



Endbericht

Mobilitätsuntersuchung im Kreis Soest 2019

**KREIS
SOEST**

Kreis Soest
Regionalentwicklung - Tourismus
Lohdieksweg 6
59457 Werl

Impressum

Planersocietät
Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Tel.: 0231/589696-0
Fax.: 0231/589696-18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Julian Scheer (M. Sc.), Projektleitung
Lukas Pöpsel (M. Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: Kreis Soest

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

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	5
	Tabellenverzeichnis	5
1	Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	7
2	Methodische Grundlagen	8
3	Untersuchungsraum Kreis Soest	15
4	Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung	18
	4.1 Soziodemographische Daten	19
	4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	21
	4.3 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	30
	4.4 Mobilität der Einwohner	40
	4.5 Wegeverflechtungen	53
	4.6 Bewertung der Verkehrsmittel	56
	4.7 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung	57
5	Zusammenfassung	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung	9
Abbildung 2: Befragungsinhalte.....	10
Abbildung 3: Haushaltsgröße der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet).....	12
Abbildung 4: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet).....	12
Abbildung 5: Räumliche Einordnung des Kreises Soest	16
Abbildung 6: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße.....	22
Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht.....	24
Abbildung 8: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten nach Südkreis (links) und Nordkreis (rechts)	26
Abbildung 9: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich	30
Abbildung 10: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich	33
Abbildung 11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln.....	39
Abbildung 12: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulortes nach Verkehrsmitteln	40
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Soest (Modal Split).....	43
Abbildung 14: Entwicklung des Radverkehrsanteils unterschiedlicher Raumtypen im Jahresverlauf	44
Abbildung 15: Entwicklung der Schülerzahlen im Kreis Soest.....	44
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in Teilgebieten des Kreises Soest.....	46
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Soest	49
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Teilgebieten des Kreises Soest.....	50
Abbildung 19: Zweck der zurückgelegten Wege	51
Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck im Kreis Soest.....	52
Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck in Teilgebieten des Kreises Soest.....	52
Abbildung 22: Struktur der Verkehrsbeziehungen.....	53
Abbildung 23: Aufkommensstarke Wegebeziehungen im Kreis Soest.....	54
Abbildung 24: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote	56
Abbildung 25: Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsformen und -angeboten.....	58
Abbildung 26: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im nördlichen Kreis Soest.....	59
Abbildung 27: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im südlichen Kreis Soest.....	60
Abbildung 28: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im nördlichen Kreis Soest.....	61
Abbildung 29: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im südlichen Kreis Soest.....	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung	8
Tabelle 2: Eckdaten der Erhebung.....	11
Tabelle 3: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen.....	11
Tabelle 4: Kenndaten des Kreises Soest.....	15
Tabelle 5: Erwerbsstatus/Lebenssituation der befragten Personen	19
Tabelle 6: Haushaltsstruktur.....	20
Tabelle 7: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme.....	20
Tabelle 8: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt).....	21
Tabelle 9: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)	23
Tabelle 10: Verfügbarkeit eines Pkw	25
Tabelle 11: ÖV-Zeitkartenbesitz	25
Tabelle 12: Mobilitätsvoraussetzungen.....	27
Tabelle 13: Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle.....	28
Tabelle 14: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle.....	29
Tabelle 15: Mobilitätstypen	34
Tabelle 16: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern	37
Tabelle 17: Ort des Ausbildungs- /Arbeitsplatzes	38
Tabelle 18: Mobilität am Werktag im Vergleich.....	41
Tabelle 19: Zahl der zurückgelegten Wege an den erhobenen Stichtagen (Di.-Do.)	42
Tabelle 20: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Kommunen des Kreises Soest	47
Tabelle 21: Entfernung der zurückgelegten Wege.....	48
Tabelle 22: Relationsmatrix (Hochrechnung auf Basis der Mobilitätshebung).....	55

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Soest hat im Herbst 2019 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln.

Aus diesen aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Ein Schwerpunkt dieser Befragung liegt auf der Nutzung und den Eigenschaften des öffentlichen- sowie Radverkehrs im Kreis Soest. Weiterhin werden mit den Ergebnissen der Mobilitätsuntersuchung auch wichtige Handlungsfelder der Verkehrsplanung sowohl auf Kreis- wie auch auf kommunaler Ebene erzielt. So liegen u. a. wichtige Grundlagendaten für die Erarbeitung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes vor. Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für Klimaschutzkonzepte oder auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zu Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät durchgeführt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung zusammen und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung.

2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Soest wurde unter der Beachtung der methodischen Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) durchgeführt. Damit sind die Ergebnisse mit anderen aktuellen Erhebungen in anderen Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens, aber auch mit der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (2017) oder anderer nach vergleichbarer Methodik durchgeführten Untersuchungen, vergleichbar.

Die Erhebung wurde im September und Oktober 2019 in zwei Erhebungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf sechs Stichtage im Zeitraum zwischen dem 24. September und 10. Oktober 2019. Die Stichtage wurden zu gleichen Anteilen auf alle ausgewählten Haushalte verteilt.

Die Temperaturen lagen auf einem jahreszeittypischen Niveau und bewegten sich in einer Spannweite zwischen 15° C und 20° C. An den Erhebungstagen war es zwar weitgehend bedeckt, dabei aber nicht übermäßig regnerisch, sodass die ermittelten Witterungsverhältnisse jahreszeittypische Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten lassen.

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung¹

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	24.09.2019	Dienstag	20° C	4 Stunden	2 mm
	25.09.2019	Mittwoch	19° C	2 Stunden	4 mm
	26.09.2019	Donnerstag	18° C	0 Stunden	4 mm
2	08.10.2019	Dienstag	15° C	0 Stunden	1 mm
	09.10.2019	Mittwoch	15° C	2 Stunden	7 mm
	10.10.2019	Donnerstag	15° C	2 Stunden	0 mm

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben der Landrätin über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten (Erläuterungen zum Datenschutz) sowie die Fragebögen. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren gebeten, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten².

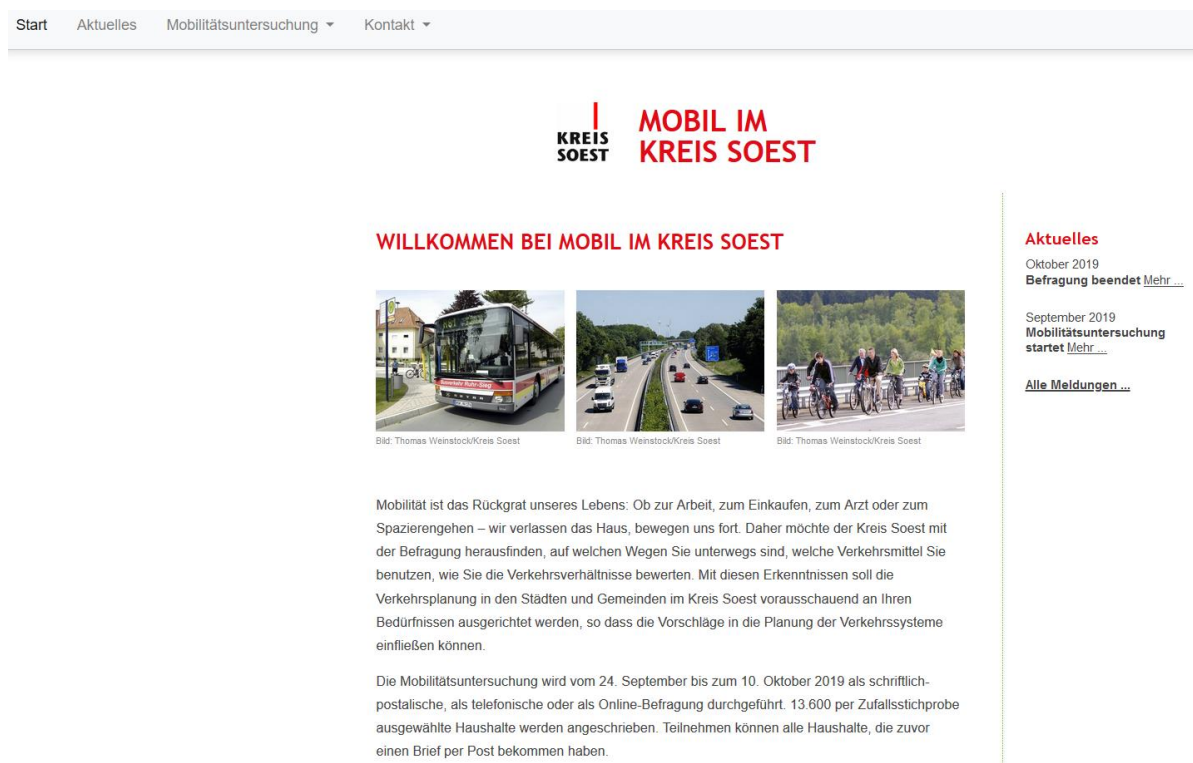
1 Die aufgeführten Wetterdaten wurden von der Internetseite wetterkontor.de (Wetterrückblick für Soest) übernommen.

2 Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf

Allen ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden die Unterlagen der schriftlich-postalischen Erhebungsform zugeschickt. Dennoch war es den teilnehmenden Haushalten freigestellt, ob sie schriftlich-postalisch, telefonisch oder online an der Befragung teilnehmen. Sie konnten selbst eine Beteiligungsart wählen. Für eine Online-Beteiligung erhielt jedes Anschreiben einen persönlichen Zugangscode. Um telefonisch teilnehmen zu können, galt durch einen Anruf vor der eigentlichen Erhebung einen Telefontermin unmittelbar nach dem persönlichen Stichtag zu vereinbaren.

Als Informationsportal diente u. a. die projekteigene Internetseite www.kreis-soest-mobil.de (vgl. Abbildung 1). Auf der Internetpräsenz standen Informationen zum Ablauf der Untersuchung, zum Datenschutz sowie häufig gestellte Fragen und Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Auf der Internetpräsenz wird über Inhalte, häufig gestellte Fragen und den Projektfortschritt informiert. Weiterhin erfolgt der Zugang zur Online-Befragung der repräsentativen Befragung und der Jedermann-Befragung über die Internetpräsenz.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung



Quelle: www.kreis-soest-mobil.de

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert ist.

Durch die drei unterschiedliche Teilnahmemöglichkeiten konnte die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung

unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressekonferenz, Pressemitteilungen, Internet etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Kreisverwaltung der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsuntersuchung abgefragt:

Abbildung 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder ▪ Pkw-Fahrleistung ▪ Stadt/Gemeinde und Orts- teil ▪ Entfernung zur nächsten Bus-/Bahnhaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits- / Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Bewertung des Radfahrens und Bus- und Bahnverkehrs ▪ Anregungen/Vorschläge für die Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Tabelle 2: Eckdaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Kreis Soest
angeschriebene Haushalte	13.600
verwertbarer Fragebogenrücklauf	2.159
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	1.851 (86 %)
- online Beteiligung	300 (14 %)
- telefonische Interviews	8 (<1 %)
Rücklaufquote	16 %
erreichte Personen	4.863
<i>davon nicht vorliegend/auswertbar</i>	<i>600</i>
auswertbare Personenfragebögen	4.263
Haushaltsgröße	2,25
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,4 %

An der Erhebung haben sich 1,4 % der im Kreis Soest lebenden Einwohner beteiligt. Insgesamt sind damit die Erwartungen an den Rücklauf (3.700 Personen) deutlich übertroffen worden. Der hohe Rücklauf unterstreicht die hohe Relevanz der Thematik für die Bewohner*innen und führt zu einer validen und repräsentativen Datengrundlage zu Aussagen zum Mobilitätsverhalten. Die Stichprobe ist so geschichtet, dass für alle Städte und Gemeinden auch Grundausswertungen auf kommunaler Ebene erfolgen können. Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Landschaftsräume werden daneben vergleichende Auswertungen für das nördliche und südliche Kreisgebiet vorgenommen (vgl. Kapitel 3). Für die Stadt Soest wurde eine Vertiefung der Stichprobe beauftragt, sodass hier detailliertere Auswertungen auch auf kommunaler Ebene möglich sind.

Tabelle 3: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostrichprobe
		Haushalte	Personen	
Stadt Soest	3.700	453	907	755
südliches Kreisgebiet	4.500	732	1.708	1.526
nördliches Kreisgebiet (exkl. Soest)	5.400	939	2.247	1.978
Kreis Soest insgesamt	13.600	2.124	4.862	4.259

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft³, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

³ Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und Hochrechnung dient der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Zudem stellte sich heraus, dass die Beteiligung von Personen in den jüngeren Altersklassen vor allem in der Stadt Soest überdurchschnittlich ausfiel. Dies ist auf eine verzerrt gezogene Stichprobe aus dem Einwohnermelderegister zurückzuführen. Aus diesem Grund wurde durch eine Gewichtung der Daten eine Anpassung unter anderem an den Eckwerten des Zensus 2011 vorgenommen (hinsichtlich Haushaltsstrukturen, Altersstrukturen, Geschlechterverteilung, Kommunenanteil). Mit der vorgenommenen Gewichtung können Analysen und Auswertungen durchgeführt werden, die ein weitgehend repräsentatives Bild über das Mobilitätsverhalten und -geschehen im Kreis Soest und der Stadt Soest wiedergeben.

Abbildung 3: Haushaltsgröße der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

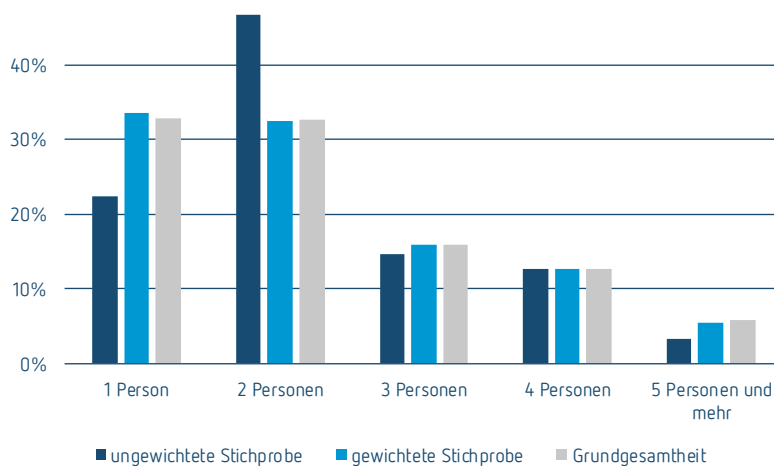
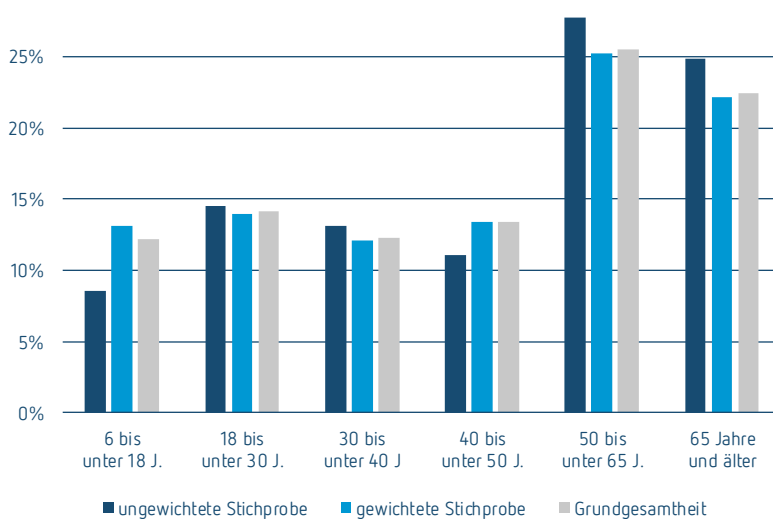


Abbildung 4: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)



Vergleichbarkeit der Ergebnisse zur 2011 durchgeführten Befragung

Ein wesentliches Ziel der 2019 durchgeführten Befragung ist ein Vergleich der Ergebnisse mit der 2011 durchgeführten Erhebung, um die Wirkung der verkehrsplanerischen Arbeit der letzten Jahre summativ bewerten zu können. Eine eindeutige Zuordnung von herausgearbeiteten Entwicklungen zu der verkehrsplanerischen und -politischen Arbeit der letzten Jahre erfordert eine gleiche Befragungsmethodik und identische Rahmenbedingungen.

Obwohl die Befragungen aus dem Jahr 2011 und 2019 beide methodisch den nordrhein-westfälischen AGFS-Standards folgen, sind die Rahmenbedingungen nicht in allen Details der Methodik und Durchführung vergleichbar:

- Die Erhebungen fanden zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Jahr statt. Während die Erhebung im Jahr 2011 zwischen Anfang Mai und Ende Juli durchgeführt wurde, lagen die Stichtage der aktuellen Untersuchung zwischen dem 24.9. und 10.10.2019. Witterungsbedingte Unterschiede sind auf Grund dessen nicht auszuschließen. Im Rahmen der MiD 2017 sind deutliche Unterschiede in den Modal Split-Anteilen zwischen den Jahreszeiten ermittelt worden. So liegt der höchste Anteil des Radverkehrs in den Monaten zwischen Mai und September (deutschlandweit 13-14%), während zwischen Oktober und Februar die geringsten Radverkehrsanteile erreicht werden (7 – 10 %). Die Hälfte der Haushalte der Befragung 2019 sind Mitte Oktober befragt worden und somit in einem Zeitraum mit einem tendenziell niedrigen Radverkehrsanteil.
- Der unterschiedliche Zeitpunkt der Erhebungen im Jahresverlauf kann auch Unterschiede in der Mobilität der Studierenden bedingen und die Vergleichbarkeit der Kennwerte dieser Gruppe zumindest einschränken. Im Jahr 2011 lag der Erhebungszeitraum in der Vorlesungszeit, im Jahr 2019 dagegen teilweise in den Semesterferien.
- Im Jahr 2011 wurden Angaben an allen Wochentagen (Mo.-Fr.), im Jahr 2019 lediglich an den Normalwerktagen (Di.-Do.) erhoben. Wenngleich auch in der MiD an allen Wochentagen erhoben wurde, wird durch die Abfrage ausschließlich an Normalwerktagen ein durchschnittlich, repräsentatives Bild des Alltagsverkehrs abgebildet und bspw. beginnender oder endender Wochenendverkehr (mehr Freizeitverkehr etc.) nicht erfasst.
- Im Jahr 2011 wurden als Anreiz zur Teilnahme Preise ausgelobt. Diese wiesen tendenziell für junge Personen sowie Radfahrende ein größeres Interesse auf und könnten daher Verzerrungen verursacht haben. Im Jahr 2019 wurde neben den genannten Aspekten auch auf Grund des Datenschutzes auf ein Gewinnspiel verzichtet.
- Stichprobenbedingt wurden in der Stadt Soest 2019 besonders viele junge Personen ausgewählt und angeschrieben. Durch eine entsprechende Gewichtung konnte dies aber ausgeglichen werden.

In der Summe lässt sich konstatieren, dass eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den 2019 und 2011 durchgeführten Erhebungen nur eingeschränkt gegeben ist. Daher ist beispielsweise ein Rückgang des Radverkehrsanteils nicht als Misserfolg von Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu bewerten, sondern ist auch auf unterschiedliche Rahmenbedingungen zurückzuführen.

Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Soest dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohner*innen aus den Städten und Gemeinden des Kreises. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und

Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt.

In den Tabellen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent aufgeführt. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenköpfen mit „(n=...)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auch auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt würde. Durch Rundungsdifferenzen werden bei der Summierung von gerundeten Einzelwerten nicht immer exakt 100 % erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100 % erreicht werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus den durchgeführten Mobilitätsbefragungen. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland herangezogen⁴. Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD 2017“ bzw. bei nur alten verfügbaren Werten „MiD 2008“ verwendet. Darüber hinaus werden teilweise Vergleiche mit dem deutschlandweiten Mittelwert räumlich ähnlich strukturierter Kreise (Raumtypologie nach MiD 2017: Städtischer Kreis für den Kreis Soest bzw. Ländliche Region - zentrale Stadt für die Stadt Soest) gezogen. Zusätzlich wurden Ergebnisse aus der Mobilitätsuntersuchung des Ennepe-Ruhr-Kreises 2014 herangezogen, die mit der gleichen Erhebungsmethodik von der Planersocietät durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsuntersuchungen ist hier eine direkte Vergleichbarkeit gegeben, da sowohl die Fragestellungen als auch die Erhebungsmethodik identisch gewesen sind. Ebenso wird an einigen Stellen, trotz der eingeschränkten Vergleichbarkeit der Datensätze, ein Vergleich zur Erhebung im Kreis Soest aus dem Jahr 2011 vorgenommen.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden zwischen den Erhebungen andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ zeigt an, dass aufgrund nur wenig vorliegender Antworten hierzu keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

⁴ vgl. infas (2018) und infas/DLR (2010)

Beim Vergleich zwischen MiD und den ermittelten Ergebnissen auf Wegeebe für den Landkreis Augsburg, ist zu beachten, dass in der MiD Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen werden, während im Landkreis Augsburg das Mobilitätsverhalten in einem Befragungszeitraum ermittelt wurde, der als „normal-typisch“ gilt (Befragung in der Kernwoche, keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Juli).

