dr. Oliver Mietzsch
Geschäftsführer
WestfalenTarif GmbH

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

WestfalenTarif GmbH
Geschäftsführung
Willy-Brandt-Platz 2
33602 Bielefeld

OWL Verkehr GmbH	
EINGANG: 29. JULI 2024	
Geschäftsführung	Dräger zur Wartung an.
Kopfen an:	Kopfsprache mit:
	Kopfverteilans:

WV J.K.

Oliver Krischer
15.07.2024
Seite 1 von 3

Aktenzeichen
bei Antwort bitte angeben

ORR Coenen
Telefon: 0211 4566-143
Telefax: 0211 4566-388
christopher.coenen
@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Deutschlandticket

Beendigung der Anwendung des Deutschlandtickets im Raum Westfalen
voraussichtlich ab dem 01.10.2024

Sehr geehrter Herr Hehl,
sehr geehrter Herr Dr. Mietzsch,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12.06.2024, mit dem Sie mitteilen, dass in Westfalen-Lippe aller Voraussicht nach spätestens ab dem 1. Oktober 2024 keine einheitliche Anwendung des Deutschlandtickets im Gebiet des WestfalenTarifs mehr sichergestellt werden könne. Mindestvoraussetzung für eine Verlängerung der Anwendbarkeit bis Jahresende sei die Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit einer eindeutigen Regelung zur Übertragung der Restmittel aus dem Jahr 2023 auf das Jahr 2024.

Zunächst stimme ich Ihnen vollumfänglich zu, dass die schon bei der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 6. November 2023 (MPK) vereinbarte Änderung des Regionalisierungsgesetzes unverzüglich umgesetzt werden muss. Denn im Vertrauen auf diesen Beschluss hat die Sonder-Verkehrsministerkonferenz im Januar entschieden, den Preis des Deutschlandtickets vorerst nicht anzuheben. Ich habe gegenüber dem zuständigen Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr und Digitales daher erneut darauf hingewiesen, dass ohne eine überjährige

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



Verwendungsmöglichkeit der Mittel aus 2023 die allein für 2024 zur Verfügung stehenden Mittel nur ausreichen, um das Deutschlandticket bis etwa Ende September zu finanzieren und es daher zur Vermeidung eines Flickenteppichs geboten ist, die Vereinbarung aus der MPK unverzüglich umzusetzen. Ebenfalls darauf hingewiesen habe ich, dass andernfalls nur die Möglichkeit bliebe, den Preis des Deutschlandtickets sehr kurzfristig massiv zu erhöhen. Die für eine solche Erhöhung notwendigen Vorbereitungen müssten für eine Preiserhöhung beispielsweise ab Oktober noch im Juli abgeschlossen werden, da die Vertriebssysteme angepasst und behördliche Verfahren angestrengt werden müssten.

Zwischenzeitlich hat der Bund nun eine Formulierungshilfe zur Umsetzung der Überjährigkeit vorgelegt, zu dem die Verkehrsministerkonferenz mit Beschluss vom 08.07.2024 Stellung genommen hat. Verbunden damit wurde die Erwartung formuliert, dass die angepasste Formulierungshilfe unverzüglich noch im Juli 2024 im Bundeskabinett beschlossen und nach der Sommerpause des Deutschen Bundestages schnellstmöglich verabschiedet wird. Bei entsprechender Umsetzung halte ich die Finanzierung des Deutschlandtickets im Jahr 2024 ohne Preiserhöhung für gesichert und hoffe, dass Ihre Gremien der Verlängerung über den 30.09.2024 rechtzeitig zustimmen.

Auch im Hinblick auf die weiteren von Ihnen mitgeteilten Erfordernisse stimme ich Ihnen ganz überwiegend zu. Allerdings stehen, abgesehen von der Übertragbarkeit, die Finanzierungsbeiträge von Bund und Ländern nach dem Beschluss der MPK fest. Etwaige Finanzierungslücken werden durch Anpassung des Preises des Deutschlandtickets geschlossen werden müssen. Konsequenz eines größeren Defizits wird aber ausdrücklich nicht sein, dass die kommunalen Aufgabenträger für die nicht gedeckten Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket einstehen müssen.

