

Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Gütersloh 2023



Auftraggeber:



Kreis Gütersloh
Abteilung Umwelt
Herzebrocker Straße 140
33334 Gütersloh
www.kreis-guetersloh.de

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr

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

Bearbeitung:

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

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums	1
1.2	Zielsetzung der Befragung.....	4
2	Vorbereitung und Durchführung	5
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung.....	5
2.1.1	Erhebungszeitraum	6
2.1.2	Stichtage	6
2.1.3	Stichprobe	7
2.2	Information der Einwohnerinnen und Einwohner	8
3	Befragungsmethodik	10
3.1	Erhebungsbogen.....	10
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen	11
3.2.1	Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	11
3.2.2	Datenauswertung	12
4	Basisdaten zur Stichprobe	13
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur.....	13
4.2	Geschlecht	15
4.3	Altersstruktur	16
4.4	Berufstätigkeit	18
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	18
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	20
5	Mobilitätsvoraussetzungen	21
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	21
5.1.1	Motorisierung.....	21
5.1.2	Besitz von Fahrrädern.....	25
5.2	ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	29
5.2.1	ÖV-Zeitkartenbesitz	29
5.2.2	Führerscheinbesitz	31
5.2.3	Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	33
5.3	Nutzungsverhalten	35
5.3.1	Nutzung von Sharing-Angeboten	35
5.3.2	Nutzung von Homeoffice.....	37
5.3.3	Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen	38
5.3.4	Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten.....	39
6	Mobilität	40
6.1	Wegeanzahl.....	40
6.1.1	Wegeanzahl je Person und Alter	41
6.1.2	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	42
6.1.3	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde.....	43
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	45
6.2.1	Verkehrsmittelwahl nach Wohnort	45
6.2.2	Einordnung des Modal Splits	47
6.2.3	Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	50
6.2.4	Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	50
6.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	51
6.3	Wegezwecke.....	53
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer.....	54
6.5	Verkehrsverflechtungen.....	57
6.6	Zeitbezogene Auswertung.....	68
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	71
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	71
7.1.1	Fußverkehr	71
7.1.2	Radverkehr	73

7.1.3	Busverkehr.....	75
7.1.4	Bahnverkehr	77
7.1.5	Autoverkehr.....	79
7.1.6	On-Demand-Verkehr	81
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote	84
7.2.1	Fußverkehr-Verbesserungsbedarf	84
7.2.2	Radverkehr-Verbesserungsbedarf.....	86
7.2.3	Busverkehr-Verbesserungsbedarf	88
7.2.4	Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf.....	90
7.2.5	Autoverkehr-Verbesserungsbedarf	92
7.2.6	On-Demand-Verkehr-Verbesserungsbedarf.....	94
7.3	Kenntnis und Nutzung von Mobilitätsangeboten	95
7.4	Gründe zum Pkw-Verzicht.....	96
7.5	Organisation der Fortbewegung der unter 18-Jährigen in der Freizeit.....	97
7.6	Kenntnis und Nutzung von Mitfahrerbanken.....	98
7.7	Bewertung der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen	99
7.8	Information über das ÖPNV-Angebot	100
8	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	102
	Quellenverzeichnis	104
	Abbildungsverzeichnis.....	105
	Tabellenverzeichnis.....	107
	Abkürzungsverzeichnis	108
	Anhang.....	109

1 Einleitung

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

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

Seit der letzten Erhebung dieser Art haben sich die gesellschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen im Kreis Gütersloh teils deutlich verändert. Die Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes führt zu neuen Mobilitätsgewohnheiten im Radverkehr; Bike- und Carsharing sind auf dem Vormarsch. Zudem gewinnen alternative Antriebe und Angebote der Mikromobilität auch im ländlichen Raum an Bedeutung.

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

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Der Kreis Gütersloh liegt im Norden von Nordrhein-Westfalen an der Grenze zu Niedersachsen. Insgesamt zählen 13 Kommunen zum Kreis Gütersloh, davon 3 Gemeinden und 10 Städte. Die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohner (EW) liegt im Kreis bei rund 373.500 EW. Die meisten EW hat die Stadt Gütersloh mit rund 103.500 EW, gefolgt von der Stadt Rheda-Wiedenbrück mit rund 49.700 EW und der Stadt Rietberg (rund 31.000 EW). Die niedrigsten EW zählen die Gemeinde Langenberg und die Stadt Borgholzhausen mit rund 8.600 EW bzw. 9.000 EW.

Der Kreis Gütersloh erstreckt sich über eine Fläche von rund 969,21 km². Davon entfällt der Großteil der Fläche mit 78 % auf Vegetationsfläche, insbesondere auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen. 16,9 % der Gesamtfläche wird als Siedlungsfläche genutzt und 5,2 % als Verkehrsfläche. Die größte Nord-Süd Ausdehnung beträgt 47 km, In Ost-West-Richtung sind es 49 km. Der höchste Punkt über NN ist mit 316 m der Hengeberg im Teutoburger Wald. Der tiefste Punkt ist im Emstal, westlich von Harsewinkel, mit 56 m über NN.

Der Kreis in seiner heutigen Zusammensetzung entstand 1973 im Zuge der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen. Er umfasst die ehemaligen Kreise Wiedenbrück und Halle sowie die Städte Harsewinkel, Beckum und Schloss Holte-Stukenbrock. Als Kreissitz wurde die Stadt Gütersloh bestimmt.

Stadt/Gemeinde	Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: Januar 2022)
Stadt Borgholzhausen	9.094
Stadt Gütersloh	103.556
Stadt Halle (Westf.)	21.677
Stadt Harsewinkel	26.335
Gemeinde Herzebrock-Clarholz	16.888
Gemeinde Langenberg	8.636
Stadt Rheda-Wiedenbrück	49.722
Stadt Rietberg	31.090
Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	26.868
Gemeinde Steinhagen	20.410
Stadt Verl	25.818
Stadt Versmold	22.122
Stadt Werther (Westf.)	11.374
Kreis Gütersloh	373.590

Tab. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Gütersloh

Umgeben wird der Kreis Gütersloh durch den niedersächsischen Kreis Osnabrück im Norden, dem Kreis Herford, der Stadt Bielefeld und dem Kreis Lippe im Osten, dem Kreis Paderborn und dem Kreis Soest im Süden und im Westen dem Kreis Warendorf. Das überregionale Straßennetz und die Schiene haben eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Kreises und dienen darüber hinaus zur Anbindung an das Umland. Im Süden des Kreises führt die A 2 in West-Ost-Richtung durch den Kreis in Richtung Dortmund bzw. Bielefeld. In Nord-Süd-Richtung führt die A 33 im Norden durch Teile der Gemeinde Steinhagen und der Städte Borgholzhausen und Halle (Westf.) sowie im Süden durch die Stadt Schloß Holte-Stukenbrock. Die A 33 führt in südlicher Richtung bis nach Paderborn und nördlich nach Osnabrück. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die Bundesstraßen B 55, B 61, B 64, B 476, B 513. Innerhalb des Kreises werden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden überwiegend durch diese Bundesstraßen verbunden. Der regionale Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfasst im Kreis Gütersloh mehrere Regionalbahnen (RB 67, RB 69, RB 74, RB 75) sowie eine Regionalexpress-Linie (RE 6). Das Kreisgebiet wird von zwei Bahnstrecken durchquert, zum einen in west-östlicher Richtung (Hamm – Bielefeld) und in nordwest-südöstlicher Richtung (Osnabrück – Paderborn).

Der Kreis Gütersloh besitzt insgesamt ein positives Pendlersaldo, d. h. die Anzahl an Einpendlerinnen und Einpendler über die Kreisgrenze ist höher als die Anzahl der Auspendlerinnen und Auspendler. Insgesamt gibt es im Kreis rund 72.000 Einpendler, während 50.500 Auspendler gezählt werden können. In sieben Gemeinden bzw. Städten des Kreises liegt ein negatives Pendlersaldo vor, in den anderen sechs Gemeinden bzw. Städten ein positives Pendlersaldo. Kreisweit bestehen die wichtigsten Pendlerverflechtungen (rund 35.000 Aus- bzw. Einpendelnde) mit der Stadt Bielefeld. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen existieren mit dem Kreis Warendorf (rund 16.000 Aus- bzw. Einpendelnde), mit

dem Kreis Paderborn (rund 11.000 Aus- bzw. Einpendelnde) sowie mit dem Kreis Lippe (rund 7.000 Aus- bzw. Einpendelnde).¹

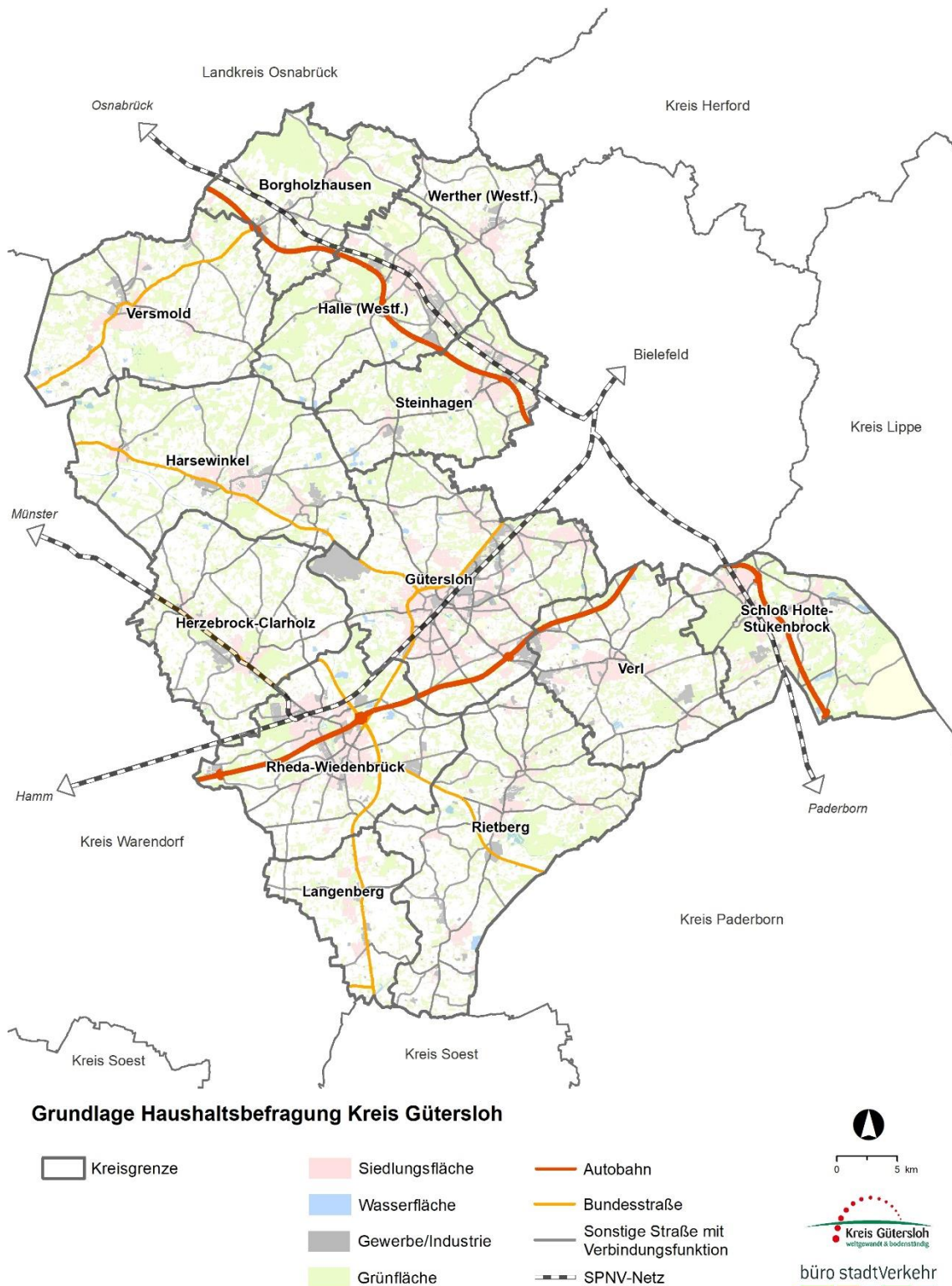


Abb. 1-1 Die Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh ²

¹ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht sowie Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht. Kreis Gütersloh. 2019.

² Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

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

2 Vorbereitung und Durchführung

Im September 2023 wurde die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Gütersloh stichtagsbezogen durchgeführt. Diese Methode bietet den Vorteil, dass die Mobilität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter den gleichen Referenzbedingungen erfasst wird. Dies erhöht die Repräsentativität, da die Befragten keine Tage wählen können, die nicht mit der normalen werktäglichen Mobilität vergleichbar sind und somit nicht repräsentativ wären (z. B. Wochenendtage, Tage mit besonders hoher und niedriger Mobilität, Tage mit außergewöhnlich häufiger Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder des Fahrrads). Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern standen insgesamt sechs Stichtage zur Dokumentation ihrer Mobilität zur Wahl. Allerdings beziehen sich nicht alle Angaben im Rahmen der Befragung auf einen Stichtag (z. B. Fragen im Zusatzfragebogen).

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung war schriftlich-postalisch, telefonisch oder online per individuellem Zugangscode möglich. Insgesamt erhielten etwa 21.000 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 12 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Kreises Gütersloh die Befragungsunterlagen. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Fall war die Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger freiwillig, ebenso entstanden keine Kosten durch die Teilnahme.

In der Stadt Gütersloh wurde bereits Ende März 2023 eine eigene Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Daher wurde Gütersloh im Rahmen der Erhebungsphase im September ausgeklammert, da bereits aktuelle Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten vorlagen. Die erhobenen Mobilitätsdaten in der Stadt Gütersloh wurden später bei der Ergebnisaufbereitung der kreisweiten Studie miteingeschlossen. Damit wurde gewährleistet, dass das Mobilitätsverhalten für den gesamten Kreis vollumfänglich ausgewertet werden konnte.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)³ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards der AGFS zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁴. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen umfassten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet).
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Landrat des Kreises Gütersloh Sven-Georg Adenauer mit Erklärungen zur Befragung und Aufruf zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage des Kreises Gütersloh und auf der Homepage von büro stadVerkehr sowie der Projekthomepage. Zusätzlich konnte die Online-Befragung mittels eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz.
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten.

³ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

⁴ Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009

- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Als Erhebungszeitraum wurde der Monat September gewählt. Dieser Monat wird gemäß den von der AGFS NRW definierten Standards für eine einheitliche Modal Split-Erhebung als idealer Erhebungszeitraum empfohlen. Die Auswahl des Septembers basiert auf der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Zwar können keine exakten Durchschnittsmonate definiert werden, die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (z. B. Fahrradfahren, zu Fuß gehen) hängt jedoch stark von den Wetterbedingungen ab⁵. In den Wintermonaten (Dezember – Februar) treten häufiger Wetterverhältnisse auf, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen. Daher ist es ratsam, eine Befragung in diesem Zeitraum zu vermeiden.

Im November wurde an vier weiteren Stichtagen eine Nacherhebung vorgenommen, da aufgrund von Schwierigkeiten im postalischen Versand in Herzebrock-Clarholz und Vermold die notwendige Mindestanzahl an Befragten nicht erreicht wurde. Zeitlich bot sich hier ein Befragungsfenster Anfang November 2023 an.

2.1.2 Stichtage

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

- Dienstag, der 12.09.2023
- Donnerstag, der 14.09.2023

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

- Dienstag, der 19.09.2023
- Donnerstag, der 21.09.2023
- Dienstag, der 26.09.2023
- Donnerstag, der 28.09.2023

Für die Nacherhebung in Herzebrock-Clarholz und Vermold wurden vier weitere Stichtage angeboten:

- Dienstag, der 07.11.2023
- Donnerstag, der 09.11.2023
- Dienstag, der 14.11.2023
- Donnerstag, der 16.11.2023

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

⁵ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
12.09.2023	Dienstag	17 - 23 °C	Tagsüber leichte Schauer, vereinzelt Gewitter am Abend
14.09.2023	Donnerstag	9 - 18 °C	Tagsüber sonnig, leichte Brise am Mittag und leichter Regen vereinzelt möglich
19.09.2023	Dienstag	14 - 19 °C	Morgens abwechselnd Sonne und Wolken, starker Wind
21.09.2023	Donnerstag	17 - 23 °C	Morgens sonnig, im weiteren Tagesverlauf vereinzelt Regen möglich, starker Wind
26.09.2023	Dienstag	9 - 22 °C	Tagsüber sonnig, abends leicht bewölkt, kein Regen
28.09.2023	Donnerstag	16 - 22 °C	Morgens Mix aus Sonne und Wolken, kein Regen
07.11.2023	Donnerstag	8 - 11 °C	Morgens Mix aus Sonne und Wolken, abends bedeckt, kein Regen
09.11.2023	Donnerstag	9 - 11 °C	Morgens anhaltender Schauer, im weiteren Tagesverlauf bedeckt, teilweise böiger Wind
14.11.2023	Donnerstag	5 - 10 °C	Morgens und nachmittags vereinzelt Schauer, im weiteren Tagesverlauf bewölkt, starke Windböen möglich
16.11.2023	Donnerstag	5 - 9 °C	Morgens sonnig bis wolzig, im weiteren Tagesverlauf bedeckt, teilweise böiger Wind

Tab. 2-1 Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung

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

2.1.3 Stichprobe

Auf Kreisebene sollten mindestens Antworten von 4.850 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,8 % bezogen auf die Bevölkerung des Kreises Gütersloh (ohne die Stadt Gütersloh). Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen zu beachten. Eine Auswertung auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Neben der Erhebung auf Kreisebene wurde in Schloß Holte-Stukenbrock eine tiefergehende Analyse durchgeführt. Dies hatte eine Erhöhung der Stichprobengröße in dieser Kommune zur Folge. Ziel war es, in Schloß Holte-Stukenbrock eine Erhebung bzw. Analyse auf Stadtteilebene durchzuführen.

Stadt/Ge- meinde	Grunddaten		Stichprobenumfang			
	Einwohne- rinnen & Einwohner (EW)	Haus- halte (HA)	Stichprobengröße für kreis-/ stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für kreis-/stadtweite Auswer- tung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadt-/Gemeindeebene		12,5%	
			EW	HA	EW	HA
Borgholzhausen	9.094	4.547	200	100	1.600	800
Halle (Westf.)	21.677	10.839	330	165	2.640	1.320
Harsewinkel	26.335	13.168	400	200	4.000	2.000
Herzebrock- Clarholz	16.888	8.444	250	125	2.000	1.000
Langenberg	8.636	4.318	200	100	2.000	1.000
Rheda-Wieden- brück	49.722	24.861	700	350	7.000	3.500
Rietberg	31.090	15.545	440	220	3.520	1.760
Schloß Holte- Stukenbrock	26.868	13.434	1.100	550	8.800	4.400
Steinhagen	20.410	10.205	310	155	2.480	1.240
Verl	25.818	12.909	390	195	3.120	1.560
Versmold	22.122	11.061	330	165	3.300	1.650
Werther (Westf.)	11.374	5.687	200	100	1.600	800
Kreis Gütersloh	270.034	135.017	4.850	2.425	42.060	21.030

Tab. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁶

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁷

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

2.2 Information der Einwohnerinnen und Einwohner

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

⁶ Quelle: Eigene Berechnung, ohne Berücksichtigung der Stadt Gütersloh

⁷ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39



Herzlich willkommen!

Herzlich willkommen auf der Webseite der Haushaltsbefragung im Kreis Gütersloh!

Für die Planung und Verbesserung von Verkehrsangeboten im Kreis Gütersloh ist es wichtig zu wissen, welche Mobilitätsbedürfnisse die Bürgerinnen und Bürger haben und welche Wege sie im Alltag zurücklegen. Aus diesem Grund führt der Kreis Gütersloh eine Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr durch, um insbesondere einen Überblick über die alltäglichen Wege und die dabei genutzten Verkehrsmittel zu erhalten.

Wir sind auf Ihre Teilnahmebereitschaft angewiesen! Je mehr Personen an der Befragung teilnehmen, desto eher können repräsentative Ergebnisse erzielt werden. So lassen sich nicht nur kreisweit, sondern auch stadt- bzw. gemeindebezogene Ergebnisse auswerten. Damit wird der Vergleich zu vorherigen Befragungen sowie mit Werten aus übergeordneten Studien (MiD und SrV) für vergleichbare Städte und Kreise möglich.

Sollten Sie die Befragungsunterlagen erhalten haben, freuen wir uns, wenn Sie an der Befragung teilnehmen!

Auf dieser Webseite finden Sie weitere Informationen zur Haushaltsbefragung im Kreis Gütersloh, den Zugang zur Online-Befragung sowie die Kontaktdaten der Ansprechpartner.

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

3 Befragungsmethodik

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

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Gütersloh orientiert sich an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und folgt den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁸

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf den letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der kreisweiten Mobilitätsbefragung wurden die Bürgerinnen und Bürger gebeten, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr, im Autoverkehr sowie im On-Demand-Verkehr zu benennen. Zudem gab es eine Frage, inwiefern Kenntnisse über weitere Mobilitätsangebote existieren und ob diese genutzt werden. Die Abschlussfrage des Zusatzfragebogens zielt darauf ab, herauszufinden, welche Verbesserungsbedarfe bei Informationsangaben für Bus und Bahn existieren.

Auf der ersten Seite des Fragebogens wurden allgemeine Hinweise zum Ausfüllen gegeben, um den Befragten zu verdeutlichen, wie der Bogen korrekt auszufüllen ist.

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

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl aller permanent im Haushalt lebenden Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung) • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> • Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit der Personen • Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz, Verfügbarkeit Fahrradabstellplätze/ Auflademöglichkeit) • Angabe zur Nutzung von Sharing-Angeboten (Auto, Bike, E-Roller) • Homeoffice • Angabe zur Nutzung von Verkehrsmitteln werktags • Pkw-/Fahrrad-Verfügbarkeit am Stichtag. 	<ul style="list-style-type: none"> • Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel • Wegezweck 	<ul style="list-style-type: none"> • Angabe zu Bewertung verschiedener Verkehrsangebote (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr, On-Demand-Verkehr) • Angabe zum Verbesserungsbedarf eben jener Verkehrsmittelangebote • Nutzung und Kenntnisse über weitere Mobilitätsangebote • Information über ÖPNV-Angebote • Verbesserungsbedarfe bei Informationsangaben für Bus und Bahn

Tab. 3-1 Befragungsinhalte

⁸ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u. a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z. B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität im Kreis Gütersloh erfüllt.

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 2.739 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 6.326 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine kreisweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 13 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Kommunen dargestellt.

Stadt/Gemeinde	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf kalkuliert (Personen)	Rücklauf tatsächlich (Personen)	Rücklaufquote
Borgholzhausen	100	97	200	230	12%
Halle (Westf.)	165	164	330	369	12%
Harsewinkel	200	263	400	624	13%
Herzebrock-Clarholz	125	138	250	299	14%
Langenberg	100	138	200	319	14%
Rheda-Wiedenbrück	350	418	700	900	12%
Rietberg	220	245	440	578	14%
Schloß Holte-Stukenbrock	550	580	1.100	1.370	13%
Steinhagen	155	171	310	386	14%
Verl	195	213	390	481	14%
Versmold	165	183	330	440	11%
Werther (Westf.)	100	129	200	330	16%
Kreis Gütersloh	2.425	2.739	4.850	6.326	13%

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

Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 16 % in Werther (Westf.) erreicht. In Borgholzhausen, Halle (Westf.), Rheda-Wiedenbrück und Versmold lag die Teilnahmequote leicht unter dem kreisweiten Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 1.864 Haushalte nahmen auf diese Art teil (Anteil: 68 %), etwa 846 Haushalte nahmen online an der Befragung teil (Anteil: 31 %) und 29 auf telefonischem Weg (Anteil: 1 %).