3 Untersuchungsraum Kreis Soest

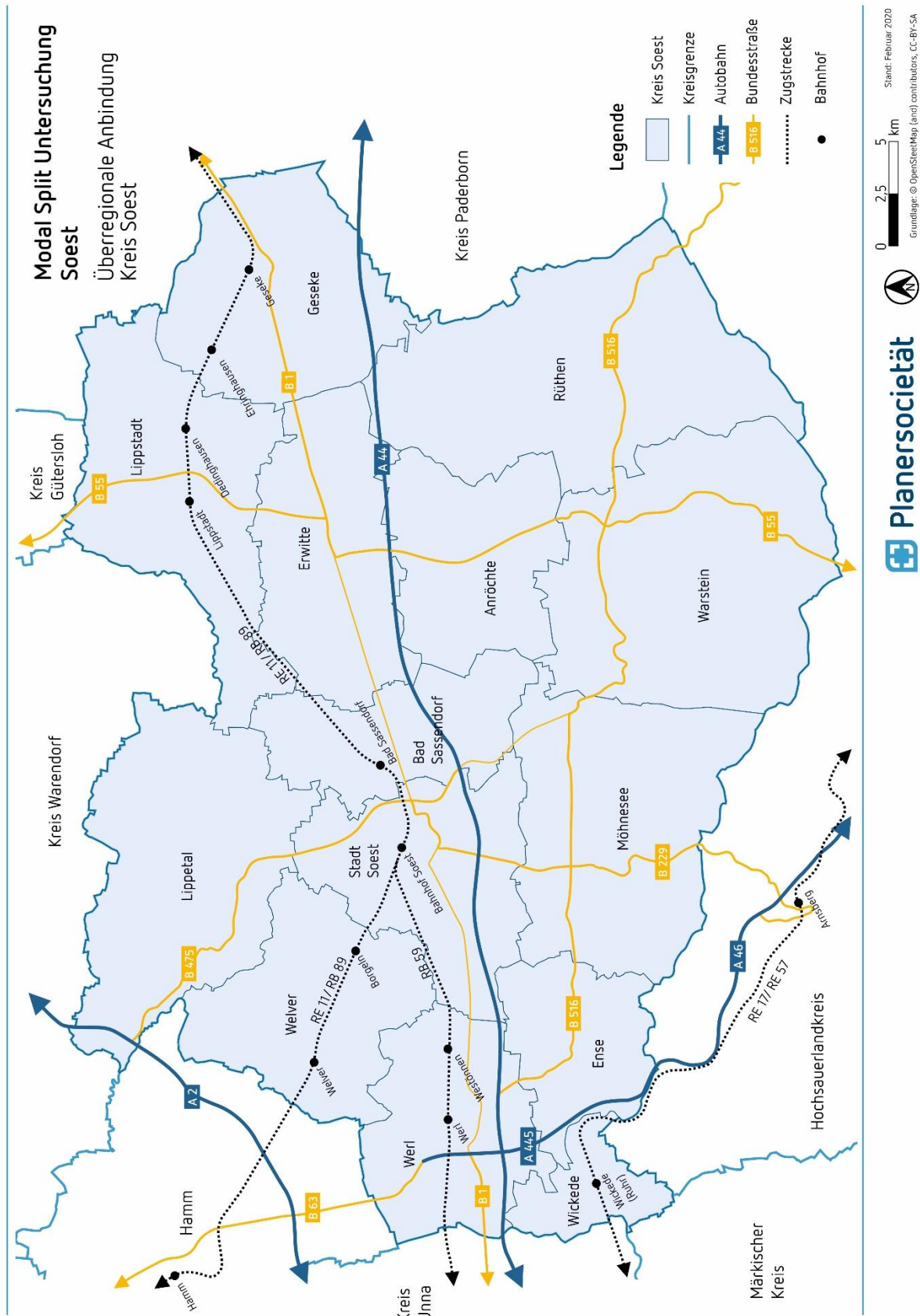
Der Kreis Soest liegt im Regierungsbezirk Arnsberg des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Angrenzende Gebietskörperschaften sind im Norden beginnend im Uhrzeigersinn die Kreise Warendorf, Gütersloh, Paderborn, Hochsauerlandkreis, Märkischer Kreis und Unna sowie die kreisfreie Stadt Hamm.

Dem Kreis Soest gehören insgesamt 14 Kommunen an. Sieben dieser Kommunen sind Städte. Die größte Stadt ist Lippstadt mit fast 70.000 Einwohnern, gefolgt von der Kreisstadt Soest mit etwa 49.000 Einwohnern. Die sieben Gemeinden haben etwa zwischen 10 und 12.000 Einwohnern. Das Kreisgebiet gliedert sich in einen nördlichen und einen südlichen Teilbereich. Der Norden wird landschaftlich durch die Soester Börde geprägt. Der Süden dagegen durch den Haarstrang. Naturräumlich zählen beide Einheiten zwar zu den Hellwegbörden der Westfälischen Bucht, dennoch weisen sie sehr unterschiedliche Charakteristika auf. Das Gebiet um den Haarstrang grenzt direkt an das Süderbergland an und weist eine deutlich bewegtere Topographie auf als die Soester Börde, die sich durch eine sehr flache Topographie auszeichnet. Dies gilt es auch bei der Einordnung zahlreicher Kennziffern der Mobilität zu berücksichtigen und entsprechend einzuordnen. Die Abgrenzung in den Nord- und Südkreis wird für diese Mobilitätsuntersuchung orientiert an den kommunalen Grenzen wie folgt vorgenommen.

Tabelle 4: Kenndaten des Kreises Soest

Stadt/Gemeinde	Einwohnerzahl
Bad Sassendorf	12.068
Erwitte	16.045
Geseke	21.343
Lippetal	11.871
Lippstadt	69.901
Soest	49.135
Welper	11.940
Werl	30.772
Nördliches Kreisgebiet insgesamt	223.075
Anröchte	10.402
Ense	12.213
Möhnesee	11.620
Rüthen	10.957
Warstein	24.842
Wickede	12.595
Südliches Kreisgebiet insgesamt	82.629
Kreis Soest insgesamt	305.704

Abbildung 5: Räumliche Einordnung des Kreises Soest



Im übergeordneten Straßennetz wird der Kreis Soest durch die Autobahn A44 in Ost-West-Richtung durchquert. Direkt an diese Autobahn angebunden sind die Städte Werl, Soest, Erwitte/Anröchte sowie Geseke. Parallel zur Autobahn A44 verläuft die Bundesstraße B1 bzw. Landesstraße L969/L856 sowie die B516, der sogenannte Haarweg. Die Gemeinden Wickede und Ense sind an die Autobahn A445 angebunden, die auf Werler Stadtgebiet die Autobahn A44 kreuzt. Weitere wichtige Nord-Süd-Verbindungen sind die Bundesstraßen B63 als Verlängerung der A445 in Richtung Hamm, die B55 zwischen Warstein und Lippstadt, die B229 zwischen Soest und Arnsberg und die B475 zwischen Soest und Hamm/Ahlen.

Im Schienenverkehr gibt es vor allem bedeutsame Verbindungen im Regionalverkehr. Die Städte Soest und Lippstadt sind Haltestellen im Verlauf des Rhein-Hellweg-Express (RE11) zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Düsseldorf Hbf. Zwischen Soest und Dortmund mit Haltestellen in Werl und Westönnen verkehrt die Hellweg-Bahn (RB59). Welver, Borgeln, Soest, Bad Sassendorf, Lippstadt, Dedinghausen und Ehringhausen werden durch die Ems-Börde-Bahn (RB89) an das regionale Schienenverkehrsnetz angebunden.

Die Bahnhöfe in Soest und Lippstadt werden darüber hinaus im Fernverkehr bedient. In Soest und Lippstadt verkehren täglich ein Intercity-Express bzw. Intercity mit der Verbindung von Köln nach München sowie unregelmäßig weitere ICE-/IC-Verbindungen zwischen dem Rheinland und Städten wie Erfurt, Leipzig, Dresden und Berlin.

4 Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung

Ein Abgleich der Ergebnisse mit den Daten der amtlichen Statistik des Kreises Soest zur Grundgesamtheit - also alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises - soll einleitend einen Hinweis auf die Validität der Auswertungen dieses Berichts geben. Dies soll in erster Linie Aufschluss auf mögliche stichprobenbedingte Verzerrungen oder unzureichende Gewichtungen geben. Zum Abgleich werden daher die Haushaltsgößen sowie der Anteil über 65-jähriger herangezogen.

Haushaltsgröße	Ergebnisse aus der Mobilitätserhebung	Daten der amtlichen Statistik
1 Person im Haushalt	34 %	38 %
2 Personen im Haushalt	33 %	35 %
3 Personen im Haushalt	16 %	13 %
4 Personen im Haushalt	13 %	10 %
5 Personen im Haushalt	6 %	3 %
Anteil über 65-jähriger je Kommune	Ergebnisse aus der Mobilitätserhebung	Daten der amtlichen Statistik
Anröchte	20 %	19 %
Bad Sassendorf	34 %	32 %
Ense	21 %	20 %
Erwitte	24 %	22 %
Geseke	20 %	18 %
Lippetal	21 %	20 %
Lippstadt	22 %	21 %
Möhnesee	23 %	22 %
Rüthen	22 %	21 %
Soest	21 %	20 %
Warstein	25 %	24 %
Welver	23 %	22 %
Werl	21 %	20 %
Wickede (Ruhr)	21 %	21 %
Kreis Soest	22 %	21 %

Die Ergebnisse der Tabelle lassen die Annahme zu, dass es sich im Folgenden um repräsentative Ergebnisse handelt und keine Haushalts- oder Altersgruppen verzerrt dargestellt werden. Die auf Grund des hohen Rücklaufs sehr gute Datengrundlage lässt aussagekräftige Auswertungen sowohl auf der Ebene des Kreises als auch auf kommunaler Ebene zu, ohne dass diese an Aussagekraft verlieren.

4.1 Soziodemographische Daten

Das Geschlechterverhältnis im Kreis Soest ist nahezu ausgeglichen. Auch in der Stichprobe entspricht es sowohl absolut als auch gewichtet den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern im Kreis Soest.

Etwas mehr als jeder zweite Befragte im Kreis Soest ist voll- oder teilzeitbeschäftigt. Von den nicht erwerbstätigen Personen sind 13 % Schüler, 4 % Studierende und 3 % Auszubildende. Fast ein Viertel ist im Ruhestand bzw. pensioniert. Weitere 2 % sind Hausfrauen oder -männer und 1 % Kinder im Vorschulalter. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 68 % mindestens eine Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 29 % sind Rentnerhaushalte und 3 % Ausbildungshaushalte.

Tabelle 5: Erwerbsstatus/Lebenssituation der befragten Personen

Erwerbstatus/Lebenssituation nach Personen (Personen ab 0 J., in %)	Kreis Soest (n=3.936)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=9.973)	Städtischer Kreis*	MiD 2017
erwerbstätig, davon	53	50	47	45
vollzeit	39	34	34	33
teilzeit	12	14	12	12
vorübergehend freigestellt	2	2	1	1
in Ausbildung	3	2	k. A.	2
Studium	4	3	2	2
Schüler/-in	13	11	13	12
Kind	1	5	5	6
Hausfrau/-mann	2	4	5	5
im Ruhestand (Rentner/Pensionär)	24	23	21	21
zurzeit arbeitslos	1	2	6	5
sonstiges	<1	<1	k. A.	2
	100	100	100	100

* Abweichende Kategorisierung: Vollzeitbeschäftigte/r inkl. Auszubildende/r

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,25 Personen. Im Zensus 2011 wurde eine Größe von 2,14 ermittelt. 34 % aller Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte, 32 % kinderlose Paarhaushalte. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 13 % und in insgesamt 21 % der Haushalte leben Kinder. Im Vergleich zur bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland befinden sich im Kreis Soest mehr große Haushalte. Der Anteil der Haushalte mit Kindern ist nahezu auf dem gleichen Niveau. Die größten Unterschiede ergeben sich im Anteil der Mehrerwachsenenhaushalte ohne Kinder mit einer Differenz von sechs Prozentpunkten (13 % zu 7 %).

Tabelle 6: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Kreis Soest (n=2.103)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n=4.935)	Städtischer Kreis	MiD 2017
Ein-Personenhaushalt	34	38	38	41
Zweipersonenhaushalt ohne Kinder	32	35	33	32
Mehrerwachsenen-HH ohne Kinder	13	8	8	7
alleinerziehend	1	1	2	2
Paar mit einem Kind	7	8	18	18
Paar mit mehreren Kindern	11	6		
Mehrerwachsenen-HH mit Kindern	2	4		
	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (unter 18 J.)	21 %	19 %	22 %	20 %

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

8 % der Befragten im Kreis Soest geben an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 4 % geben eine Mobilitätseinschränkung durch Gehbehinderungen, 1 % durch Sehbehinderungen und 3 % durch andere Einschränkungen an. Etwa 1 % der Einwohner gibt an, durch mehrere Behinderungen in der Mobilität eingeschränkt zu sein.

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen zwischen 1 % und maximal 3 % der Befragten angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, steigt der Anteil in der Altersklasse der 50 bis 65-jährigen bereits auf 7 %, um bei noch älteren Personen auf 13 % zu steigen. Insbesondere der Anteil von Personen mit Gehbehinderungen steigt im Alter stark an.

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es den Aspekt der Barrierefreiheit zukünftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote noch stärker zu beachten.

Tabelle 7: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen aufgrund gesundheitlicher Probleme (in %)	Kreis Soest (n=3.841)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n=10.198)	Städtischer Kreis	MiD 2017
nein	92	89	85	84
ja, durch Gehbehinderung	4	7	5	5
ja, durch Sehbehinderung	1	1	2	2
ja, durch andere Einschränkung/en	3	4	9	9
	100	100	100	100

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

Pkw-Ausstattung

Rund 98 % der Haushalte im Kreis verfügen über mindestens einen Pkw. Damit kann eine Vollausrüstung konstatiert werden - nur 2 % können als autofreier Haushalt bezeichnet werden, welches sowohl im Bundesschnitt als auch im Kreisvergleich als sehr gering eingestuft werden kann. Knapp die Hälfte der Haushalte besitzen ein Auto, weitere 36 % zwei Autos. Durchschnittlich verfügt jeder Haushalt über 1,6 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner beträgt 632 und liegt damit auf einem durchschnittlichen Niveau. Im südlichen Kreisgebiet ist die Pkw-Ausrüstung gegenüber dem nördlichen Kreisgebiet höher. Eine Auswertung der Pkw-Dichte auf Grundlage der statistischen Werte des Kraftfahrtbundesamts kommt zu einem ähnlichen Ergebnis. Demnach verfügt 1.000 Einwohner im Kreis Soest über 620 Pkw.

Tabelle 8: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Kreis Soest (n=1.886)	Kreis Soest - Nord (n=1.214)	Kreis Soest - Süd (n=664)	Stadt Soest (n=381)
kein Pkw	2	2	1	5
ein Pkw	51	52	46	58
zwei Pkw	36	35	38	32
drei und mehr Pkw	12	11	15	5
	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	632	617	671	542

Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Kreis Soest 2011 (n=2.107)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=4.831)	Städtischer Kreis	MiD 2017
kein Pkw	8	14	15	22
ein Pkw	47	47	55	53
zwei Pkw	36	32	26	21
drei und mehr Pkw	9	6	4	3
	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	k. A.	630	k. A.	k. A.

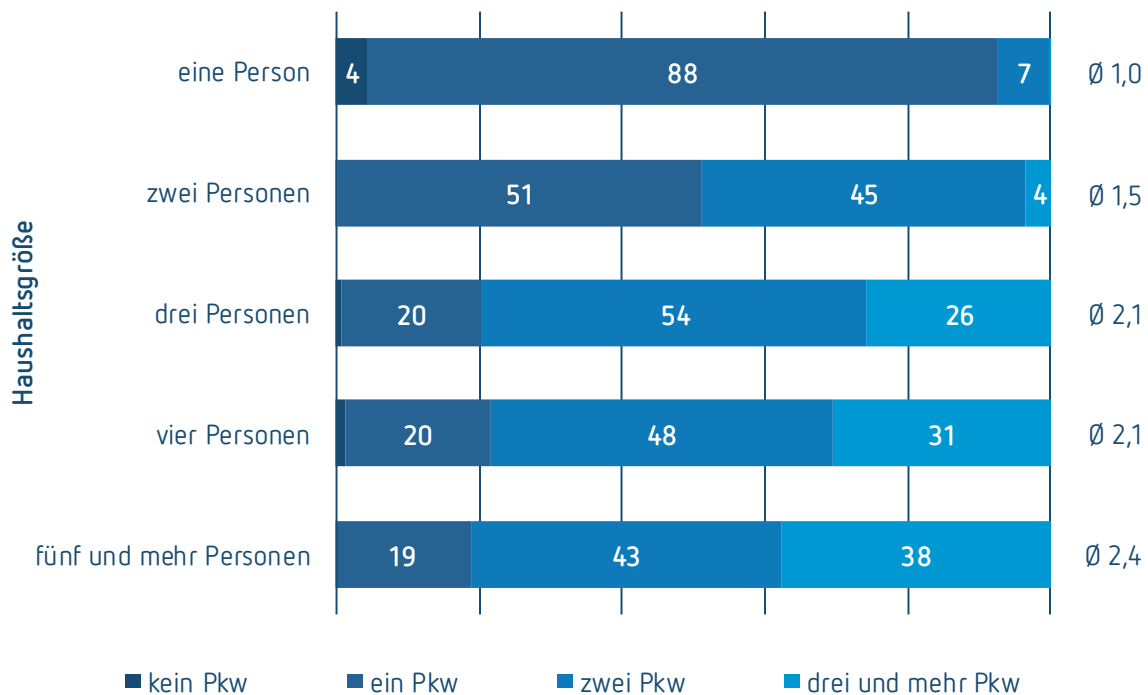
Unterschiede in der Pkw-Ausrüstung ergeben sich hinsichtlich der Größe und des Typs der Haushalte. 4 % der Ein-Personen-Haushalte verfügen über kein Auto und erreichen insgesamt eine Ausrüstungsquote von 1,0 Pkw. Die höchste Ausrüstung können Mehrerwachsenen Haushalte mit Kindern mit 2,6 Pkw aufweisen. Über die Hälfte der Haushalte dieses Typs verfügen über mindestens drei Pkw. Ebenfalls fast die Hälfte (48 %) aller Mehrerwachsenenhaushalte ohne Kinder verfügen über drei und mehr

Autos und im Schnitt über 2,5 Pkw. Insgesamt verfügen 12 % der Haushalte im Kreis Soest über mindestens drei Pkw.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Kreis Soest im Vergleich zum Bundesdurchschnitt auf einem sehr hohen Niveau befindet. Besonders die Anzahl der Haushalte ohne Pkw ist sehr gering. Dies fällt auch im Vergleich mit dem raumstrukturell ähnlichen Ennepe-Ruhr-Kreis auf.

Weiterhin verfügen 12 % der Haushalte im Kreis Soest über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Dieser Wert liegt auf einem ähnlichen Niveau wie der des Bundesdurchschnitts (MiD 2017: 13%) und des Vergleichskreis Ennepe-Ruhr-Kreis (14%).

Abbildung 6: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Fahrradausstattung

Über neun von zehn Haushalten im Kreis Soest besitzen mindestens ein fahrbereites (Elektro-) Fahrrad im Haushalt. Fast zwei Drittel der Haushalte besitzen sogar mindestens zwei Fahrräder. Dabei fällt auf, dass die Fahrradausstattung im nördlichen Kreisgebiet höher ausfällt als im südlichen. Die Fahrradichte liegt dort bei 948 pro 1.000 Einwohner, wohingegen sie im nördlichen Kreisgebiet bei 1.080 liegt. Insgesamt kann dem Kreis Soest damit eine sehr hohe Fahrradausstattung zugesprochen werden, die deutlich über dem Bundesdurchschnitt und dem Vergleichsraum liegt.

Tabelle 9: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahräder)

Besitz eines Fahrrads im Haushalt (in %)	Kreis Soest (n=1.627)	Kreis Soest - Nord (n=1.092)	Kreis Soest - Süd (n=728)	Stadt Soest (n=453)
kein Fahrrad	8	7	10	24
ein Fahrrad	26	25	27	30
zwei Fahrräder	29	30	27	23
drei und mehr Fahrräder	37	38	36	23
	100	100	100	100
Fahrrad-Dichte auf 1.000 Einwohner	1.055	1.080	948	760

Besitz eines Fahrrads im Haushalt (in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=4.831)	Städtischer Kreis	Mid 2017
kein Fahrrad	12	36	22	22
ein Fahrrad	18	24	24	25
zwei Fahrräder	32	22	24	25
drei und mehr Fahrräder	38	18	30	28
	100	100	100	100
Fahrrad-Dichte auf 1.000 Einwohner	k. A.	675	k. A.	k. A.

Vor allem Ein-Personen-Haushalten und Rentnerhaushalten (je 36 %) steht im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung. Auch wenn der Anteil konventioneller Fahrräder noch deutlich überwiegt, geben bereits 20 % der Haushalte an, über mindestens ein Elektrofahrrad zu verfügen. Dieser Anteil liegt im Vergleich zu anderen aktuellen Mobilitätsuntersuchungen auf einem vergleichbaren guten Niveau. Der Anteil unterscheidet sich in den Teilkreisen leicht. Im nördlichen Kreisgebiet verfügen 18 % der Haushalte über mindestens ein Elektrofahrrad, im südliche Kreisgebiet deren 25 %. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weiter steigen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags-/Berufsverkehr sein.

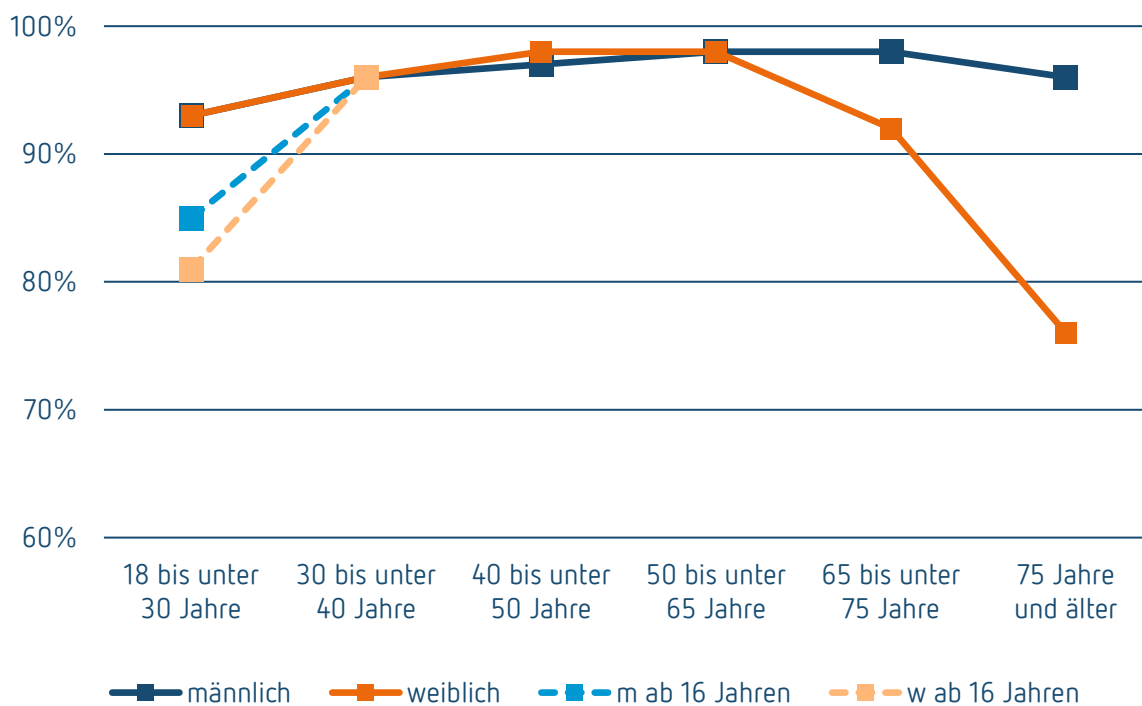
Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen im Kreis Soest 93 % der Personen ab 16 Jahren über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert lag im Jahr 2011 noch bei 89 %. In den Vergleichsräumen sind die Anteile ebenfalls etwas geringer - obwohl hier lediglich Personen ab 18 Jahren berücksichtigt werden. So verfügen bspw. im Bundesdurchschnitt 87 % über einen Pkw-Führerschein. Im Ennepe-Ruhr-Kreis waren es 91 %.

