



Kurzbericht

Mobilitätsuntersuchung im Kreis Soest 2019

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

1	Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	4
2	Methodische Rahmenbedingungen	5
3	Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung	6
3.1	Wegeanzahl	6
3.2	Wegelängen und Wegedauer	7
3.3	Verkehrszwecke	7
3.4	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	8
3.5	Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung	12
3.6	Mobilitätstypen	13
3.7	Bewertung der Verkehrssysteme	14
4	Zusammenfassung	16

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 die Menschen am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät durchgeführt. Sie fand zwischen dem 24. September und 10. Oktober 2019 statt. Insgesamt sind rund 4.260 Personen aus gut 2.160 Haushalten befragt worden. Dies entspricht einem Anteil von 1,4 % der Bevölkerung. Die Teilnahme an der Mobilitätsuntersuchung war schriftlich, online sowie telefonisch möglich. Die abgefragten Inhalte sind der Abbildung 1 zu entnehmen. Die gewonnenen Ergebnisse werden für die zukünftige Verkehrsplanung z. B. im Zuge einer kreisweiten Radverkehrsplanung verwendet

Abbildung 1: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung nach Art 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 ▪ Ziele der Wege ▪ Uhrzeiten Wegebeginn ▪ Uhrzeiten Wegeende ▪ Zweck der Wege ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Der vorliegende Kurzbericht fasst die zentralen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung zusammen. Eine detaillierte Darstellung des methodischen Vorgehens, weitergehende Auswertungen sowie Differenzierungen zwischen den Teilbereichen des Kreises als auch eine detaillierte Analyse der Verlagerungspotenziale des Radverkehrs sowie ÖPNV in den unterschiedlichen Kreisgebieten können dem ausführlichen Abschlussbericht entnommen werden.

2 Methodische Rahmenbedingungen

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 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. Als Vergleichswerte werden in den folgenden Ausführungen stellenweise die Ergebnisse aus der bundesweiten Erhebung dargestellt. Hier gilt es zwischen den gesamtdeutschen Ergebnissen (MiD) und denen der strukturell vergleichbaren Kreise (in der MiD-Systematik Städtischer Kreis) zu unterscheiden. Auf Grund der unterschiedlichen Topografie wird bei ausgewählten Auswertungen innerhalb des Kreises Soest zwischen dem nördlichen Kreisgebiet (Bad Sassendorf, Erwitte, Geseke, Lippetal, Lippstadt, Soest, Welper, Werl) und dem südlichen Kreisgebiet (Anröchte, Ense, Möhnesee, Rüthen, Warstein, Wickede) unterschieden.

Die Erhebung im Kreis Soest 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 die zufällig ausgewählten Haushalte verteilt. Den Haushalten wurde jeweils ein Paket des schriftlichen Fragebogensatzes per Post bereitgestellt. Darüber hinaus bestand auch die Möglichkeit online oder telefonisch an der Befragung teilzunehmen. Insgesamt wurden 13.600 Haushalte angeschrieben. Durch die überdurchschnittliche Rücklaufquote von 16 % konnten die Erwartungen an den Rücklauf von ursprünglich 3.700 Personen übertroffen werden. Dies unterstreicht die Relevanz der abgefragten Themen und der Verkehrsentwicklung für die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Soest im Allgemeinen. Schlussendlich lagen die Ergebnisse von 4.263 Personen aus 2.159 Haushalten vor.

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. 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 wiedergeben.

Die Temperaturen lagen zum Erhebungszeitraum 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. Der Erhebungszeitraum der im Jahr 2011 durchgeführten Erhebung lag zwischen Mai und Juli. Folglich gilt es bei der Vergleichbarkeit der Ergebnisse bisweilen die unterschiedlichen Erhebungszeiträume zu berücksichtigen.

3 Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung

3.1 Wegeanzahl

Die Mobilität der Bevölkerung des Kreises Soest lässt sich anhand verschiedener Parameter messen. Wichtig ist zunächst einmal die Wegeanzahl. Die Mobilitätsenerhebung hat ergeben, dass eine Person im Kreis Soest pro Tag 3,3 Wege zurücklegt. Dies schließt die Zahl der immobilten Personen ein. 9 % der Bevölkerung verlassen das Haus an einem durchschnittlichen Werktag nicht. Bleiben diese in der Ermittlung der Wegeanzahl unberücksichtigt, erhöht sich die Wegeanzahl auf 3,6. Dies entspricht etwa dem bundesdeutschen Durchschnitt. Die Nähe zum Bundesdurchschnitt lässt sich darauf zurückführen, 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 Mobilitätsverhalten (wie etwa der Raumstruktur) bestimmt.