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

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

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

- **Codierungsfehler:** falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler:** fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen wurden die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls durch plausible Daten ergänzt.

3.2.2 Datenauswertung

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

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer trugen zunächst Start und Ziel ihrer jeweiligen Wege in die Papierbögen (oder online) ein. Diese Angaben konnten konkrete Adressen, Ortsteile, Stadtteile oder Kommunen sein. Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden einem Verkehrszellenplan zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans war eine eigene Einteilung von Verkehrszellen. Insgesamt wurden bei der vorliegenden Befragung 651 Verkehrszellen festgelegt. Das Gebiet des Kreises Gütersloh umfasste dabei 429 Zellen. Die Städte und Gemeinden des Kreises wurden detaillierter eingeteilt, während die Einteilung der Flächen zwischen den kreisangehörigen Kommunen gröber ausfiel. Je weiter man sich im Zellenplan vom Kreis Gütersloh entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Erhebungsraum angrenzenden Städte, wie Bielefeld, wurden im Stadtgebiet noch detaillierter unterteilt, während weiter entfernte Städte zusammen mit anderen Städten zu größeren Zellen auf Kreisebene zusammengefasst wurden. Noch weiter entfernte Landkreise oder Bundesländer bestanden jeweils nur noch aus einer einzigen Verkehrszelle.

Durch die Aggregation der Wege auf Zellenebene konnten diese zusammengefasst und die Distanzen sowie Reisezeiten je nach Verkehrsart anhand des gewichteten Schwerpunkts der Zelle ermittelt werden.

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden und auf Kreisebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.⁹ Aufgrund der eigenständigen Erhebung sind in diesem Kapitel noch keine Ergebnisse aus der Stadt Gütersloh aufgeführt.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Gemäß der Stichprobe beträgt die durchschnittliche Haushaltsgröße im Kreis Gütersloh 2,31 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden von 2,15 Personen in Rheda-Wiedenbrück bis hin zu 2,56 Personen je Haushalt in Werther (Westf.) (s. Tab. 4-1).

Stadt/Gemeinde	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Borgholzhausen	97	230	2,37
Halle (Westf.)	164	369	2,25
Harsewinkel	263	624	2,37
Herzebrock-Clarholz	138	299	2,17
Langenberg	138	319	2,31
Rheda-Wiedenbrück	418	900	2,15
Rietberg	245	578	2,36
Schloß Holte-Stukenbrock	580	1.370	2,36
Steinhagen	171	386	2,26
Verl	213	481	2,26
Versmold	183	440	2,40
Werther (Westf.)	129	330	2,56
Kreis Gütersloh	2.739	6.326	2,31

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

An der Haushaltsbefragung haben vermehrt 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt kreisweit 44 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 20 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 16 %, 4-Personen-Haushalte zu 16 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 5 %. Zwischen den Städten bzw. Gemeinden lassen sich deutliche Unterschiede erkennen.

In Langenberg liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit 49 % am höchsten. In Werther (Westf.) hingegen mit 28 % am niedrigsten. Hier sind vor allem große Haushalte ab 4 Personen stärker vertreten. Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück haben mit 29 % bzw. 28 % den höchsten Anteil an 1-Personen-Haushalten. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 4-1).

⁹ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der kreisweiten Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe im richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

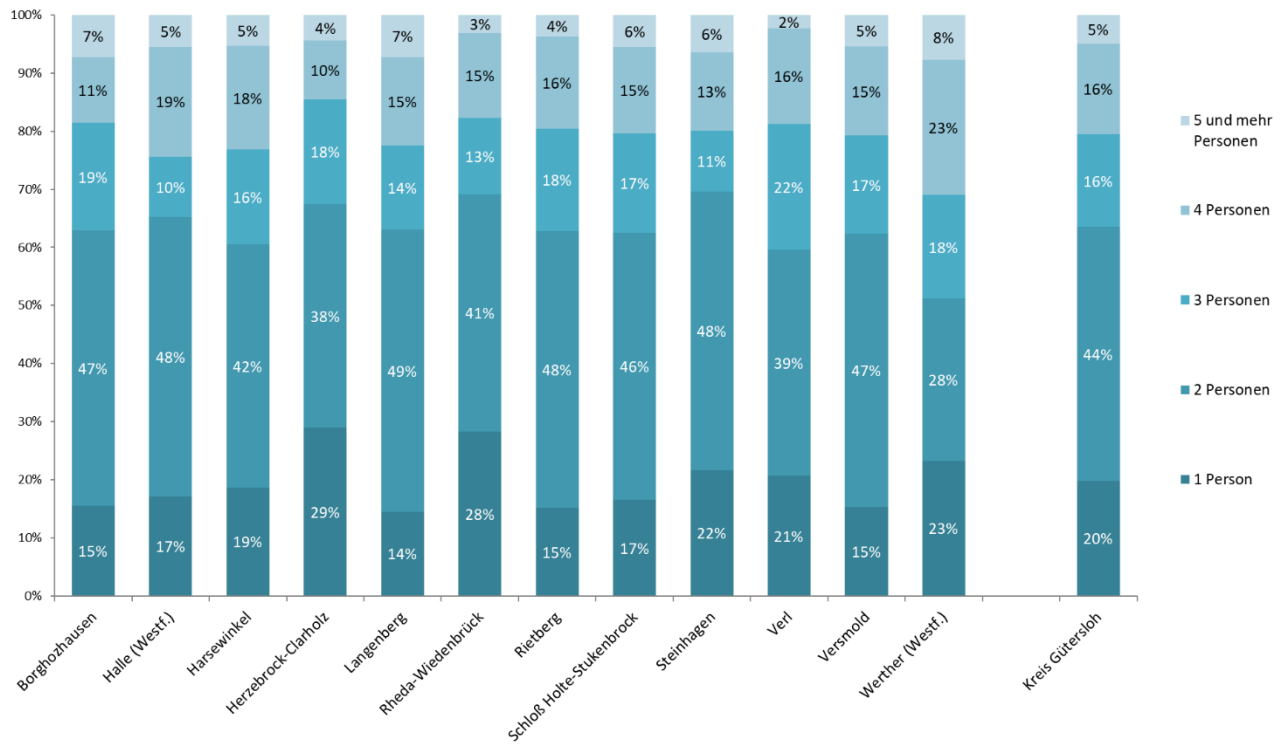


Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Kreisweit haben minimal mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 50,1 %, der Männeranteil bei 49,8 % und der Anteil diverser Personen bei 0,1 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Borgholzhausen mit 53,1 % erreicht; der höchste Männeranteil in Werther (Westf.) mit 54,3 %. Der höchste Anteil an diversen Personen hat mit 0,3 % in Rietberg teilgenommen. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Gütersloh ist der Anteil von Frauen und Männern ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen (s. Tab. 4-2).

Stadt/Gemeinde	weiblich	männlich	divers
Borgholzhausen	53,1%	46,9%	0,0%
Halle (Westf.)	51,5%	48,5%	0,0%
Harsewinkel	48,9%	51,1%	0,0%
Herzebrock-Clarholz	50,5%	49,5%	0,0%
Langenberg	49,0%	51,0%	0,0%
Rheda-Wiedenbrück	51,9%	48,0%	0,1%
Rietberg	51,2%	48,4%	0,3%
Schloß Holte-Stukenbrock	49,8%	50,0%	0,2%
Steinhagen	52,1%	47,9%	0,0%
Verl	46,8%	53,2%	0,0%
Versmold	50,4%	49,6%	0,0%
Werther (Westf.)	45,7%	54,3%	0,0%
Kreis Gütersloh	50,1%	49,8%	0,1%¹⁰

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

¹⁰ Aufgrund der geringen Anzahl an teilnehmenden diversen Personen sind keine aussagekräftigen Ergebnisse für diese Gruppe möglich. Diverse Personen werden daher in der weiteren Auswertung bei geschlechterspezifischen Aussagen nicht explizit aufgeführt.

4.3 Altersstruktur

Insgesamt haben von allen befragten Personen 5.383 ihr Alter angegeben. Die Jahrgänge ab 40 Jahren sind tendenziell stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf diese Altersklassen rund 52 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 24 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind in der Stichprobe geringer vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde (s. Tab. 4-3).

Stadt/ Gemeinde	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Borgholzhausen	9,8%	1,0%	7,7%	20,1%	29,9%	7,7%	17,0%	6,7%
Halle (Westf.)	10,0%	2,0%	7,4%	16,1%	37,1%	6,7%	13,0%	7,7%
Harsewinkel	10,0%	3,8%	9,5%	17,4%	35,7%	5,6%	8,1%	10,0%
Herzebrock-Clarholz	6,4%	3,0%	6,8%	17,8%	31,4%	7,6%	16,5%	10,6%
Langenberg	5,2%	3,0%	7,8%	21,9%	31,6%	8,6%	10,0%	11,9%
Rheda-Wiedenbrück	8,0%	3,1%	8,4%	19,8%	31,1%	7,4%	11,9%	10,3%
Rietberg	5,6%	2,4%	9,3%	18,5%	32,7%	9,1%	11,5%	10,9%
Schloß Holte-Stukenbrock	9,1%	3,7%	8,7%	18,1%	32,6%	8,6%	11,6%	7,6%
Steinhagen	10,1%	3,5%	4,9%	17,0%	29,1%	10,1%	14,1%	11,2%
Verl	6,5%	3,3%	8,1%	24,2%	30,9%	7,7%	10,5%	8,9%
Versmold	7,2%	5,8%	7,5%	14,4%	31,9%	8,0%	13,9%	11,4%
Werther (Westf.)	15,2%	5,8%	10,9%	11,2%	46,4%	6,9%	1,4%	2,2%
Kreis Gütersloh	8,5%	3,5%	8,3%	18,3%	33,0%	7,9%	11,4%	9,2%

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

In 13,7 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 353 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden (s. Tab. 4-4).

Stadt/Gemeinde	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Borgholzhausen	84,3%	13,5%	1,1%	1,1%
Halle (Westf.)	58,5%	24,6%	16,9%	0,0%
Harsewinkel	73,3%	17,8%	7,9%	1,0%
Herzebrock-Clarholz	95,3%	1,6%	3,1%	0,0%
Langenberg	66,7%	19,0%	14,3%	0,0%
Rheda-Wiedenbrück	89,8%	7,0%	3,2%	0,0%
Rietberg	90,8%	6,4%	2,8%	0,0%
Schloß Holte-Stukenbrock	88,7%	8,0%	3,2%	0,2%
Steinhagen	87,8%	7,0%	5,2%	0,0%
Verl	85,8%	9,5%	4,1%	0,6%
Versmold	86,0%	11,4%	2,6%	0,0%
Werther (Westf.)	88,1%	9,9%	2,0%	0,0%
Kreis Gütersloh	86,3%	9,3%	4,2%	0,2%

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

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im kreisweiten Durchschnitt 54,0 % berufstätig, nicht berufstätig sind 28,3 % der Befragten und 17,7 % befinden sich in Ausbildung. Zwischen den einzelnen Kommunen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile an Nichtberufstätigen liegen in Steinhagen, Vermold und Herzebrock-Clarholz vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind dagegen in Werther (Westf.), Harsewinkel, Steinhagen und Vermold vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in Werther (Westf.), Verl und Rietberg verzeichnen (s. Tab. 4-5).

Stadt/Gemeinde	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Borgholzhausen	52,5%	30,3%	17,2%
Halle (Westf.)	55,4%	28,4%	16,3%
Harsewinkel	54,8%	25,4%	19,8%
Herzebrock-Clarholz	53,7%	32,4%	13,9%
Langenberg	56,7%	30,3%	13,1%
Rheda-Wiedenbrück	53,5%	28,7%	17,9%
Rietberg	57,1%	27,7%	15,2%
Schloß Holte-Stukenbrock	53,3%	29,5%	17,3%
Steinhagen	45,0%	35,8%	19,2%
Verl	57,8%	26,9%	15,3%
Vermold	48,0%	32,9%	19,1%
Werther (Westf.)	62,3%	9,0%	28,7%
Kreis Gütersloh	54,0%	28,3%	17,7%

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

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von großer Bedeutung. Die Grundgesamtheit umfasst die Bevölkerung, die zum Zeitpunkt der Erhebung in den Städten und Gemeinden des Kreises Gütersloh lebt (Ausnahme der vorliegenden Erhebung: Stadt Gütersloh).¹¹ Die vorliegende Stichprobe zeigt Unterschiede im Vergleich zur Grundgesamtheit der einzelnen Städte und Gemeinden sowie des gesamten Kreises. Dies betrifft insbesondere die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede sind vielfältig und wurden bereits in anderen durchgeführten Befragungen beobachtet. Erfahrungsgemäß nehmen 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Um sicherzustellen, dass unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein verzerrtes Bild über die kreisweite Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen und anderen demografischen Merkmalen liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

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

¹¹ Datengrundlage bilden die zum Zeitpunkt der Erhebung von den Kommunen bereitgestellten aktuellen Bevölkerungsdaten.

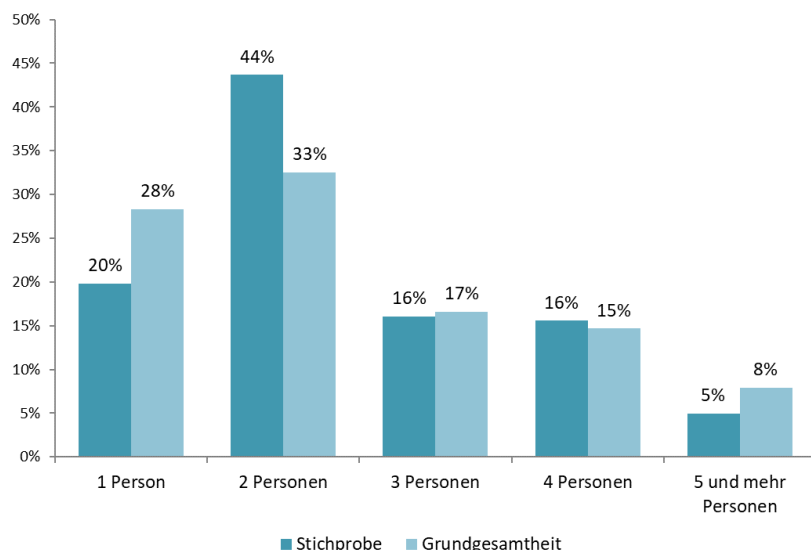


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Dabei zeigte sich, dass vor allem Personen zwischen 40-59 Jahren in der Befragung überrepräsentiert sind. Im Gegensatz dazu haben vergleichsweise weniger Personen zwischen 25-39 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war daher auch in diesem Fall unverzichtbar (s. Abb. 4-3).

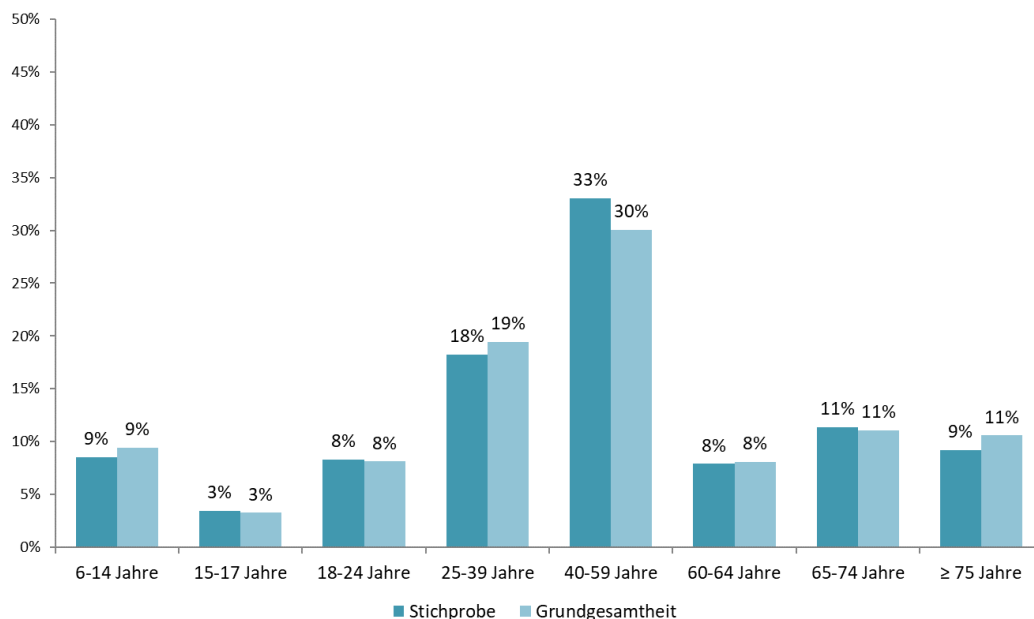


Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nahezu keine Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden (s. Abb. 4-4).¹²

¹² Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Ebene des gesamten Kreises dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen.

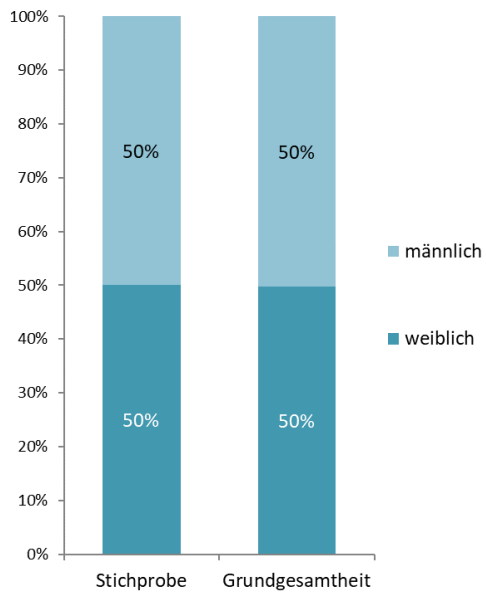


Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde deutlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Zusätzlich erfolgte eine Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden des Kreises. Alle nachfolgenden Abbildungen, Tabellen und Aussagen basieren auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung können in den angezeigten Fallzahlen geringe Unterschiede auftreten.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen der Verkehrsteilnahme. Zusätzlich werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung der Stadt Gütersloh nach Möglichkeit berücksichtigt und im Rahmen der kreisweiten Auswertung mitaufgenommen.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

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

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 95 % der befragten Haushalte im Kreis Gütersloh besitzen mindestens einen Pkw, die übrigen 5 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw im Haushalt. 48 % der Haushalte geben an, zwei oder mehr Pkw zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,58 Pkw. Der Autobesitz liegt im Kreis Gütersloh höher als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen rund 77 % der Haushalte über mindestens einen eigenen Pkw¹³.

Bezüglich der Verfügbarkeit von E-Pkw geben 12 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,13 E-Pkw je Haushalt. Die mittlere Motorrad-/ Roller-/ Mofa-Besitzquote je Haushalt liegt bei 0,20. 16 % der Haushalte gaben an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 4 % der Haushalte sind zwei oder mehr verfügbar.

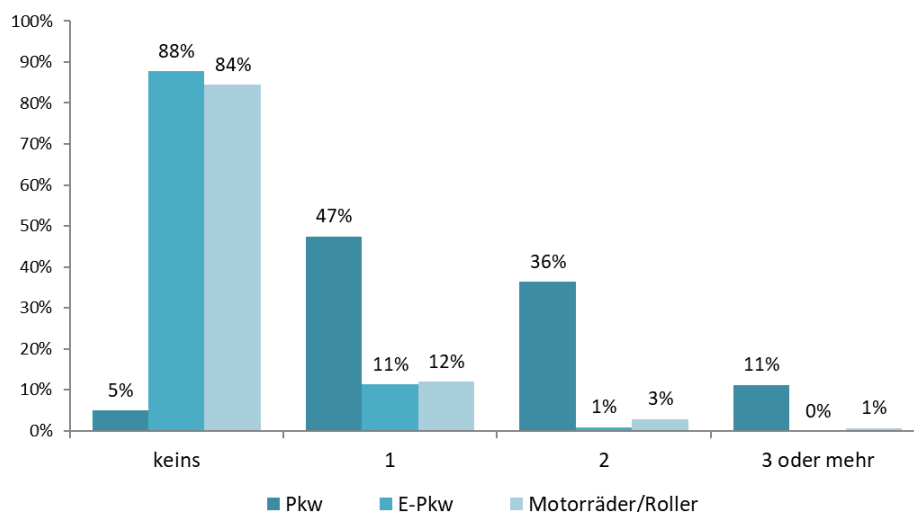


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus

¹³ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023.

spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in der Stadt Gütersloh wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,46 Pkw je Haushalt auf. In Rietberg hingegen liegt die Besitzquote mit 1,85 Pkw je Haushalt über dem kreisweiten Durchschnitt (s. Tab. 5-1).

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Kreis Gütersloh liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 684 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich der Städte und Gemeinden weist Rietberg mit 784 Pkw je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Werther (Westf.) mit 606 Pkw hingegen den geringsten.¹⁴

Stadt/Gemeinde	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Borgholzhausen	0%	51%	36%	12%	1,68	709
Gütersloh	5%	55%	33%	7%	1,46	692
Halle (Westf.)	4%	47%	38%	12%	1,63	724
Harsewinkel	1%	45%	40%	14%	1,69	712
Herzebrock-Clarholz	8%	39%	39%	14%	1,63	752
Langenberg	0%	44%	41%	15%	1,78	770
Rheda-Wiedenbrück	6%	49%	35%	10%	1,53	711
Rietberg	5%	39%	37%	20%	1,85	784
Schloß Holte-Stukenbrock	5%	41%	40%	14%	1,67	707
Steinhagen	9%	43%	40%	9%	1,48	656
Verl	7%	38%	40%	14%	1,64	726
Versmold	6%	49%	33%	12%	1,52	632
Werther (Westf.)	2%	49%	42%	8%	1,55	606
Kreis Gütersloh	5%	47%	36%	11%	1,58	684

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

¹⁴ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den kommunalen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,13 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw geringer aus. Insbesondere in Werther (Westf.) ist die Anzahl an E-Pkw mit 35 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste Besitzquote an E-Pkw weist Harsewinkel mit 105 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf (s. Tab. 5-2).