Geringfügige Unterschiede bestehen zwischen den einzelnen Altersgruppen: Erwartungsgemäß liegt der Anteil bei jungen Erwachsenen im Alter zwischen 16 und 30 Jahren mit 83 % auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Bleiben unter 18-jährige unberücksichtigt steigt dieser Wert auf 93 % an. Im Alter zwischen 30 und 75 Jahren fällt die Besitzquote nicht unter 95 % und sinkt erst wieder bei den Hochbetagten Personen ab 75 Jahre. In dieser Altersgruppe verfügen noch 84 % über einen Pkw-Führerschein. Dies kann vor allem auf den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) in höheren Altersklassen zurückgeführt werden, so dass zukünftig auch eine Annäherung des Führerscheinbesitzes an die jüngeren Altersklassen zu erwarten ist.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz bei den jungen Erwachsenen und bei Senioren. Im Kreis Soest scheinen junge Männer ab 16 Jahren (85 %) früher als Frauen (81 %) einen Führerschein zu erwerben. Bei ausschließlich Erwachsenen gleicht sich dieser Wert an (93 %). In den ältesten Altersklassen der Personen ab 65 Jahren zeigt sich, dass Frauen seltener über einen Führerschein verfügen als Männer. Dies ist bundesweit historisch bedingt. Gleichzeitig wird aber auch eine deutliche Tendenz zur Angleichung der Führerscheinbesitzquote im Zeitverlauf deutlich. Schon in wenigen Jahren werden auch bei den Senioren Frauen und Männer annähernd gleich häufig einen Führerschein besitzen. Damit kann erwartet werden, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind.

Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Insgesamt können von den Erwachsenen Einwohnern im Kreis Soest rund 83 % jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bei Berücksichtigung ausschließlich von Personen mit einem Führerschein steigt dieser Wert auf 86 %. Lediglich 2 % dieser Personengruppe steht nie ein Pkw zur Verfügung. Darüber hinaus fällt auf, dass die Pkw-Verfügbarkeit im südlichen Kreisgebiet größer ist als im nördlichen Kreisgebiet. Führerscheininhabern steht im Süden des Kreises zu 89 % immer ein Pkw zur Verfügung. Im Norden

ist der Anteil mit 85 % zwar geringer, aber im Vergleich zu ähnlichen Raumstrukturen sowie der Bundeserhebung ebenfalls auf einem sehr hohen Niveau.

Tabelle 10: Verfügbarkeit eines Pkw

Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=3.425)	Kreis Soest - Nord (n=2.156)	Kreis Soest - Süd (n=1.191)	Stadt Soest (n=605)
immer/täglich	83	82	86	79
zeitweise/Absprache	12	13	10	12
nie	5	6	4	5
	100	100	100	100

Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahren, in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr- Kreis (n=9.105)	Städtischer Kreis*	MiD 2017*
immer/täglich	k. A.	76	81	77
zeitweise/Absprache		15	11	14
nie		9	7	9
		100	100	100

* Personen ab 17 J., inkl. Carsharing

ÖV-Zeitkartenbesitz

13 % aller befragten Einwohner im Kreis Soest ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Kreisen zwar unterdurchschnittlich, hat sich gegenüber dem Jahr 2011 aber fast verdoppelt (7 %).

Tabelle 11: ÖV-Zeitkartenbesitz

ÖV-Zeitkartenbesitz (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=3.845)	Kreis Soest - Nord (n=2.479)	Kreis Soest - Süd (n=1.363)	Stadt Soest
Besitz ÖV-Zeitkarte	13	13	14	17
davon				
- Jedermann-Monatskarte (auch 9 Uhr)	2	2	1	4
- Schülerticket	5	4	8	1
- Firmen- / Jobticket	1	1	<1	1
- Semesterticket	3	4	3	7
- Schwerbehindertenticket	1	1	1	3
- sonstige Zeitkarten	1	1	1	1
keine ÖV-Zeitkarte	87	87	86	83
	100	100	100	100

ÖV-Zeitkartenbesitz (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr- Kreis (n=10.271)	Städtischer Kreis*	MiD 2017*
Besitz ÖV-Zeitkarte	7	22	17	22
davon				
- Jedermann-Monatskarte (auch 9 Uhr)	k. A.	7	9	12
- Schülerticket		8		
- Firmen- / Jobticket		1	5	6
- Semesterticket		4		
- Schwerbehindertenticket		2		
- sonstige Zeitkarten		<1	3	4
keine ÖV-Zeitkarte	93	78	83	77
	100	100	100	100

* Personen ab 14 Jahren

In der Zusammensetzung der ÖV-Zeitkarten gibt es deutliche Unterschiede zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet. Zwar entfällt in beiden Gebieten der größte Anteil auf Schülertickets, im Süden des Kreises beläuft sich dieser Anteil allerdings auf 53 % der Zeitkarten und im Norden des Kreises auf 32 %. Sowohl Semester- als auch Jobtickets sind dagegen im nördlichen Kreisgebiet stärker vertreten. Insgesamt sind dies ein Drittel der Zeitkarten, wohingegen es in südlichen Kreisgebiet lediglich 23 % sind. Vor allem anhand der Jobtickets zeigt sich hier, dass ausschließlich im nördlichen Kreisgebiet Bahnhöfe im Regional- und Fernverkehr bedient werden. Insgesamt zeigt sich, dass der Zeitkartenbesitz im südlichen Kreisgebiet deutlich stärker vom Ausbildungsverkehr der Schülerinnen und Schüler geprägt ist.

Abbildung 8: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten nach Südkreis (links) und Nordkreis (rechts)



Bei einem differenzierten Blick der Zeitkartenverfügbarkeit nach Erwerbsstatus bestätigt sich der Trend, dass im Kreis Soest vorwiegend junge Personen in Ausbildung über eine Zeitkarte im ÖV verfügen. So liegt die Besitzquote von Studierenden aus dem Nordkreis bei insgesamt 81 %, die zu einem Großteil (75 %) auf das Semesterticket zurückzuführen sind. 30 % der Schüler und 29 % der Auszubildenden aus dem Nordkreis verfügen über eine Zeitkarte. Dagegen liegt der Anteil von Zeitkartenbesitzern bei Erwerbstätigen lediglich bei 10 %. Im Südkreis ergeben sich andere Zusammensetzungen. Dort verfügen 77 % der Studierenden über eine Zeitkarte. Der Anteil der Semestertickets liegt in dieser

Gruppe bei 74 %. Große Differenzen zwischen den Kreisgebieten ergeben sich hinsichtlich des Zeitkartenbesitzes bei Schülern. Im Südkreis besitzen neun von zehn Schülern eine Zeitkarte. Dies sind alle Schülertickets und keine weiteren Tickets. Lediglich 3 % der Erwerbstätigen sind im Besitz einer Zeitkarte. Allerdings entfällt knapp die Hälfte dieser 3 % auf Bahnkarten, sodass die regelmäßige Nutzungsberichtigung des örtlichen Nahverkehrs noch geringer ist.

In Kombination bestimmen der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. Im gesamten Kreis Soest verfügen 7 % sowohl über einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für den ÖV. Dem stehen 10 % gegenüber, denen keine der beiden Möglichkeiten zur Verfügung steht. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Dieser Anteil ist im nördlichen Kreisgebiet höher als im südlichen. Gleichzeitig ist dort der Anteil jener, die ausschließlich über eine Zeitkarte verfügen höher. Dies ist vorwiegend auf die erhöhte Anzahl von Schülertickets zurückzuführen. Im Vergleich stehen im Kreis Soest tendenziell weniger Personen beide Möglichkeiten zur Verfügung und mehr Personen keine der Möglichkeiten zur Verfügung, sodass die Mobilitätsoptionen insgesamt deutlich geringer als bspw. im bundesweiten Vergleich sind.

Tabelle 12: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=3.837)	Kreis Soest - Nord (n=2.156)	Kreis Soest - Süd (n=1.191)	Stadt Soest (n=696)
Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarte	7	7	6	11
nur Führerscheinbesitz	78	76	80	70
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	7	6	9	4
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	10	11	6	15
	100	100	100	100

Mobilitätsvoraussetzungen (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=9.105)	Städtischer Kreis	MiD 2017
Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarte		13		16
nur Führerscheinbesitz		68		71
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	k. A.	9	k. A.	6
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz		10		8
		100		100

Entfernung zur nächsten Bushaltstelle

Die Entfernung zur nächsten Bushaltstelle, wie auch die zur nächsten Bahnhaltstelle, beruht auf Schätzungen der Befragten. Im Rahmen der Befragung wurden die Befragten darum gebeten die Entfernung zwischen ihrer Wohnung und der nächsten Haltestelle abzuschätzen und einzutragen.

Die durchschnittliche Entfernung zu einer Bushaltestelle liegt im Kreis Soest demnach bei 423 Metern. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen dem Nord- und Südkreis. Im nördlichen Kreisgebiet liegt der Mittelwert bei lediglich 379 Metern, wohingegen er im südlichen Gebiet bei 539 Metern liegt. Dort sind für fast die Hälfte der Haushalte Bushaltestellen nicht innerhalb von 400 Metern zu erreichen. Dieser Anteil liegt im nördlichen Teilkreis bei 40 % und über ein Viertel der Haushalte müssen maximal 200 Meter zum Erreichen einer Bushaltestelle zurücklegen. Insgesamt gilt es zu berücksichtigen, dass es sich bei den Angaben um Schätzungen der Befragten handelt und sie somit bisweilen von der tatsächlichen Entfernung abweichen können. Nichts desto trotz ist für den nördlichen Kreis Soest eine passable und für den südlichen Kreis Soest eine ausbaufähige räumliche Erschließung der Bushaltestellen zu konstatieren.

Tabelle 13: Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle (Einschätzung der Befragten)	Kreis Soest (n=2.057)	Kreis Soest - Nord (n=1.329)	Kreis Soest - Süd (n=713)	Stadt Soest (n=427)
unter 100 Metern	12	14	8	20
100 bis u. 200 Meter	14	15	13	21
200 bis u. 400 Meter	34	35	32	37
400 bis u. 1.000 Meter	32	30	37	20
1.000 Meter und mehr	8	7	10	3
	100	100	100	100
Durchschnitt (Meter)	423	379	539	268
Median (Meter)	300	300	321	200

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle (Einschätzung der Befragten)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=4.451)	Städtischer Kreis	MiD 2008
unter 100 Metern	k. A.	17	k. A.	17
100 bis u. 200 Meter		18		15
200 bis u. 400 Meter		39		24
400 bis u. 1.000 Meter		20		34
1.000 Meter und mehr		5		11
		100		100
Durchschnitt (Meter)	k. A.	300	k. A.	k. A.
Median (Meter)		200		

Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle

Nach dem gleichen Prinzip wie bei der Abschätzung der Entfernung der nächsten Bushaltestelle wurde auch die Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle erfragt. Die Unterschiede zwischen dem Nord- und Südkreis werden anhand dieses Indikators noch deutlicher. Im Südkreis existiert mit Ausnahme von Wickede (Ruhr) kein Haltepunkt des regionalen Schienenverkehrsnetz. So verwundert es nicht, dass die

mittlere Distanz zum nächsten Bahnhof mit 12,9 Kilometern deutlich über jenem Wert im Nordkreis liegt (3,3 Kilometer). Die Voraussetzungen den schienengebundenen Nahverkehr zu nutzen sind folglich je nach Lage im Kreis gänzlich unterschiedlich und kaum miteinander zu vergleichen. Die Anbindung im nördlichen Kreisgebiet ist als gut einzustufen; im südlichen Kreisgebiet sind dagegen größere Distanzen zurückzulegen.

Tabelle 14: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle

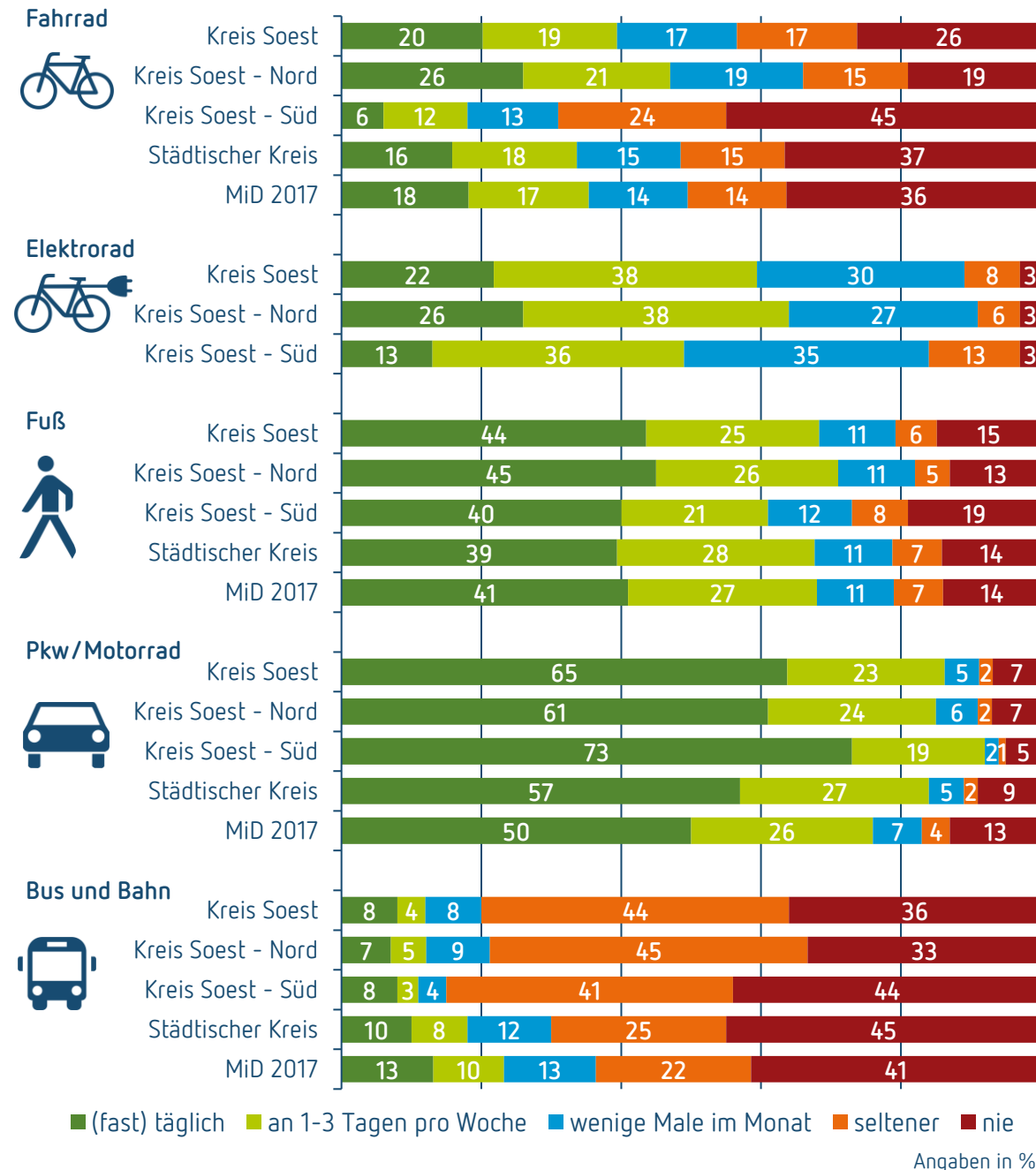
Entfernung zur Bahnhaltestelle (Einschätzung der Befragten)	Kreis Soest (n=2.057)	Kreis Soest - Nord (n=1.329)	Kreis Soest - Süd (n=713)	Stadt Soest (n=406)
unter 200 Metern	3	3	1	2
200 - u. 400 Meter	2	3	1	3
400 - u. 1.000 Meter	13	16	4	19
1.000 - u. 2.000 Meter	22	26	8	33
2.000 - u. 5.000 Meter	29	35	7	42
5.000 Meter und mehr	31	18	79	2
	100	100	100	100
Durchschnitt (km)	5,4	3,3	12,9	2,0
Median (km)	2,5	2,0	13,0	1,6

Entfernung zur Bahnhaltestelle (Einschätzung der Befragten)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=4.451)	Städtischer Kreis	MiD 2008
unter 200 Metern				6
200 - u. 400 Meter				7
400 - u. 1.000 Meter				19
1.000 - u. 2.000 Meter	k. A.	k. A.	k. A.	16
2.000 - u. 5.000 Meter				24
5.000 Meter und mehr				27
				100
Durchschnitt (km)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Median (km)				

4.3 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die regelmäßige Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel typischerweise von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kreises Soest an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abbildung 9: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Das Auto ist von den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 88 % mindestens wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Busse und Bahnen am seltensten genutzt. Lediglich 20 % gaben an, den ÖV wenigstens wenige Male im Monat zu nutzen. Das Fahrrad wird zwar häufiger als der ÖV, aber deutlich seltener als der MIV genutzt. Insgesamt gaben knapp zwei

von fünf Befragten an, wenigstens wöchentlich das Fahrrad zu nutzen. Dieser Quote erhöht sich bei der Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads. Deren Besitzer nutzen dieses im Kreis Soest zu 60 % mindestens einmal in der Woche.

In der Nutzungsregelmäßigkeit aller Verkehrsmittel zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen dem Nord- und Südkreis. So wird im Süden des Kreises häufiger das Auto genutzt als im Norden des Kreises, und demgegenüber auch seltener der ÖV. Die gravierendsten Differenzen ergeben sich allerdings in der Fahrradnutzung. Wohingegen im südlichen Teilkreis lediglich 18 % angaben, dieses wenigstens einmal in der Woche zu nutzen, liegt dieser Anteil im nördlichen Teilkreis bei fast der Hälfte (47 %). Hier zeigen sich sehr stark die unterschiedlichen topographischen Voraussetzungen zwischen den beiden Teilgebieten.

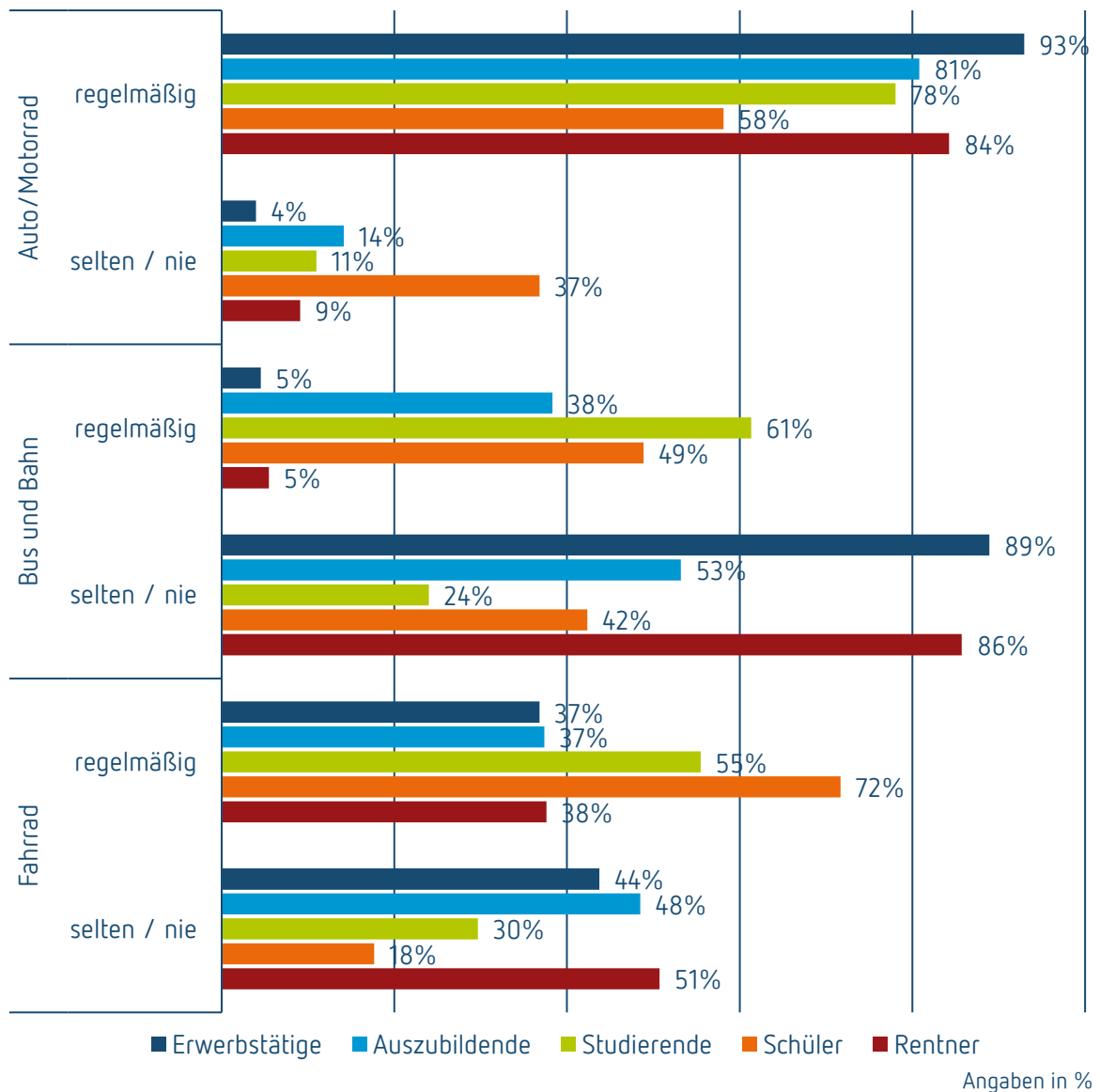
Das Auto wird am häufigsten von Vollzeit-Erwerbstätigen genutzt. 82 % nutzen es täglich und weitere 11 % mindestens einmal in der Woche. Eine ähnlich häufige Nutzung kann auch für Teilzeit-Erwerbstätige festgestellt werden. 74 % sind täglich und 18 % mindestens einmal in der Woche im MIV unterwegs. Auch Rentner nutzen den Pkw zu großen Teilen regelmäßig (84 %). Unter anderem auf Grund wegfallender Arbeitswege zeigt sich hier allerdings eine deutlich geringere tägliche Nutzung (43 %). Bei Schülern hingegen ist die Regelmäßigkeit der Pkw-Nutzung sehr unterschiedlich. So nutzen rund 47 % der Schülerinnen und Schüler das Auto nie oder nur selten. 48 % nutzen das Auto hingegen ebenfalls regelmäßig. Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Erwerbsgruppe der Schülerinnen und Schüler somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind. Der Anteil Auszubildender, die regelmäßig das Auto nutzen, ist mit 81 % vergleichsweise hoch und auch die regelmäßige Nutzung des Autos durch Studierende (78 %) ist deutlich überdurchschnittlich. Dabei gibt es Unterschiede zwischen den Teilgebieten im Kreis. So nutzen im Nordkreis 64 % das Auto regelmäßig, im Südkreis dagegen 85 %.

Gleichzeitig sind Studierende auch eine wesentliche Nutzergruppe des ÖV. Die regelmäßige Nutzung beläuft sich insgesamt auf 61 %, wo entgegen der Pkw-Nutzung der ÖV durch Studierende aus dem Norden des Kreises wesentlich regelmäßiger genutzt wird (73 %) als durch Studierende aus südlichen Teilbereichen (49 %). Hier zeigt sich deutlich die bessere ÖV-Anbindung der Gemeinden aus dem Nordkreis vor allem schienengebunden an die Hochschulen und Universitäten außerhalb des Kreises (z. B. Dortmund o. Paderborn). Eine ähnliche Diskrepanz zeigt sich auch bei ÖV-Nutzung von Schülerinnen und Schülern. Hier allerdings nutzen vermehrt jene aus dem Südkreis (73 %) Busse und Bahnen. Vorwiegend ist dies auf die größeren Städte mit einer größeren Anzahl von Schulen im Nordkreis und dem damit verbundenen notwendigerweise höheren Schulbusverkehr von Schülerinnen und Schülern aus dem südlichen Kreis zurückzuführen. Im nördlichen Kreisgebiet wählen 52 % regelmäßig ein öffentliches Verkehrsmittel. Kaum eine Bedeutung hat der ÖV für Erwerbstätige und Rentner. Auf regelmäßigen (Arbeits-) Wegen scheint der ÖV demzufolge nicht die nötige Alternative zum Pkw darzustellen, um eine dauerhafte Verlagerung zu ermöglichen. Hier gilt es verstärkt Handlungserfordernisse aufzudecken und Maßnahmen daraus abzuleiten. Gleiches ist bei Rentnern zu beobachten. Ebenfalls lediglich 5 % dieser Personengruppe ist mindestens einmal in der Woche mit ÖV unterwegs. Vor dem Hintergrund der mit dem Alter steigenden Unsicherheit eigenständig einen Pkw zu führen, sollte der ÖV eine angemessene Alternative für längere Strecken darstellen und eine Mobilität bis ins hohe Alter trotz gesundheitlicher Einschränkungen ermöglichen. Dem scheint der ÖV im Kreis Soest aktuell nur bedingt gerecht zu werden.