Tabelle 1: 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 2011	Städtischer Kreis	MiD 2017
kein Weg (immobil)	9	16	15	15
ein bis zwei Wege	36	84	36	36
drei bis vier Wege	35		29	30
fünf bis sechs Wege	14		20	20
sieben bis acht Wege	5			
neun und mehr Wege	1			
	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	3,3	3,0	3,1	3,2
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	3,6	k. A.	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 bei 3,6 Wegen/Werktag die mobilste Haushaltsgruppe. 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.

3.2 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.

Ein durchschnittlicher Weg einer Person im Kreis Soest dauert 23 Minuten. Für über die Hälfte (57 %) der Wege werden weniger als 20 Minuten benötigt. Insgesamt beträgt die Unterwegszeit pro Person und Tag im Kreis Soest 81 Minuten.

Tabelle 2: Entfernung der zurückgelegten Wege

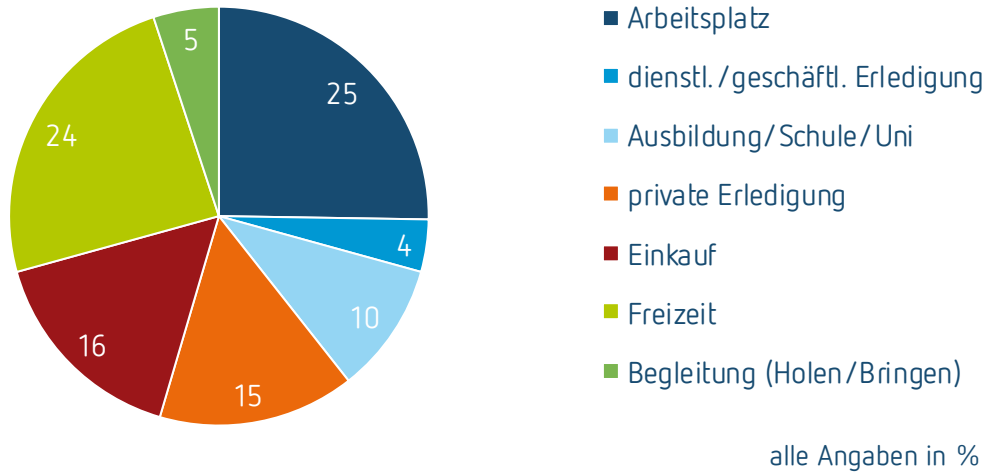
Anzahl der zurückgelegten Wege (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=11.822)	Kreis Soest 2011	Städtischer Kreis	MiD 2017
bis zu 0,5 km	7	25	9	10
über 0,5 km - 1 km	10	17	11	11
über 1,0 km - 2 km	14	23	14	14
über 2,0 km - 5 km	23	15	23	23
über 5,0 km - 10 km	16	12	16	16
über 10,0 km - 20 km	14	9	14	13
über 20,0 km - 50 km	12		10	9
über 50,0 km u. mehr	4		4	4
	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (km)	13,0	8,7	12,5	12,5
Durchschnitt (alle Wege < 100 km) (km)	10,3	k. A.	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (km)	5,0	k. A.	k. A.	k. A.

3.3 Verkehrszwecke

Hinter den zahlreichen Wegen im Kreis Soest liegen viele unterschiedliche Zwecke. So entsprechen die Wege zu Freizeit Zwecken (24 %) und denen zum Arbeitsplatz (25 %) jeweils etwa einem Viertel 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. 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.