Stadt/Gemeinde	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Borgholzhausen	90%	10%	0%	0%	0,10	42
Gütersloh	90%	9%	1%	0%	0,10	47
Halle (Westf.)	81%	18%	1%	0%	0,20	89
Harsewinkel	76%	23%	1%	0%	0,25	105
Herzebrock-Clarholz	94%	3%	3%	0%	0,09	42
Langenberg	87%	11%	2%	0%	0,15	65
Rheda-Wiedenbrück	89%	10%	0%	0%	0,11	51
Rietberg	83%	16%	1%	0%	0,19	81
Schloß Holte-Stukenbrock	90%	8%	1%	0%	0,11	47
Steinhagen	85%	15%	0%	0%	0,15	66
Verl	87%	11%	1%	0%	0,14	62
Versmold	83%	16%	1%	0%	0,18	75
Werther (Westf.)	91%	9%	0%	0%	0,09	35
Kreis Gütersloh	88%	11%	1%	0%	0,13	56

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

Die Besitzquote der motorisierten Zweiräder fällt im Vergleich zur Ausstattung mit Pkw in den kreisangehörigen Kommunen geringer aus. Im kreisweiten Durchschnitt beträgt diese 0,20 motorisierte Zweiräder je Haushalt. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Roller/Mofas weisen vor allem die Kommunen Borgholzhausen, Harsewinkel und Langenberg auf. In Herzebrock-Clarholz, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg und Steinhagen sind dagegen kaum motorisierte Zweiräder vorhanden (s. Tab. 5-3).

Stadt/Gemeinde	kein mot. Zweirad	1 mot. Zweirad	2 mot. Zweiräder	3 oder mehr mot. Zweiräder	Mot. Zweirad je Haushalt	Mot. Zweirad je 1.000 EW
Borgholzhausen	78%	18%	3%	1%	0,27	114
Gütersloh	81%	14%	3%	1%	0,24	114
Halle (Westf.)	81%	14%	4%	1%	0,24	107
Harsewinkel	75%	18%	6%	0%	0,31	131
Herzebrock-Clarholz	90%	7%	3%	0%	0,13	60
Langenberg	80%	14%	5%	1%	0,27	117
Rheda-Wiedenbrück	89%	8%	2%	1%	0,14	65
Rietberg	89%	8%	3%	0%	0,14	59
Schloß Holte-Stukenbrock	84%	10%	4%	2%	0,24	102
Steinhagen	86%	14%	0%	0%	0,14	62
Verl	86%	10%	3%	0%	0,17	75
Versmold	81%	16%	0%	2%	0,25	104
Werther (Westf.)	84%	12%	2%	2%	0,22	86
Kreis Gütersloh	84%	12%	3%	1%	0,20	87

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

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

95 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 5 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 74 % aller Haushalte. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁵ ist mittlerweile häufig verbreitet. In 51 % der Haushalte stehen ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. E-Scooter sind weniger stark verbreitet. Hier besitzen 6 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel (s. Abb. 5-2).

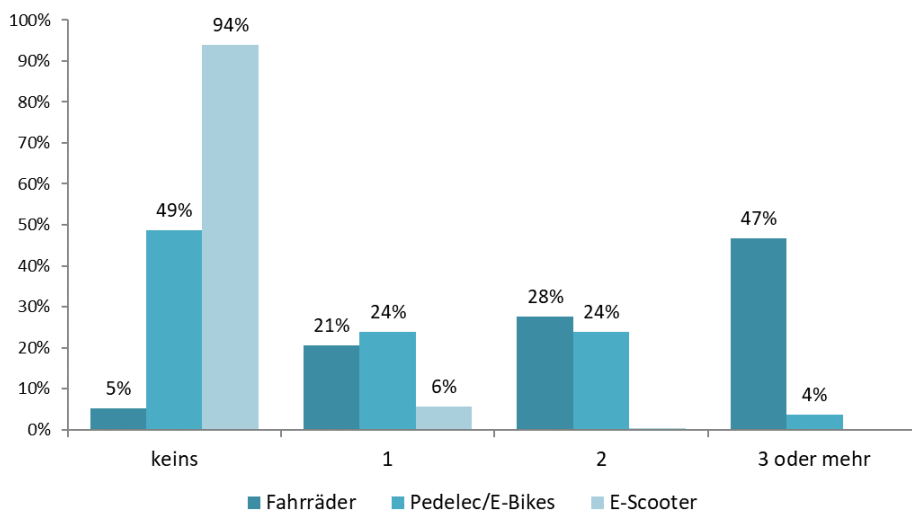


Abb. 5-2 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

¹⁵ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich.

Der durchschnittliche Haushalt im Kreis Gütersloh besitzt 2,75 Fahrräder. Dies entspricht 1.191 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Städten und Gemeinden zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Steinhagen, Gütersloh oder Werther (Westf.) unter dem kreisweiten Durchschnitt liegt, ist sie in Borgholzhausen und Harsewinkel erhöht (s. Tab. 5-4).

Stadt/Gemeinde	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Borgholzhausen	6%	20%	23%	51%	3,18	1.341
Gütersloh	4%	27%	28%	42%	2,57	1.218
Halle (Westf.)	4%	19%	27%	50%	2,79	1.240
Harsewinkel	2%	20%	23%	55%	3,14	1.323
Herzebrock-Clarholz	6%	23%	20%	52%	2,94	1.357
Langenberg	4%	14%	35%	48%	2,73	1.181
Rheda-Wiedenbrück	5%	20%	24%	51%	2,89	1.342
Rietberg	5%	13%	26%	56%	3,03	1.284
Schloß Holte-Stukenbrock	8%	20%	30%	42%	2,61	1.105
Steinhagen	14%	12%	33%	40%	2,43	1.077
Verl	7%	14%	30%	49%	2,69	1.191
Versmold	4%	14%	36%	47%	2,79	1.160
Werther (Westf.)	5%	29%	30%	35%	2,56	1.001
Kreis Gütersloh	5%	21%	28%	47%	2,75	1.191

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

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,84 Pedelecs bzw. E-Bikes auf Ebene des Kreises auf. Dies entspricht 364 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weisen Schloß Holte-Stukenbrock (0,67 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt) und Steinhagen (0,66 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt) auf. Die höchste Quote liegt hingegen in Langenberg mit 1,32 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor (s. Tab. 5-5).

Stadt/Gemeinde	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pedelecs	3 oder mehr E-Bikes/ Pedelecs	E-Bike/ Pedelec je Haushalt	E-Bike/ Pedelec je 1.000 EW
Borgholzhausen	51%	26%	18%	5%	0,78	329
Gütersloh	52%	26%	20%	2%	0,73	346
Halle (Westf.)	37%	25%	33%	4%	1,06	471
Harsewinkel	37%	29%	30%	4%	1,03	434
Herzebrock-Clarholz	46%	24%	27%	3%	0,88	406
Langenberg	19%	35%	42%	4%	1,32	571
Rheda-Wiedenbrück	47%	26%	23%	4%	0,85	395
Rietberg	50%	17%	29%	5%	0,91	386
Schloß Holte-Stukenbrock	59%	19%	19%	3%	0,67	284
Steinhagen	55%	27%	16%	2%	0,66	292
Verl	50%	15%	30%	6%	0,94	416
Versmold	48%	22%	22%	8%	0,94	391
Werther (Westf.)	45%	30%	23%	2%	0,82	321
Kreis Gütersloh	49%	24%	24%	4%	0,84	364

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

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine kreisweite Quote von durchschnittlich 0,07 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 30 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Städten und Gemeinden aus. Die höchste Besitzquote liegt in Halle (Westf.) mit 0,21 E-Scooter je Haushalt vor (s. Tab. 5-6).

Stadt/Gemeinde	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Borgholzhausen	96%	4%	0%	0%	0,04	17
Gütersloh	94%	6%	0%	0%	0,06	28
Halle (Westf.)	81%	17%	2%	0%	0,21	93
Harsewinkel	90%	9%	2%	0%	0,12	51
Herzebrock-Clarholz	99%	1%	0%	0%	0,01	3
Langenberg	93%	7%	0%	0%	0,07	30
Rheda-Wiedenbrück	93%	6%	0%	0%	0,07	33
Rietberg	97%	2%	0%	0%	0,03	13
Schloß Holte-Stukenbrock	95%	5%	1%	0%	0,06	25
Steinhagen	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Verl	92%	6%	1%	1%	0,10	44
Versmold	92%	8%	0%	0%	0,08	33
Werther (Westf.)	95%	4%	1%	0%	0,06	23
Kreis Gütersloh	94%	6%	0%	0%	0,07	30

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

5.2 ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

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

5.2.1 ÖV-Zeitkartenbesitz

Etwa 15 % der befragten Personen im Kreis Gütersloh besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Deutschlandticket etc.). Zeitkarteninhaber sind meist regelmäßige Nutzer des ÖV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder fast täglich, hauptsächlich für den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Diese Gruppe hat andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖV-Zeitkarteninhaber ist tendenziell höher in Städten und Gemeinden mit einem umfassenden ÖV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) als in solchen mit einem ÖV-Grundangebot. Weitere Faktoren spielen ebenfalls eine Rolle für den Besitz einer Zeitkarte, wie z. B. das Angebot an Schulen, da vor allem Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eine ÖV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der kreisweiten ÖV-Zeitkartenbesitzquoten reicht von 8 % in Langenberg bis zu 19 % in Borgholzhausen und Werther (Westf.) (s. Abb. 5-3).

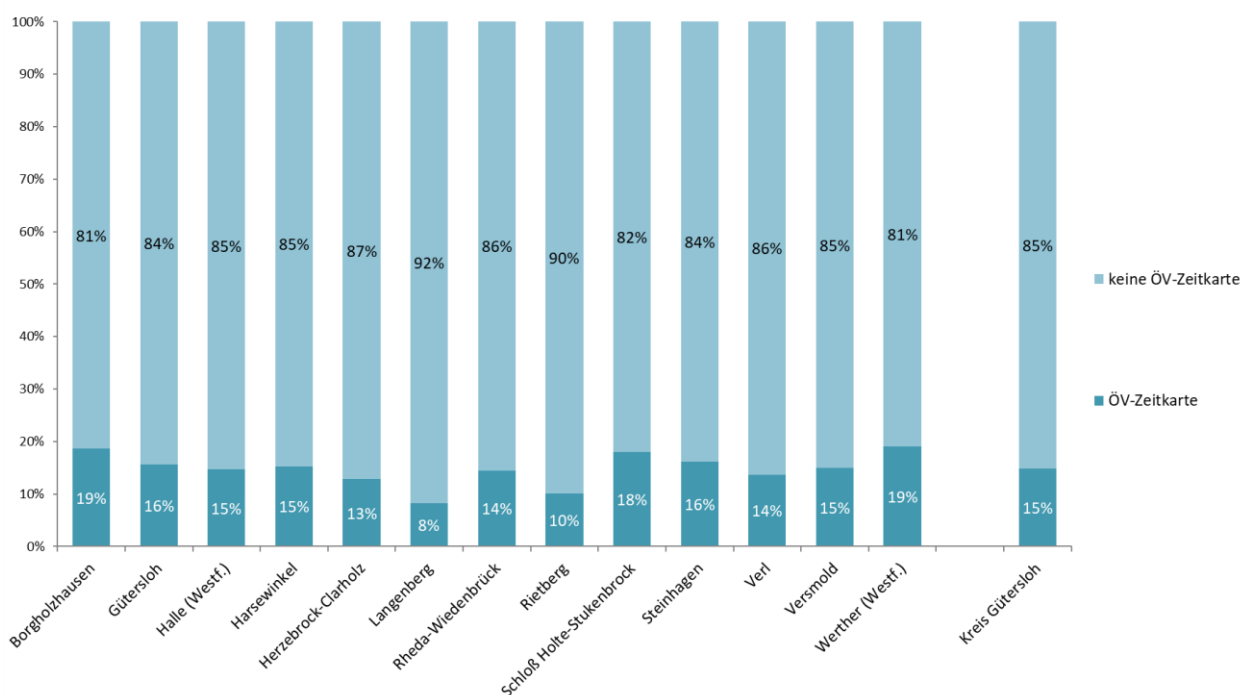


Abb. 5-3 Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse des ÖV-Zeitkartenbesitzes im Kreis Gütersloh hat gezeigt, dass insgesamt 15 % der Personen eine entsprechende Zeitkarte besitzen. Die Untersuchung der Besitzverhältnisse nach Berufstätigkeit verdeutlicht, dass der höchste Anteil mit 67 % bei den Studentinnen und Studenten zu beobachten ist. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzern ist bei den Gruppen der Auszubildenden (32 %) und Schülerinnen bzw. Schülern (49 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen besitzen zu einem geringeren Anteil ÖV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Rentnerinnen und Rentnern sowie Hausfrauen und Hausmännern mit jeweils 5 % vor (s. Abb. 5-4).

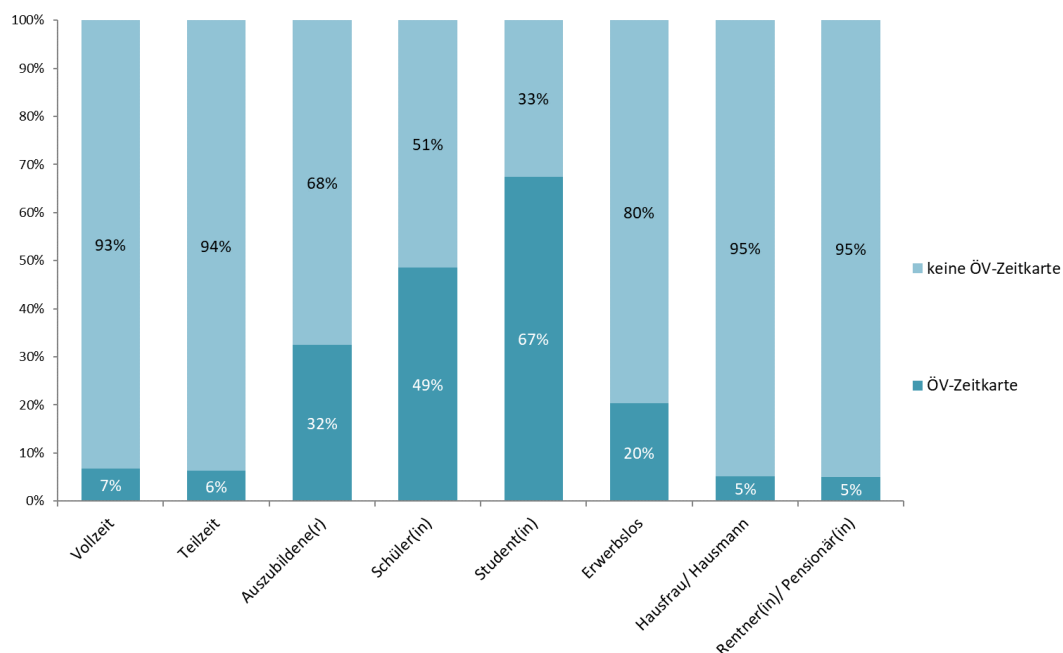


Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersgruppe der 15-17-Jährigen 71 % der Personen eine Zeitkarte besitzen, sind es in der Gruppe der jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) noch 42 % (vorwiegend Schülerinnen und Schüler sowie Studierende und Auszubildende). Die Quote in den Altersgruppe 25-39 Jahre beträgt 13 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzern weiter auf 5 % und erreicht in der Altersgruppe 60-64 Jahre mit 4 % seinen Tiefstwert (s. Abb. 5-5).

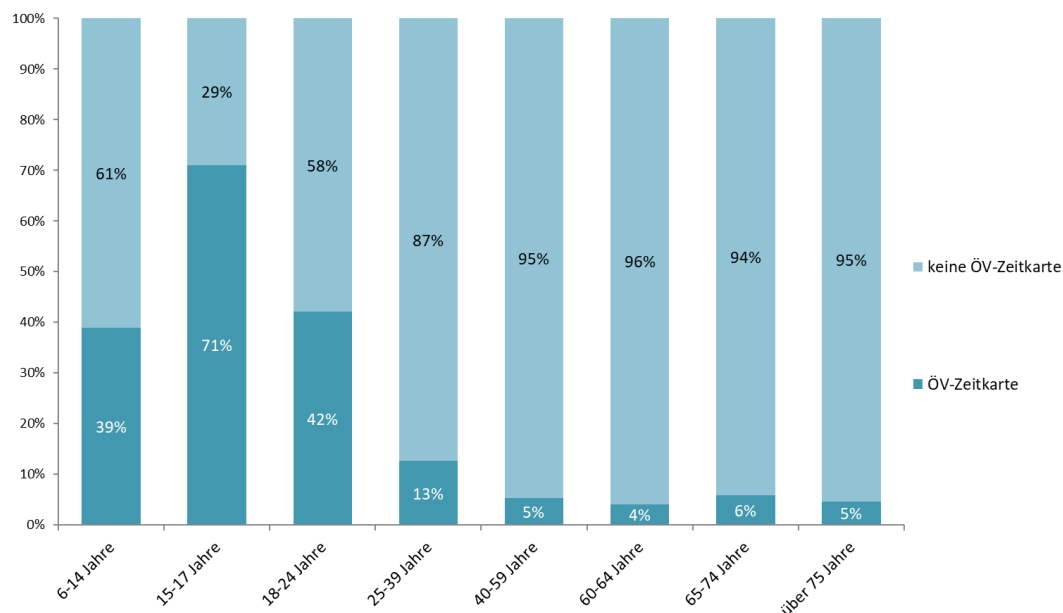


Abb. 5-5 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Kreisweit haben die Teilnehmenden angegeben, dass die nächste Bus- oder Bahnhaltestelle durchschnittlich in ca. 10 Minuten fußläufig erreichbar ist. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung, die mit einem Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Vergleich zwischen den

einzelnen Städten und Gemeinden herangezogen werden, um die (subjektive) ÖV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen. Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs lassen sich im Vergleich der Städte und Gemeinden einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt in Herzebrock-Clarholz mit 14 Minuten vor, darauf folgt Rietberg mit 13 Minuten. In Verl sind die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit durchschnittlich 8 Gehminuten laut Einschätzung der teilnehmenden Haushalte am schnellsten zu erreichen (s. Tab. 5-7).

Stadt/Gemeinde	Entfernung zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle in Minuten (zu Fuß)
Borgholzhausen	12
Gütersloh ¹⁶	
Halle (Westf.)	9
Harsewinkel	10
Herzebrock-Clarholz	14
Langenberg	10
Rheda-Wiedenbrück	9
Rietberg	13
Schloß Holte-Stukenbrock	9
Steinhagen	9
Verl	8
Versmold	12
Werther (Westf.)	9
Kreis Gütersloh	10

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

5.2.2 Führerscheinbesitz

94 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung liegt die Führerscheinbesitzquote im Kreis Gütersloh höher (MiD 2017: 87 %)¹⁷. Eine Unterteilung des Pkw-Führerscheinbesitzes nach Stadt bzw. Gemeinde zeigt, dass Borgholzhausen, Rietberg, Steinhagen mit jeweils 97 % bzw. Werther (Westf.) mit 98 % den höchsten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern aufweisen, die einen Pkw-Führerschein besitzen. Im Gegensatz dazu haben Gütersloh mit 92 % sowie Herzebrock-Clarholz und Versmold mit jeweils 93 % die niedrigsten Anteile an Bewohnerinnen und Bewohnern, die einen Pkw-Führerschein besitzen (s. Abb. 5-6).

¹⁶ In der Stadt Gütersloh wurde im Rahmen der dortigen Mobilitätsbefragung die Frage in dieser Form nicht gestellt.

¹⁷ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

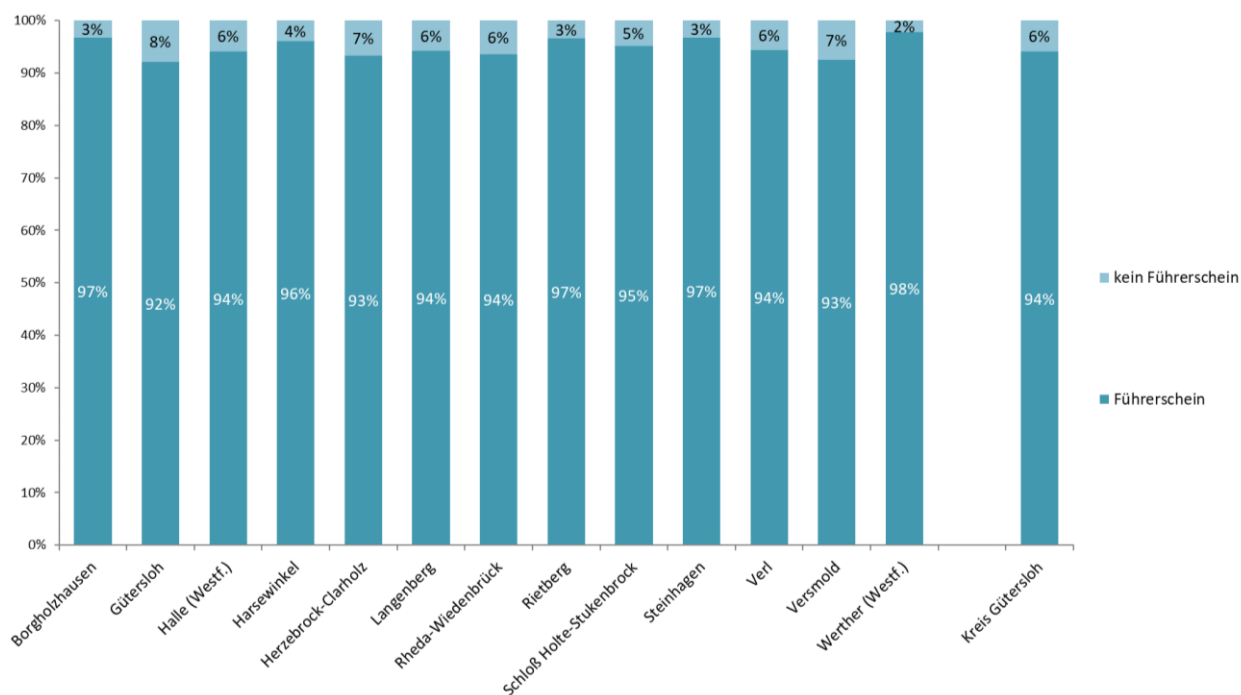


Abb. 5-6 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren zu 83 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 94 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 97 %. Ab dem Alter von über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 89 % ab (s. Abb. 5-7).

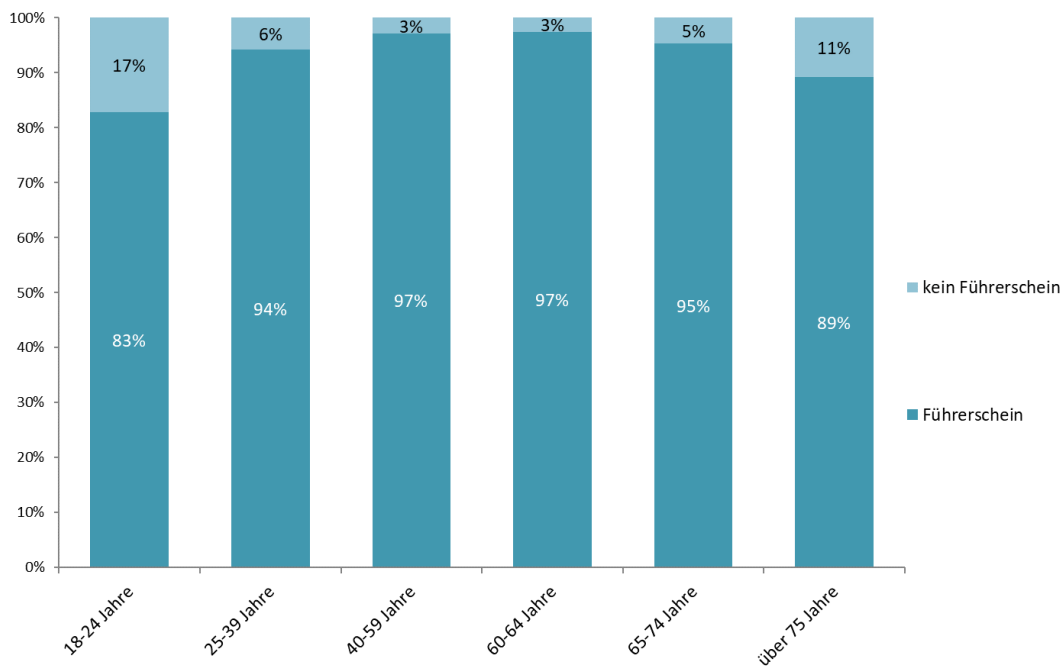


Abb. 5-7 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖV angewiesen ist bzw. wer Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung hat. 9 % der befragten Personen ab 18 Jahren besitzen weder eine ÖV-Zeitkarte noch einen Führerschein (s. Tab. 5-8).