Auch in der regelmäßigen Nutzung des Fahrrads gibt es Unterschiede zwischen den Personengruppen. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende stechen dabei noch hervor (72 % bzw. 55 %). Die verhältnismäßig geringe Nutzung des Fahrrads zeigt sich auch sehr deutlich anhand der Anteile jener, die es selten oder nie nutzen. 44 % der Erwerbstätigen, 48 % der Auszubildenden und 51 % der Rentnerinnen und Rentner gaben dies an. Diese Nichtnutzung fällt im südlichen Kreisgebiet noch wesentlich höher aus, als im nördlichen Kreisgebiet. Als Hauptgrund für die steigenden Anteile (66 % der Erwerbstätigen, 61 % der Auszubildenden, 74 % der Rentner/innen) ist die bewegtere Topographie im Süden des Kreises anzuführen. Demgegenüber liegen diese Anteile im Norden unterhalb des kreisweiten Mittelwerts (36 % der Erwerbstätigen, 39 % der Auszubildenden, 43 % der Rentner/innen). Im Norden des Kreises zeigt sich auch, dass der Umfang der Erwerbstätigkeit einen Einfluss auf die Fahrradnutzung hat. Teilzeiterwerbstätige nutzen mit 53 % häufiger regelmäßig das Fahrrad als Vollzeiterwerbstätige (38 %). Dies lässt sich möglicherweise auf das größere Zeitbudget von Teilzeiterwerbstätigen oder deren bisweilen geringeren ökonomischen Status zurückführen. Hinsichtlich der regelmäßigen Nutzung des Fahrrads fällt darüber hinaus auf, dass es etwas häufiger von Männern als von Frauen genutzt wird: Obwohl das Verhältnis der Geschlechter nahezu ausgeglichen ist (50,2 % weiblich) sind 54,7 % der regelmäßigen Nutzer des Fahrrads Männer. Unterschiede gibt es je nach Teilgebiet. Im Süden des Kreises sind gar 59,7 % der regelmäßigen Nutzer männlich, im Norden dagegen 50,7 %. Insgesamt nutzen 46 % der Männer aus dem Kreis Soest das Fahrrad mindestens einmal in der Woche, aber nur 39 % der Frauen. Im südlichen Kreisgebiet sind es 26 % der Männer und 17 % der Frauen, die zu den regelmäßig Nutzenden zählen. Im nördlichen Kreisgebiet liegen die Anteile bei 49 % und 44 %.

Im protokollierten Mobilitätsverhalten im Erhebungszeitraum spiegelt sich dies allerdings kaum wider. Jeweils die Hälfte der Radfahrten im Kreisgebiet werden von Frauen und Männern bewältigt. Der Unterschied in der Regelmäßigkeit der Nutzung lässt sich daher möglicherweise auf tageweise Unterschiede im Mobilitätsverhalten wie z. B. tendenziell komplexere Wegstrukturen (Bringen/Holen, Arbeit, Einkaufen an einem Tag, v. a. in Familienhaushalten) und eine höhere Wegeanzahl (0,2 Wege mehr pro Tag) von Frauen zurückführen, die ein höheres Maß an Flexibilität erfordern, dem das Fahrrad nicht gänzlich gerecht wird.

Abbildung 10: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



Insgesamt zeigt sich auch ein starker Zusammenhang zwischen der uneingeschränkten Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und deren Nutzung: 95 % der Personen, denen ein Pkw jederzeit zur Verfügung steht, nutzen diesen auch mindestens an mehreren Tagen pro Woche. Ähnlich verhält es sich mit Inhabern von Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr: Auch hier nutzen 83 % der Zeitkarteninhaber das Bus- und Bahn-Angebot mindestens mehrmals wöchentlich.

Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. Insgesamt geben 53 % der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dabei ergeben sich insgesamt, aber auch in der Zusammensetzung der Verkehrsmittel, deutliche Unterschiede zwischen dem Nord- und Südkreis. Wohingegen im Südkreis 66 % angaben monomodal und dabei vorwiegend mit dem Pkw (61 %) unterwegs zu sein, sind es im Nordkreis insgesamt 47 % monomodale Nutzer -

8 % sind Personen, die ausschließlich das Fahrrad nutzen. Dieser Anteil ist im Vergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Entsprechend der vorgestellten Anteile Monomodaler Personen ergeben sich auch Unterschiede bei multimodalen Nutzern. So liegt deren Anteil im nördlichen Kreisgebiet deutlich über dem Durchschnitt Deutschlands. Dies ist in erster Linie auf eine Vielzahl von Pkw/Rad-Multimodalen Personen zurückzuführen. Im südlichen Kreisgebiet verhalten sich die Bewohner dagegen seltener multimodal als die Bundesbevölkerung. Auch anhand der Auswertung der Mobilitätstypen zeigt sich eine insgesamt geringe regelmäßige Nutzung des öffentlichen Verkehrssystems. Der Pkw bildet dagegen, in Teilen ergänzt durch das Fahrrad, das Rückgrat der Mobilität im Kreis Soest

Tabelle 15: Mobilitätstypen⁵

Mobilitätstypen (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=3.064)	Kreis Soest - Nord (n=1.983)	Kreis Soest - Süd (n=1.077)	Stadt Soest (n=571)
Monomodale Nutzer	53	47	66	55
Pkw-Monomodale	44	37	61	40
Fahrrad-Monomodale	7	8	2	12
ÖV-Monomodale	2	2	3	3
Multimodale Nutzer	44	48	31	41
Pkw/Rad-Multimodale	33	37	20	30
Pkw/ÖV-Multimodale	3	2	5	2
Rad/ÖV-Multimodale	3	3	2	4
Pkw/Rad/ÖV-Multim.	5	6	4	5
wenig Mobile	4	4	4	4
	100	100	100	100

⁵ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-3x pro Monat angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 2 bis 3 Tagen pro Woche das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/ Fahrradfahrer“. Bei Erhebung im Ennepe-Ruhr-Kreis galt jemand erst als multimodal, wenn er zwei oder mehr Verkehrsmittel mindestens 3 bis 4 Tagen pro Woche verwendet, da die Kategorisierung der Verkehrsmittelnutzung zum Zeitpunkt der Erhebung abweichend abgefragt wurde.

Mobilitätstypen (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr- Kreis (n=9.441)	Städtischer Kreis	MiD 2017
Monomodale Nutzer	k. A.	75	60	58
Pkw-Monomodale		63	51	45
Fahrrad-Monomodale		1	4	5
ÖV-Monomodale		11	5	8
Multimodale Nutzer		9	35	36
Pkw/Rad-Multimodale		2	22	20
Pkw/ÖV-Multimodale		5	6	7
Rad/ÖV-Multimodale		1	3	5
Pkw/Rad/ÖV-Multim.		<1	4	4
wenig Mobile		15	5	6
		100	100	100

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt ebenfalls einige interessante Unterschiede: Rund 23 % der Minderjährigen sind monomodal auf das Fahrrad fixiert. Die multimodale Nutzung des Fahrrads in Kombination mit dem Pkw (20 %) sowie mit dem Pkw und ÖV (17 %) folgen auf die rein monomodale Nutzung. Dabei gilt es Differenzen zwischen dem Nord- und Südkreis hervorzuheben. So ist die Affinität gegenüber dem Fahrrad bei Kindern aus dem nördlichen Kreisgebiet wesentlich höher als bei jenen aus dem südlichen Kreisgebiet. Letztere bezeichnen sich nur zu 10 % als Fahrrad-Monomodal, wohingegen der Anteil bei Gleichaltrigen aus dem Norden bei 27 % liegt. Hinzu kommen 25 % Pkw/Rad-Multimodale im nördlichen Teil des Kreises gegenüber 4 % im südlichen Teil. Dort zeigt sich im Vergleich eine wesentlich höhere ÖV-Affinität. So sind dort 13 % als ÖV-Monomodal, 23 % als Pkw/ÖV-Multimodal und 20 % als Pkw/Rad/ÖV-Multimodal einzustufen.

Im Allgemeinen erfolgt die Veränderung der genutzten Verkehrsmittel im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen in zwei Schritten: junge Erwachsene nutzen neben dem Pkw vielfach noch den ÖV, um erst im Laufe der Zeit den MIV immer weiter zu fokussieren. Diese Entwicklung ist im Kreis Soest und vor allem im südlichen Kreisgebiet weniger stark ausgeprägt und es setzt schon früher eine größere Bedeutung und Nutzung des Pkw ein. So liegt der Anteil Pkw-Monomodaler junger Erwachsener im gesamten Kreisgebiet bei 44 % und im südlichen gar bei 61 %. Die Kombination aus Pkw/ÖV wird regelmäßig von 7 % (Gesamt) bzw. 15 % (Süden) genutzt. Im nördlichen Kreisgebiet erreicht dieser Anteil lediglich 4 %. Es zeigt sich, dass für viele junge Erwachsene keine Übergangszeit, die auch durch den ÖV geprägt ist, existiert, sondern bereits in jungen Jahren vermehrt auf das Auto zurückgegriffen wird. Dies erscheint vor dem Hintergrund, dass diese Altersklasse am ehesten über ÖV-Zeitkarten verfügen bedenkenswert, da diese scheinbar nicht als ÖV-Nutzer gehalten werden können, sondern bei sich bietender Möglichkeit den Pkw wählen.

Mit dem Alter steigt der Anteil Pkw-Monomodaler zunächst weiter an. Dies äußert sich in weiteren Verlusten bei Mobilitätstypen mit ÖV-Bezug. Ab einem Alter von 40/50 Jahren geht die Pkw-Monomodalität wieder zurück. Zugewinne entfallen dabei vorwiegend auf Pkw-Rad/Multimodale. Dabei fällt dieser Effekt im Nordkreis stärker aus als im Südkreis, wo 40 bis 50-jährige zu 74 % als Pkw-Monomodal bezeichnet werden können. Dies ist ein sehr überdurchschnittlicher Anteil.

Bei den Senioren nimmt der Anteil der wenig Mobilien zu, die kein Verkehrsmittel an mindestens drei Tagen pro Woche nutzen. In der Altersklasse über 65 Jahre betrifft dies mehr als jede zehnte Person, die ein Verkehrsmittel nur sporadisch nutzt. Der Grund ist zum einen auf einen höheren Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierung der täglichen Aktivitäten zurückzuführen.

ÖPNV-Nutzung im Kreis Soest

An dieser Stelle soll eine genauere Betrachtung der ÖPNV-Nutzung stehen, um herauszufinden, wer bereits regelmäßig den ÖV nutzt und wie und welche Personen für eine gelegentliche bis regelmäßige Nutzung am ehesten gewonnen werden können.

Wie sich in den vorangegangenen Auswertungen bereits angedeutet hat, entfällt ein überproportional großer Anteil der ÖPNV-Nutzer im Kreis Soest auf junge Einwohnerinnen und Einwohner. Dies unterstreicht die Bedeutung des ÖPNV hauptsächlich für den Schulverkehr. Lediglich 17 % der regelmäßigen Nutzer sind Erwerbstätige - ein stark unterdurchschnittlicher Wert. Im südlichen Kreisgebiet ist nur jeder zehnte der ÖPNV-Nutzer erwerbstätig. Demgegenüber stehen 63 % Schülerinnen und Schüler. Auffällig ist auch, dass die Bewertung des ÖPNV-Systems der ÖPNV-Nutzer aus dem südlichen Kreisgebiet schlechter ausfällt als die Bewertung der gesamten Kreisbevölkerung. Üblicherweise fällt die Bewertung der regelmäßigen Nutzer besser aus als die der Gesamtbevölkerung - so wie es für den Nordkreis festgestellt werden konnte. Dennoch zeigt die Bewertung von bestenfalls 3,2, dass das bestehende und genutzte Verkehrsangebot nicht zur Zufriedenheit führt und es großes qualitatives Steigerungspotenzial im Bus- und Bahn-Angebot gibt.

Tabelle 16: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern

soziostrukturelle Merkmale (Personen ab 6 Jahren, in %)	alle Befragten im Kreis Soest	ÖPNV- Nutzer im Kreis Soest	ÖPNV- Nutzer im Kreis Soest - Nord	ÖPNV- Nutzer im Kreis Soest - Süd	ÖPNV- Nutzer in der Stadt Soest
Altersgruppen	(n=3.941)	(n=480)	(n=346)	(n=134)	(n=83)
6 bis unter 18 Jahre	13	43	36	62	8
18 bis unter 30 Jahre	14	31	32	28	40
30 bis unter 40 Jahre	12	7	9	3	17
40 bis unter 50 Jahre	13	6	7	2	7
50 bis unter 65 Jahre	25	7	10	1	16
65 Jahre und älter	22	6	7	3	12
Erwerbstätigkeit	(n=3.936)	(n=479)	(n=345)	(n=124)	(n=83)
Erwerbstätige	50	17	21	10	33
Hausfrau/-mann	2	2	2	1	3
Rentner/-in	24	7	9	3	16
Auszubildende	3	8	8	8	10
Studierende	4	19	21	14	30
Schüler/-in	13	45	39	63	6
ÖPNV-Nutzerstrukturen					
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	13	83	81	90	78
Führerscheinbesitz (ab 18 Jahren)	95	78	80	70*	75
Pkw-Verfügbarkeit (immer/täglich)	75	26	29	18	33
ÖV-Nutzung mind. Wöchentlich	14	100	100	100	100
Bewertung des ÖPNV-Systems	3,7	3,3	3,2	3,9	2,8

*geringe Fallzahl

Arbeits- und Ausbildungsorte

Rund 38 % der befragten Erwerbstätigen haben ihre Arbeitsstätte innerhalb ihres Wohnorts. Demnach überqueren 62 % für Arbeitszwecke die Gemeindegrenze. 32 % verlassen auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz den Kreis Soest. Dabei ergeben sich zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet verhältnismäßig geringe Differenzen. Im Südkreis verbleiben die Bürgerinnen und Bürger etwas seltener für die Arbeit in der eigenen Kommune (35 %) als im Nordkreis (39 %). Dafür verbleiben sie aber auch häufiger im Kreis Soest (70 % zu 68 %).

Tabelle 17: Ort des Ausbildungs- /Arbeitsplatzes

Orte des Ausbildungs- /Arbeitsplatzes (Personen ab 6 J., in %)	Arbeitsplatz (n=1.980)	Schule (n=454)
Anröchte	3	2
Bad Sassendorf	3	1
Ense	2	2
Erwitte	3	4
Geseke	3	6
Lippetal	1	4
Lippstadt	19	27
Möhnesee	2	2
Rüthen	2	3
Soest	15	24
Warstein	7	4
Welper	<1	1
Werl	6	15
Wickede	2	1
Kreis Soest	68	95
Hamm	4	
Arnsberg	4	
Paderborn	3	
Dortmund	2	
Meschede	2	
Beckum	1	
Rietberg	1	
Unna	1	*
Salzkotten	<1	
übriger Kreis Warendorf	3	
übriger Kreis Paderborn	2	
übriger Kreis Unna	1	
übriger Hochsauerlandkreis	1	
Märkischer Kreis	1	
übriges NRW	4	
übriges Deutschland	1	
außerhalb des Kreises Soest	32	5

*zu geringe Fallzahlen

Die bedeutendsten Ziele für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer außerhalb des Kreises Soest sind die angrenzenden Städte Hamm und Arnsberg, sowie die sowohl durch die Straße als auch

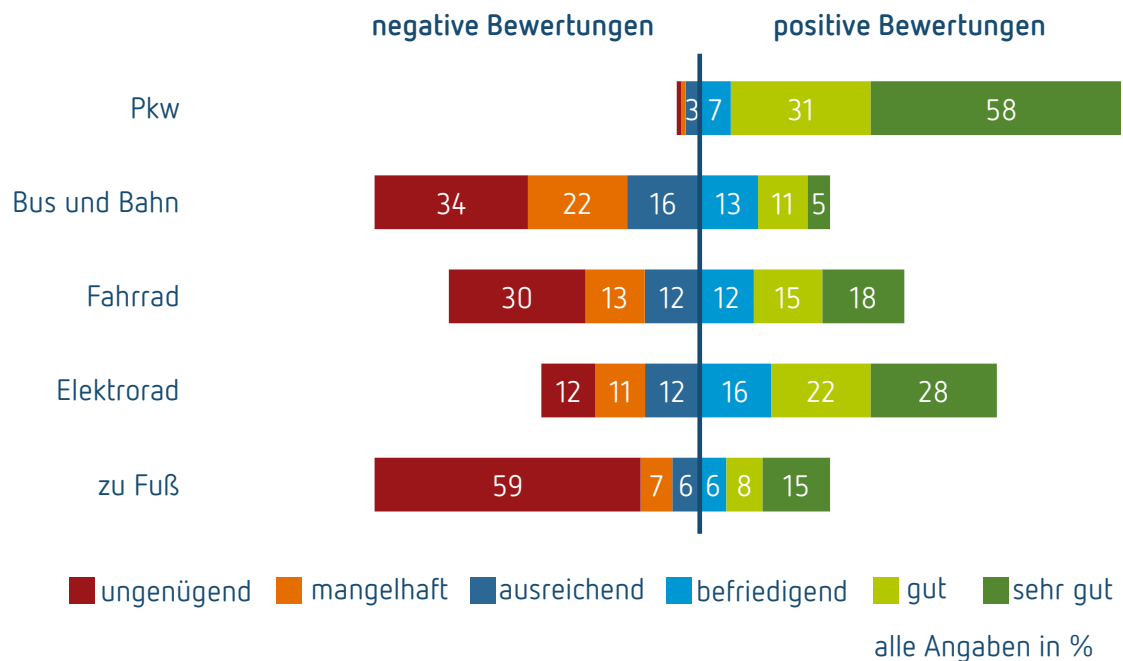
schienegebunden gut zu erreichenden Großstädte Paderborn und Dortmund. Durchschnittlich wird für den Weg zur Arbeitsstätte eine Entfernung von 20,4 km bewältigt.

Die Entfernung zum Schulort liegt mit 8,8 km deutlich darunter. Schülerinnen und Schüler verbleiben erwartungsgemäß deutlich häufiger in ihrem Wohnort. Mehr als 40 % verlassen ihren Stadt- / Ortsteil nicht, um zur Schule zu gelangen (44 %). Weitere 24 % besuchen eine Schule innerhalb der Kommune. Somit überqueren 32 % der im Kreis Soest wohnhaften Schülerinnen und Schüler die Gemeindegrenze. Insgesamt 5 % besuchen eine Schule außerhalb des Kreisgebietes. Bei der Verteilung auf die Städte und Gemeinden stechen Lippstadt (27 %) und Soest (24 %) heraus. Dies lässt sich auf die höhere Dichte an weiterführenden und berufsbildenden Schulen zurückführen.

Bewertung der Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit wichtiger alltäglicher Ziele (hier Arbeits- und Ausbildungsorte) mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln hat entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

Abbildung 11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln



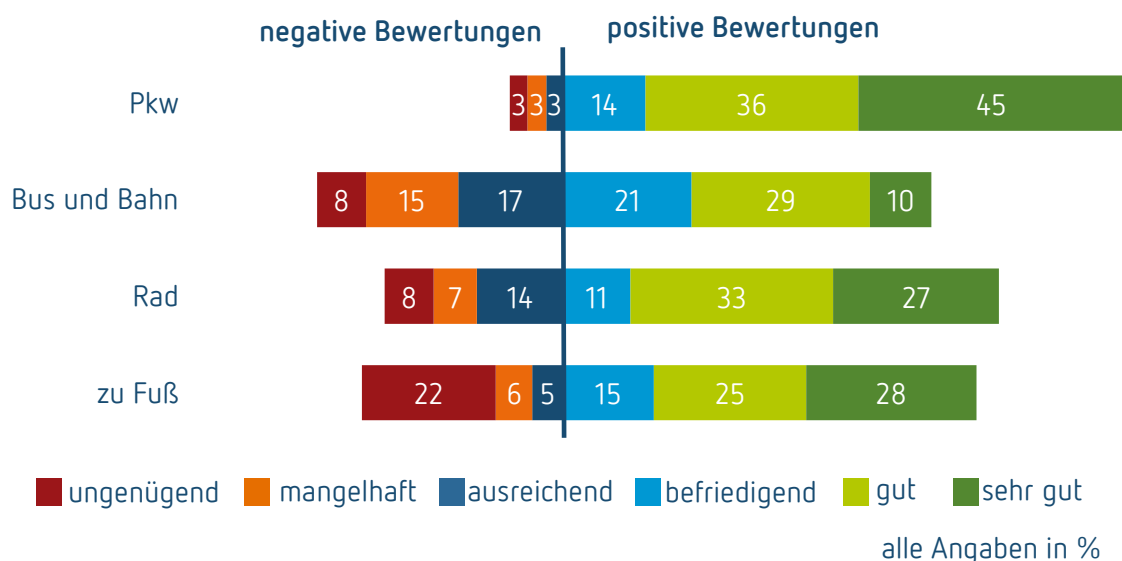
Am besten wird die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Auto bewertet. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Erreichbarkeit negativ bewertet. Auch die Note befriedigend wurde nur von 7 % der Befragten gewählt. Dagegen stehen fast 60 % sehr gute und knapp 30 % gute Bewertungen. Ein gänzlich anderes Ergebnis wird bei der Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV erzielt. Insgesamt weniger als 30 % geben dazu eine positive Bewertung ab. Dieser Anteil ist geringer als jener der ungenügenden Bewertungen (34 %), die mit Abstand den größten Anteil verzeichnen. Hier besteht folglich großes Verbesserungspotenzial. Dieses besteht auch in der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad. Wenngleich die Bewertung insgesamt etwas besser als beim ÖPNV ausfällt, kommt auch hier die Note ungenügend auf den größten Anteil (30 %). Ein Drittel gibt aber auch eine gute bis sehr gute Bewertung ab. In diesem Zusammenhang ist es sehr auffällig, dass die Bewertung der Erreichbarkeit mit dem Elektrofahrrad wesentlich besser ausfällt. Hier wurden nur die

Angaben von Elektrofahrradbesitzern berücksichtigt. Zur Hälfte geben diese an, ihren Arbeitsplatz mit dem Elektrofahrrad mindestens gut zu erreichen. Demgegenüber fällt die Erreichbarkeit bei weniger als einem Viertel mangelhaft oder ungenügend aus.