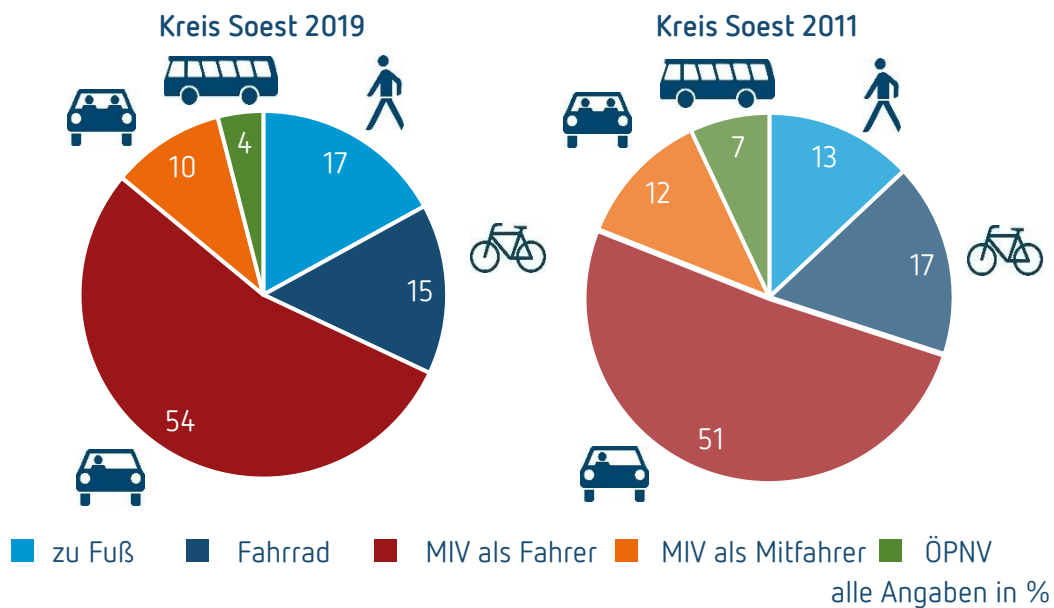
Abbildung 2: Zweck der zurückgelegten Wege



3.4 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split stellt die zentrale Kenngröße der Verkehrsmittelwahl dar. Er gibt die Anteile der genutzten Verkehrsmittel auf allen zurückgelegten Wegen an. Mehr als sechs von zehn Wegen im Kreis Soest werden mit dem Pkw (oder Motorrad/Krad) zurückgelegt. Insgesamt 54 % fahren das Fahrzeug selbst, 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 3: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Soest (Modal Split)



Gegenüber der Befragung im Jahr 2011 hat sich der Radverkehrsanteil leicht reduziert und auch der ÖPNV-Anteil ist zurückgegangen. 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 leicht 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.

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.

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.

Die folgende Tabelle stellt den Modal Split einer jeden kreisangehörigen Kommune jeweils aus den Jahren 2019 und 2011 im Vergleich dar.

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Kommunen des Kreises Soest

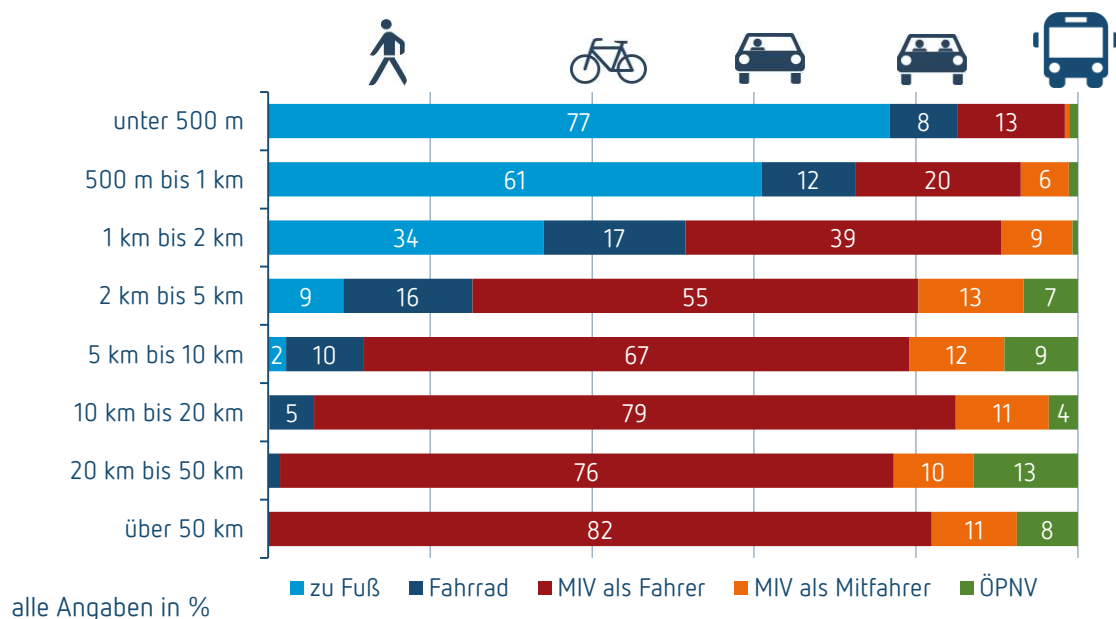
Modal Split (alle Wege von P. ab 6. J., in %)	Anröchte		Bad Sassendorf		Ense		Erwitte		Geseke	
	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011
zu Fuß	18	6	20	18	13	10	14	10	21	12
Fahrrad	10	9	8	9	4	4	21	19	9	20
MIV als Fahrer	59	67	53	49	65	58	54	55	57	48
MIV als Mitfahrer	8	12	12	13	13	17	8	10	8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