Rund 2 % der Befragten besitzen nur eine ÖV-Zeitkarte, während etwa 85 % ausschließlich einen Führerschein besitzen. Circa 8 % der Befragten verfügen sowohl über eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten, vorausgesetzt, ihnen steht ein Pkw zur Verfügung.

Eine Altersklassendifferenzierung zeigt, dass der Anteil der Personen, die sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter abnimmt. In der Altersklasse der 18-24-Jährigen liegt der Anteil der Personen mit Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bei 33 %. Diese Gruppe hat meist erst kürzlich den Führerschein erhalten und ist oft zum Besitz einer ermäßigten ÖV-Zeitkarte berechtigt (z. B. Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende). Allerdings geht die hohe Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte vermutlich mit einer geringeren Pkw-Verfügbarkeit einher.

Bezüglich der Geschlechterverteilung zeigt sich, dass Frauen tendenziell häufiger wahlfrei in Bezug auf die Verkehrsmittel sind. 8 % der Männer besitzen sowohl eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein, gegenüber 9 % bei den Frauen. Gleichzeitig gibt es einen leicht höheren Anteil an Frauen (5 %), die weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen. Bei den Männern trifft diese Einschränkung im Mobilitätsverhalten auf 3 % zu.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	9%	9%	50%	33%
25-39 Jahre	3%	3%	84%	10%
40-59 Jahre	2%	1%	93%	4%
60-64 Jahre	2%	0%	94%	4%
65-74 Jahre	4%	1%	90%	5%
75 Jahre und älter	10%	2%	85%	3%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	5%	2%	84%	9%
männlich	3%	2%	87%	8%
Kreis Gütersloh	4%	2%	85%	8%

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

Differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 7 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, in Herzebrock-Clarholz am höchsten. In Borgholzhausen und Werther (Westf.) ist der Anteil mit jeweils 2 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖV-Zeitkarte verfügen. In Werther (Westf.) trifft dies auf 14 % der Personen zu, in Rheda-Wiedenbrück auf 12 %. Demgegenüber besitzt in Langenberg mit 2 % eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl einen Führerschein als auch eine ÖV-Zeitkarte (s. Tab. 5-9).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadt/Gemeinde	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Borgholzhausen	2%	2%	89%	6%
Gütersloh	5%	3%	84%	8%
Halle (Westf.)	3%	3%	86%	8%
Harsewinkel	3%	1%	88%	8%
Herzebrock-Clarholz	7%	1%	85%	7%
Langenberg	4%	1%	92%	2%
Rheda-Wiedenbrück	5%	2%	82%	12%
Rietberg	3%	1%	89%	7%
Schloß Holte-Stukenbrock	3%	2%	85%	10%
Steinhagen	2%	1%	88%	9%
Verl	4%	2%	86%	8%
Versmold	4%	3%	86%	6%
Werther (Westf.)	2%	1%	83%	14%
Kreis Gütersloh	4%	2%	85%	8%

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

5.3 Nutzungsverhalten

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

5.3.1 Nutzung von Sharing-Angeboten

Sharing-Angebote werden von den Bewohnerinnen und Bewohner im Kreis Gütersloh zum jetzigen Zeitpunkt (Stand: September 2023) eher selten genutzt. Bei Carsharing-Angeboten beläuft sich der Anteil auf 1 %, bei Bikesharing-Angeboten beträgt der kreisweite Anteil weniger als 1 %. Lediglich vereinzelt lassen sich auf Ebene der Städte und Gemeinden höhere Anteile verzeichnen. Bezüglich E-Scooter-Sharing-Angeboten können kreisweit Anteilswerte von 2 % erfasst werden. Der höchste Anteil liegt in Rheda-Wiedenbrück mit 6 % vor. Tendenziell werden E-Scooter-Sharing-Angebote vermehrt von jüngeren Altersgruppen genutzt (v. a. 18-39 Jahre). Bei Untersuchung nach Berufstätigkeit nutzen vor allem Studierende und Auszubildende das Angebot (Anteil: jeweils 5 %).

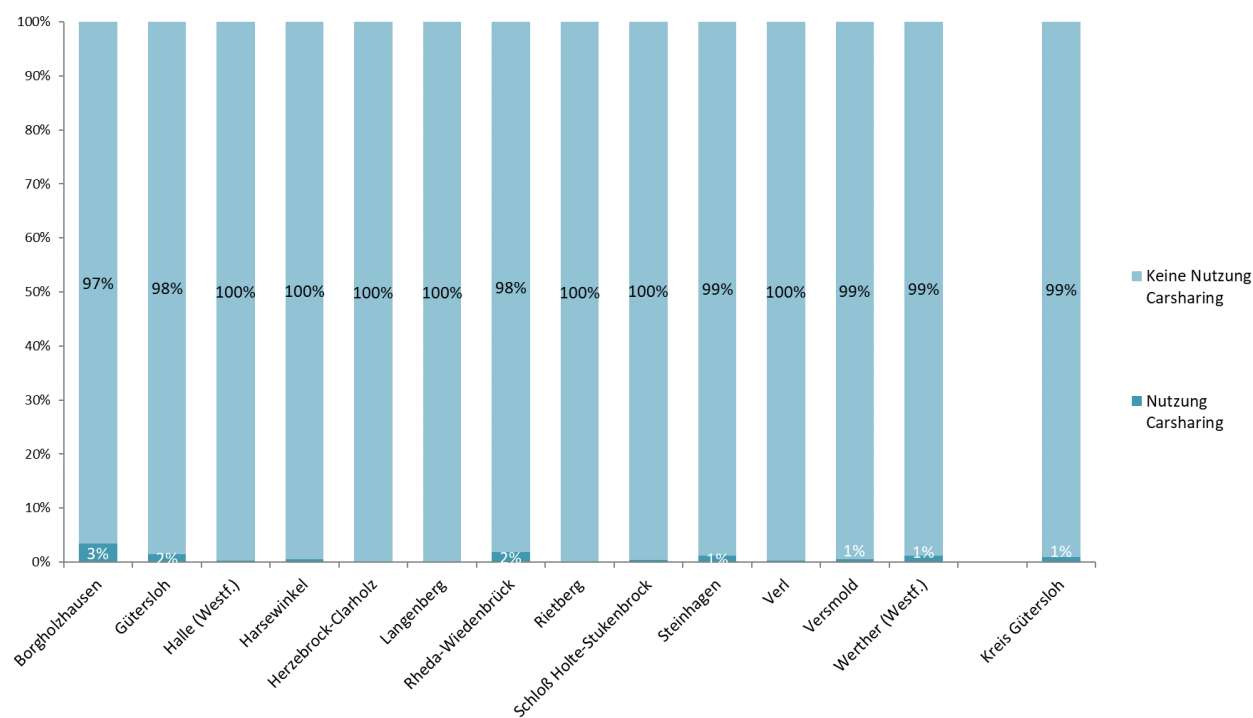


Abb. 5-8 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

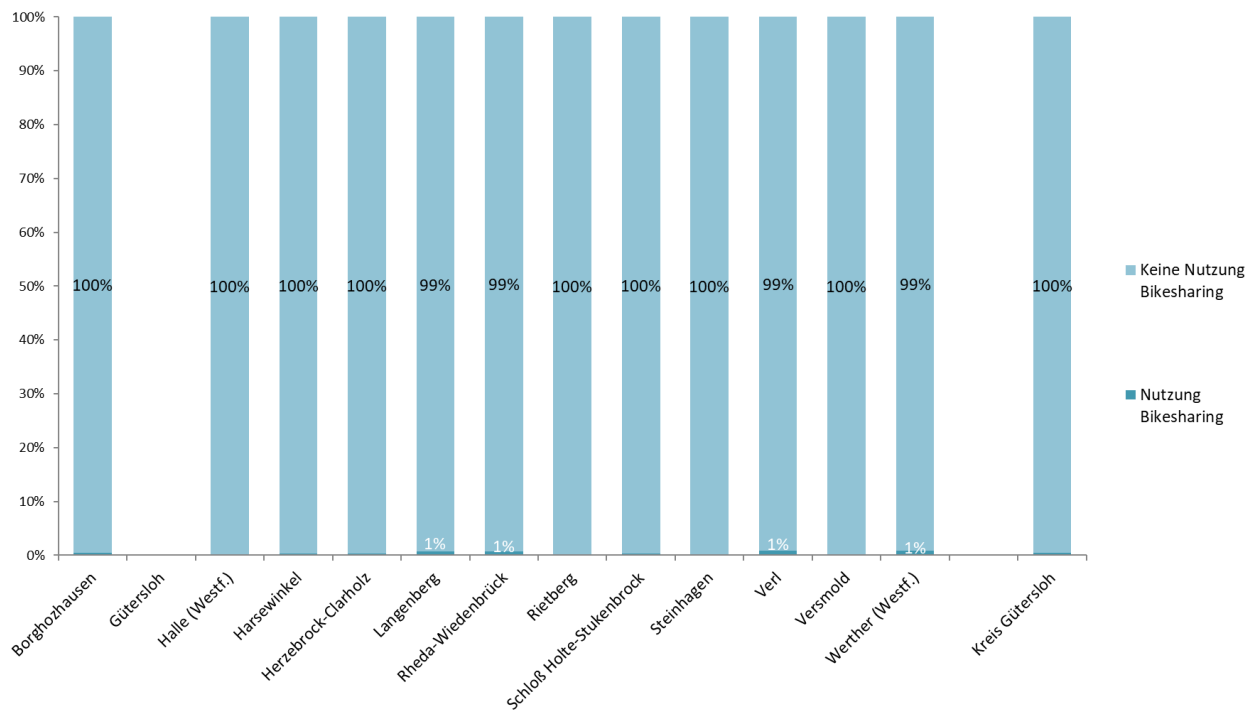


Abb. 5-9 Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde¹⁸
(Auswertung auf Personenebene)

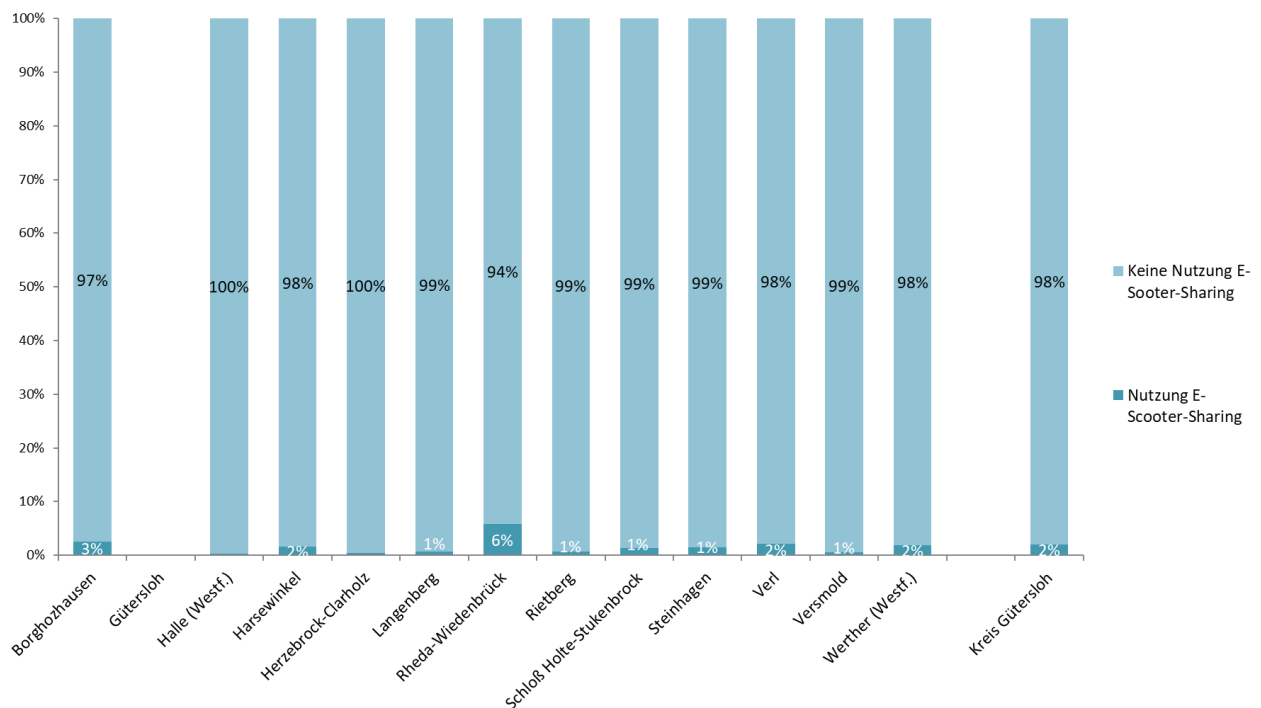


Abb. 5-10 Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁸ In der Stadt Gütersloh wurde im Rahmen der dortigen Mobilitätsbefragung die Frage nach Bikesharing- und E-Scooter-Sharing in dieser Form nicht gestellt.

5.3.2 Nutzung von Homeoffice

Hinsichtlich der Homeoffice-Nutzung der berufstätigen Personen (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienst) geben 32 % an, im Homeoffice zu arbeiten. Entsprechend haben 68 % der Berufstätigen keine Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten oder nutzen sie nicht. Im Vergleich der Städte und Gemeinden besteht die höchste Nutzungsquote in Steinhagen mit 39 %, gefolgt von Borgholzhausen, Halle (Westf.) und Werther (Westf.) mit jeweils 36 %. Die niedrigsten Anteile liegen in Harsewinkel mit 26 % vor (s. Abb. 5-11).

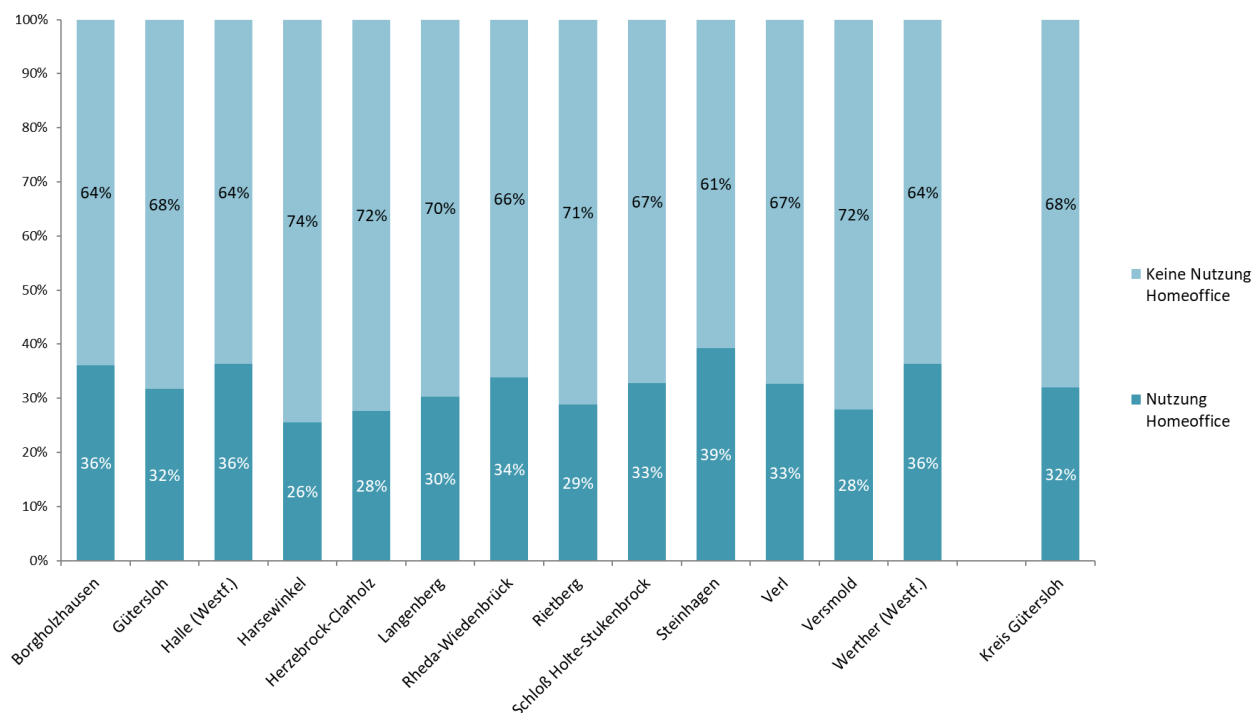


Abb. 5-11 Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

Diejenigen berufstätigen Personen im Kreis Gütersloh, die die Möglichkeit von Homeoffice nutzen, arbeiten zu 36 % an einem Tag und zu 30 % an zwei Tagen in der Woche von zu Hause aus zu. Für 14 % der Befragten ist die dreimalige Nutzung von Homeoffice pro Woche üblich. Nur wenige Personen arbeiten mehr als dreimal pro Woche im Homeoffice: 10 % geben an, dies an vier Tagen zu tun. Eine vollständige Woche im Homeoffice, also an allen fünf Arbeitstagen, arbeiten lediglich 9 % der berufstätigen Personen im Kreis Gütersloh (s. Abb. 5-12).

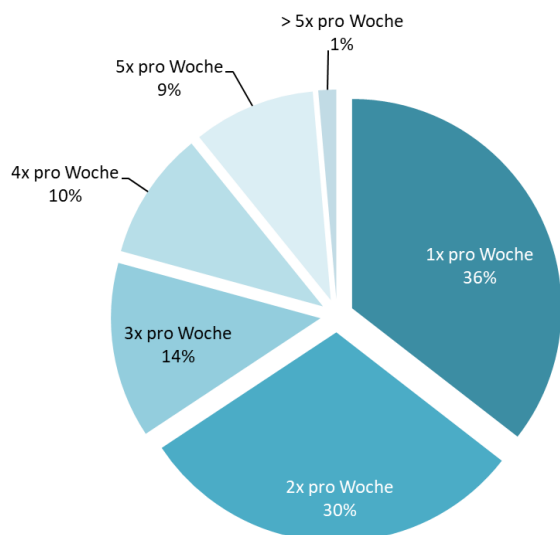


Abb. 5-12 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

5.3.3 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen

Eine weitere Abfrage im Fragebogen ermöglicht die Analyse der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohnort oder Ausbildungs-/Arbeitsort, also die Möglichkeit zum sicheren und stabilen Abstellen des Fahrrads.¹⁹ Bezüglich der Fahrradabstellplätze am Wohnort kann festgestellt werden, dass 95 % der Bewohnerinnen und Bewohner im Kreis Gütersloh die Möglichkeit haben, das eigene Fahrrad am Wohnort sicher abzustellen. Im Vergleich dazu zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Arbeits-/Ausbildungsort ein anderes Bild. Hier haben 71 % der Personen die Möglichkeit zum sicheren Abstellen des Fahrrades an einem entsprechenden Fahrradabstellplatz.

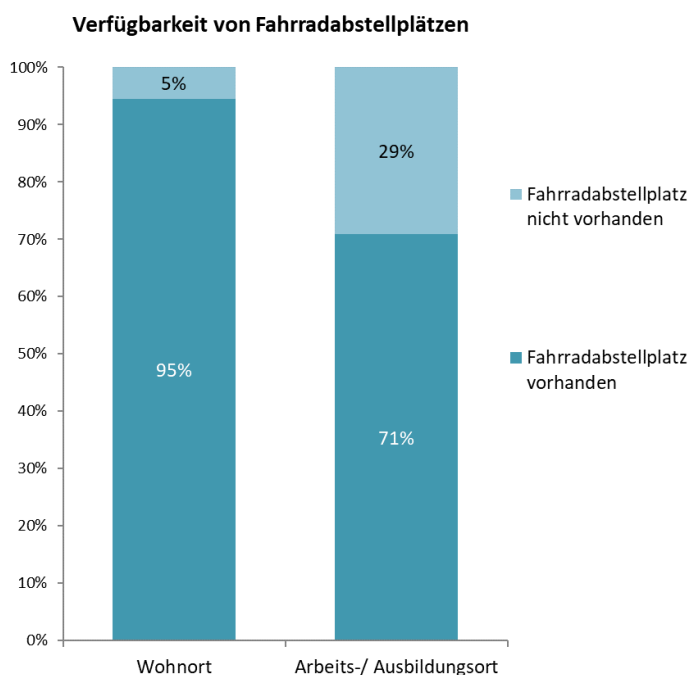


Abb. 5-13 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁹ In der Stadt Gütersloh wurden im Rahmen der dortigen Mobilitätsbefragung diese Frage in dieser Form nicht gestellt.

5.3.4 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten

Im Vergleich zur Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohnort- bzw. am Arbeits-/Ausbildungsort zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge ein anderes Bild²⁰. Am Arbeits- und Ausbildungsort haben 25 % der befragten Personen die Möglichkeit, ein E-Fahrzeug aufzuladen. Am Wohnort haben 31 % der Personen eine entsprechende Auflademöglichkeit.

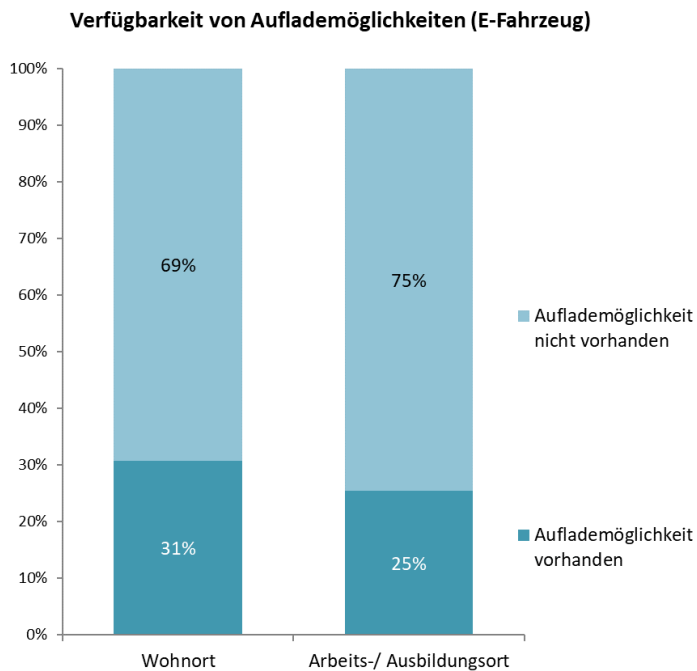


Abb. 5-14 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten (E-Fahrzeug) am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort (Auswertung auf Personenebene)

²⁰ In der Stadt Gütersloh wurden im Rahmen der dortigen Mobilitätsbefragung diese Frage in dieser Form nicht gestellt.