Die größten Unterschiede zwischen den Kreisgebieten ergeben sich bei der Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV. Wohingegen im nördlichen Kreisgebiet 30 % die Note ungenügend vergeben, sind es im südlichen Kreisgebiet 44 %. Der Anteil positiver Bewertungen liegt im Norden bei 32 % und im Süden bei lediglich 19 %. Eine ähnliche Ausprägung zeigt sich auch in der Bewertung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Hier stehen 49 % positive Bewertungen (21 % sehr gut) in den nördlichen Kommunen, 37 % positive Bewertungen (12 % sehr gut) in den südlichen Kommunen gegenüber.

Die Erreichbarkeit der Schulorte wird im Vergleich zur Erreichbarkeit der Arbeitsorte grundsätzlich besser bewertet. Dies ist auf die kürzeren Distanzen zum Schulort zurückzuführen. Schülerinnen und Schüler bewerten die Erreichbarkeit ihrer Schule mit dem Auto am besten. Negative Bewertungen gaben weniger als 10 % ab. Dagegen wurden über 80 % gute bis sehr gute Bewertungen erfasst. Diese Noten wurden auch in 60 % der Fälle für die Erreichbarkeit des Schulortes mit dem Fahrrad vergeben. Lediglich 15 % bewerten die Erreichbarkeit ihres Schulortes mit mangelhaft oder ungenügend. Dieser Anteil ist sowohl bei der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (23 %) als auch zu Fuß (28 %) deutlich niedriger. Letztere erhält häufiger die Bestnoten gut und sehr gut (53 %) als die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (39 %).

Abbildung 12: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulortes nach Verkehrsmitteln



4.4 Mobilität der Einwohner

Die Mobilität der Einwohner lässt sich anhand von verschiedenen Indikatoren darstellen. Als Datengrundlage dient das Mobilitätsverhalten der Befragten an ihrem zugewiesenen Stichtag.

91 % der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Soest verlassen an einem normalen Werktag das Haus und legen mindestens einen Weg zurück. Die Unterschiede zwischen dem nördlichen (92 %) und

südlichen Kreisgebiet (89 %) sind dabei gering. Dieser kreisweite Wert lag im Jahr 2011 noch bei 84 %. Auch gegenüber vergleichbaren Kreisen sowie dem Bundesdurchschnitt (jeweils 85 %) ist die aktuelle Mobilitätsrate überdurchschnittlich. Im Vergleich fällt auch auf, dass im Kreis insgesamt mehr Wege pro Person zurückgelegt werden. Waren es im Jahr 2011 3,0 Wegen pro Tag stieg dieser Wert auf 3,3 Wege pro Tag im Jahr 2019. Im nördlichen Kreisgebiet werden etwas mehr Wege pro Tag bewältigt als im südlichen. Werden nur mobile Personen berücksichtigt gleicht sich Wegehäufigkeit gegenüber vergleichbaren Kreisen und dem Bundesdurchschnitt (nahezu) an (3,6 bzw. 3,7).

Tabelle 18: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobile Person	Anteil an Immobilien ⁶	Wege pro Person (alle)
Kreis Soest 2019 (n=3.790)	3,6	9 %	3,3
Kreis Soest - Nord 2019 (n=2.438)	3,7	8 %	3,4
Kreis Soest - Süd 2019 (n=1.352)	3,6	11 %	3,2
Stadt Soest (n=696)	3,5	9 %	3,2
Kreis Soest 2011	-	16 %	3,0
Ennepe-Ruhr-Kreis	3,6	10 %	3,3
Städtischer Kreis (MiD 2017)	3,6	15 %	3,1
Bundesweit (MiD 2017)	3,7	15 %	3,1

Im Jahr 2019 legten insgesamt über 70 % der Kreisbevölkerung einen bis vier Wege am Tag zurück. Dabei legen 36 % einen bis zwei und 35 % drei bis vier Wege zurück. Dass Personen aus dem Nordkreis insgesamt mehr Wege am Tag bewältigen, lässt sich vorwiegend darauf zurückführen, dass sie häufiger drei bis vier Wege am Tag absolvieren (37 %) als Personen aus dem Südkreis (31 %). In den übrigen Klassen sind die Unterschiede deutlich geringer bzw. nicht vorhanden. Auch gegenüber dem Ennepe-Ruhr-Kreis sind nur kleinere Differenzen in der Wegeanzahl festzustellen. Größer fallen diese wie erwähnt bei der Wegeanzahl im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung aus. Dies lässt sich allerdings vorwiegend auf die Anzahl immobiler Personen zurückführen - diese ist im Kreis Soest vergleichsweise gering. In ähnlich strukturierten Kreisen sowie im gesamten Bundesgebiet legen mobile Personen im Durchschnitt dagegen häufiger fünf und mehr Wege zurück. So gleicht sich die Wegeanzahl pro mobile Person pro Tag an. Zwischen allen Vergleichsräume sind die Unterschiede insgesamt relativ gering. Dies ist vorwiegend damit zu erklären, dass sich in der Anzahl der Wege die Anzahl wahrgenommener außerhäuslicher Aktivitäten wie Arbeiten, Einkaufen oder Freizeitgestaltung widerspiegelt. Diese werden stärker von der Lebenssituation der Menschen als von Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens (wie etwa der Raumstruktur) bestimmt.

6 Immobiler sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

Tabelle 19: Zahl der zurückgelegten Wege an den erhobenen Stichtagen (Di.-Do.)

Anzahl der zurückgelegten Wege (P. ab 6 J., in %)	Kreis Soest (n=3.796)	Kreis Soest - Nord (n=2.444)	Kreis Soest - Süd (n=1.350)	Stadt Soest (n=696)
keinen Weg (immobil)	9	8	11	9
einen bis zwei Wege	36	35	38	40
drei bis vier Wege	35	37	31	32
fünf bis sechs Wege	14	14	13	14
sieben bis acht Wege	5	5	5	5
neun und mehr Wege	1	1	1	1
	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	3,3	3,4	3,2	3,2
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	3,6	3,7	3,6	3,5

Anzahl der zurückgelegten Wege (P. ab 6 J., in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr- Kreis (n=9.598)	Städtischer Kreis	MiD 2017
keinen Weg (immobil)	16	10	15	15
einen bis zwei Wege	84	37	36	36
drei bis vier Wege		32	29	30
fünf bis sechs Wege		15	20	20
sieben bis acht Wege		5		
neun und mehr Wege		1		
	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	3,0	3,3	3,1	3,2
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	k. A.	3,6	3,6	3,7

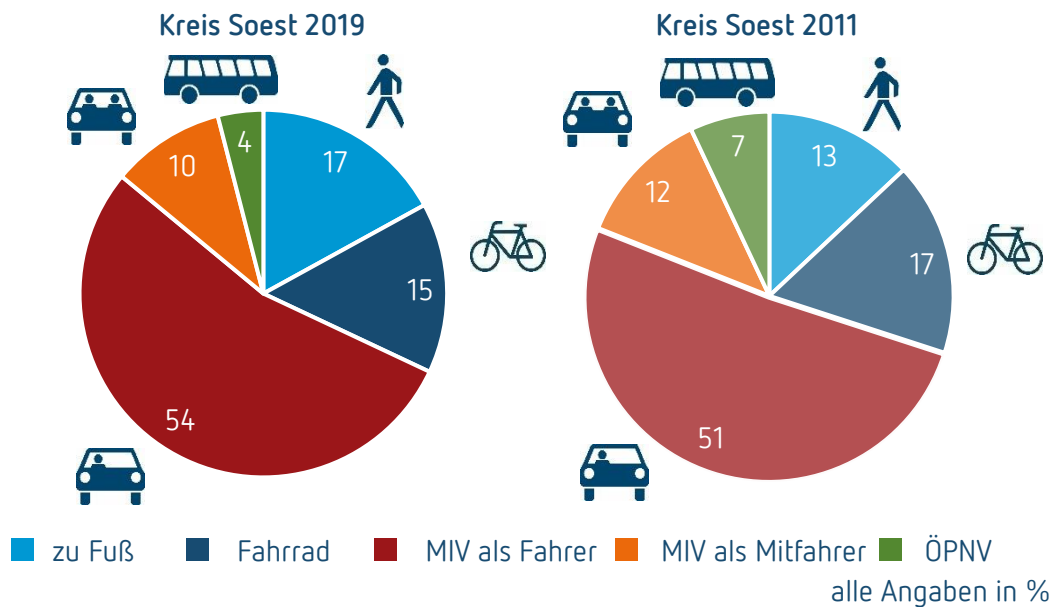
Die mobilste Gruppe ist die der Teilzeiterwerbstätigen, die 4,1 Wege/Werktag zurücklegt. Dies ist ein überdurchschnittliches Niveau. Die immobilste Gruppe im Kreis Soest sind Rentner und Rentnerinnen. Sie legen im Schnitt 2,8 Wege/Werktag zurück. Dies ist nicht ungewöhnlich, da in dieser Nutzergruppe alltägliche Wege zur Arbeit oder zum Ausbildungsort entfallen. Vergleichsweise wenig Wege bewältigen dagegen Auszubildende mit ebenfalls 2,8 Wege/Werktag.

Unter den Haushaltstypen ergeben sich ebenfalls Unterschiede. Haushalte mit Kindern sind tendenziell mobiler als solche ohne Kinder. So sind Personen aus Paarhaushalten mit Kindern mit 3,6 Wegen/Werktag die mobilste Haushaltsguppe. Aufgrund ihrer Familiensituation müssen sie viele Lebensbereiche abdecken und koordinieren (Beruf, Familie, Freunde/Verwandte, Freizeit etc.), die mit einer überdurchschnittlich hohen Mobilität verbunden sind. Die Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern kann diese Haushalte entlasten. Weniger Wege unternehmen dagegen Paare ohne Kinder (3,1 Wege/Werktag) - auch weil Vollzeit-Erwerbstätige die mit Abstand stärkste Gruppe stellen.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

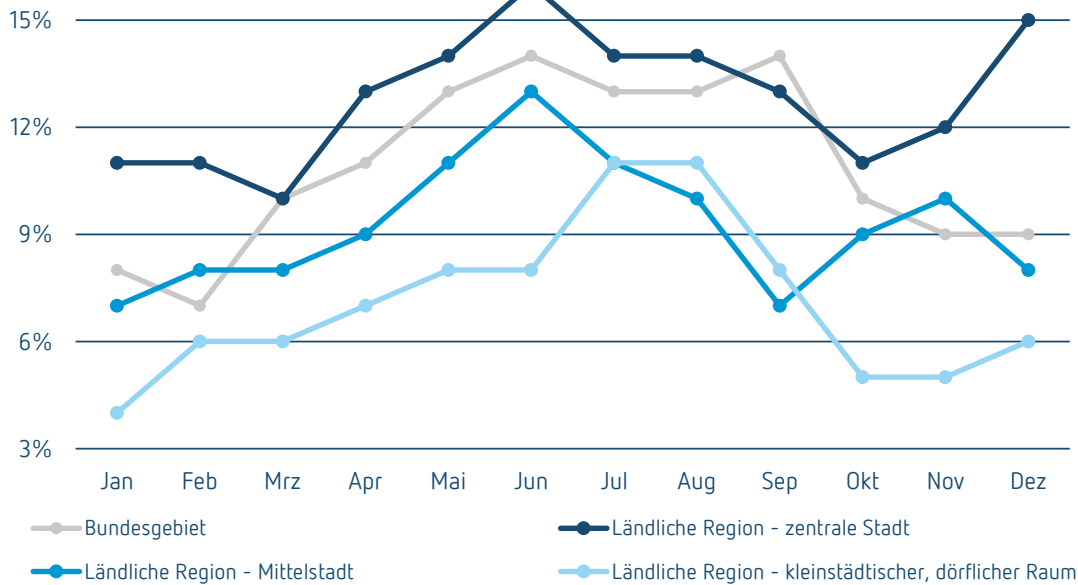
Der Modal Split stellt die zentrale Kenngröße der Verkehrsmittelwahl dar. Mehr als sechs von zehn Wegen im Kreis Soest werden mit dem Pkw (oder Motorrad/Krad) zurückgelegt. Insgesamt 54 % sind dabei der Fahrer des Fahrzeugs, weitere 10 % Mitfahrer. Anhand dieser Werte und dabei in erster Linie am Anteil der der MIV-Fahrer zeigt sich eine erhöhte Autoaffinität im Kreis Soest. In strukturell vergleichbaren Kreisen liegen die Wegeanteile mit dem Pkw bei 47 % als Fahrer und 15 % als Mitfahrer. Ein Vergleich der Verhältnisse zwischen Fahrer- und Mitfahreranteil zeigt die hohe individuelle Bedeutung des Pkw. Daneben werden im Kreis Soest gegenüber vergleichbaren Kreisen weniger Wege zu Fuß (17 % zu 20 %) und mit dem ÖPNV (4 % zu 8 %) aber mehr mit Fahrrad (15 % zu 10 %) zurückgelegt.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Soest (Modal Split)



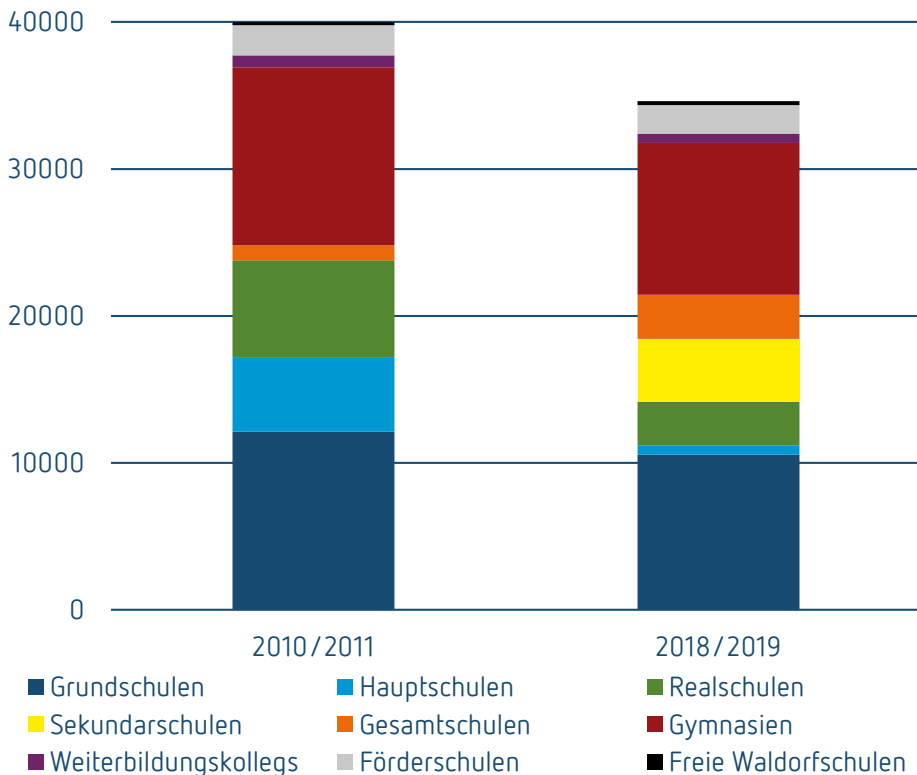
Gegenüber der Befragung im Jahr 2011 hat sich der Radverkehrsanteil marginal und der ÖPNV-Anteil geringfügig reduziert. Zur Entwicklung des Radverkehrsanteils kann jedoch konstatiert werden, dass hier auch jahreszeitlich bedingte Schwankungen eine Rolle spielen. So fand die Erhebung im Jahr 2011 in den Monaten Mai bis Juli mit überdurchschnittlichem Radverkehrsanteil statt, während sich in dieser Befragung die Stichtage auf den Zeitraum zwischen Ende September bis Mitte Oktober verteilen, in dem auch in der deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland, insbesondere in ländlichen Räumen, ein eher unterdurchschnittlicher Radverkehrsanteil ermittelt wurde. Da sich der Radverkehrsanteil dennoch nur marginal reduziert hat, ist zu vermuten, dass es seit dem Erhebungszeitraum 2011 unter gleichen Rahmenbedingungen mindestens von einer Konstanz bis zu einer geringfügigen Erhöhung des Radverkehrsanteils auszugehen ist.

Abbildung 14: Entwicklung des Radverkehrsanteils unterschiedlicher Raumtypen im Jahresverlauf



Der Haupteinfluss des gesunkenen ÖPNV-Anteils kann mit großer Wahrscheinlichkeit auf rückläufige Schülerzahlen zurückgeführt werden. Im Schuljahr 2010/11 wurden im Kreis Soest noch fast 40.000 Schülerinnen und Schüler gezählt. Die Anzahl ging zum Schuljahr 2018/19 auf insgesamt knapp 34.600 zurück. Die überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV von Schülerinnen und Schülern wirkte sich im Jahr 2019 dementsprechend geringer aus als acht Jahre zuvor.

Abbildung 15: Entwicklung der Schülerzahlen im Kreis Soest



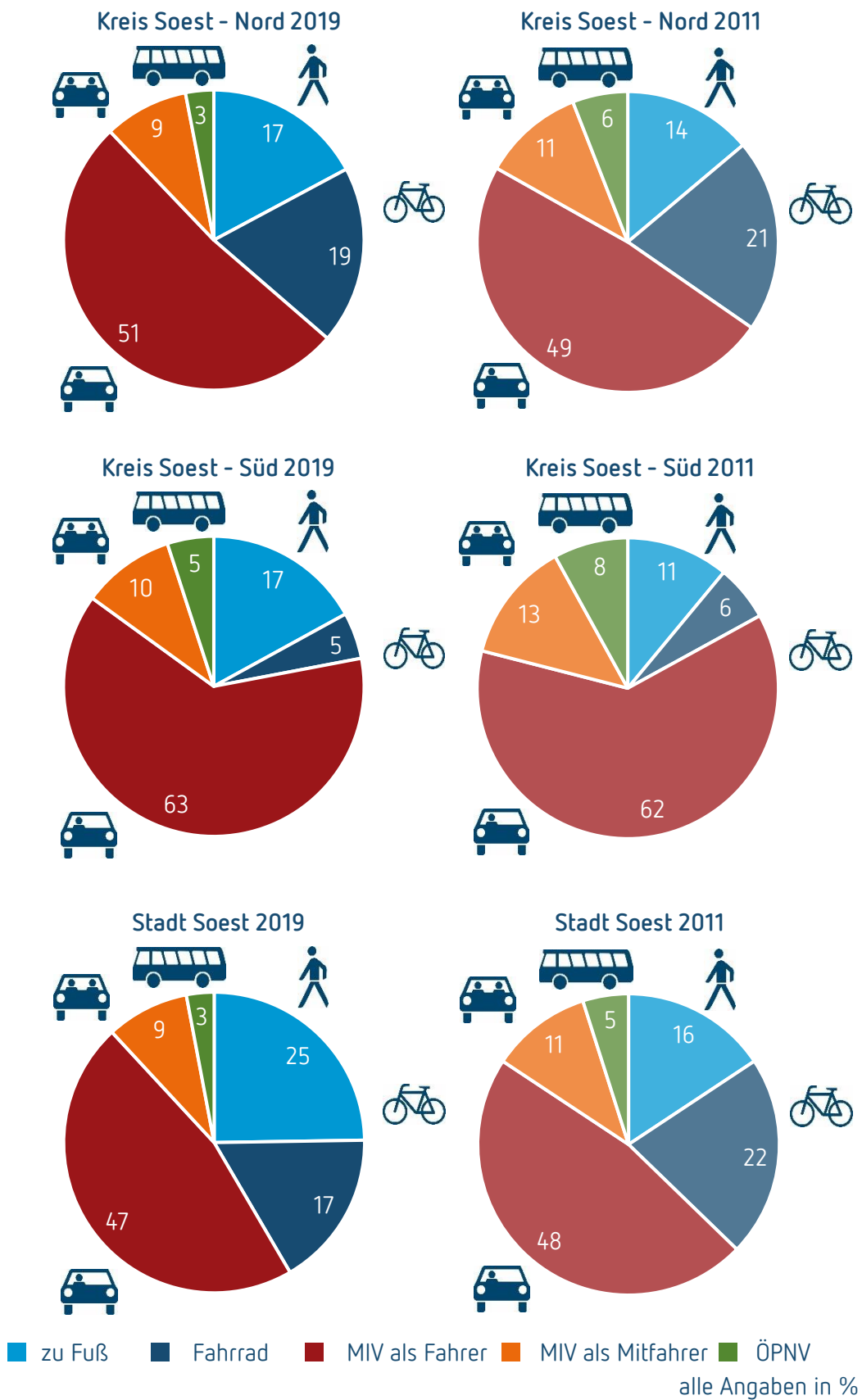
Quelle: Landesdatenbank NRW

Ebenso ist der Rückgang des ÖPNV-Anteils mitunter darauf zurückzuführen, dass der Erhebungszeitraum der Erhebung 2019 mindestens teilweise in der vorlesungsfreien Zeit der Universitäten und Hochschulen lag und dadurch das alltägliche Verkehrsverhalten der ÖV-affinen Gruppe der Studierenden beeinflusst war. So ist nicht auszuschließen, dass die lokalen Hochschulen in Soest und Lippstadt sowie die mit dem ÖPNV gut zu erreichenden Universitätsstandorte (Dortmund, Paderborn) seltener als üblich das Ziel von Wegen mit dem ÖPNV waren.

Dagegen wuchs der gesamte Anteil von MIV-Fahrten gegenüber dem Jahr 2011 geringfügig. Innerhalb dessen ist der Anteil von MIV-Fahrten als Mitfahrer rückläufig, wohingegen der MIV-Fahreranteil anstieg. Das Verhältnis des Umweltverbunds gegenüber dem MIV hat sich um einen Prozentpunkt zu Gunsten des MIV verschoben.

Große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet. Das südliche Kreisgebiet ist deutlich stärker vom MIV geprägt als der nördliche Teil. Insgesamt entfallen 73 % der Wege auf den Pkw - ein stark überdurchschnittlicher Wert. Im Norden des Kreises liegt der Anteil bei insgesamt 60 %. Gegenüber dem Jahr 2011 wuchs dabei in beiden Kreisgebieten der Fahreranteil an und der Mitfahreranteil ging zurück. Sehr große Differenzen ergeben sich auch bei der Betrachtung des Radverkehrs. Wohingegen im nördlichen Kreisgebiet knapp jeder fünfte Weg mit dem Fahrrad bewältigt wird, ist es in den südlichen Kommunen lediglich jeder zwanzigste. Dabei sind in beiden Teilen des Kreises Verluste gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2011 festzustellen. Auch der ÖPNV ist rückläufig. In den nördlichen Kommunen des Kreises werden anteilig lediglich noch die Hälfte aller Wege mit Bussen oder Bahnen zurückgelegt (6 % zu 3 %). Auch im Südteil des Kreises muss ein Rückgang um drei Prozentpunkte von 8 % auf 5 % verzeichnet werden. Demgegenüber nahm der Anteil an Fußwegen zu. Im Norden stieg er von 14 % auf 17 % und im Süden von 11 % auf 17 %.

Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in Teilgebieten des Kreises Soest



Die Unterschiede zwischen den Teilbereichen des Kreises leiten sich aus den Unterschieden zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises ab. Die folgende Tabelle stellt den Modal Split einer jeden kreisangehörigen Kommune jeweils aus den Jahren 2019 und 2011 im Vergleich dar.