Der von Ihnen geforderte Ausgleichsmechanismus mit Anreizen für die erlösverantwortlichen Partner, ihre Fahrgeldeinnahmen zu steigern, wurde im Rahmen der aktuell noch geltenden „Rettungsschirmsystematik“ unter Beteiligung von Branche und Aufgabenträgern als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten auf Basis des langfristigen historischen Wachstums der Verkehrsleistung im ÖPNV bereits umgesetzt. Nach Auslaufen



der Rettungsschirmsystematik ab dem Jahr 2026 wird allein durch die Nicht-Abschöpfung zusätzlicher Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket der notwendige Anreiz gesetzt werden. Die verschiedenen Arbeitsgruppen des Koordinierungsrates arbeiten mit Hochdruck an der Erarbeitung eines Ordnungsrahmens sowohl für die Finanzierung aus öffentlichen Mitteln wie auch der Festlegung von Steuerungsmöglichkeiten der Aufgabenträger und der Branche. Seite 3 von 3

Ich hoffe, dass wir auch weiterhin gemeinsam mit Ihnen den Weg zur festen Verankerung des Deutschlandtickets in der deutschen Tariflandschaft beschreiten können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'O. Krischer'.

Oliver Krischer

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen

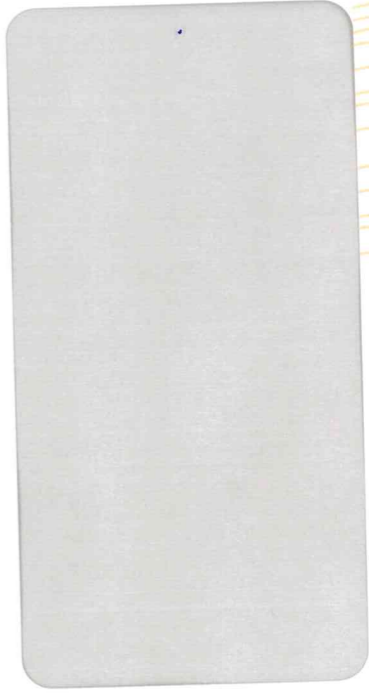


Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf



Deutsche Post
FR 23.07.24 0,85

4D 1314 14AE
00 011E 4063



OWL Verkehr GmbH	
EINGANG:	29. JULI 2024
Geschäftsführung	<i>JK</i>
Kopien an:	<i>H. Held</i>
	<i>H. Heide</i>
	<i>H. Heide</i>

WV O.P.



Antrag öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 162/2024
--	------------------------

Betreff:

SPD-Antrag zum MobiTicket 2025

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung Berichterstattung: KLD Martin Terwey	06.09.2024

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Siehe anliegenden Antrag der SPD-Fraktion.

Die Verwaltung wird hierzu in der Sitzung berichten.

Anlagen:

SPD-Antrag zum MobiTicket

1. _____
Amtsleitung

2. _____
Dezernent

3. _____
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen
Auswirkungen)

4. _____
Landrat

Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)
Kreistagsfraktion Warendorf
 SPD-Kreistagsfraktion Warendorf | Roonstr. 1 | 59229 Ahlen

Kreis Warendorf
 Herrn Dr. Olaf Gericke
 Waldenburger Str. 2
 48231 Warendorf

Florian Westerwalbesloh
 Stellv. Fraktionsvorsitzender

SPD-Kreistagsfraktion Warendorf
 Roonstraße 1
 59229 Ahlen

Telefon: 02382 9144-60
 info@spd-kreistagsfraktion-warendorf.de
 www.spd-kreistagsfraktion-warendorf.de

Donnerstag, 13. Juni 2024

Förderantrag zum MobiTicket 2025
Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 084/2024

Sehr geehrter Herr Dr. Gericke,

wir bitten Sie, den folgenden Beschlusstext zur Abstimmung zu stellen:

1. Dem Förderantrag für das MobiTicket für das Jahr 2025 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Förderantrag für das DeutschlandTicket sozial entsprechend der weiteren Entwicklung in den nächsten Monaten anzupassen, wenn hierdurch keine unwägbaren finanziellen Mehrbelastungen für den Kreishaushalt entstehen. Das DeutschlandTicket sozial wird zu einem vergünstigten Preis von maximal 9,00 € für Bezugsberechtigte unter 21 Jahren und zu einem Preis von maximal 25,00 € für alle anderen Bezugsberechtigten als MobiTicket in das Ticketsortiment aufgenommen.

Wir verweisen auf die gleichlautenden Beschlüsse der Kreistage Steinfurt und Borken.

Mit freundlichen Grüßen



Dennis Kocker
 Fraktionsvorsitzender



Florian Westerwalbesloh
 Stellv. Fraktionsvorsitzender