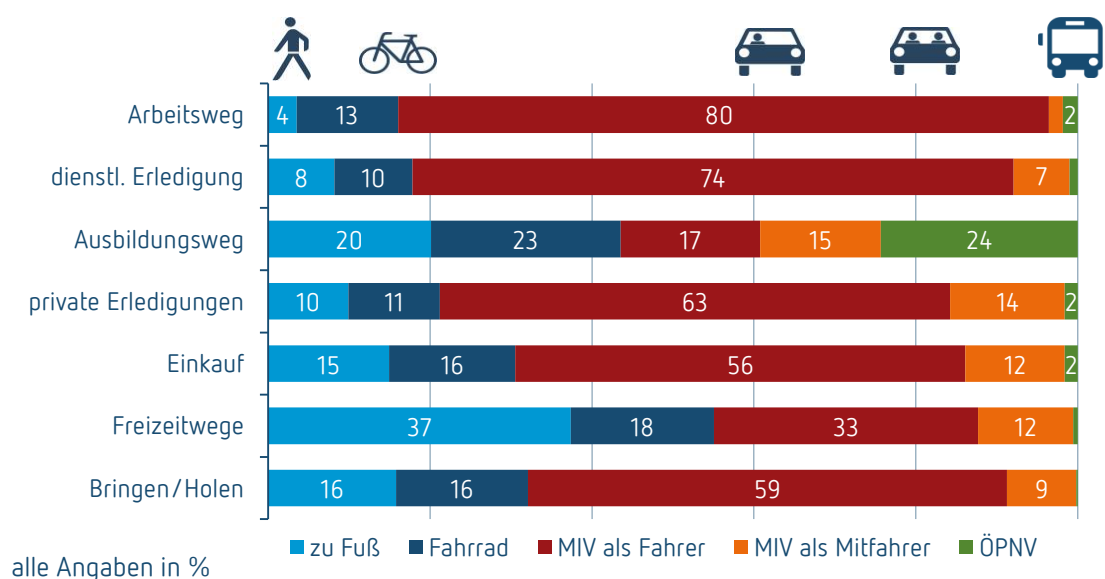
Je nach Distanz des Weges variiert die Verkehrsmittelwahl stark. Auffällig ist dabei, dass bereits über ein Viertel der Wege zwischen 500 Metern und 1 km mit dem Auto zurückgelegt werden. Zwischen 1 und 2 km sind es 48 % und ab einer Wegelänge von 2 km ist das Auto deutlich das dominante Verkehrsmittel. 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 mit dem Fahrrad bewältigt werden. Um den Radverkehrsanteil wieder zu erhöhen, gilt es, hier anzusetzen. Dies erscheint auch angesichts steigender Absatzzahlen von Elektrofahrrädern gut möglich. Auf Grund der elektrischen Unterstützung bereitet auch die bewegte Topografie des südlichen Kreisgebietes diesbezüglich keine Probleme für die Nutzenden.

Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Soest



Die Verkehrsmittelnutzung weicht ebenso 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 der 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.