Tabelle 20: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Kommunen des Kreises Soest

Modal Split (alle Wege von P. ab 6. J., in %)	Anröchte		Bad Sassendorf		Ense		Erwitte		Geseke	
	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011
zu Fuß	18	6	20	18	13	10	14	10	21	12
Fahrrad	10	9	8	9	4	4	21	19	9	20
MIV als Fahrer	59	67	53	49	65	58	54	55	57	48
MIV als Mitfahrer	8	12	12	13	13	17	8	10	8	15
ÖPNV	5	6	7	10	5	9	3	5	6	4
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Modal Split (alle Wege von P. ab 6. J., in %)	Lippetal		Lippstadt		Möhnesee		Rüthen		Soest	
	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011
zu Fuß	18	10	13	14	18	11	17	9	25	16
Fahrrad	13	15	24	26	4	3	4	8	17	22
MIV als Fahrer	59	54	50	43	64	64	65	62	47	46
MIV als Mitfahrer	8	12	9	9	9	11	8	13	9	11
ÖPNV	2	9	2	6	5	11	7	8	3	5
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Modal Split (alle Wege von P. ab 6. J., in %)	Warstein		Wewer		Werl		Wickede (Ruhr)		Kreis Soest	
	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011
zu Fuß	19	15	7	11	15	13	19	13	17	13
Fahrrad	4	6	8	10	25	20	2	4	15	17
MIV als Fahrer	62	60	67	55	46	51	67	56	54	51
MIV als Mitfahrer	11	13	12	14	10	10	8	14	10	12
ÖPNV	3	6	5	9	3	5	5	11	4	7
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge eines Weges an einem Normalwerktag von Bewohnerinnen und Bewohnern aus dem Kreis Soest liegt bei rund 13,0 km. Werden ausschließliche Wege mit einer Länge unter 100 km betrachtet, reduziert sich dieser Wert weiter auf 10,3 km. Dass die Wege gegenüber dem Jahr 2011 länger geworden sind entspricht einem allgemeinen Trend und verwundert daher nicht. Heute sind über 30 % der Wege kürzer als 2 km und mehr als die Hälfte kürzer als 5 km. Diese kurzen Wege im Kreis Soest stellen ein nennenswertes Verlagerungspotenzial zugunsten der Nahmobilität dar. Im

nördlichen Kreisgebiet sind die Wege im Durchschnitt kürzer (12,3 km) als im südlichen Kreisgebiet (15,0 km). Ein Grund dafür kann sein, dass im Norden mit Lippstadt, Soest und Werl die drei größten Städte des Kreises verortet sind und dort somit auch ein höheres Maß an Zentralität gegeben ist.

Tabelle 21: Entfernung der zurückgelegten Wege

Anzahl der zurückgelegten Wege (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=11.822)	Kreis Soest - Nord (n=7.738)	Kreis Soest - Süd (n=4.019)	Stadt Soest (n=2.123)
bis zu 0,5 km	7	8	5	8
über 0,5 km - 1 km	10	9	11	10
über 1,0 km - 2 km	14	14	14	19
über 2,0 km - 5 km	23	25	18	28
über 5,0 km - 10 km	16	16	16	8
über 10,0 km - 20 km	14	13	18	7
über 20,0 km - 50 km	12	12	14	14
über 50,0 km u. mehr	4	4	4	6
	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (km)	13,0	12,3	15,0	13,0
Durchschnitt (alle Wege < 100 km) (km)	10,3	9,8	11,5	10,3
Median (alle Wege) (km)	5,0	4,2	6,0	5,0

Anzahl der zurückgelegten Wege (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest 2011	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=9.598)	Städtischer Kreis	MiD 2017
bis zu 0,5 km	25	6	9	10
über 0,5 km - 1 km	17	9	11	11
über 1,0 km - 2 km	23	13	14	14
über 2,0 km - 5 km	15	26	23	23
über 5,0 km - 10 km	12	19	16	16
über 10,0 km - 20 km	9	14	14	13
über 20,0 km - 50 km		10	10	9
über 50,0 km u. mehr		3	4	4
	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (km)	8,7	11,9	12,5	12,5
Durchschnitt (alle Wege < 100 km) (km)	k. A.	5,0	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (km)	k. A.	9,6	k. A.	k. A.

Die längsten Wege sind jene zu Arbeitszwecken. Dafür werden im Schnitt 17,4 km benötigt. Dagegen sind Wege zum täglichen Einkauf sowie Begleitwege (je 6,0 km) die kürzesten. Des Weiteren werden durchschnittlich 6,3 km zu Freizeit Zwecken und 9,3 km für private Erledigungen zurückgelegt. Der Weg zur (Hoch-) Schule oder Universität beträgt 8,9 km. Die mittleren Wegelängen aller Zwecke liegen im Bereich oder sogar unterhalb der deutschlandweiten Durchschnittswerte. Damit sind gute Voraussetzungen zur Verlagerung vieler Wege auf aktive Mobilitätsformen gegeben. Dennoch wird bereits über ein Viertel der Wege zwischen 500 Metern und 1 km mit dem Auto zurückgelegt. Zwischen 1 und 2 km sind es 48 % und ab einer Wegelänge von 2 km ist das Auto deutlich das dominante Verkehrsmittel. Dieser Effekt lässt sich im südlichen Kreisgebiet noch deutlich stärker beobachten als im nördlichen Kreisgebiet. Der geringfügige Rückgang des Radverkehrsanteils kann unter anderem auch im Zusammenhang mit der Anzahl dieser kurzen Wege stehen. Waren im Jahr 2011 noch 65 % aller Wege kürzer als 5 km, sind es im Jahr 2019 nur noch 54 %. Viele dieser kurzen Wege könnten problemlos zu Fuß oder dem Fahrrad bewältigt werden. Um den Radverkehrsanteil wieder zu erhöhen, gilt es vermehrt Verlagerungen anzustreben. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund steigender Absatzzahlen von Elektrofahrrädern gut möglich. Auf Grund der elektrischen Unterstützung bereitet auch die bewegte Topographie des südlichen Kreisgebietes diesbezüglich keine Probleme für die Nutzenden.

Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Soest

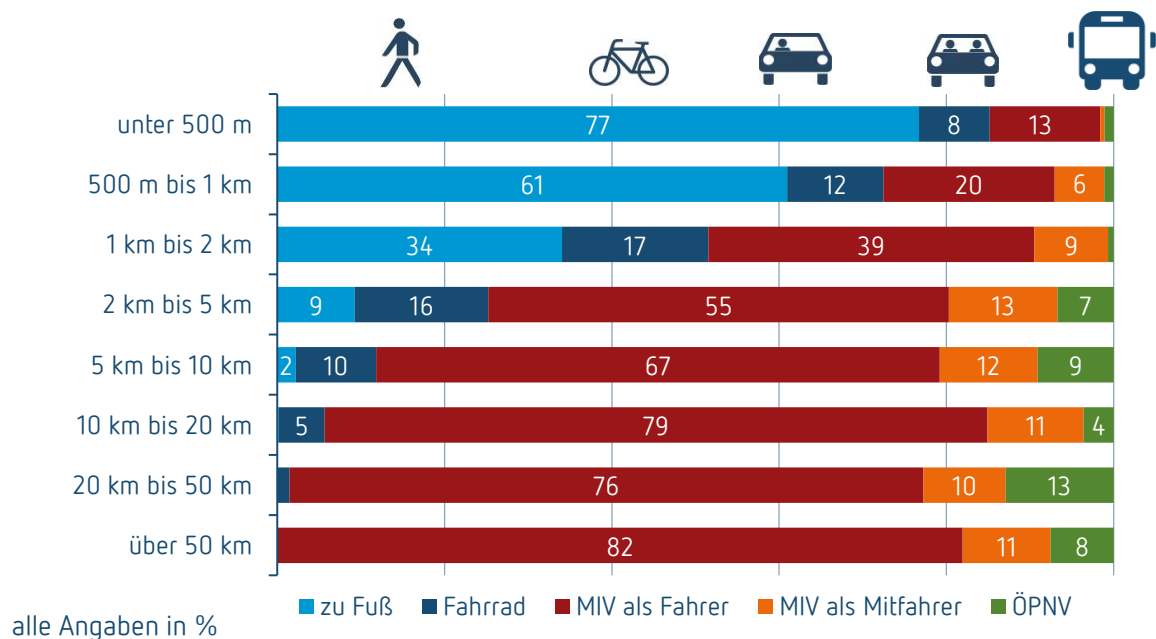
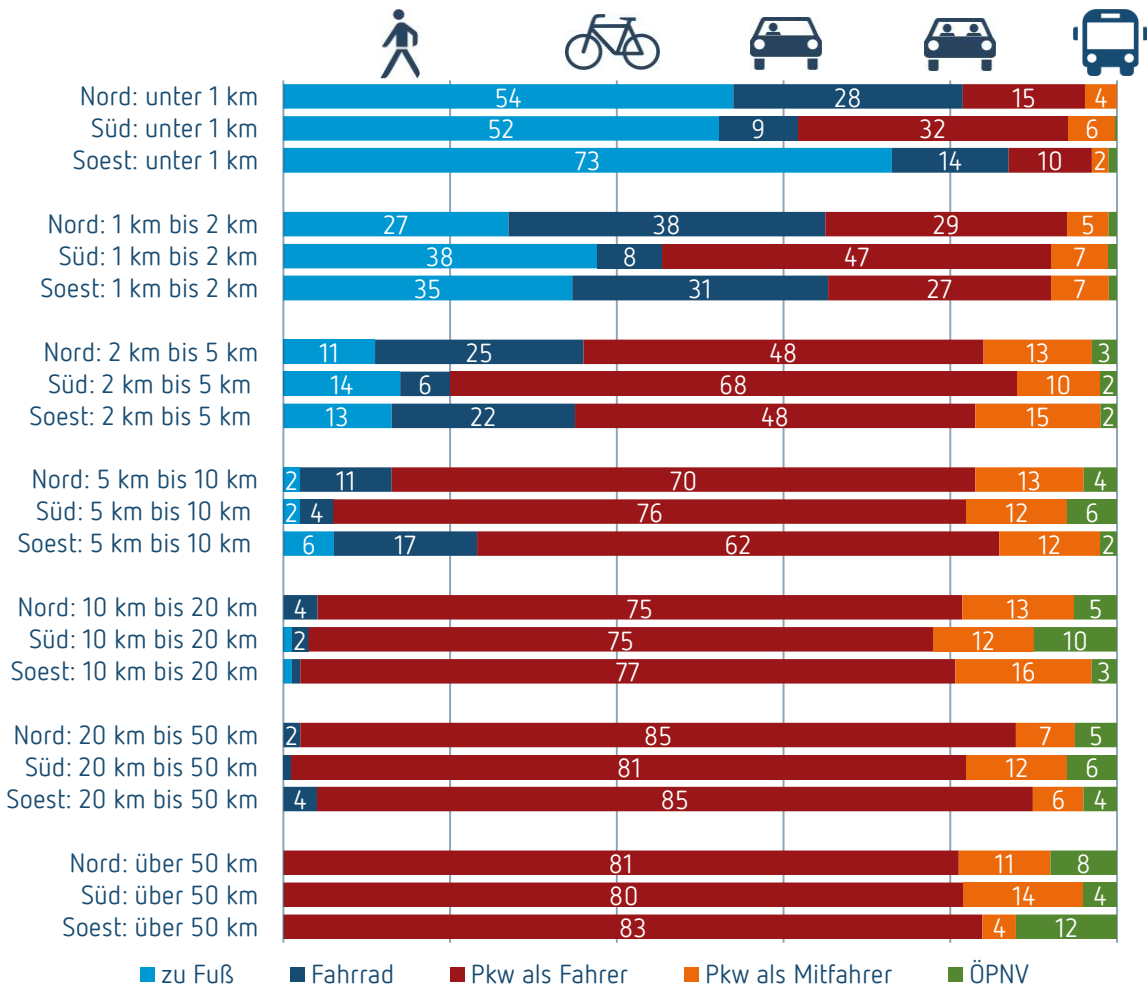


Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Teilgebieten des Kreises Soest

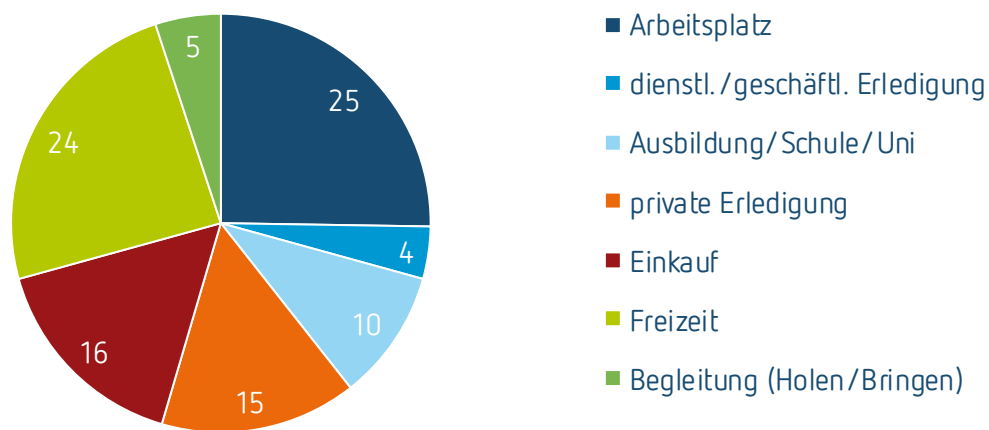


alle Angaben in %

Verkehrszwecke

Die Wege zu Freizeit Zwecken (24 %) und denen zum Arbeitsplatz (25 %) entsprechen etwa zu gleichen Anteilen fast der Hälfte aller zurückgelegten Wege. Es folgen Wege zum Einkauf (16 %) und für private Erledigungen (15 %). Weitere 10 % entfallen auf Ausbildungswege, 5 % auf Begleitwege und 4 % auf Dienstwege. Die Unterschiede zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet sind dabei marginal. Auch gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2011 - in der die Wegezwecke leicht verändert abgefragt wurden - ergeben sich nur kleine Abweichungen. Vor neun Jahren setzte sich die Verteilung wie folgt zusammen: 25 % Arbeitsplatz, 5 % dienstl./ geschäftl. Erledigung, 12 %, Ausbildung, 11 % private Erledigungen, 18 % Einkauf, 22 % Freizeit, 7 % Begleitung.

Abbildung 19: Zweck der zurückgelegten Wege



alle Angaben in %

Die Verkehrsmittelnutzung weicht je nach Verkehrszweck ab. Vor allem arbeitsorientierte Wege werden überdurchschnittlich häufig mit dem Auto zurückgelegt. Für private Erledigungen (63 %), die Begleitung in Form von Bringen/ Holen (59 %) sowie den Einkauf (56 %) wird ebenfalls in über der Hälfte der Fälle das Auto gewählt. Weniger bedeutsam ist es dagegen auf Freizeitwegen. Zu diesem Zweck werden die meisten Wege zu Fuß bewältigt. Dies ist auch auf zahlreiche Spaziergänge zurückzuführen. Auch das Fahrrad wird hier überdurchschnittlich oft genutzt (18 %). Dessen Maximum wird mit 23 % auf Ausbildungswegen erreicht. Die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen setzt sich insgesamt deutlich von den jenen zu anderen Zwecken ab. Es ist der einzige Zweck, zu dem merklich der ÖPNV genutzt wird (24 %). Dies steht in engem Zusammenhang mit der Altersstruktur, da die hier am stärksten vertretene Gruppe der Schülerinnen und Schüler häufig nicht über einen Führerschein für den MIV verfügt. Zu jeglichen anderen Zwecken übersteigt der ÖPNV nicht den Anteil von 2 %. Hier besteht folglich ein großes Handlungserfordernis, den ÖPNV für alltägliche Zwecke nutzbar zu machen.

Ein Vergleich zwischen den Kreisgebieten zeigt, dass der Ausbildungsverkehr im Süden des Kreises noch stärker durch den ÖPNV geprägt wird (36 %) als es im Norden der Fall ist (20 %). Dort erreichen auch viele Schülerinnen und Schüler bzw. Studierende ihren Ausbildungsort mit dem Fahrrad (31 %). Insgesamt zeigen sich die deutlichen Unterschiede in der Nutzung des Fahrrads. Beispielsweise hat in der aktuellen Erhebung kein Teilnehmender aus dem Südkreis angegeben, eine andere Person mit dem Fahrrad abgeholt oder gebracht zu haben. Dies äußert sich in einer starken Autodominanz. Mit Ausnahme des Ausbildungs- und Freizeitverkehrs wird zu den anderen Zwecken auf mindestens 2 von 3 Wegen auf das Auto zurückgegriffen. Auf Arbeitswegen trifft dies gar auf 9 von 10 Wegen zu.

Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck im Kreis Soest

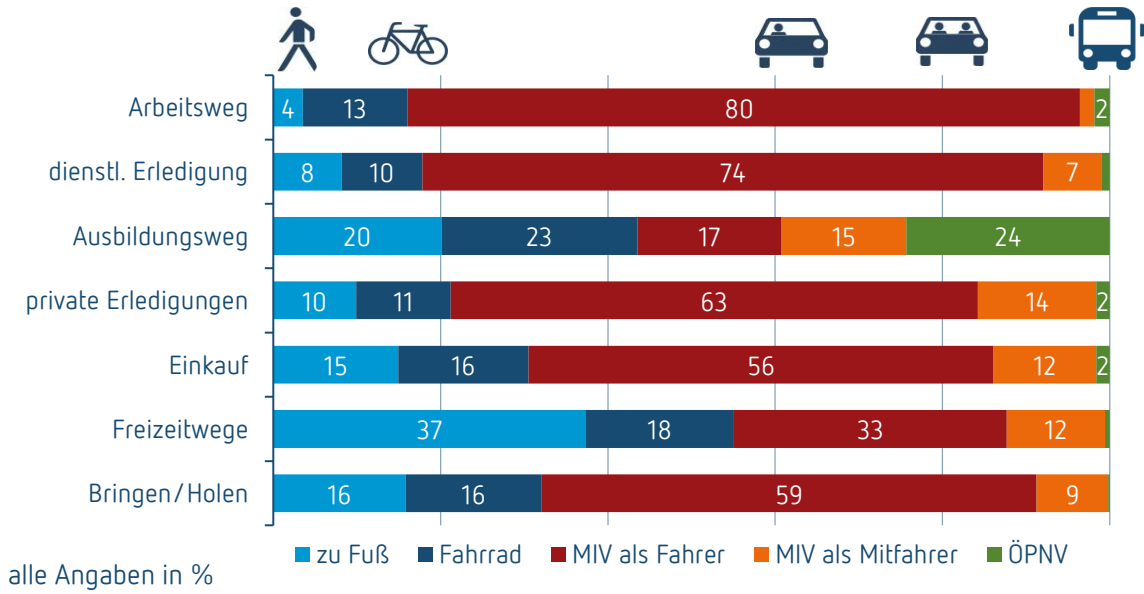
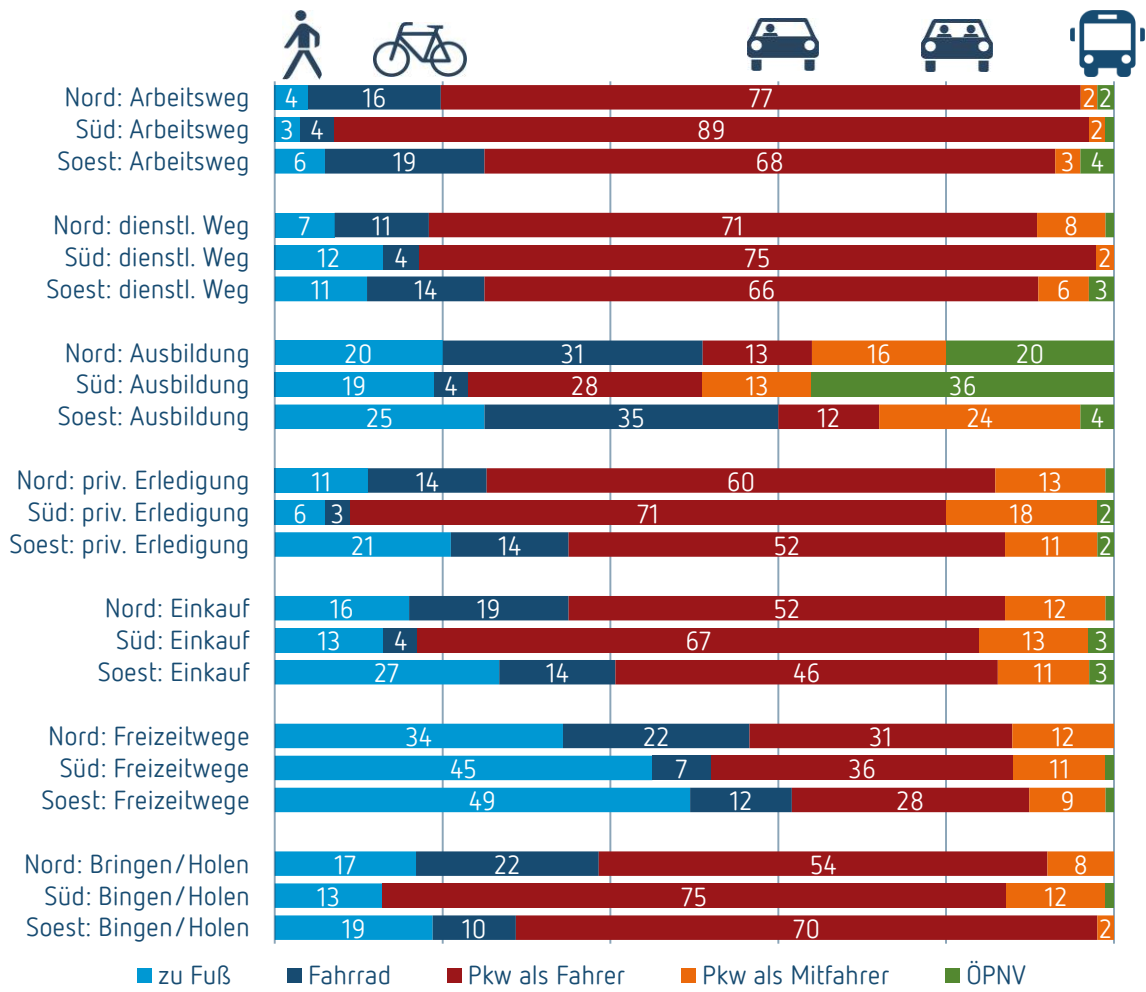


Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck in Teilgebieten des Kreises Soest



4.5 Wegeverflechtungen

Über die Hälfte der Wege werden innerhalb der Kommunen des Kreises Soest zurückgelegt und gehören somit zum Binnenverkehr. 21 % der Wege führen zwar über die kommunalen Grenzen hinaus, enden aber vor der Kreisgrenze. Diese überschreiten dagegen 18 %. Weitere 2 % der Wege haben keinen Bezug zum Kreis - werden also im Tagesverlauf außerhalb der Kreisgrenzen bewältigt. Unterschiede zwischen den Kreisgebieten gibt es insofern, dass es im südlichen Teilgebiet tendenziell weniger Binnenwege und dafür mehr stadtübergreifende Wege gibt.