6 Mobilität

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

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 16.231 Wege erfasst.²¹ Im Rahmen der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in der Stadt Gütersloh konnten weitere 8.280 Wege zusätzlich berücksichtigt werden. Jede Bürgerin und jeder Bürger im Kreis Gütersloh legt durchschnittlich 3,0 Wege je Werktag zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also die Personen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person (also den Personen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben) ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag (s. Tab. 6-1). Damit liegt die Mobilitätsrate im Kreis Gütersloh leicht unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²² 85 % der Personen im Kreis Gütersloh waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 15 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 39 %), Krankheit (ca. 13 %), Urlaub (ca. 10 %), körperliche Einschränkung (ca. 9 %) oder Homeoffice (6 %). Die Analyse der Wegezwecke erfolgt in Kapitel 6.3.

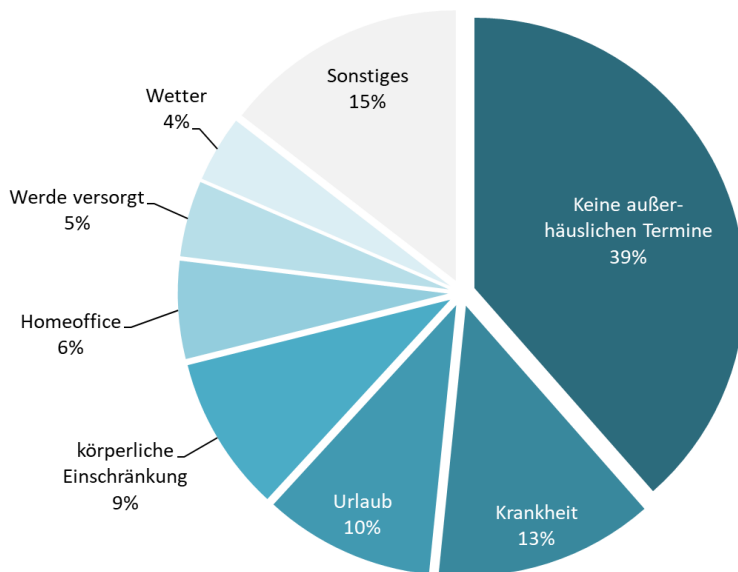


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

²¹ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²² Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

6.1.1 Wegezähl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege pro Person, differenziert nach Alterskategorie, wird ersichtlich, dass die Wegezähl der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Gütersloh in den mittleren Altersklassen ihr Maximum erreicht. Erst mit höherem Alter (75 Jahre und älter) sinkt diese wieder ab. Die mobilsten Personen sind in der Altersgruppe der 25-39-Jährigen zu finden, mit durchschnittlich 3,4 Wegen pro Person und Tag. Darauf folgt die Altersklasse der 40-59-Jährigen mit 3,3 Wegen pro Person und Tag. In den Altersklassen der 25-49-Jährigen ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren für Kinder, die zu Kindergarten und Schule gebracht werden müssen, erhöht. Am wenigsten mobil sind ältere Personen ab 75 Jahren, die im Durchschnitt 2,2 Wege pro Tag zurücklegen. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten (s. Tab. 6-1).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6-14 Jahre	7%	0%	54%	34%	5%	0%	2,9	3,1
15-17 Jahre	7%	0%	48%	36%	8%	0%	3,0	3,2
18-24 Jahre	17%	1%	48%	26%	7%	1%	2,6	3,2
25-39 Jahre	10%	0%	43%	33%	10%	5%	3,4	3,7
40-59 Jahre	9%	0%	45%	29%	12%	4%	3,3	3,7
60-64 Jahre	12%	1%	47%	27%	11%	4%	3,1	3,6
65-74 Jahre	19%	0%	36%	27%	12%	5%	3,1	3,9
75 Jahre und älter	37%	0%	33%	20%	8%	2%	2,2	3,4
Kreis Gütersloh	15%	0%	43%	28%	10%	3%	3,0	3,5

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

6.1.2 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegezahzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,3 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige (2,7 Wege/Tag) und sich in Ausbildung befindliche Personen (2,8 Wege/Tag) bestreiten hingegen im Schnitt weniger Wege als die berufstätigen Personen. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 75-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 28 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Bundesfreiwilligendienst</i>	9%	0%	46%	30%	11%	4%	3,3	3,6
nicht berufstätig <i>Erwerbslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/Pensionär(in)</i>	28%	0%	35%	23%	10%	4%	2,7	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	12%	1%	50%	31%	6%	1%	2,8	3,1
Kreis Gütersloh	15%	0%	43%	28%	10%	3%	3,0	3,5

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

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde

Bei Auswertung der Wegezahzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in Gütersloh und Werther (Westf.) besitzen die höchste Mobilitätsrate. Im Durchschnitt hat dort jede Person, 3,2 Wege pro Tag zurückgelegt. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Langenberg und Versmold legen hingegen jeweils 2,6 Wege je Person und Tag zurück. Sie sind somit die am wenigsten mobilen Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Gütersloh. In der Stichprobe legen auf kreisweiter Ebene mit 13 % nur wenige Personen mehr als 6 Wege pro Tag zurück (s. Tab. 6-3).

Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Borgholzhausen	15%	0%	47%	27%	9%	2%	3,0	3,5
Gütersloh	13%	1%	41%	31%	11%	4%	3,2	3,7
Halle (Westf.)	19%	0%	45%	23%	10%	3%	2,8	3,4
Harsewinkel	15%	0%	43%	27%	9%	6%	3,1	3,7
Herzebrock-Clarholz	14%	0%	43%	31%	10%	3%	3,0	3,5
Langenberg	22%	0%	44%	24%	7%	2%	2,6	3,3
Rheda-Wiedenbrück	16%	0%	42%	30%	9%	3%	3,0	3,6
Rietberg	13%	0%	47%	28%	10%	2%	3,0	3,4
Schloß Holte-Stukenbrock	18%	1%	46%	25%	6%	3%	2,7	3,4
Steinhagen	15%	0%	46%	26%	8%	4%	3,0	3,5
Verl	15%	1%	45%	27%	9%	3%	2,9	3,4
Versmold	25%	0%	41%	22%	10%	2%	2,6	3,4
Werther (Westf.)	6%	1%	48%	33%	11%	2%	3,2	3,4
Kreis Gütersloh	15%	0%	43%	28%	10%	3%	3,0	3,5

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

Um die Unterschiede sowohl bei der durchschnittlichen Wegezahzahl als auch bei der Verteilung der Verkehrsmittel in den Städten und Gemeinden zu berücksichtigen, wurde die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jede Stadt bzw. Gemeinde ermittelt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und die Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und geben einen Ausblick auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittel (Modal Split).

Die meisten reinen Fußwege je Person werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Rheda-Wiedenbrück mit 0,31 Wegen je Person und Tag zurückgelegt (s. Tab. 6-4). Darauf folgt die Stadt Gütersloh mit 0,30 Fußwegen je Person und Tag. Am wenigsten wird in Langenberg und Versmold zu Fuß gegangen. Dort legt jede Person 0,14 bzw. 0,15 Fußwege je Tag zurück. Der kreisweite Mittelwert liegt bei 0,25 Fußwegen je Person und Tag.

Im Durchschnitt werden kreisweit pro Person 0,73 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In Harsewinkel liegt dieser Wert mit 0,99 Wegen pro Person und Tag am höchsten, gefolgt von Rheda-Wiedenbrück mit 0,94 Wegen pro Person und Tag. In Borgholzhausen werden hingegen nur 0,45 Wege pro Person und Tag mit dem Fahrrad zurückgelegt, was den niedrigsten Wert im Kreis darstellt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege zurückgelegt. Im Kreis Gütersloh beträgt der Mittelwert 1,83 Wege pro Tag und Person mit dem Kfz (einschließlich Selbstfahrer(in), Mitfahrer(in) oder Motorrad/Mofa). Die

motorisierte Individualmobilität ist in Rheda-Wiedenbrück mit 1,58 Wegen pro Tag und Person am niedrigsten. In Borgholzhausen hingegen werden mit 2,04 Wegen pro Tag und Person überdurchschnittlich viele Wege mit dem Pkw zurückgelegt.

Im ÖV liegt der Durchschnitt der Wegeanzahl pro Person bei 0,18 täglich zurückgelegten Wegen. Die spezifischen Werte im Kreis Gütersloh variieren von 0,11 Wegen pro Person und Tag in Verl bis 0,23 Wegen in Borgholzhausen und Steinhagen.

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Wege/ Person
Borgholzhausen	0,28	0,45	2,04	0,23	3,0
Gütersloh	0,30	0,79	1,89	0,21	3,2
Halle (Westf.)	0,29	0,59	1,73	0,19	2,8
Harsewinkel	0,18	0,99	1,84	0,12	3,1
Herzebrock-Clarholz	0,29	0,71	1,83	0,22	3,0
Langenberg	0,14	0,50	1,84	0,13	2,6
Rheda-Wiedenbrück	0,31	0,94	1,58	0,17	3,0
Rietberg	0,19	0,73	1,93	0,15	3,0
Schloß Holte- Stukenbrock	0,18	0,50	1,88	0,19	2,7
Steinhagen	0,22	0,55	1,98	0,23	3,0
Verl	0,26	0,67	1,88	0,11	2,9
Versmold	0,15	0,57	1,73	0,12	2,6
Werther (Westf.)	0,29	0,71	1,96	0,21	3,2
Kreis Gütersloh	0,25	0,73	1,83	0,18	3,0

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

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Gütersloh hochgerechnet werden täglich etwa 1.136.200 Wege unternommen. Davon entfallen 67.100 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 696.000 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer(in): 610.000 Wege, MIV-Mitfahrer(in): 86.000 Wege). Insgesamt 373.100 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 95.600 zu Fuß und 277.500 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (336.700) von den Bewohnerinnen und Bewohner der bevölkerungsreichsten Stadt Gütersloh zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Langenberg (22.900 Wege) am niedrigsten (s. Tab. 6-5).

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt	Wege/ Person
Borgholzhausen	2.600	4.200	19.100	2.100	28.000	3,0
Gütersloh	31.200	83.400	200.200	21.900	336.700	3,2
Halle (Westf.)	6.200	12.800	37.200	4.000	60.100	2,8
Harsewinkel	4.900	26.900	49.900	3.100	84.800	3,1
Herzebrock-Clarholz	5.100	12.300	32.000	3.800	53.200	3,0
Langenberg	1.200	4.400	16.200	1.200	22.900	2,6
Rheda-Wiedenbrück	16.100	48.500	81.400	8.700	154.700	3,0
Rietberg	5.700	22.500	59.300	4.600	92.000	3,0
Schloß Holte- Stukenbrock	4.900	13.600	51.600	5.200	75.300	2,7
Steinhagen	4.400	11.200	40.600	4.700	60.900	3,0
Verl	6.700	17.500	48.900	2.900	76.000	2,9
Versmold	3.400	12.500	38.300	2.600	56.800	2,6
Werther (Westf.)	3.200	7.800	21.400	2.300	34.700	3,2
Kreis Gütersloh	95.600	277.500	696.000	67.100	1.136.200²³	3,0

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

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Wahl des Verkehrsmittels wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, darunter fällt beispielsweise die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, der Zweck des Weges, die Länge des Weges, die Berufstätigkeit oder persönliche Präferenzen. Die folgenden Analysen untersuchen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen sowie raumstrukturellen und verkehrlichen Merkmalen.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort

Die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Gütersloh bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 61 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengefasst) und zu 39 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 8,4 % auf den Fußverkehr, 24,4 % auf den Radverkehr und 5,9 % auf den ÖV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Städte und Gemeinden können Unterschiede festgestellt werden. So weisen jeweils die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Rheda-Wiedenbrück einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In Rheda-Wiedenbrück beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 47 %, in Gütersloh und

²³ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

Harsewinkel jeweils 41 %. In Harsewinkel und Rheda-Wiedenbrück sind insbesondere die Radverkehrsanteile erhöht. Bezüglich der ÖV-Anteile fällt keine Kommune mit deutlich erhöhten Anteilen auf. Im Vergleich sind in Borgholzhausen und Steinhagen mit jeweils 8 % die höchsten Anteile zu finden. Kommunen, die weniger dicht besiedelt sind, haben einen tendenziell höheren MIV-Anteil. So weisen Langenberg mit 71 % sowie Borgholzhausen und Schloß Holte-Stukenbrock mit jeweils 68 % die höchsten MIV-Anteile auf (s. Abb. 6-2).

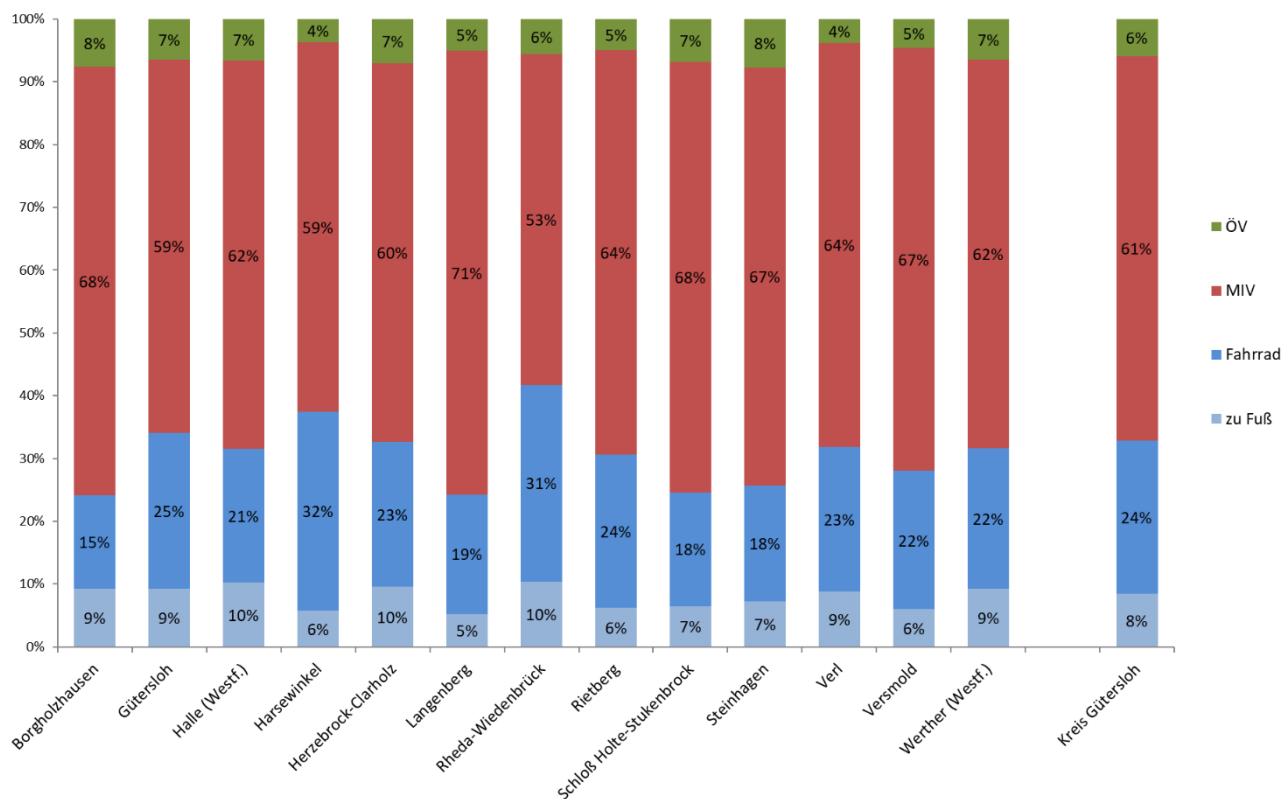


Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-2 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner in den Städten und Gemeinden des Kreises, eingeteilt in die vier Verkehrsmittelhauptgruppen (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖV).²⁴ In Abbildung 6-3 ist die Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte und Gemeinden nach allen abgefragten Verkehrsmitteln dargestellt. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 6 %-igen ÖV-Anteil auf kreisweiter Ebene 3,9 % auf den Busverkehr (inkl. AST, Taxi) und 2,0 % auf den Schienenverkehr. Im Vergleich der Städte und Gemeinden zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass Städte bzw. Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 61 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 53,1 % MIV-Fahrer(in) und 7,6 % MIV-Mitfahrer(in) sowie 0,6 % Motorradfahrer(in) auf (s. Abb. 6-3). Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrern und Mitfahrerinnen ist zudem um einen Großteil geringer, als die

²⁴ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Taxi, U-Bahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.

der MIV-Fahrer(innen). Der MIV-Mitfahrer(in)-Anteil weist in den einzelnen Städten und Gemeinden Werte zwischen 6 % und 9 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 24 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 18,3 % herkömmlichen Radverkehr und 6,2 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich mit 12 % in Langenberg feststellen, während die geringsten Anteile in Borgholzhausen, Gütersloh, Halle (Westf.) und Verl mit jeweils 5 % vorliegen.

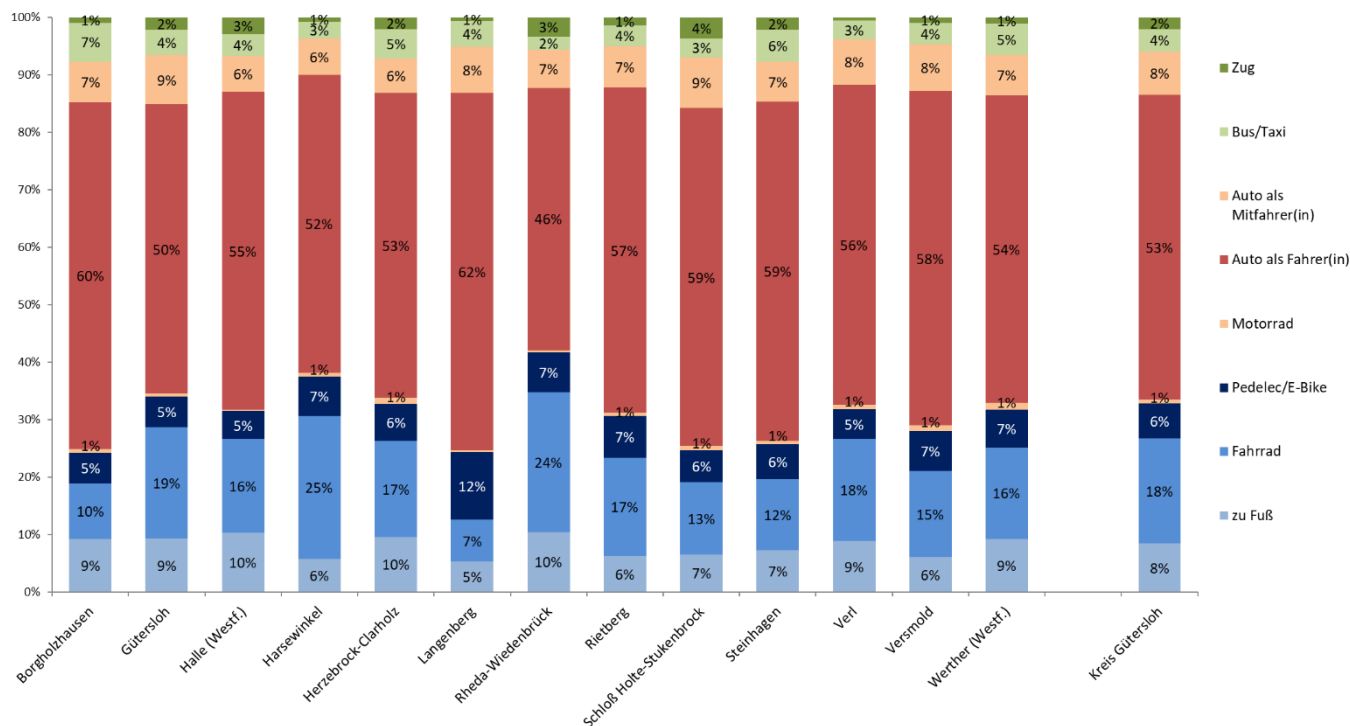


Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Aufgrund der größeren Wegelängen sind die Anteile des MIV und ÖV höher. Rad- und Fußverkehr tragen zusammen 9 % zur Verkehrsleistung bei, während der MIV 80 % und der ÖV 11 % ausmachen (s. Abb. 6-4). Das bedeutet, dass täglich 81.000 Personen-km zu Fuß zurückgelegt werden, 754.000 Personen-km mit dem Fahrrad, 7.798.000 Personen-km mit dem MIV und 1.169.000 Personen-km mit dem ÖV (s. Tab. 6-6).

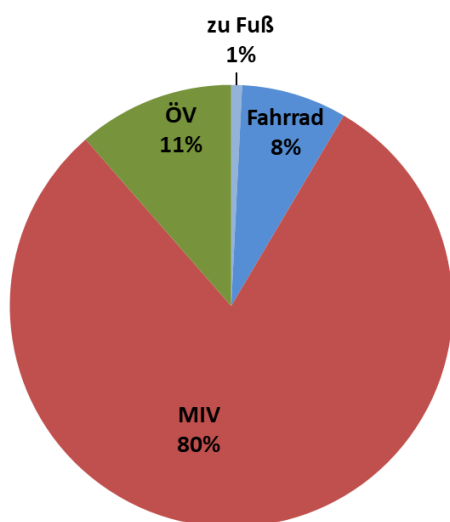


Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖV	1.169.000
MIV	7.798.000
Fahrrad	754.000
zu Fuß	81.000
Kreis Gütersloh	9.802.000

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

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile im Kreis Gütersloh sind in Abbildung 6-5 die Modal Split-Daten vergleichbarer bzw. benachbarter Kreise aufgeführt. Vergleichsdaten liegen aus den umliegenden (Land-)Kreisen Paderborn, Osnabrück, Warendorf oder auch Steinfurt vor. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split anderer Kreise, teils größere Unterschiede. Die MIV-Anteile weichen um bis zu acht Prozentpunkte vom Anteil im Kreis Gütersloh ab. Hinsichtlich des Radverkehrs sind die Anteile in den Kreisen Coesfeld, Steinfurt und Warendorf gegenüber dem Kreis Gütersloh leicht erhöht. Im Landkreis Osnabrück oder im Kreis Paderborn liegen die Anteile um 10 bzw. 14 Prozentpunkte niedriger. Beim Fußverkehrsanteil ist insbesondere der Anteil im Landkreis Osnabrück erhöht (18 % gegenüber 8 % im Kreis Gütersloh). Leichte Abweichungen hinsichtlich des ÖV-Anteils lassen sich vereinzelt im Landkreis Grafschaft-Bentheim sowie im Kreis Coesfeld feststellen, wo der ÖV-Anteil um bis zu zwei Prozentpunkte geringer ist.