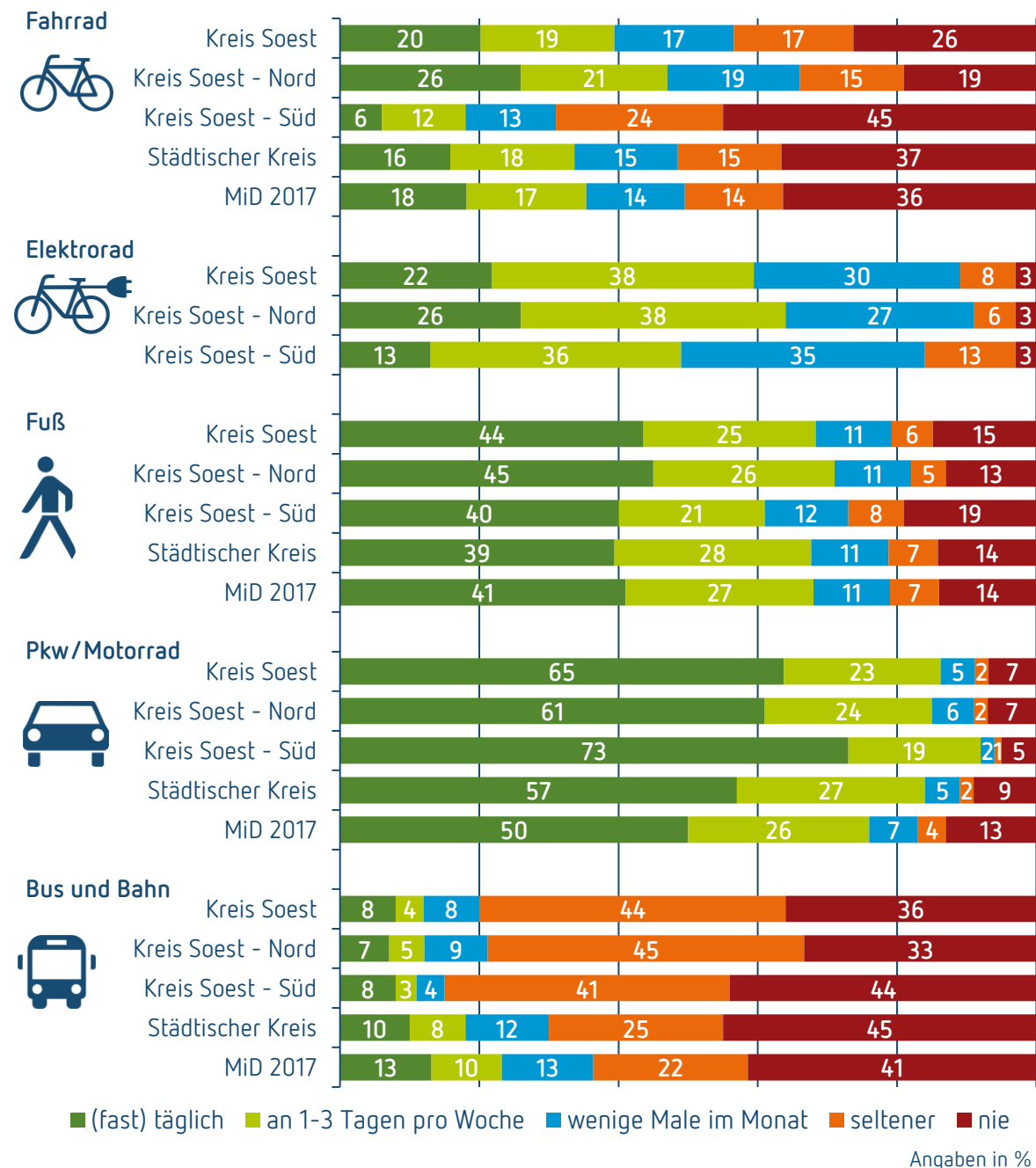
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck im Kreis Soest



3.5 Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung

Neben der tatsächlichen Mobilität am Stichtag wurde mit Hilfe der Mobilitätsbefragung die regelmäßige Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel abgefragt. Diese gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel typischerweise von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kreises Soest genutzt werden – unabhängig vom individuellen Stichtag der Mobilitätsbefragung.

Abbildung 6: Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung



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. Diese Quote erhöht sich bei der Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads. Werden bei der Auswertung nur Elektrofahrradbesitzer berücksichtigt, ergibt sich, dass diese im Kreis Soest zu 60 % mindestens einmal in der Woche ihr Elektrofahrrad benutzen.

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, demgegenüber auch seltener der ÖV. Die gravierendsten Differenzen ergeben sich allerdings in der Fahrradnutzung. Während 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.

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.