Abbildung 22: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Soest (n=10.010)	Kreis Soest - Nord (n=6.707)	Kreis Soest - Süd (n=3.192)	Stadt Soest (n=2.028)
Binnenverkehr (innerhalb einer Kommune)	58	61	49	68
Stadtübergreifende Wege im Kreis	21	19	28	13
Wege über den Kreis hinaus	18	18	20	16
Wege ohne Bezug zum Kreis	2	2	3	3
	100	100	100	100

Hochgerechnet werden von Bewohnern des Kreises Soest insgesamt knapp 986.000 Wege an einem Normalwerktag zurückgelegt. Davon verbleiben etwa 803.000 innerhalb der Kreisgrenzen. In den größten Städten Lippstadt und Soest werden erwartungsgemäß auch die meisten Wege absolviert - dabei in Lippstadt (166.400) noch mehr als in Soest (124.800). Die aufkommensstärksten Wegerelationen bestehen zwischen Soest und Bad Sassendorf (18.900), Lippstadt und Erwitte (18.800) sowie Lippstadt und Geseke (15.200). Auch zwischen Soest und den Kommunen Möhnesee, Werl, Welver und Lippstadt werden über 10.000 Wege am Tag absolviert.

Zwischen dem Kreis Soest bestehen auch zahlreiche Wegebeziehungen zu Städten und Gemeinden außerhalb des Kreisgebietes. Die mit Abstand stärksten Relationen bestehen zwischen dem Kreis Soest und den Städten Hamm, Paderborn und Arnsberg mit jeweils über 20.000 Wegen. Auch zwischen dem Kreis und der Stadt Dortmund werden eine fünfstellige Anzahl an Wegen zurückgelegt (12.900). Auf Grund der Größe des Kreisgebietes ist dabei zu beachten, dass zwischen einigen kreisangehörigen Kommunen zu diesen überkreislichen Zielen kaum bis keine Beziehungen bestehen, zwischen anderen dafür umso mehr. So entfällt bspw. ein Viertel der Wege aus dem gesamten Kreis Soest nach Hamm auf die Wegerelation von Welver und Hamm. Die zehn stärksten überkreislichen Wegebeziehungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Neben den bereits genannten Städten bestehen diese noch nach Unna, Meschede, Rietberg, Beckum, Gütersloh und Münster.

Abbildung 23: Aufkommensstarke Wegebeziehungen im Kreis Soest

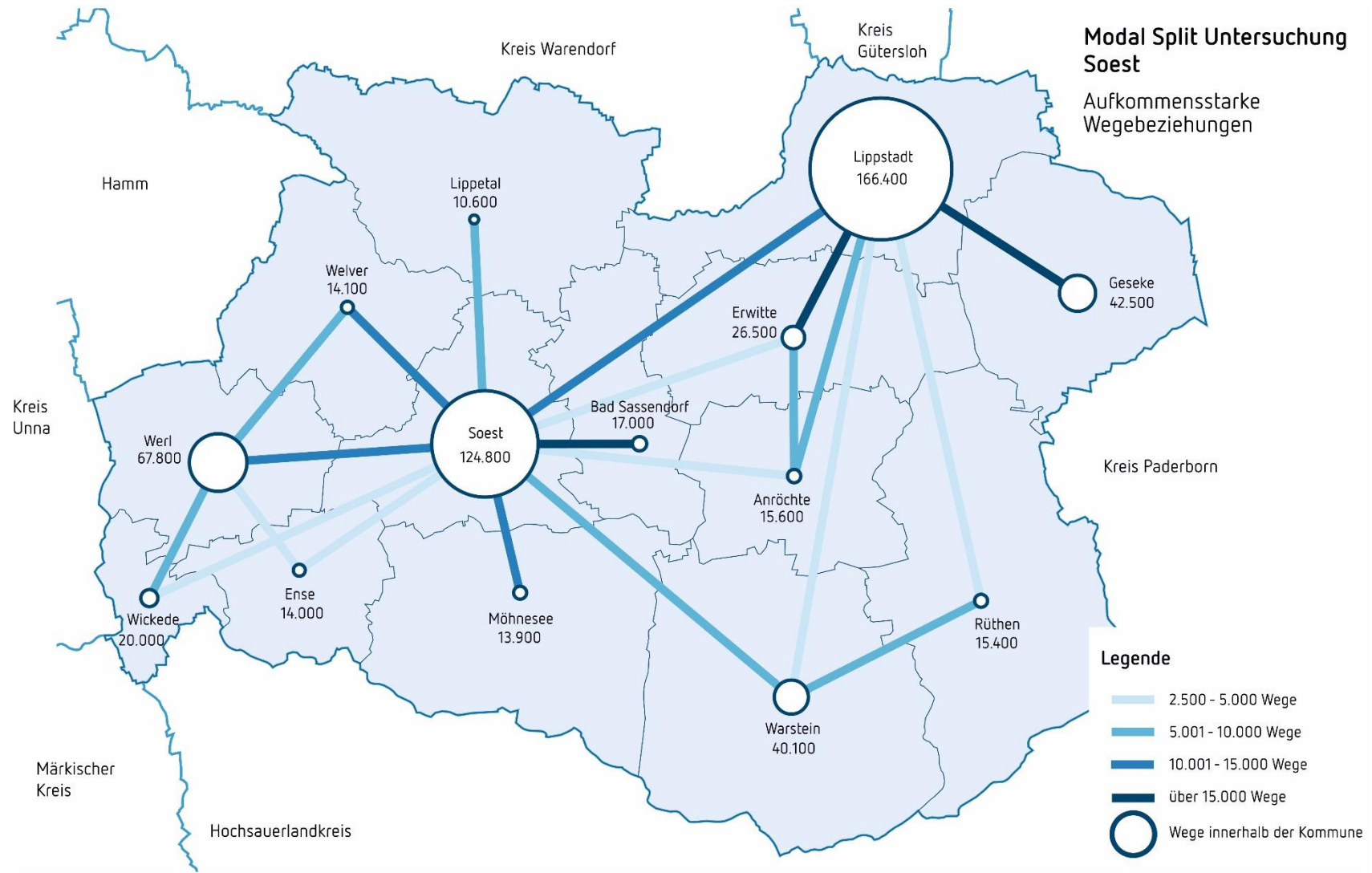


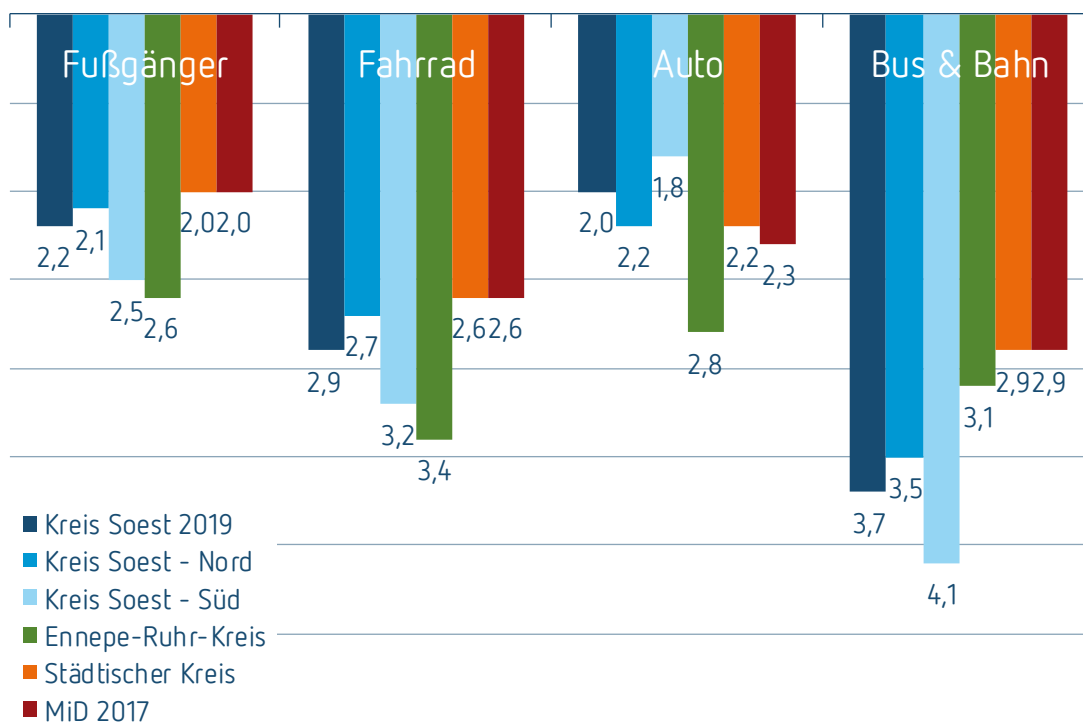
Tabelle 22: Relationsmatrix (Hochrechnung auf Basis der Mobilitätsenerhebung)

	Anröchte	Bad Sassend.	Ense	Erwitte	Geseke	Lippetal	Lippstadt	Möhnesee	Rüthen	Soest	Warstein	Welper	Werl	Wickede	Summe
Anröchte	15.600														
Bad Sassendorf	600	17.000													
Ense	0	300	14.000												
Erwitte	6.300	1.700	0	26.500											
Geseke	1.100	400	0	1.800	42.500										
Lippetal	300	1.300	0	200	0	10.600									
Lippstadt	8.500	1.600	400	18.800	15.200	2.400	166.400								
Möhnesee	500	1.100	1.100	600	200	200	200	13.900							
Rüthen	1.200	300	0	1.500	700	0	2.800	200	15.400						
Soest	3.300	18.900	4.800	3.400	2.100	8.000	11.000	12.000	1.200	124.800					
Warstein	2.300	800	400	1.200	500	0	3.900	2.200	6.400	8.900	40.200				
Welper	100	800	200	300	0	600	700	100	0	10.100	100	14.000			
Werl	200	800	4.200	200	200	300	1.200	1.000	400	11.400	0	5.200	67.800		
Wickede (Ruhr)	0	100	1.100	0	0	0	200	200	0	2.700	0	200	8.500	20.000	
Hamm	0	500	800	100	300	1.500	3.700	500	600	4.400	0	5.500	3.100	900	21.900
Paderborn	600	0	0	1.000	6.700	200	9.500	200	1.400	800	1.300	0	0	0	21.700
Arnsberg	0	400	6.000	400	400	0	0	2.000	200	4.600	1.200	400	1.800	4.000	21.400
Dortmund	0	600	600	400	400	400	0	500	200	2.900	900	800	2.700	2.400	12.800
Unna	0	200	400	100	200	200	400	100	0	1.800	200	200	4.500	400	8.700
Meschede	0	200	0	200	0	0	1.400	400	100	700	2.600	0	600	0	6.200
Rietberg	0	0	0	200	100	0	5.000	0	100	200	0	0	0	0	5.600
Beckum	200	0	0	200	200	1.800	400	0	0	900	0	500	200	200	4.600
Gütersloh	0	0	0	500	600	200	3.000	0	0	0	0	200	0	0	4.500
Münster	0	200	400	200	0	300	1.000	200	0	1.100	0	700	0	0	4.100

4.6 Bewertung der Verkehrsmittel

Ein weiterer Baustein war es, die Zufriedenheit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie Verbesserungsvorschläge abzufragen. Dabei gibt es innerhalb des Kreises teilweise große Unterschiede. Über den gesamten Kreis wird die Verkehrssituation im Kfz-Verkehr am besten bewertet (2,0). Im südlichen Kreisgebiet wird es mit der Bestnote 1,8 bewertet, im nördlichen Kreisgebiet dagegen mit 2,2. Hier schneidet das Fußverkehrssystem besser ab 2,1, welches dagegen im Süden schwächer bewertet wird (2,5) und daher insgesamt hinter dem Kfz-Verkehr zurückbleibt (2,2). Gegenüber dem Bundesdurchschnitt wird im Kreis Soest der Autoverkehr besser, der Fußverkehr etwas schlechter bewertet. Letzteres trifft ebenso auf den Fahrradverkehr zu. Im Norden erhält er noch annähernd die Durchschnittsnote (2,7 zu 2,6 im Bund), in den südlichen Kommunen dagegen wird er deutlich unterdurchschnittlich eingeordnet (3,4). Dies steht auch im Zusammenhang mit der dort bewegteren Topographie, dennoch zeugt diese Bewertung von Handlungserfordernissen für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur. Im Besonderen gilt dies für den ÖPNV. Neben der insgesamt geringen Nutzung wird dieser auch deutlich schlechter bewertet als die übrigen Verkehrsmittel und im Vergleich zum Bundesdurchschnitt. Auch die Bewertung ausschließlich der regelmäßigen ÖV-Nutzer ist unterdurchschnittlich (3,2). Dementsprechend besteht hier Verbesserungspotenzial.

Abbildung 24: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote



Neben der allgemeinen Bewertung der Verkehrssysteme sollten Situationen innerhalb der Verkehrssysteme eingeschätzt werden bzw. Aussagen auf ihr Zutreffen bewertet werden.

In der Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs sticht besonders die Beurteilung der Tarif- und Preisstruktur negativ heraus. Die Schulnote 5,0 deutet darauf hin, dass hier Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das System verständlicher zu gestalten. In Kooperation mit den Verkehrsunternehmen gilt

es eine Strategie zu entwickeln, wie das Verständnis der Strukturen für den Kunden erhöht werden kann. Ein großer Bestandteil kann eine umfassende Kommunikationsstrategie sein, in der auch der Kreis eine wichtige Rolle einnimmt. Die Information zum Angebot als solche erhält bislang die Note 3,7 und könnte in diesem Zusammenhang auch verbessert werden. Infrastrukturelle Verbesserungen an Haltestellen sind vor allem bei Radabstellanlagen an den Stationen (4,5), in der Barrierefreiheit (3,5), der Ausstattung und dem allgemeinen Erscheinungsbild der Haltestellen (je 3,5) sowie bei der Sauberkeit (3,5) und Sicherheit (3,3) nötig. In der Verkehrsabwicklung werden für die Fahrtenhäufigkeit eine 3,7, die Umstiege eine 3,8 und die Pünktlichkeit eine 3,0 vergeben.

Für den Radverkehr sollten einige Situationen auf einer sechsstufigen Skala hinsichtlich ihres Zutreffens eingeordnet werden. Die mit Abstand größte Zustimmung erhielt dabei die Aussage „Innerhalb meines Wohnortes sind alle Orte gut mit dem Fahrrad zu erreichen“ (61 % trifft (eher) zu) und birgt daher Potenziale viele kurze Wege auf das Fahrrad verlagern zu können. Das größte Handlungserfordernis zeigt sich dagegen - äquivalent zur Bewertung im Bus- und Bahnverkehr - bei der breiten Abdeckung von Haltestellen mit komfortablen und sicheren Radabstellanlagen (49 % trifft (eher) nicht zu). Der Meinung, dass es an Straßenquerungen selten zu Konflikten für Radfahrer kommt, sind lediglich 22 %. Auch Ampelschaltungen scheinen nur unzureichend auf den Radverkehr abgestimmt zu sein (24 % trifft (eher) zu). Das Meinungsbild zur Qualität der Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden ist gespalten. So trifft es zwar für 29 % (eher) zu, dass Freizeitwegeverbindungen zwischen den Städten/ Gemeinden für den Radverkehr attraktiv gestaltet sind, für 23 % trifft dies allerdings (eher) nicht zu. Dass Alltagswege zwischen den Städten/ Gemeinden zügig und direkt mit Fahrrad gemacht werden können, empfinden 31 % als (eher) zutreffend und 30 % als (eher) nicht zutreffend. So lässt sich festhalten, dass Wegeverbindungen zwischen den kreisangehörigen Städten weiter gestärkt werden müssen. Dazu eignet sich bspw. die Aufstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes, welches weiterzuentwickelnde Achsen definiert und priorisiert.

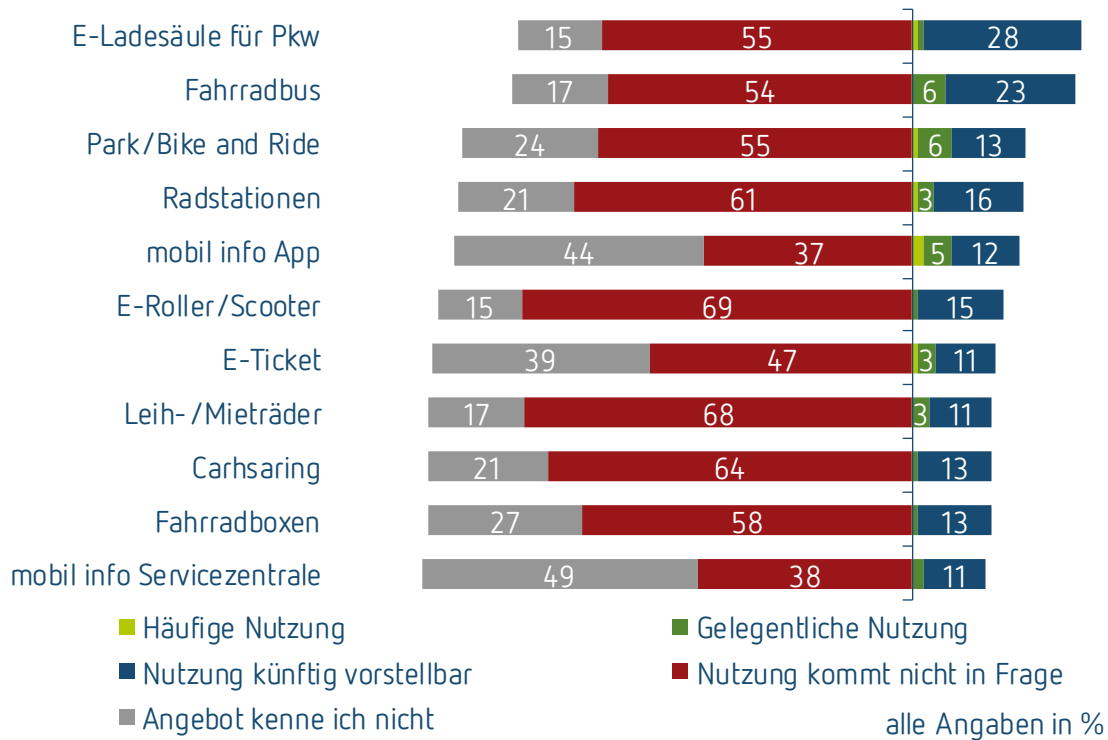
4.7 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege im Kreis Soest und seinen Teilgebieten auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie auf neue Mobilitätsformen und -angebote verlagert werden können. Dabei wird einerseits die Bekanntheit und Bereitschaft zur Nutzung, zum anderen welche Verlagerungspotenziale bei heutigen Nutzersegmenten vorliegen, untersucht.

Interesse und Nutzung neuer Mobilitätsangebote

Auch im Kreis Soest gibt es stellenweise schon die Möglichkeit zur Nutzung neuer Mobilitätsformen und -angebote wie bspw. Carsharing oder Fahrradboxen. Diese und weitere Angebote wurden hinsichtlich ihres Bekanntheitsgrades und ihrer Nutzungsbereitschaft untersucht.

Abbildung 25: Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsformen und -angeboten

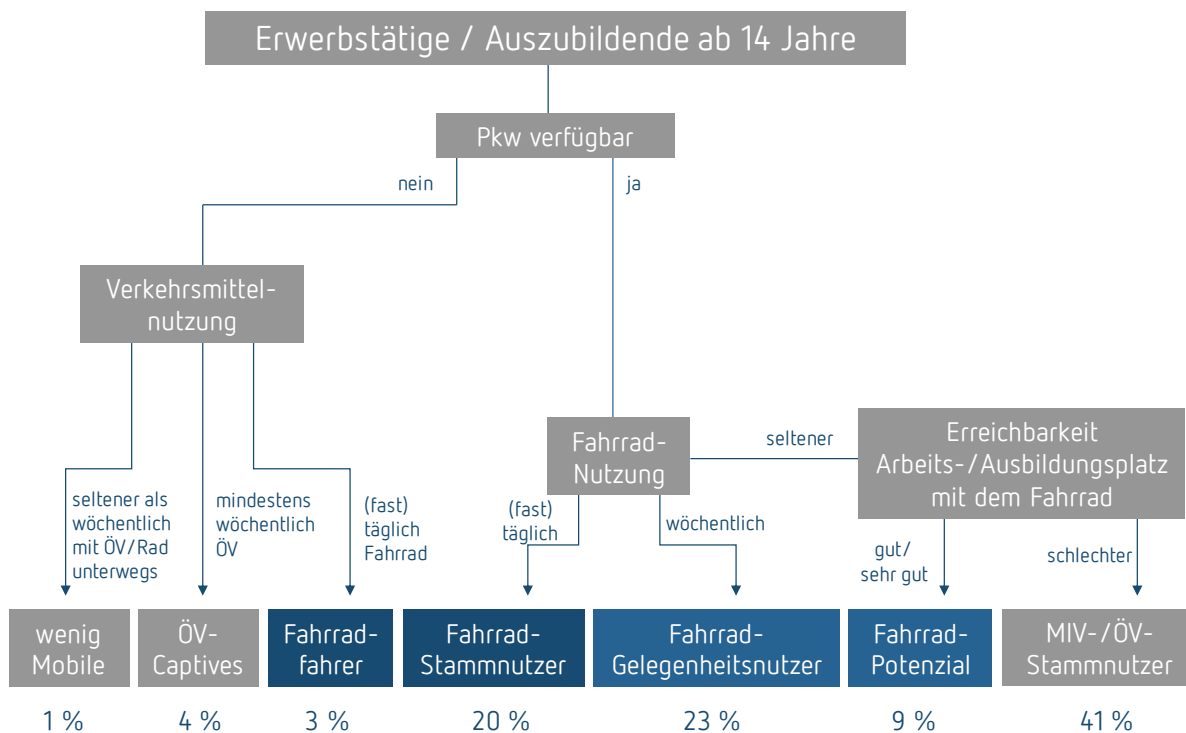


Eine häufige Nutzung der abgefragten Angebote ist kaum wahrnehmbar. Das Maximum von 2 % entfällt auf die Nutzung der mobil info App. In Kombination mit weiteren 5 % gelegentlicher Nutzer ist es eines der aktuell am stärksten genutzten Angebote. Mit jeweils 6 % gelegentlichen Nutzern sind auch der Fahrradbus und Park/Bike and Ride-Systeme innerhalb des Kreises Soest häufig genutzte Angebote. Vielmehr als die reine Nutzung lassen sich anhand dieser Fragestellung vor allem auch Entwicklungspotenziale ableiten. Das größte Potenzial - und damit ein erstes Zeichen für ein mögliches aufbrechen der „klassischen“ Autoaffinität - geht aktuell von der Nutzung von E-Ladesäulen für Pkw aus (28 %). Gleichzeitig lehnen dieses Angebot aber auch 55 % der Befragten ab. Weitere 15 % kennen dieses Angebot noch nicht. Diese bislang unwissenden Personen können ebenfalls als „stilles“ Potenzial verstanden werden, da diese das Angebot auch nicht grundsätzlich ablehnen und sich daher zukünftig noch ein Urteil bilden können. Das dafür notwendige Wissen gilt es durch ein entsprechendes Marketing mit einer guten Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung zu stellen. So kann es gelingen mehr Nutzer für die abgefragten Angebote anzuwerben. In der Kombination aus Unwissenden und jenen, die sich eine Nutzung schon heute vorstellen können geht das größte Potenzial von der mobil info Servicezentrale aus (60 %). Es folgen die mobil info App (56 %) und das E-Ticket (50 %). Demnach sollte ein wichtiger Aspekt der künftigen Arbeit die Digitalisierung und Technisierung des Angebots sein. Darüber hinaus ergeben sich auch Potenziale im Radverkehr. Jeweils 40 % sind bei den Angeboten Fahrradbus und Fahrradboxen Teil des kombinierten Potenzials - bei Park/Bike and Ride und Radstationen sind es 37 %. Viele der Angebote können zu einer differenzierten Verkehrsmittelwahl beitragen und sowohl Multi- als auch Intermodalität fördern. Dies wiederum lässt vielerorts eine umweltgerechte und verträglichere Verkehrsabwicklung zu.

Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad hergeleitet. Auf Grund des bisweilen stark unterschiedlichen Verkehrsverhaltens wird die Analyse jeweils für die Teilgebiete des Kreises durchgeführt.

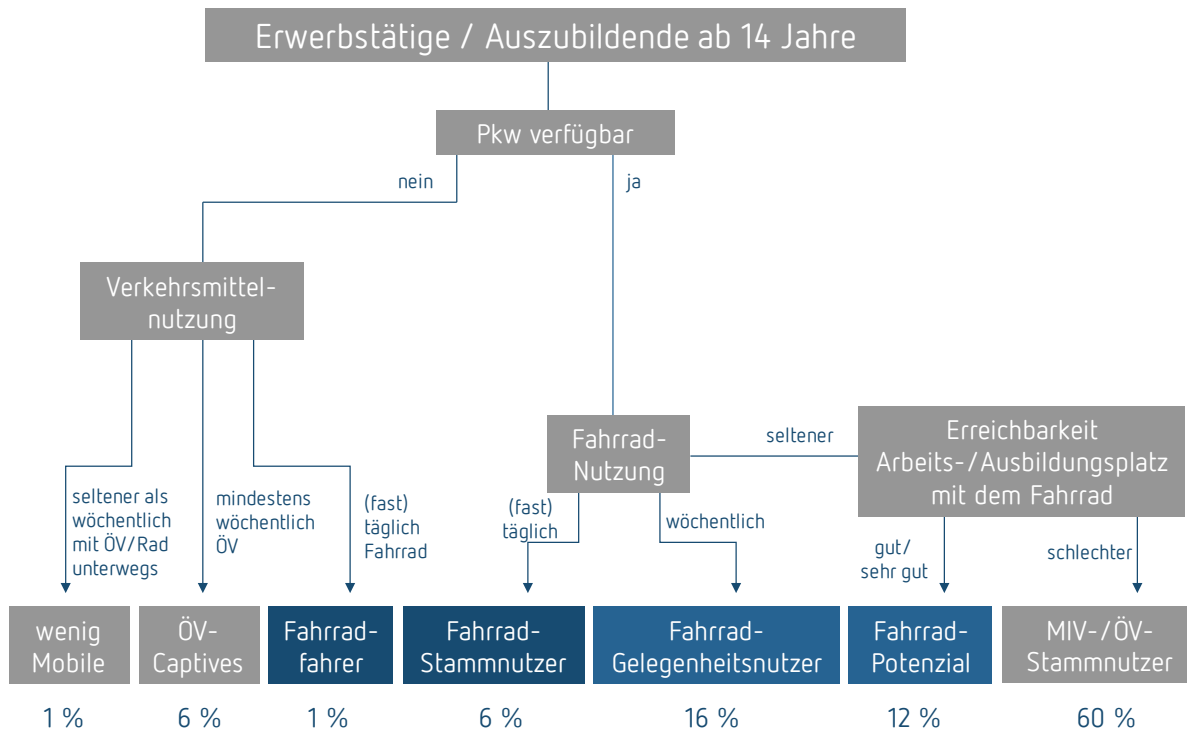
Abbildung 26: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im nördlichen Kreis Soest



Die Auswertung für den Norden des Kreises zeigt, dass der Radverkehr bereits eine präesente Rolle einnimmt, diese aber weiter ausgebaut werden kann. 3 % zählen als reine Radfahrer. Sie verfügen nicht über einen Pkw und nutzen den ÖV nicht. Fahrrad-Stammnutzer sind Personen, die zwar einen Pkw besitzen, aber dennoch (fast) täglich das Rad nutzen. Diesen 23 % stehen weitere 23 % Fahrradgelegenheitsnutzern gegenüber, die das Fahrrad wenigstens einmal in der Woche nutzen. Es gilt zu identifizieren, was gegen eine häufigere Nutzung spricht. Diese Gruppe verfügt in der Regel über ein enormes Potenzial zur regelmäßigeren Nutzung. Unmittelbares Potenzial kann 9 % der Befragten zugesprochen werden. Dies sind Personen die weniger als einmal in der Woche das Fahrrad nutzen, obwohl ihre Arbeits- und Ausbildungsorte gut damit zu erreichen sind. Durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit gilt es dieser Nutzergruppe die Vorzüge des Radfahrens (z. B. Gesundheit, Flexibilität, Kosten) besser zu präsentieren, um sie zu einem Umstieg zu bewegen. Dazu ist auch erforderlich lokale Unternehmen in den Prozess einzubinden und sie im betrieblichen Mobilitätsmanagement zu unterstützen, um das gewonnen Wissen an die Mitarbeiter weiterzugeben. Auch bekannte Persönlichkeiten wie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister können durch ihr Verkehrsverhalten zu einer stärkeren Fahrradnutzung animieren. Neben einer ausgedehnten Öffentlichkeitsarbeit ist allerdings auch eine adäquate Qualität

der Infrastruktur zu gewährleisten. Diese kann bspw. durch ein Radverkehrskonzept im Detail untersucht und so Schwachstellen identifiziert werden.

Abbildung 27: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im südlichen Kreis Soest

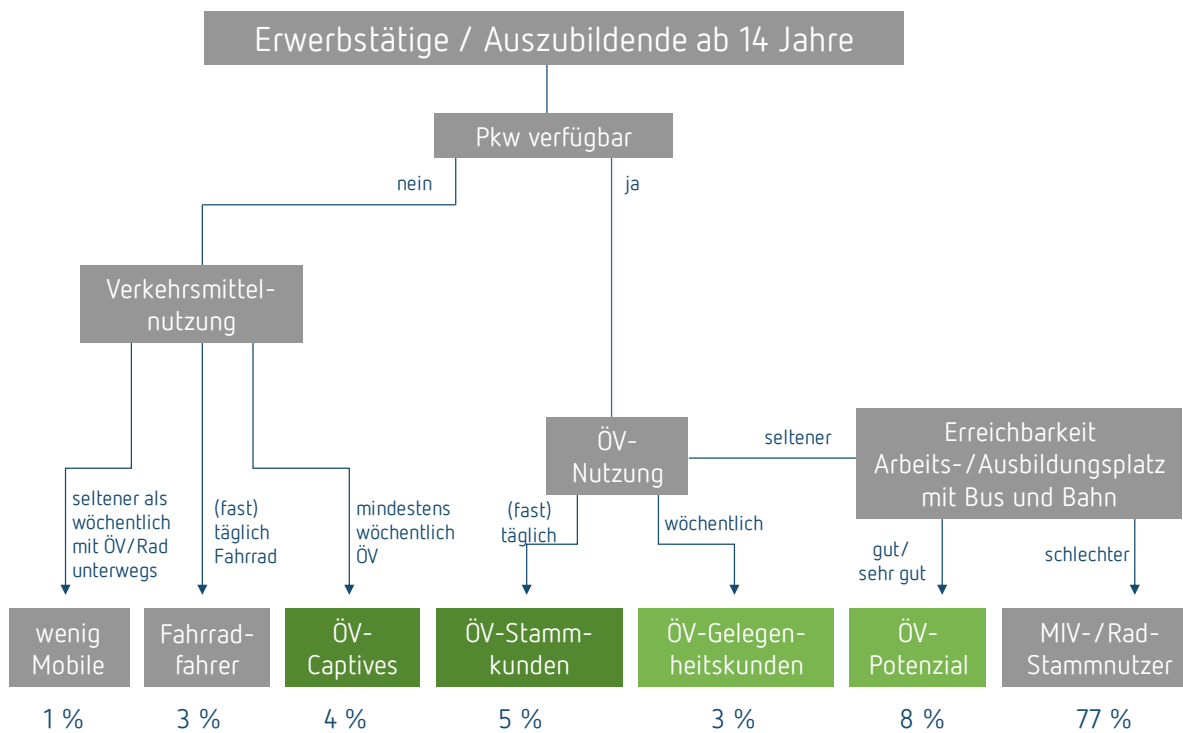


Im südlichen Kreisgebiet fällt der Anteil der Fahrradnutzer erwartungsgemäß geringer aus. Insgesamt nutzen lediglich 7 % das Fahrrad regelmäßig - weitere 16 % mindestens einmal in der Woche. Das Fahrradpotenzial im engeren Sinne beläuft sich auf 12 %. Dennoch wird die Gruppe der MIV-/ÖV-Stammnutzer weiteres Potenzial bergen. Vielen innerhalb dieser Gruppe wird nicht bewusst sein, wie gut ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad zu bewältigen wären. Vermutlich werden sich viele Vertreter dieser Gruppe auf die bewegte Topographie im südlichen Kreis als Grund für eine schlechte Erreichbarkeit beziehen. Hier gilt es durch Marketingkampagnen zu verdeutlichen, dass dies mit Elektrofahrrädern nicht zutreffend ist. So rückt der ein oder andere Arbeitsplatz mit großer Wahrscheinlichkeit deutlich „näher“. Grundvoraussetzung für eine stärkere Nutzung ist auch hier eine entsprechende Infrastruktur. Vor dem Hintergrund der Topographie ist eine sichere Befahrbarkeit von noch größerer Bedeutung. Dies schließt vor allem auch einen ausgedehnten Winterdienst ein.

Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn

Mit gleicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn bestimmen.

Abbildung 28: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im nördlichen Kreis Soest

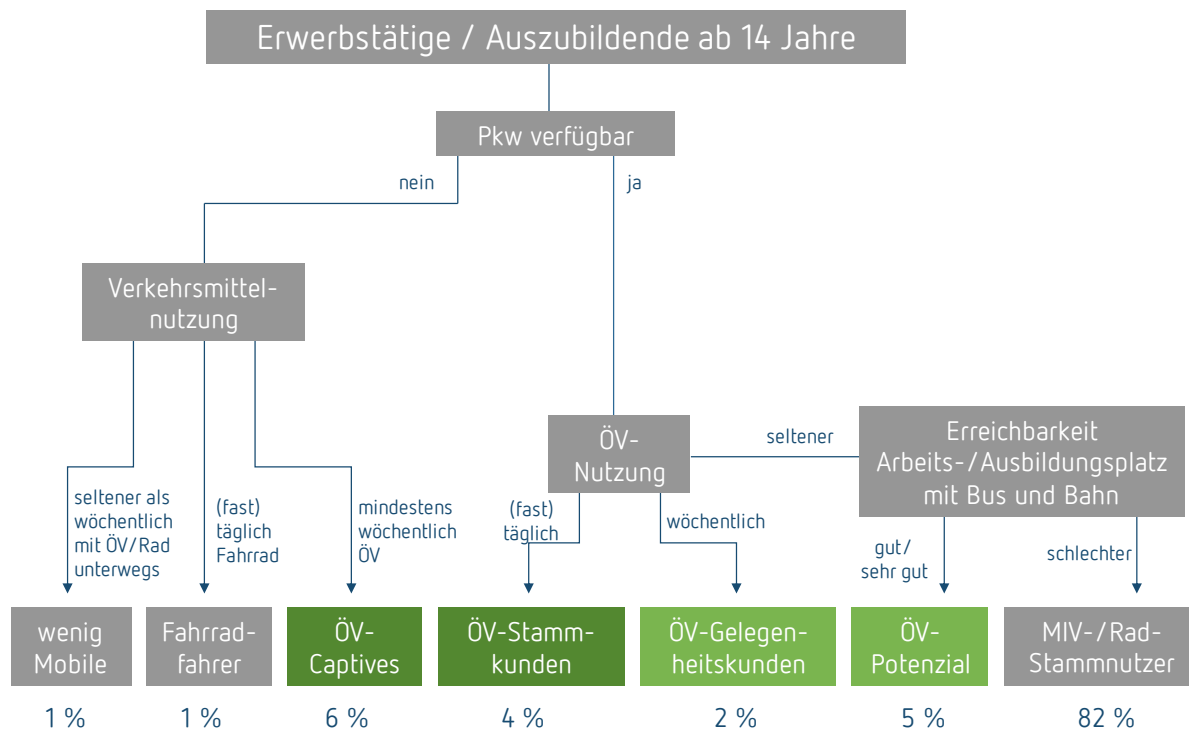


Insgesamt 4 % der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus dem nördlichen Kreisgebiet gelten als ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen (können) und ihre Alltagswege (mindestens wöchentlich) mit Bus und Bahn bestreiten. Dieses Nutzersegment ist folglich auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen. Die Anteile der ÖV-Stamm- und Gelegenheitskunden ist - wie nach den Auswertungen des Verkehrsverhaltens zu erwarten war - unterdurchschnittlich. Für den überörtlichen Pendlerverkehr scheint der ÖV nur eine sehr geringe Bedeutung zu haben. Auch das unmittelbare ÖV-Potenzial von 8 % ist als gering einzustufen. Trotz guter Erreichbarkeit ihres Arbeits- oder Ausbildungsortes nutzen diese Personen nicht den ÖV. Hier gilt es die Gründe dafür zu identifizieren und durch erforderliche Maßnahmen das Potenzial abzuschöpfen. Weiteres Potenzial liegt wohlmöglich auch in der überdurchschnittlich großen Gruppe der MIV-/Rad-Stammnutzer. Die beiden letztgenannten Nutzersegmente sind sich ihrer Möglichkeiten im ÖV und der bisweilen (sehr) guten Erreichbarkeit ihres Arbeits- oder Ausbildungsortes oftmals gar nicht bewusst. Neben dem dargestellten Verbesserungsbedarf in der Verkehrsabwicklung kann das Potenzial auch über geeignete öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (attraktive Umstiegsangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Neukundschaft von Bus und Bahn gewonnen werden. So kann die Unwissenheit vieler abgelegt und weiteres Potenzial abgeschöpft werden.

Zwar ist der Anteil der ÖV-Captives im südlichen Kreisgebiet etwas höher (6 %), der Anteil von Stamm- und Gelegenheitskunden auf der anderen Seite aber etwas geringer (4 % bzw. 2 %). Gleiches gilt auch für das direkte ÖV-Potenzial, welches bei lediglich 5 % liegt. Für das südliche Kreisgebiet gilt es im besonderen die Verkehrsabläufe im ÖPNV zu optimieren und dadurch Potenziale abzuschöpfen und eine

stärkere Nutzung zu generieren. Ebenso gilt es durch umfangreiche Kommunikationsarbeit eine stärkere Bewusstseinsbildung für den ÖV zu erzeugen. Vor allem jüngere Personen können dabei auch durch Auftritte in den sozialen Medien angesprochen werden.

Abbildung 29: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im südlichen Kreis Soest



5 Zusammenfassung

Anhand der hier vorgestellten Mobilitätsbefragung konnten repräsentative Daten zum Verkehrsverhalten der Einwohner im Kreis Soest und seinen Teilbereichen gewonnen werden. Es lassen sich folgende zentrale Ergebnisse in der Alltagsmobilität festhalten:

- Der Bevölkerung im Kreis Soest ist sehr autoaffin. Im gesamten Kreisgebiet konnte eine Vollausstattung der Haushalte mit Pkw festgestellt werden. Die Führerscheinbesitzquote der über 16-jährigen liegt bei 93 %. Dass nie ein Pkw zur Verfügung steht trifft lediglich auf 5 % der Bevölkerung zu. Die Unterschiede zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet sind dabei nur sehr gering.
- Auch die Analyse der Mobilitätstypen hat gezeigt, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität im Kreis Soest ist. Dies gilt für den Südkreis noch viel stärker als für den Nordkreis. Im Süden konnten 61 % der Bevölkerung als Pkw-monomodal identifiziert werden. Im Nordkreis liegt dieser Anteil bei lediglich 37 %. Hier wird die Mobilität stark durch den Radverkehr ergänzt. Der Anteil Pkw/Rad-multimodaler Personen beläuft sich auf ebenfalls auf 37 %, jener der gänzlich monomodalen auf 8 % und der Pkw/Rad/ÖV-multimodalen auf 6 %. Der Anteil Rad-monomodaler im Südkreis liegt dagegen bei lediglich 2 %.
- Gegenüber der erhöhten Autoaffinität fällt der ÖV-Zeitkartenbesitz gering aus. Insgesamt 15 % gaben an, über eine solche zu verfügen. Dies sind zuvorderst Schüler- und Semestertickets. So verfügen insgesamt 14 % der Personen aus dem südlichen Kreisgebiet über eine Zeitkarte - über die Hälfte dieser Tickets sind Schülertickets. Im nördlichen Kreisgebiet besitzen insgesamt 13 % eine ÖV-Zeitkarte, von denen etwa ein Drittel Schülertickets sind.
- Eine Analyse der Nutzerstruktur spiegelte die Verteilung der ÖV-Tickets wider. 45 % der regelmäßigen ÖV-Nutzer sind Schülerinnen und Schüler, obwohl sie nur einen Anteil von 13 % an der Gesamtbevölkerung ausmachen. Der Anteil Studierender beläuft sich auf 19 % der ÖV-Nutzer und 4 % der Gesamtbevölkerung. Erwerbstätige kommen dagegen auf Anteile von 17 %, obwohl sie die Hälfte der Bevölkerung stellen. Dies äußert sich auch in der Altersstruktur. Annähernd dreiviertel der ÖV-Nutzer sind jünger als 30 Jahre alt, obwohl sie nur etwa einem Viertel der Gesamtbevölkerung entsprechen. Für eine langfristige Stärkung des ÖPNV gilt es insbesondere diese junge Bevölkerungsgruppe von einem Weiternutzen des ÖPNV zu überzeugen.
- Auch anhand der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken zeigt sich, dass sich Nutzung des ÖV nahezu ausschließlich auf den Ausbildungsverkehr beschränkt. Während er dort einen Anteil von 24 % erreicht, übersteigt er zu keinem anderen Zweck die Marke von 2 %.
- Die Dichte der Bushaltestellen weist zwischen dem Nord- und Südkreis große Unterschiede auf. Während Bewohner des nördlichen Kreisgebietes im Durchschnitt 379 Meter zurücklegen müssen, sind es für Bewohner des südlichen Kreisgebietes 539 Meter.
- Die unterdurchschnittlichen Merkmale im ÖPNV äußern sich schlussendlich in einer geringen Nutzung von Bus und Bahn. Lediglich 12 % der Bevölkerung nutzen den ÖV mindestens einmal in der Woche. In vergleichbaren Kreisen liegt dieser Anteil bei 18 %, bundesweit bei 23 %. Darüber hinaus wirkt sich der Rückgang der Schülerzahlen um 14 % auf die Nutzung des ÖPNV aus. Am Modal Split erreicht der ÖPNV einen Anteil von 4 %. Im Jahr 2011 lag der Anteil noch drei Prozentpunkte höher.
- Trotz der im Nordkreis überdurchschnittlichen Fahrrad-Monomodalen sowie multimodaler Fahrradnutzer ist auch der Anteil des Radverkehrs am kreisweiten Modal Split rückläufig. Ehemals 17 % beträgt er heute noch 15 %. Dabei gibt es große Unterschiede zwischen den

Teilbereichen des Kreises. Wohingegen er im Norden bei 19 % (2011 21 %) liegt, erreicht er im Süden lediglich 5 % (2011 6 %). Der Rückgang steht unter anderem im Zusammenhang mit einem geringeren Anteil kurzer Wege im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2011. Diese bieten aber gleichzeitig das größte Verlagerungspotenzial, da sie sehr häufig mit dem Pkw bewältigt werden. Bereits in der Entfernungsklasse von 1 bis 2 Kilometern wird fast die Hälfte der Wege (48 %) mit dem Auto zurückgelegt, obwohl diese vielfach ebenso gut mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß absolviert werden könnten.

- Die Anteile des Fußverkehrs am Modal Split belaufen sich sowohl im gesamten Kreisgebiet als auch seinen Teilgebieten auf 17 %. Somit konnte er gegenüber dem Jahr 2011 insgesamt vier Prozentpunkte gewinnen - im nördlichen Kreisgebiet entsprechend deren drei und südlichen sechs.
- Insgesamt zeigt sich am Modal Split und seiner Entwicklung aber sehr deutlich die ausgeprägte Autoaffinität im Kreis Soest. In Summe entfallen 64 % der Wege auf den MIV (54 % Fahrer, 10 % Mitfahrer). Die Entwicklung gegenüber 2011 (51 % Fahrer, 12 % Mitfahrer) zeugt von einer gestiegenen individuellen Bedeutung des Pkw. Diese fällt im südlichen Teilkreis noch deutlich größer aus (2019: 63 % + 10 %, 2011: 62 % + 13 %), als im nördlichen (2019: 51 % + 9 %, 2011: 49 % + 11 %).
- Eine Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsorte mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zeigt, dass diese mit dem Pkw grundsätzlich am besten zu erreichen sind. Auffällig ist aber, dass vor allem die Erreichbarkeit mit dem Elektrofahrrad ebenfalls verhältnismäßig gut bewertet wird. Die Hälfte der Besitzer eines Elektrofahrrads gaben an, ihren Arbeitsort mindestens gut mit diesem erreichen zu können. Unter Berücksichtigung der stetig steigenden Absatzzahlen von Elektrofahrrädern verbergen sich auf diesen Alltagswegen große Potenziale für eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split.
- Dass für eine Steigerung der Radverkehrsanteile aber weit mehr als Elektrifizierung nötig ist, zeigt die allgemeine Bewertung der verschiedenen Verkehrsmittel. Eine Gesamtnote von 2,9 für den Radverkehr (Norden 2,7, Süden 3,2) verdeutlicht den bestehenden Verbesserungsbedarf. Dieser gilt in noch stärkerem Maße für den ÖPNV, der eine Bewertung von 3,7 (Norden 3,5, Süden 4,1) erhält. Besser schneiden der Fußverkehr (Gesamt 2,2, Norden 2,1, Süden 2,5) und Pkw-Verkehr (Gesamt 2,0, Norden 2,2, Süden 1,8) ab. Ersterer wird allerdings schlechter als im Bundesdurchschnitt bewertet.
- Neue Mobilitätsangebote erfahren im Kreis Soest erste Aufmerksamkeit. Vor allem gegenüber der E-Mobilität von Pkw zeigt sich ein größerer Teil der Kreisbevölkerung bereits offen. Auch stärker digitalisierte und technisierte Angebote rücken mehr und mehr in den Fokus. Für alle neueren Mobilitätsformen und -angebote gilt es durch eine breite Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit stärkere Aufmerksamkeit und dadurch neue Nutzende zu generieren.