Die aktuellsten Vergleichsdaten stammen aus dem benachbarten Kreis Warendorf sowie den Kreisen Steinfurt und Coesfeld. Der Vergleich mit den Daten aus dem Kreis Gütersloh zeigt, dass der Fußverkehrs- und ÖV-Anteil auf einem ähnlichen Niveau liegt. In den Kreisen Steinfurt und Warendorf ist der Fußverkehrsanteil um einen bzw. zwei Prozentpunkte höher. Im ÖV-Anteil sind die Anteile um jeweils einen Prozentpunkt höher als im Kreis Gütersloh. Größere Unterschiede lassen sich beim MIV- und beim Radverkehrsanteil ausmachen. Der Radverkehrsanteil liegt um drei bzw. vier Prozentpunkte höher als im Kreis Steinfurt. Demgegenüber sind die MIV-Anteile im Kreis Steinfurt um vier Prozentpunkte und im Kreis Warendorf um sechs Prozentpunkte niedriger als im Kreis Gütersloh.

In der übergeordneten Studie Mobilität in Deutschland werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und

September 2017 erhoben. Die Daten aus der Erhebung 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt der Kreis Gütersloh einen um vier Prozentpunkte höheren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind deutlich niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile 13 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖV-Anteile sind im Kreis Gütersloh leicht niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene.

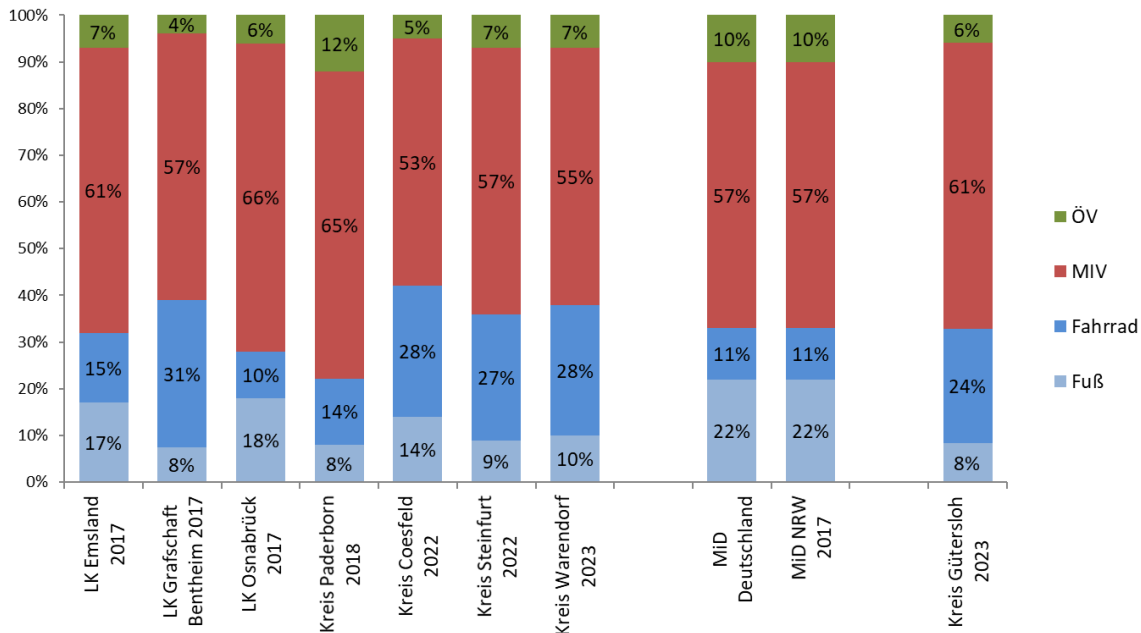


Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich²⁵

Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:

Im Jahr 2014 führte der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) eine Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh durch. Aufgrund fehlender Angaben zur angewandten Methodik dieser Befragung ist es jedoch schwierig, die Ergebnisse von 2014 angemessen einzuordnen. Es bleibt unklar, ob die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen berücksichtigt wurden, wie z. B. die Vorgabe festgelegter Stichtage, an denen die normalwerttägliche Mobilität dokumentiert werden soll, oder ob sich methodisch und inhaltlich an übergeordneten Studien wie MiD und SrV gehalten wurde.

Daher ist ein Vergleich der Ergebnisse aus 2023 mit denen aus 2014 nur stark eingeschränkt möglich. Angesichts dieser methodischen Unsicherheiten wird an dieser Stelle auf einen tiefergehenden Vergleich der beiden Erhebungen verzichtet.

²⁵ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Kreise sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

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

- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind vereinzelt zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß und nutzen minimal häufiger den MIV während Männer häufiger mit dem Fahrrad unterwegs sind.
- Vor allem in den jüngeren Altersklassen bis 25 Jahre nutzen Männer das Fahrrad häufiger als Frauen. Im Vergleich dazu ist der Fußverkehrsanteil bei Frauen in den Altersklassen ab 60 Jahren höher gegenüber den Männern.
- Bei der Nutzung von Bus und Bahn sind zwischen den Altersklassen der Männer und Frauen nur geringfügige Unterschiede zu erkennen. Insgesamt hat der ÖV einen Anteil von jeweils 6 % an der Mobilität.

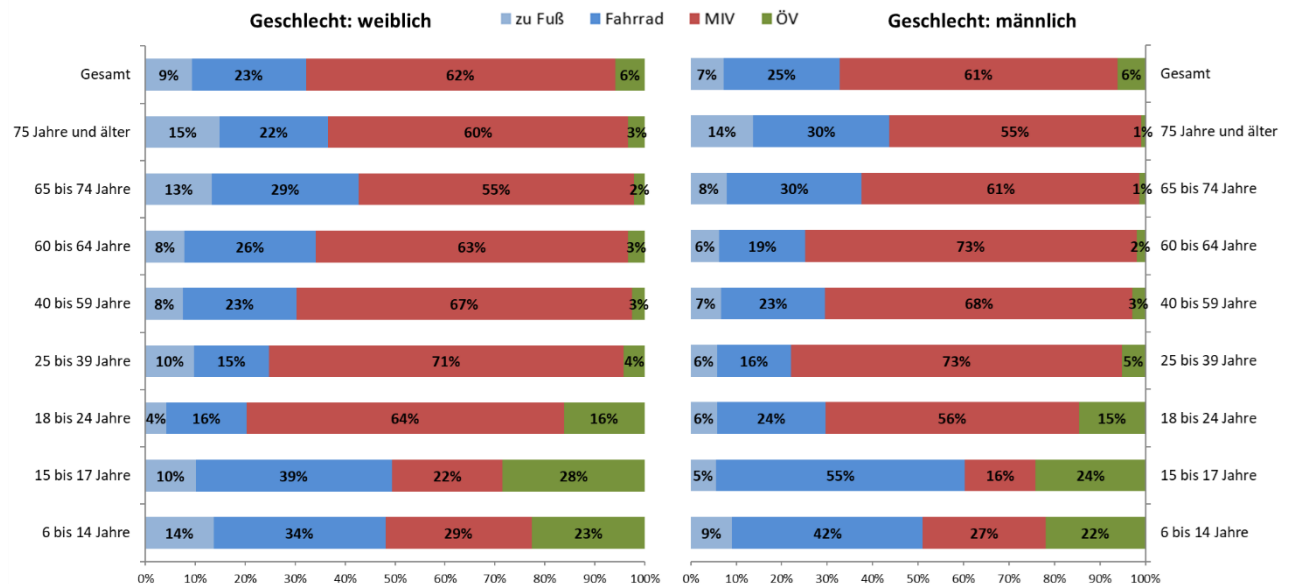


Abb. 6-6 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten. Die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten hat einen signifikanten Einfluss auf ihre Verkehrsmittelwahl. So nutzen Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte sowie Auszubildende häufiger das Auto (Summe MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)). Die Anteile betragen zwischen 64 % und 71 %. Im Gegensatz dazu ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere bei Schülerinnen und Schülern. Hier zeigen sich stattdessen höhere ÖV-Anteile (24 %). Darauf folgen mit 21 % ÖV-Anteil die Gruppe der Studentinnen und Studenten. Erwerbslose Personen zeigen einen hohen Anteil am Fußverkehr (23 %). Hohe Anteile im Radverkehr finden sich bei Schülerinnen und Schülern (41 %) sowie bei Rentner(innen) und Pensionären (28 %) (s. Abb. 6-7). Die Unterschiede verdeutlichen, wie Berufstätigkeit und Lebensphase das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

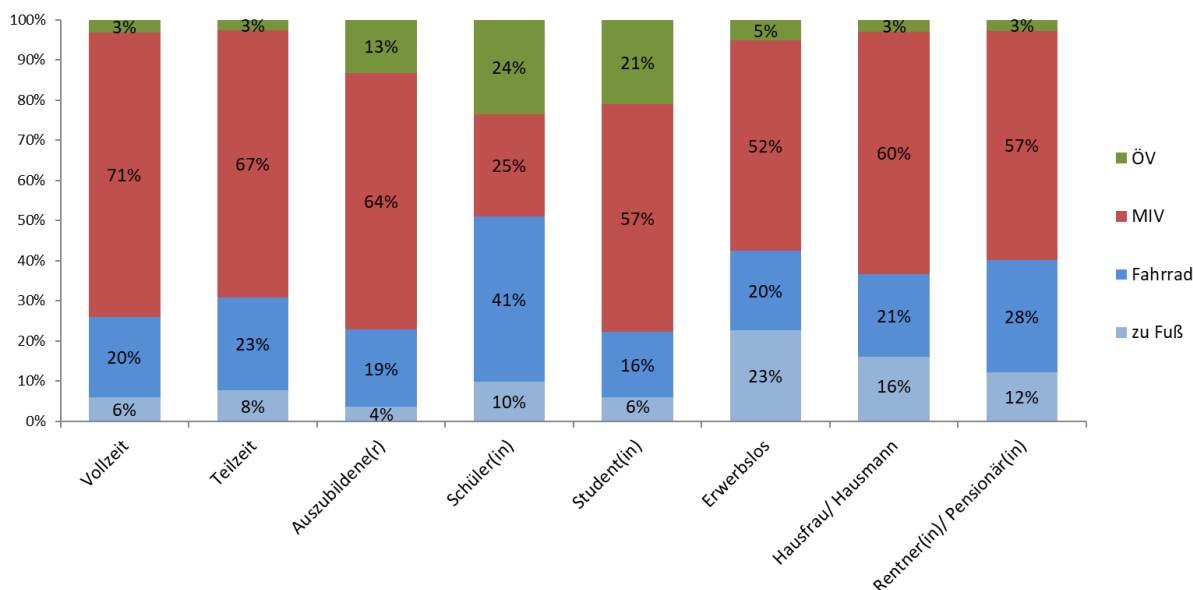


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in der nachfolgenden Tabelle 6-7 dargestellt. Es wird deutlich, dass mit 20,6 % der Großteil der Wege eine Länge zwischen 2,5 km bis 5 km hat. Darauf folgen mit 20,5 % die Wege, die in die Wegelängenkategorie 1 km bis 2,5 km eingeteilt werden können. Zu 19,8 % haben die zurückgelegten Wege eine Länge zwischen 10 km bis 25 km. Im Rahmen der Befragung hatten nur wenige Wege eine Länge von über 50 km.

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	137.600	12,1%
1 bis < 2,5 km	233.300	20,5%
2,5 bis < 5 km	236.400	20,6%
5 bis < 10 km	206.700	18,2%
10 bis < 25 km	225.400	19,8%
25 bis < 50 km	70.300	6,2%
50 bis < 100 km	14.500	1,3%
Über 100 km	12.200	1,1%
Gesamt	1.136.200	100,0%

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

Die Verkehrsmittelwahl variiert stark in Abhängigkeit von der Wegelänge, wie aus Abbildung 6-8 hervorgeht. Auf kurzen Wegen bis 1 km dominiert der Fußverkehr mit einem Anteil von 41 %, gefolgt vom Radverkehr mit 38 %. Der MIV, inklusive Fahrer(in) und Mitfahrer(in), hat auf diesen kurzen Strecken einen Anteil von 21 %. Bei Wegen von 1 bis 2,5 km reduziert sich der Fußverkehrsanteil merklich, während der Radverkehrsanteil steigt. Gleichzeitig nimmt der Anteil des MIV um 19 Prozentpunkte zu. In der Wegelängenkategorie von 2,5 bis 5 km werden kaum noch Fußwege zurückgelegt. Hier sind auch die Radverkehrsanteile rückläufig, während die Anteile des MIV und des ÖV zunehmen.

Ab einer Wegelänge von 5 km beträgt der Radverkehrsanteil sinkt der Radverkehrsanteil auf 16 % ab, wohingegen die MIV-Anteile weiter ansteigen. Bei Wegen mit einer Länge zwischen 10 bis 25 km hat der Radverkehr einen Anteil von 7 %. Die Anteile des ÖV beginnen ab einer Distanz von 2,5 km zu steigen und erreichen ab 10 km einen Anteil von 10 %. Bei langen Distanzen, insbesondere bei Wegen mit einer Länge von über 100 km, bietet der Zugverkehr (Fernverkehr) Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Trotz dieser Vorteile dominieren insgesamt die MIV-Anteile auch bei längeren Wegedistanzen.

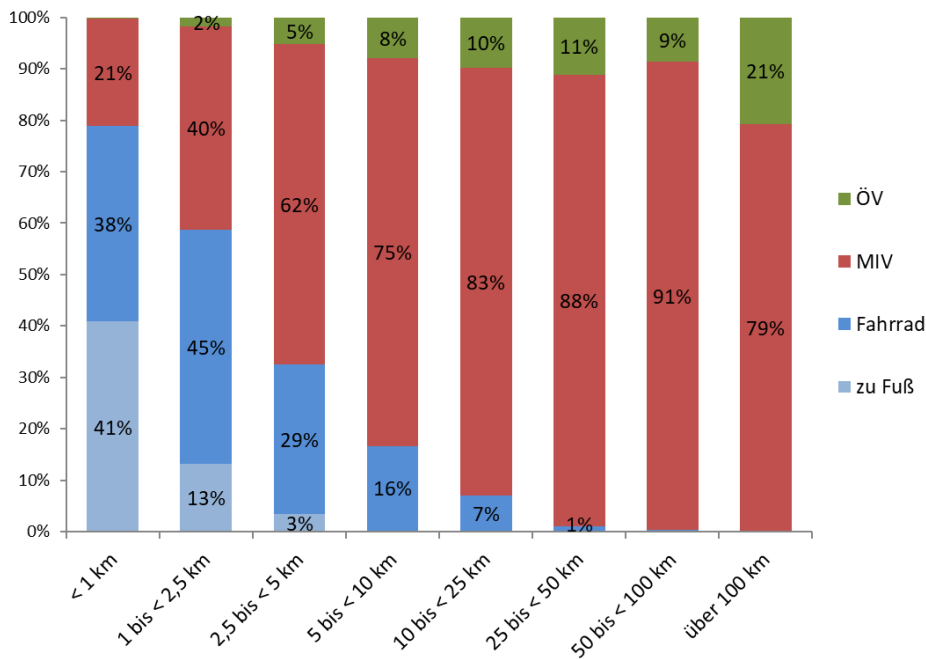


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

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

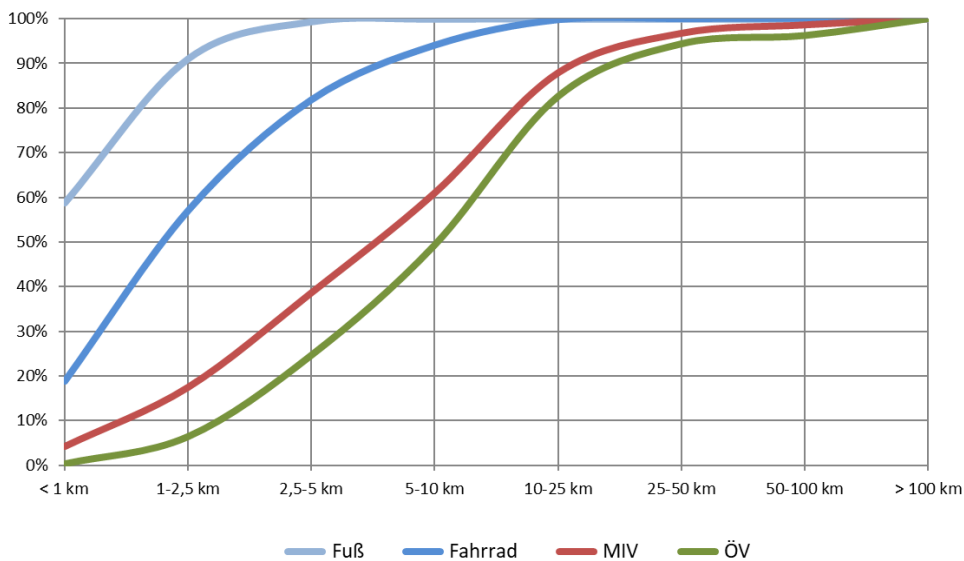


Abb. 6-9 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke kreisweit am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung 6-10.²⁶ Arbeitswege weisen mit 29 % den höchsten Anteil auf. 17 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 15 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit jeweils 5 % bzw. 7 % weisen die Wegezwecke „Geschäftlich“ sowie „Privater Besuch“ die geringsten Anteile auf.²⁷ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

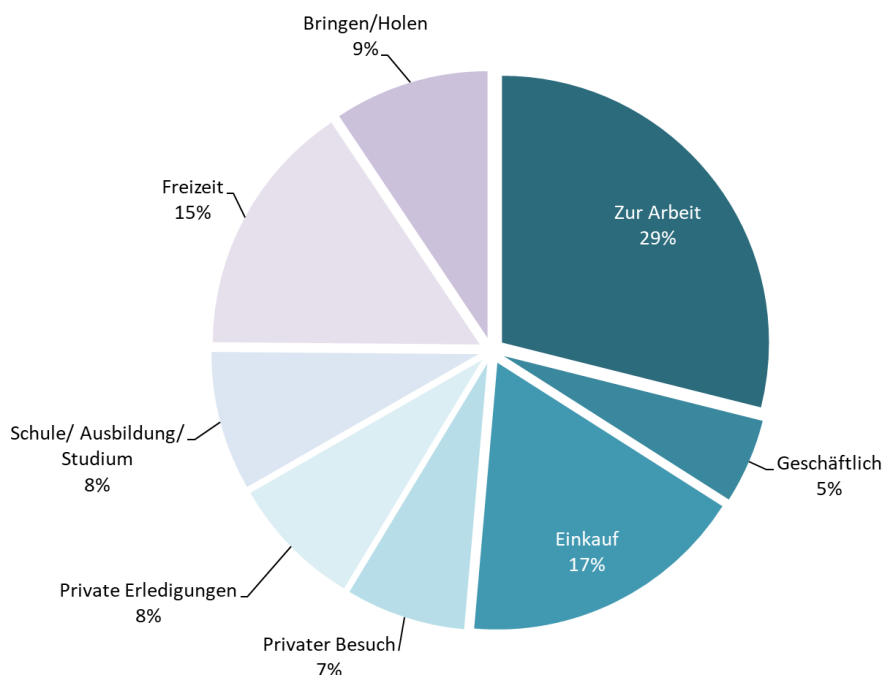


Abb. 6-10 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck können der nachstehenden Abbildung 6-11 entnommen werden. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Geschäftlich“ (84 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)), „Bringen/Holen“ (77 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) sowie „Zur Arbeit“ (70 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule, Universität oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 26 %. Diese teilen sich in 13 % Selbst- und 13 % Mitfahrten auf²⁸. Der ÖV hingegen weist mit 30 % seinen höchsten Nutzungsanteil bei diesem Wegezweck auf. Außerdem nutzen Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten sowie Auszubildende mit 36 % häufig das Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen erhöhten Radverkehrsanteil von 22 % auf. Freizeit-, Einkaufs- sowie Besuchswege haben einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 46 % der Freizeitwege, 33 % der Einkaufswege sowie 33 % der Besuchswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

²⁶ In der Stadt Gütersloh wurde der Wegezweck „Einkaufen“ nicht nach „Einkauf (täglich Bedarf)“ und „Sonstiger Einkauf“ unterteilt. Der Wegezweck „Private Erledigungen“ wurde nicht abgefragt.

²⁷ Der Wegezweck „Geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

²⁸ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer(in) differenziert.

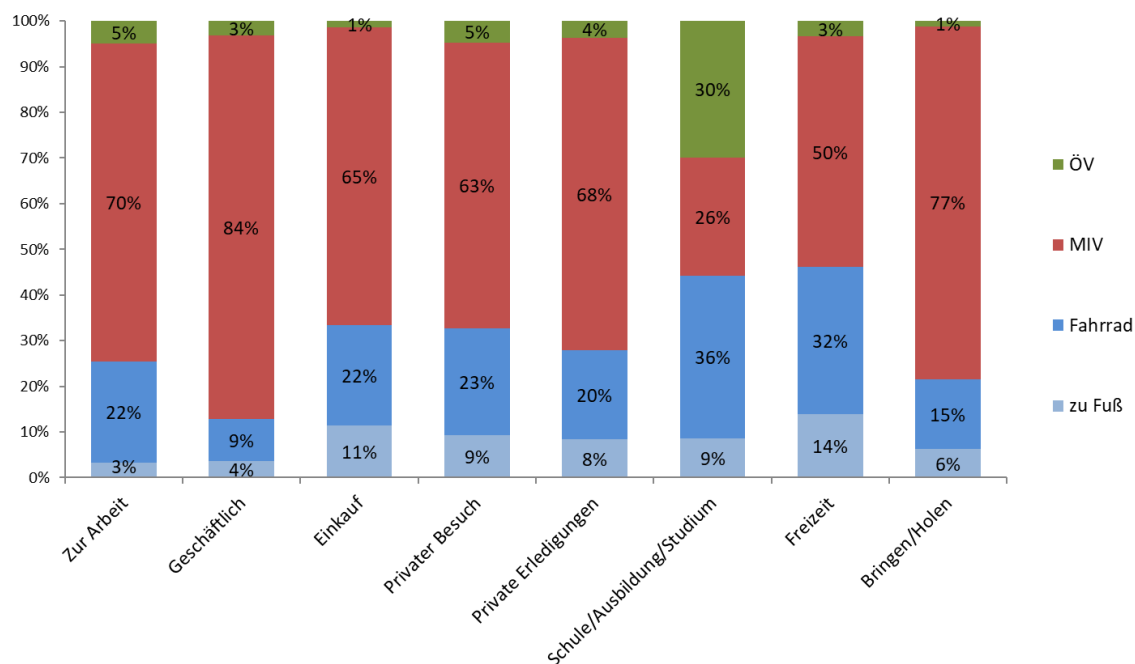


Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer im Kreis Gütersloh erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst wurden die geocodierte Adressen auf Verkehrszellenebene aggregiert, basierend auf der Zellschwerpunktmethode gemäß der getroffenen Zelleinteilung (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Für die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge wurden Wege über 100 km aufgrund ihrer geringen Anzahl und der hohen Streuung ausgeschlossen. Dadurch wird verhindert, dass diese Ausreißer die mittleren Distanzen unverhältnismäßig erhöhen und die Aussagekraft der Daten vermindern.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Kreisebene zeigt, dass die längsten Distanzen mit dem Zug (SPNV) zurückgelegt werden, mit einer durchschnittlichen Länge von 26,2 km und einer durchschnittlichen Fahrtdauer von 37 Minuten. Auch hier wurden Wege über 100 km nicht berücksichtigt, was die mittlere Distanz ansonsten weiter erhöhen würde. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 8,7 km und die Fahrt dauert im Schnitt 20 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten als Selbstfahrer(in) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 11,4 km und die Wegedauer 14 Minuten. Bei Mitfahrten liegen diese Werte bei 9,3 km und 12 Minuten, was darauf hinweist, dass kürzere Wege häufiger gemeinsam zurückgelegt werden (Nahversorgung, Freizeit) und längere Wege (Arbeitswege) eher alleine. Im Radverkehr (herkömmliche Fahrräder) ist die durchschnittliche Entfernung mit 3,0 km relativ kurz, aber die Wegedauer, bedingt durch die geringe Reisegeschwindigkeit, mit 16 Minuten ähnlich der des MIV. Mit Pedelets und E-Bikes werden weitere Distanzen von durchschnittlich 4,7 km bei einer Wegedauer von 21 Minuten zurückgelegt.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 8,6 km. Betrachtet man nur den Binnenverkehr, also Wege innerhalb des Kreises, beträgt die mittlere Distanz nur 5,2 km. Dies verdeutlicht, dass die meisten Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad innerhalb des Kreises bzw. der jeweiligen Kommune zurückgelegt werden. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr bestehen beim MIV und Schienenverkehr. Die durchschnittliche Wegedauer im Kreis Gütersloh beträgt 15 Minuten, im Binnenverkehr sind es 12 Minuten. Bei durchschnittlich 3,0 Wegen pro Person (s. Tab. 6-1) ergibt sich ein

Zeitraum von ca. 45 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner bzw. die durchschnittliche Bewohnerin im Kreis Gütersloh einnimmt.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	9	1,1	9
Fahrrad	3,0	16	2,6	15
Pedelec/E-Bike	4,7	21	4,0	19
E-Scooter/Tretroller	2,3	13	2,3	13
Motorrad/Roller	10,0	13	6,9	10
Auto als Fahrer(in)	11,4	14	7,1	11
Auto als Mitfahrer(in)	9,3	12	6,0	9
E-Auto als Fahrer(in)	14,4	17	7,8	11
E-Auto als Mitfahrer(in)	10,7	14	7,7	11
Taxi	11,2	17	8,5	14
Bus	8,7	20	7,4	18
Zug (SPNV)	26,2	37	11,9	23
Mittelwert	8,6	15	5,2	12

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

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Tabelle 6-9 dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 13,1 km bzw. 13,6 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 5,0 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 5 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 47 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten.

Wegezweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	5%	12%	17%	19%	33%	11%	3%	13,1	19
Geschäftlich	8%	13%	19%	19%	23%	14%	4%	13,6	17
Einkauf	19%	28%	25%	15%	11%	2%	0%	5,0	11
Privater Besuch	11%	20%	20%	21%	21%	6%	1%	8,4	15
Private Erledigungen ²⁹	14%	18%	16%	19%	27%	6%	0%	8,6	14
Schule/Ausbildung/Studium	13%	26%	19%	19%	14%	7%	1%	8,0	17
Freizeit	14%	24%	25%	18%	15%	3%	1%	6,5	14
Bringen/Holen	19%	23%	24%	20%	11%	3%	0%	5,7	10
Gesamt	12%	21%	21%	18%	20%	6%	1%	8,6	15

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

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 8,6 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung.

²⁹ In der Stadt Gütersloh wurde der Wegezweck „Private Erledigungen“ nicht abgefragt.

Die nachfolgende Tabelle 6-10 verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der eher ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Kommunen legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Räumen leben. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohnerinnen und Bewohner in Borgholzhausen zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 13,1 km. Darauf folgt Versmold mit 11,5 km durchschnittlicher Wegelänge. Die kürzesten Wege legen mit 6,9 km die Bewohnerinnen und Bewohner in der Stadt Gütersloh zurück, darauf folgen die Bewohnerinnen und Bewohner in Rheda-Wiedenbrück mit durchschnittlich 7,9 km.

Stadt/Gemeinde	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis-tanz in km	Dauer in Mi-nuten
Borgholzhausen	10%	13%	12%	25%	22%	16%	2%	13,1	18
Gütersloh	9%	23%	30%	20%	13%	4%	1%	6,9	14
Halle (Westf.)	14%	24%	14%	17%	21%	7%	3%	10,1	16
Harsewinkel	19%	23%	14%	14%	23%	5%	2%	8,6	15
Herzebrock-Clarholz	17%	15%	15%	20%	27%	4%	2%	9,2	15
Langenberg	12%	14%	15%	23%	28%	7%	1%	10,2	16
Rheda-Wiedenbrück	13%	29%	22%	11%	19%	5%	2%	7,9	14
Rietberg	10%	18%	17%	20%	27%	6%	1%	9,3	16
Schloß Holte-Stukenbrock	11%	17%	21%	17%	24%	10%	1%	10,2	15
Steinhagen	10%	17%	16%	23%	27%	5%	2%	9,3	16
Verl	15%	17%	17%	22%	21%	7%	0%	8,5	15
Versmold	12%	12%	24%	17%	20%	13%	2%	11,5	17
Werther (Westf.)	16%	16%	9%	24%	27%	6%	2%	10,2	18
Kreis Gütersloh	12%	21%	21%	18%	20%	6%	1%	8,6	15

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

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 81 % der Wege der Bevölkerung des Kreises Gütersloh entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-12 bis 6-16 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Tabelle 6-5. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.³⁰ Im Sinne einer verbesserten Übersicht wurden die Wegeverflechtungen mit weniger als 200 Wege/Tag in den Karten nicht abgebildet. Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Kreises Gütersloh, sondern der Verkehr innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-12) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Kommunen im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden gibt es keine stärkeren Fußgängerströme mit mehr als 200 Wegen pro Tag. Fußwege, die über Grenzen einer Kommune hinausgehen, sind hauptsächlich Freizeitwege (z. B. Spaziergänge, Gassi gehen mit Hund). Diese Wege starten und enden meist nahe der kommunalen Grenzen. Insgesamt konzentriert sich der Fußverkehr hauptsächlich auf Binnenwege innerhalb der jeweiligen Stadt oder Gemeinde.

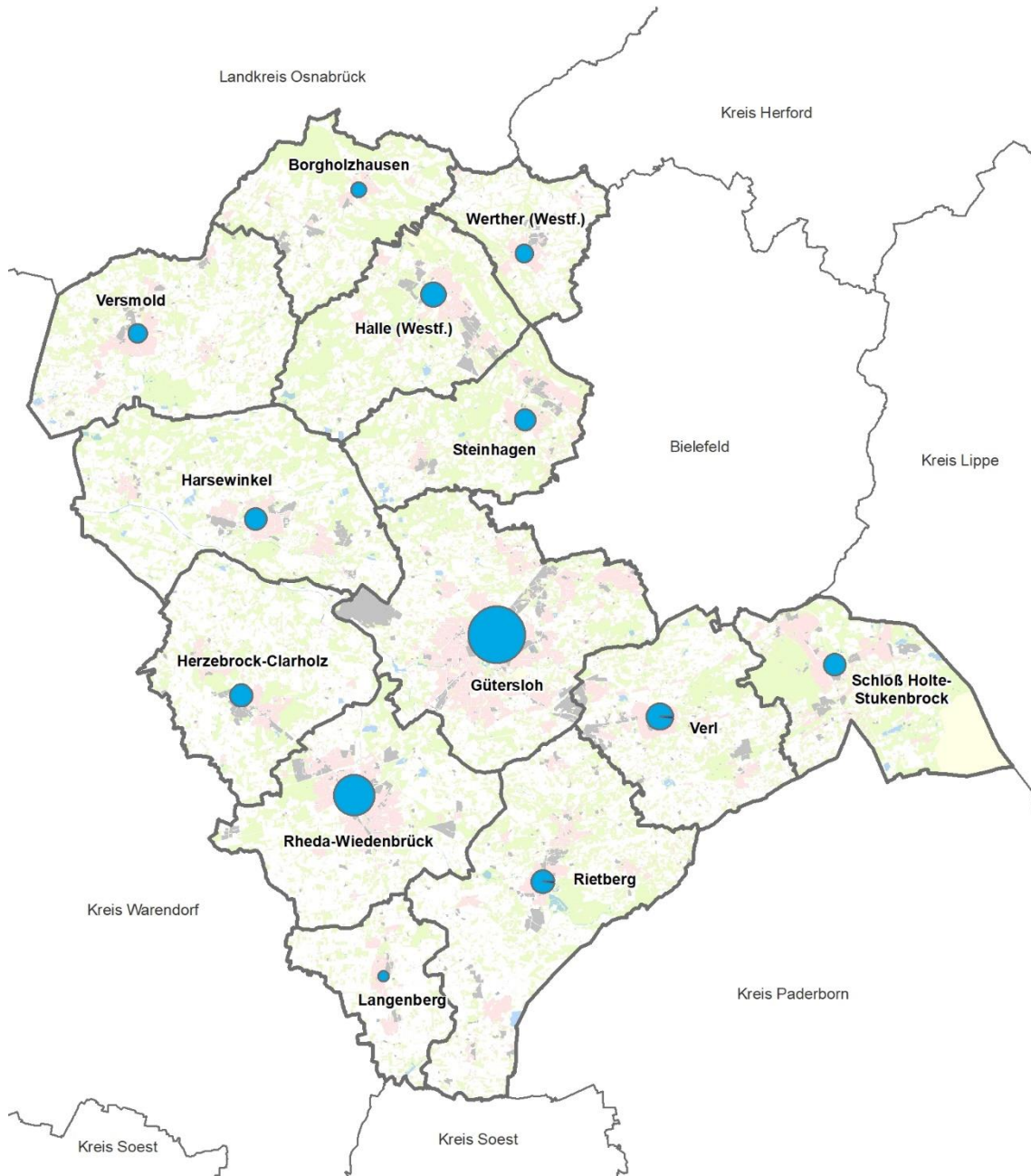
Im **Radverkehr** (s. Abb. 6-13) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Kommunen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass man mit dem Fahrrad längere Distanzen schneller überwinden kann. Stärker frequentierte Verbindungen existieren zwischen Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh mit ca. 3.600 Wegen pro Tag. Weitere bedeutende Verbindungen im Radverkehr bestehen zwischen Verl und Gütersloh, zwischen Rheda-Wiedenbrück und Rietberg sowie zwischen Halle (Westf.) und Steinhagen.

Im **MIV** (s. Abb. 6-14) finden die meisten Fahrten zwischen Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh mit über 19.000 Wegen pro Tag statt. Weitere starke Verbindungen bestehen zwischen Verl und Gütersloh mit mehr als 16.900 Wegen pro Tag sowie zwischen Rietberg und Gütersloh mit mehr als 12.000 Wegen pro Tag. Die Hauptziele im MIV sind vor allem Gütersloh und in Teilen Rheda-Wiedenbrück. Der höchste Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegt mit jeweils über 60 % in Gütersloh und Schloß Holte-Stukenbrock. Diese Zahlen deuten auf ein Potenzial für die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel im Bereich der Nahmobilität hin.

Die Binnenverkehrsanteile im **ÖV** (s. Abb. 6-15) hängen von der Qualität des lokalen Angebots ab. Höhere Binnenverkehrsanteile sind beispielsweise in Gütersloh zu verzeichnen. In Herzebrock-Clarholz sind sie hingegen deutlich niedriger. Auch bei den Verflechtungen zwischen den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen sind Unterschiede erkennbar. Tendenziell orientiert sich der ÖV stärker auf Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück. Die stärksten Verflechtungen bestehen zwischen diesen beiden Kommunen. Darüber hinaus existieren stärkere Verflechtungen zwischen Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück. Zug- und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug innerhalb des Kreisgebietes werden in dieser Abbildung nicht dargestellt.³¹

³⁰ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der Kommunen sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des jeweiligen kommunalen Gebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die grenzüberschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

³¹ Die Bedeutung der kreisangehörigen Kommunen mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Verl mit dem Bus nach Gütersloh fährt und dort in den Zug nach Hamm umsteigt, ist in Verl Teil des Quellverkehrs und in Hamm Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

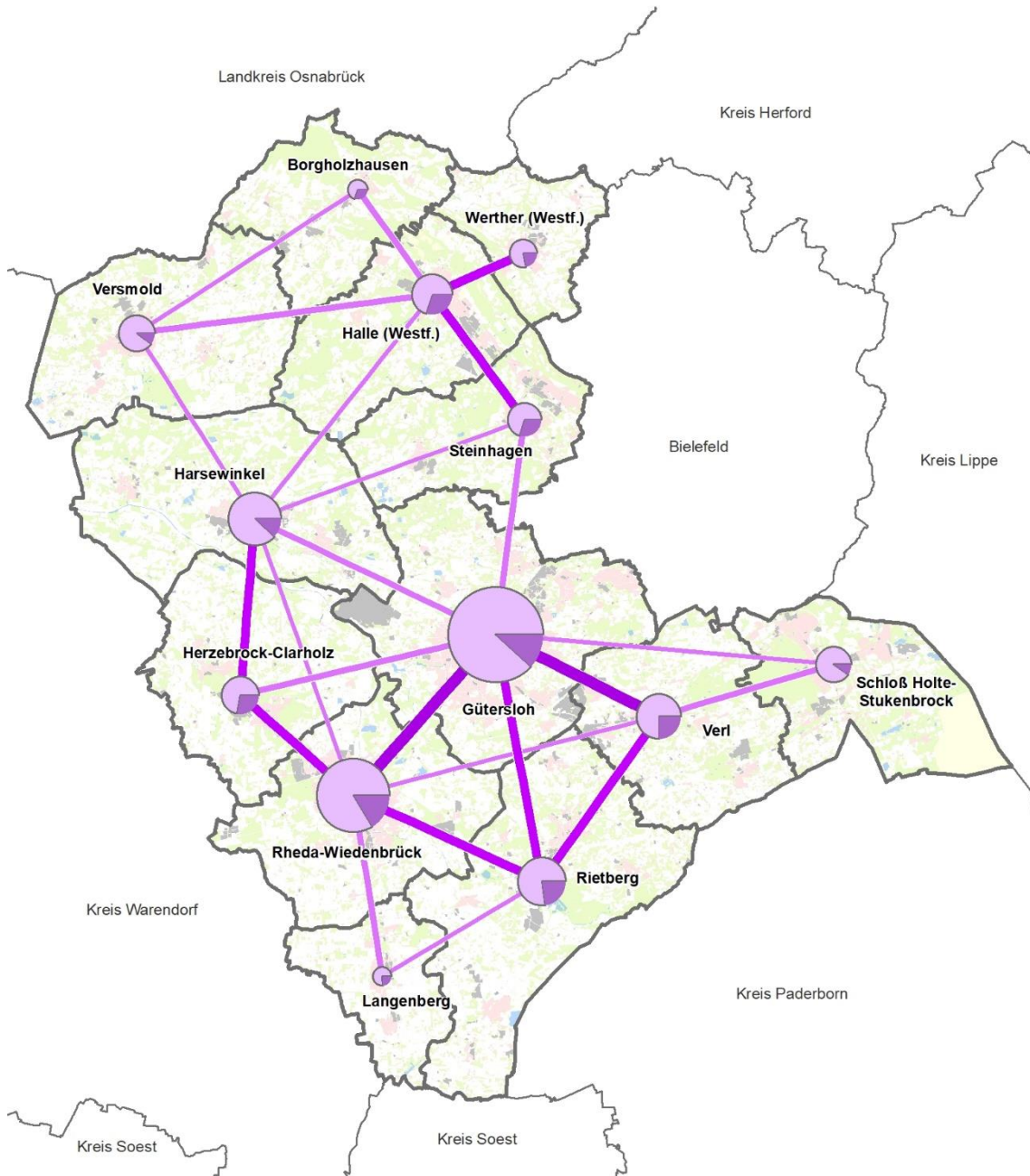


Wegeverflechtungen Binnenverkehr: zu Fuß



Abb. 6-12 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Gütersloh³²
(Auswertung auf Wegebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Radverkehr



Abb. 6-13 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Gütersloh³³
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

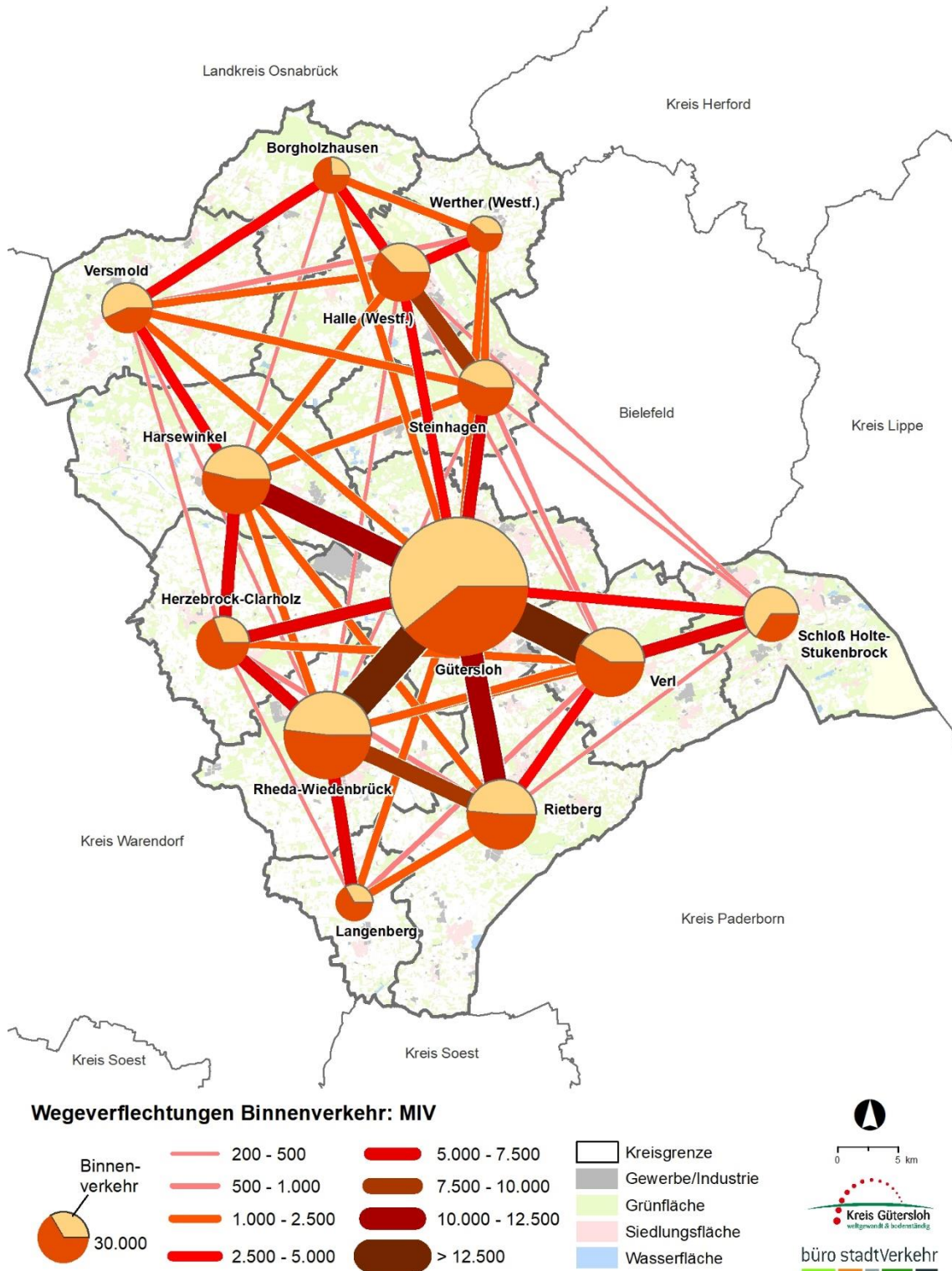


Abb. 6-14 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Gütersloh³⁴
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

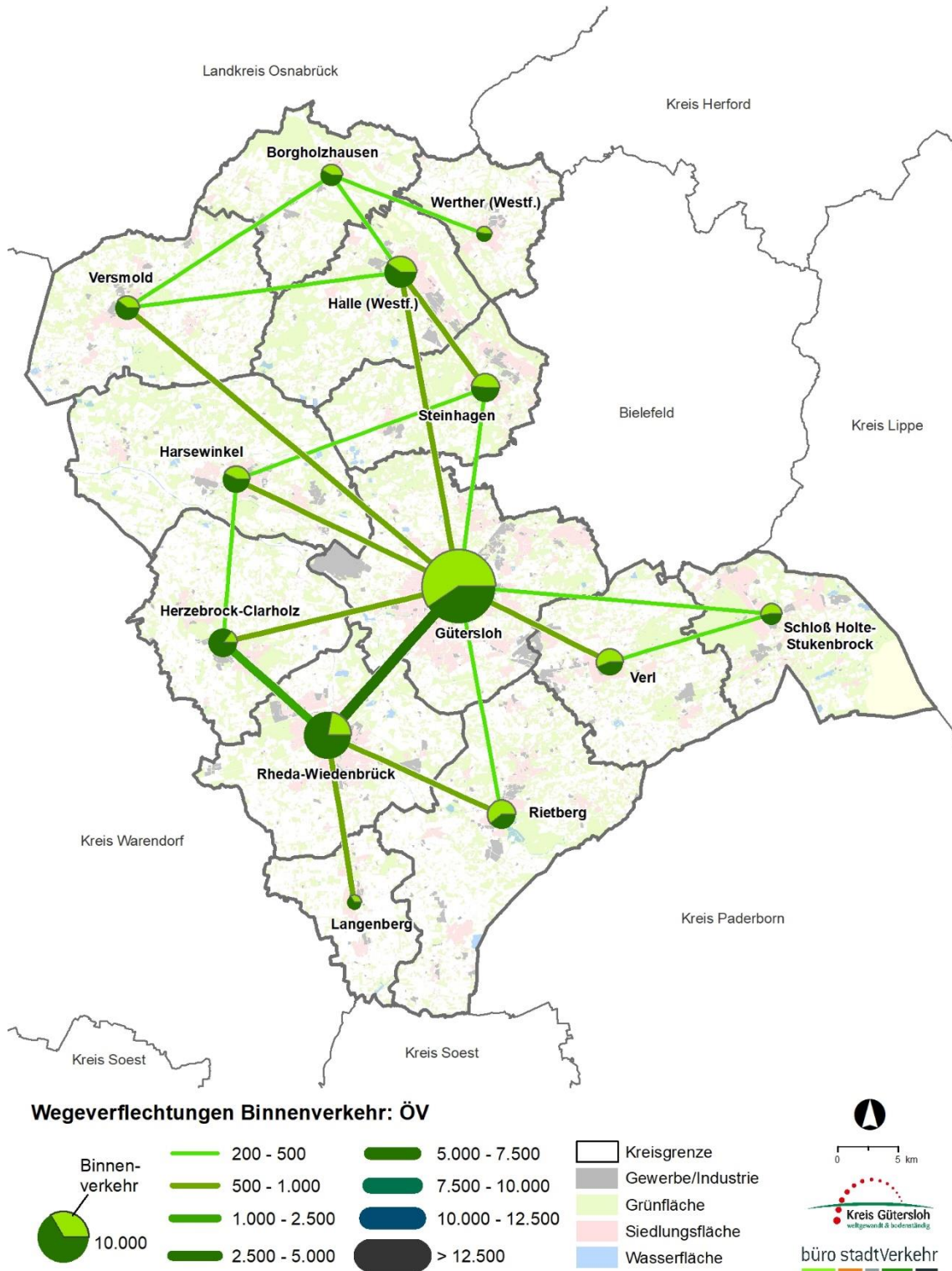


Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Gütersloh³⁵
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁵ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