3.6 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. Während im Südkreis 66 % angaben, monomodal und dabei vorwiegend mit dem Pkw (61 %) unterwegs zu sein, sind es im Nordkreis insgesamt 47 % monomodale Nutzende - 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 in Deutschland. 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 4: Mobilitätstypen¹

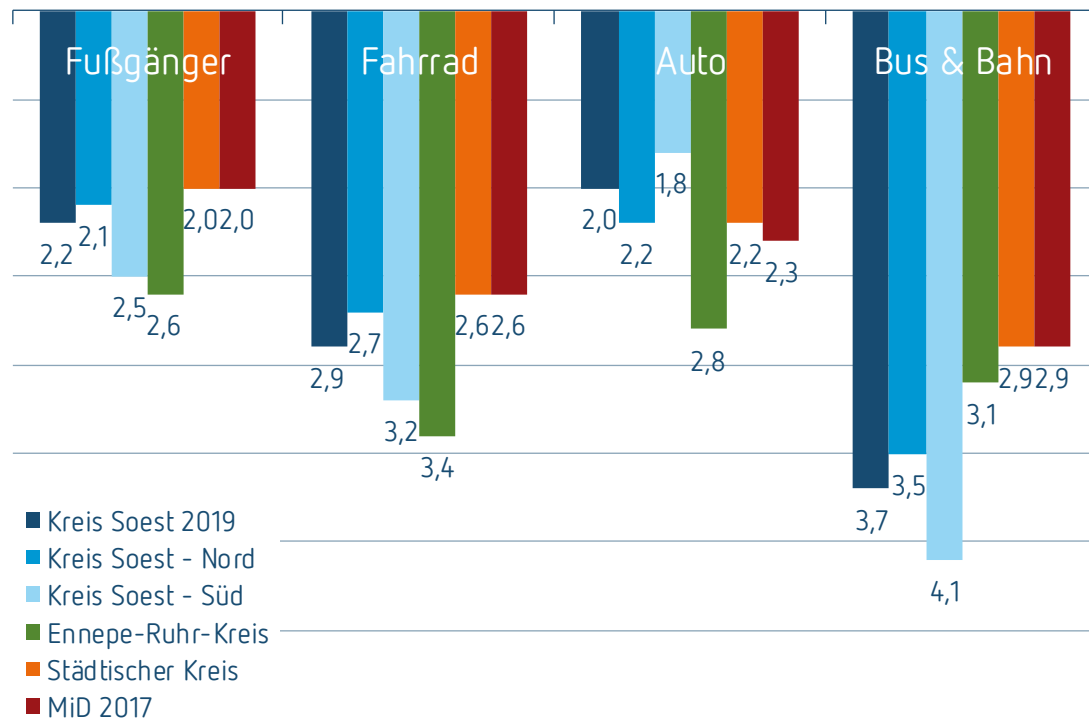
Mobilitätstypen (Personen ab 6 Jahren, in %)	Kreis Soest (n=3.064)	Kreis Soest - Nord (n=1.983)	Kreis Soest - Süd (n=1.077)	Städtischer Kreis	MiD 2017
Monomodale Nutzer	53	47	66	60	58
Pkw-Monomodale	44	37	61	51	45
Fahrrad-Monomodale	7	8	2	4	5
ÖV-Monomodale	2	2	3	5	8
Multimodale Nutzer	44	48	31	35	36
Pkw/Rad-Multimodale	33	37	20	22	20
Pkw/ÖV-Multimodale	3	2	5	6	7
Rad/ÖV-Multimodale	3	3	2	3	5
Pkw/Rad/ÖV-Multim.	5	6	4	4	4
wenig Mobile	4	4	4	5	6
	100	100	100	100	100

3.7 Bewertung der Verkehrssysteme

Abschließend geht es um die Zufriedenheit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln. Über das klassische Schulnotensystem bestand die Möglichkeit, jedes Verkehrsmittel entsprechend zu bewerten. 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 der Fußverkehr besser ab (2,1), im Süden dagegen wird er schwächer bewertet (2,5), sodass der Fußverkehr insgesamt hinter dem Kfz-Verkehr zurückbleibt (2,2). Gegenüber dem Bundesdurchschnitt wird im Kreis Soest der Autoverkehr besser, der Fußverkehr etwas schlechter bewertet. Der Fahrradverkehr erhält im Norden 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 der ausschließlich regelmäßigen ÖV-Nutzer ist unterdurchschnittlich (3,2). Dementsprechend besteht hier Verbesserungspotenzial.

¹ 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.

Abbildung 7: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote



4 Zusammenfassung

Anhand dieses Kurzberichts wurden einige zentrale Ergebnisse der Mobilitätserhebung im Kreis Soest 2019 präsentiert, die an dieser Stelle nochmals zusammenfassend dargestellt werden sollen.

- Durchschnittlich legt eine Person im Kreis Soest pro Werktag 3,3 Wege zurück. Insgesamt 9 % der Bevölkerung gelten als immobil und verlassen ihre Wohnung nicht. Bleiben diese Personen bei der Ermittlung der durchschnittlichen Wegeanzahl unberücksichtigt, erhöht sich diese auf 3,6. Da die Wegeanzahl weniger von räumlichen Faktoren als von den wahrgenommenen außerhäuslichen Aktivitäten abhängt, entspricht die Wegeanzahl im Kreis in etwa dem Bundesdurchschnitt.
- Die durchschnittliche Länge dieser Wege beträgt 13,0 km. Dass sich dieser Wert im Vergleich zur Erhebung 2011 deutlich erhöht hat (8,7 km), ist auf einen allgemeinen Trend in Deutschland zurückzuführen. Ohne Berücksichtigung der Fernfahrten von mehr als 100 km ergibt sich eine durchschnittliche Wegedistanz von 10,3 km. Im Mittel sind die Personen im Kreis Soest für einen Weg 23 Minuten unterwegs. Dies führt zu einer täglichen Unterwegszeit von 81 Minuten.
- In einer der zentralen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, dem Modal Split, hat es im Kreis Soest dagegen im Vergleich zur vorherigen Erhebung Verschiebungen ergeben. Der MIV-Anteil am Modal Split ist um einen Prozentpunkt auf 64 % angestiegen. Dabei hat sich der Fahreranteil von 51 % auf 54 % erhöht, wohingegen der Mitfahrer-Anteil von 12 % auf 10 % gesunken ist. Der ÖPNV wie auch der Radverkehr mussten Verluste von 7 % auf 4 % bzw. 17 % auf 15 % hinnehmen. Dagegen stieg der Fußverkehrsanteil von 13 % auf 17 %. Als wesentliche Einflussfaktoren für die Veränderungen gelten unter anderem jahreszeitlich bedingte Verschiebungen auf Grund der differenzierten Erhebungszeiträume (Frühsommer 2011 und Herbst 2019), der Rückgang der Schülerzahlen als wichtige Nutzergruppe des ÖPNV sowie der gewählte Erhebungszeitraum außerhalb der Semesterzeiten der Hochschulen.
- Die Wahl der Verkehrsmittel nach der Wegelänge hat gezeigt, dass der MIV bereits ab einer Wegelänge von 2 km deutlich das dominante Verkehrsmittel ist und bereits zwischen 1 und 2 km fast die Hälfte der Wege mit dem Auto/Motorrad zurückgelegt werden. Auf diesen kurzen Distanzen liegen große Potenziale zur Verlagerung von Wegen auf die Nahmobilität.
- Die Auswertung der Verkehrsmittelwahl nach den Wegezwecken ergab, dass der Ausbildungsverkehr zu den Schulen und Hochschulen den größten Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV hat. Während 24 % dieser Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden, erreicht der ÖPNV zu keinem anderen Zweck einen höheren Anteil als 2 %. Dies zeigt deutlich die bestehenden Herausforderungen im öffentlichen Verkehr im Kreis Soest. Besonders im Freizeitverkehr wird auf die aktiven Mobilitätsformen zurückgegriffen. Arbeitswege werden dagegen mit einem Anteil von über 80 % durch den MIV dominiert.
- Das Auto wird erwartungsgemäß von den meisten Personen am häufigsten genutzt. Über ein Drittel der Bevölkerung nutzen es täglich. Zu Fuß sind täglich 44 %, mit dem Fahrrad 20 % unterwegs. Letzteres wird im nördlichen Kreisgebiet deutlich häufiger genutzt als im südlichen und topografisch bewegteren Kreisgebiet. Das könnte sich durch eine stärkere Elektrifizierung des Radverkehrs ändern. Der ÖPNV erfährt die geringste regelmäßige Nutzung. Lediglich 8 % - in erster Linie Schülerinnen und Schüler - nutzen diesen täglich.
- Eine abschließende Bewertung der Verkehrssysteme kam zu dem Ergebnis, dass die Bedingungen für den Autoverkehr mit 2,0 am besten bewertet wurde. Es folgt der Fußverkehr mit einer Note von 2,2. Höheren Handlungsbedarf sehen die Teilnehmenden dagegen im Radverkehr (2,9) und vor allem im ÖPNV (3,7).