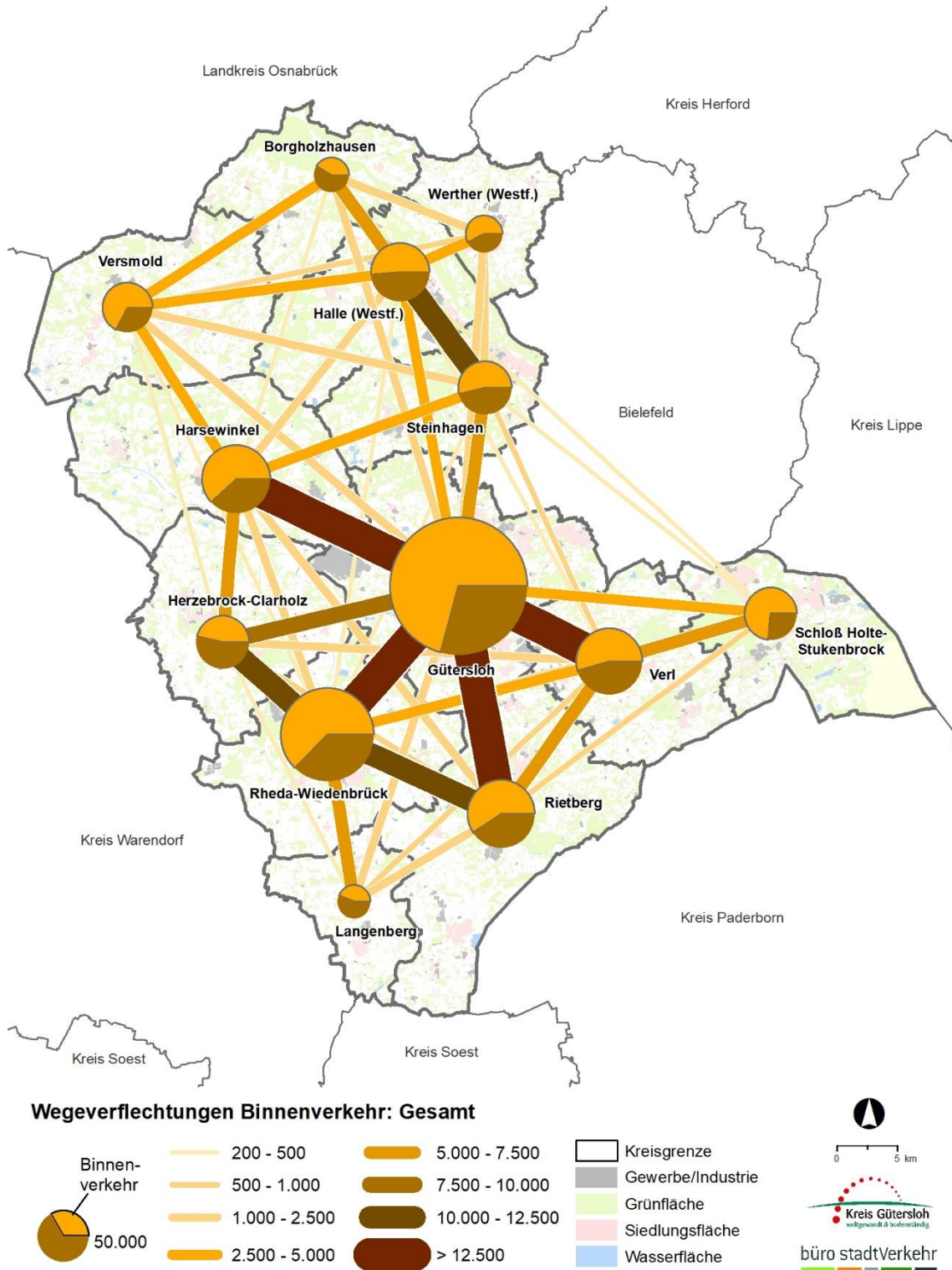


Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Gütersloh³⁶
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Die Gesamtbetrachtung aller Verkehre innerhalb des Kreises Gütersloh zeigt Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück, Verl, Rietberg und Harsewinkel als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen in Gütersloh und Schloß Holte-Stukenbrock mit jeweils über 70 % vor. In der folgenden Tabelle 6-11 sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück mit über 26.500 Wegen/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von Gütersloh nach Rheda-Wiedenbrück ca. 13.400 Wege, von Rheda-Wiedenbrück nach Gütersloh ca. 13.100 Wege). Insgesamt werden rund 1.136.200 Wege zurückgelegt. Eine weitere tabellarische Aufteilung der Verkehrsverflechtungen in Quell-Ziel-Matrix-Form (z. B. nach Verkehrsmitteln oder Wegezwecke) kann dem Anhang C entnommen werden.

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	9.800	700	2.400	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.900	20.600
Gütersloh	600	257.800	2.600	6.900	4.300	900	13.400	7.200	2.500	3.100	10.400	1.000	600	19.300	330.500
Halle (Westf.)	2.600	2.400	33.900	800	-	100	300	100	200	5.500	100	1.800	2.400	6.700	56.800
Harsewinkel	200	6.600	700	55.100	3.700	100	1.000	800	100	1.500	400	1.800	100	5.100	77.100
Herzebrock- Clarholz	-	4.500	-	3.700	25.400	300	5.100	400	-	100	500	300	-	3.100	43.400
Langenberg	-	1.000	100	100	200	9.300	3.200	1.100	-	-	300	-	-	2.200	17.500
Rheda-Wie- denbrück	-	13.100	200	1.000	5.200	3.300	104.100	5.300	600	200	1.300	200	100	8.600	143.300
Rietberg	-	7.500	100	600	400	1.000	5.400	52.300	300	-	2.500	100	-	7.400	77.700
Schloß Holte- Stukenbrock	-	2.400	200	100	-	-	700	400	39.500	200	3.200	100	100	12.600	59.400
Steinhagen	500	3.200	5.400	1.300	100	-	200	-	100	29.600	400	600	800	9.100	51.300
Verl	-	10.100	100	400	500	300	1.300	2.700	3.100	400	45.900	100	100	6.200	71.300
Versmold	1.800	1.100	1.700	1.900	100	-	200	100	100	500	100	32.500	300	6.400	46.700
Werther (Westf.)	1.100	600	2.500	100	-	-	100	-	-	800	100	300	15.200	5.500	26.300
Außen	3.800	19.800	6.800	5.000	3.500	2.100	8.200	7.300	12.900	9.100	6.000	6.400	5.500	18.100	114.400
Gesamt	20.500	330.800	56.600	77.000	43.400	17.400	143.200	77.600	59.400	51.500	71.300	46.800	26.400	114.200	1.136.200

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

Der Binnenverkehrsanteil im Kreis Gütersloh beträgt ca. 81 %. Das bedeutet, dass 81 % der Wege innerhalb des Kreises sowohl starten als auch enden, während 19 % der Wege das Kreisgebiet verlassen (s. Tab. 6-12). Der 81 %-ige Binnenverkehrsanteil teilt sich folgendermaßen auf: Innerhalb des Kreises spielt sich die Mobilität zu etwa 62 % innerhalb der einzelnen Kommunen (= Binnenverkehr Kommunen) und zu etwa 19 % zwischen den Kommunen ab.

Die Wahl des Verkehrsmittels unterscheidet sich deutlich je nach Wegerektion. In Abbildung 6-17 sind die Modal Split-Werte für den Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb des Kreises Gütersloh haben (= Binnenverkehr Kreis Gütersloh), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im Durchschnitt der kreisweiten Ergebnisse. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 10 % zwei Prozentpunkte über dem kreisweiten Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb der kreisangehörigen Kommune haben (= Binnenverkehr Kommunen), beträgt der Fußverkehrsanteil 13 %. Auch bei den Radverkehrsanteilen ist eine deutliche Steigerung erkennbar. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene des gesamten Kreisgebietes teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Kreisgebiet verlassen (= Quell-Ziel-Verkehr), sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 6 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 12 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖV zurückgelegt, das bedeutet, dass bei diesen Wegerektionen doppelt so viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb des Kreises Gütersloh auf den MIV mit 82 % zurückgegriffen.

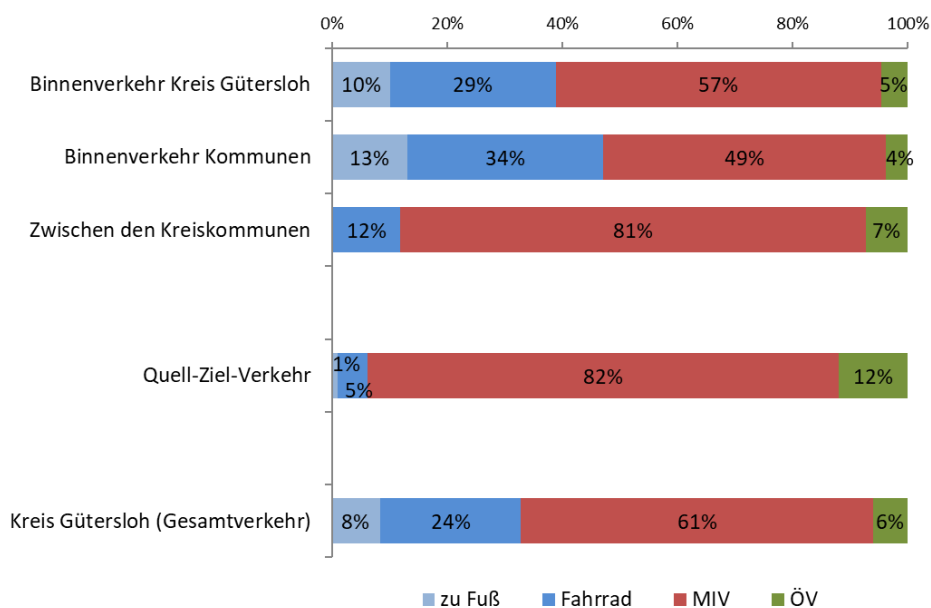


Abb. 6-17 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die häufigsten Außenziele sind in Tabelle 6-12 dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung des Kreises Gütersloh zählt die Nachbarstadt Bielefeld. Rund 92.200 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen dem Kreis Gütersloh und der Stadt Bielefeld zurückgelegt. In den Kreis Warendorf erfolgen täglich etwa 24.300 Wege. Zahlreiche Wege erfolgen darüber hinaus in den Kreis Paderborn (16.800 tägliche Wege) sowie in den Landkreis Osnabrück (ca. 12.900 tägliche Wege).

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Kreis Gütersloh	81,5%		925.700
<i>Binnenverkehr Stadt/Gemeinde</i>		62,5%	710.500
<i>Zwischen den Städten/Gemeinden</i>		19,0%	215.200
Nach außen	18,5%		210.600
<i>Stadt Bielefeld</i>		8,1%	92.200
<i>Kreis Warendorf</i>		2,1%	24.300
<i>Kreis Paderborn</i>		1,5%	16.800
<i>Landkreis Osnabrück</i>		1,1%	12.900
<i>Kreis Soest</i>		0,9%	10.600
<i>Kreis Lippe</i>		0,8%	8.600
<i>Kreis Herford</i>		0,6%	6.400
<i>Stadt Münster</i>		0,3%	3.600
<i>Stadt Osnabrück</i>		0,2%	2.400
<i>Kreis Minden-Lübbecke</i>		0,2%	1.800
<i>Sonstige Außenziele</i>		2,7%	31.000

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

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Gütersloh zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-18 dargestellt. In allen Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus dem Kreis heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbe- reich zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen in die benachbarten Kommunen des Kreises Warendorf. Höhere ÖV-Anteile können vor allem bei Wegen in die Städte Bielefeld und Münster beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine wichtige Rolle.

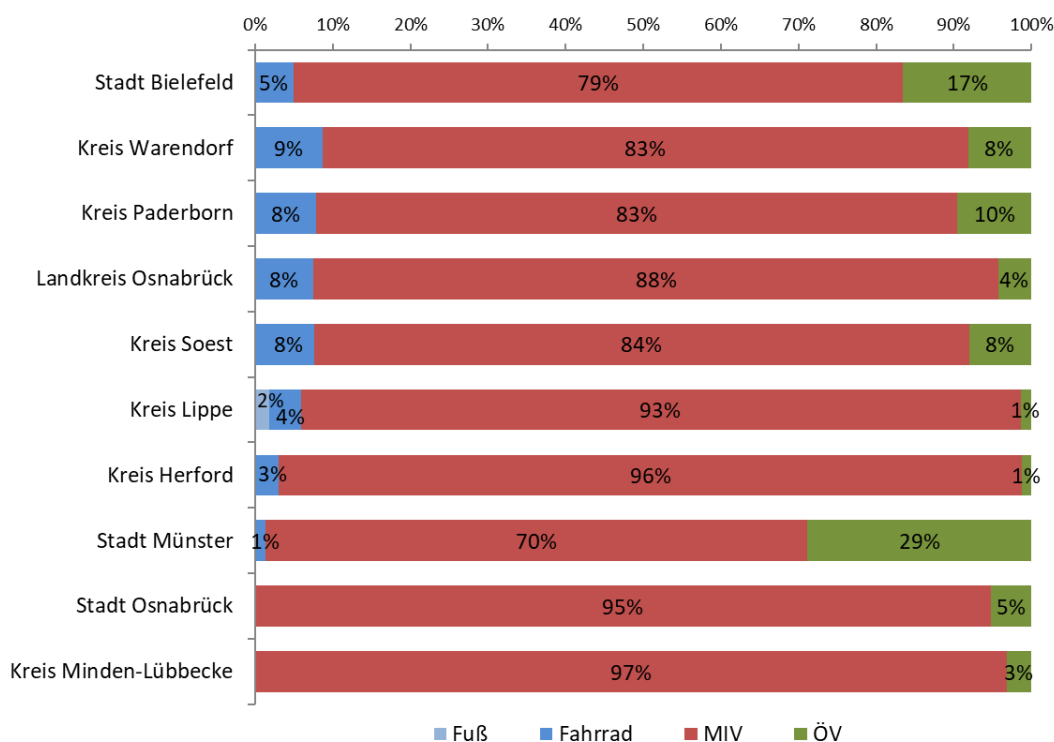


Abb. 6-18 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebe)

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

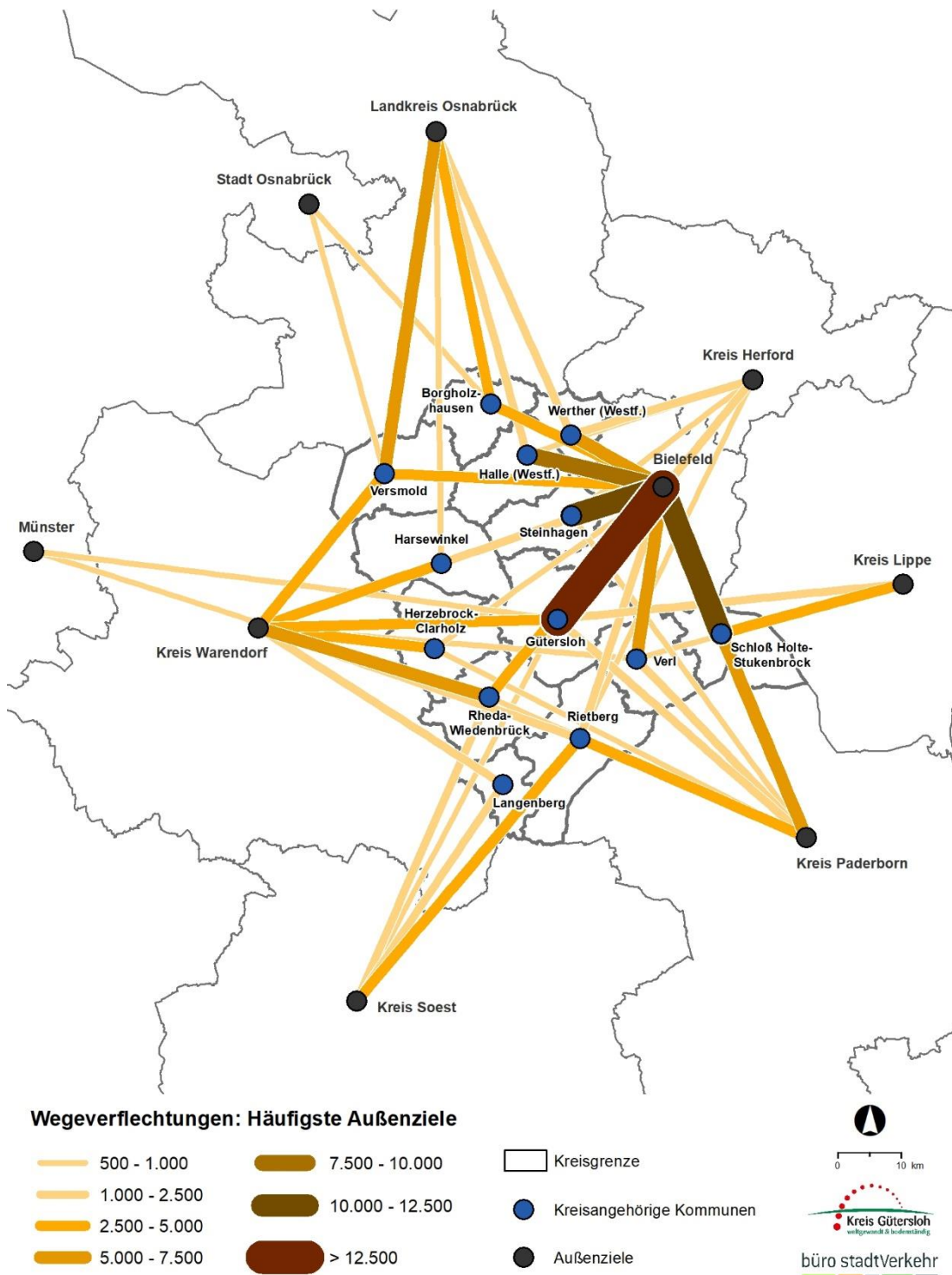


Abb. 6-19 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele³⁷
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Abbildung 6-19 verdeutlicht nicht nur die umfangreichen Wegebeziehungen über die Kreisgrenzen hinaus, sondern zeigt auch die lokalen Unterschiede im Kreis Gütersloh auf. Während beispielsweise zahlreiche Wege aus den östlich gelegenen Kreiskommunen in Richtung Bielefeld orientiert sind, erfolgen viele Wege

³⁷ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

aus den westlich gelegenen Kommunen in den benachbarten Kreis Warendorf sowie teilweise nach Münster. In den Kreis Soest erfolgen primär Wege aus den südlich gelegenen Kommunen Rietberg, Langenberg und Rheda-Wiedenbrück. Zu den stärksten Wegebeziehungen zählen:

- Gütersloh und Bielefeld (ca. 25.700 Wege/Tag),
- Steinhagen und Bielefeld (ca. 14.600 Wege/Tag),
- Schloß Holte-Stukenbrock und Bielefeld (ca. 14.400 Wege/Tag).

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Zur Bewertung des Verkehrsaufkommens im Kreis Gütersloh wurde die Mobilität im Tagesverlauf analysiert. Diese Betrachtung ermöglicht die Identifizierung von Hauptverkehrszeiten für verschiedene Verkehrsmittel. Die Analyse der Start- und Endzeiten der Wege zeigt erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr, hauptsächlich hervorgerufen durch den Schüler- und Berufsverkehr (s. Abb. 6-20). Nach der morgendlichen Spitze folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 13 Uhr. Ab der Mittagszeit nimmt das Verkehrsaufkommen wieder zu und erreicht ein weiteres Maximum zwischen 16 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen verschiedene Mobilitätszwecke aufeinander und führen zu einer Verkehrsspitze, die mit der morgendlichen vergleichbar ist.

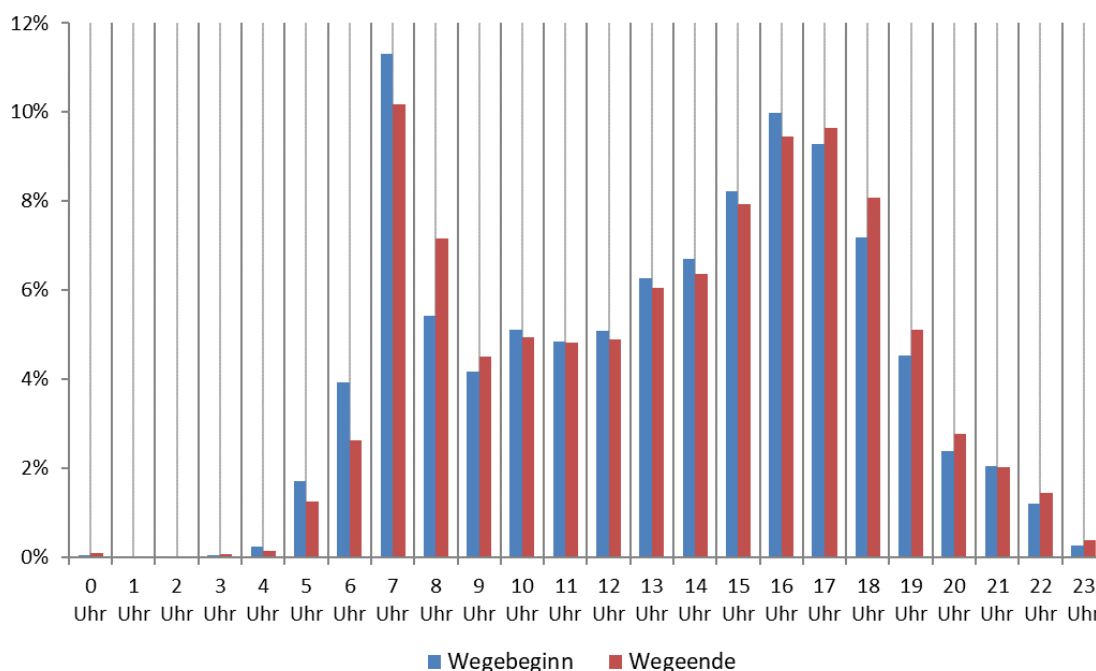


Abb. 6-20 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁸ wird deutlich, dass der ÖV die maximale Nutzungsquote gegen 7 Uhr morgens erreicht (s. Abb. 6-21). Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖV ebenfalls in der Mittagszeit gegen 13 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 15 und 16 Uhr. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal um 7 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt

³⁸ In Abbildung 6-25 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖV erreicht z. B. das Nutzungsmaximum gegen 7 Uhr (→ knapp 25 % aller durchgeführten ÖV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

das Maximum am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet Tagesspitzen morgens zwischen 7 und 8 Uhr, vormittags um 10 Uhr sowie nachmittags/abends zwischen 16 und 18 Uhr.

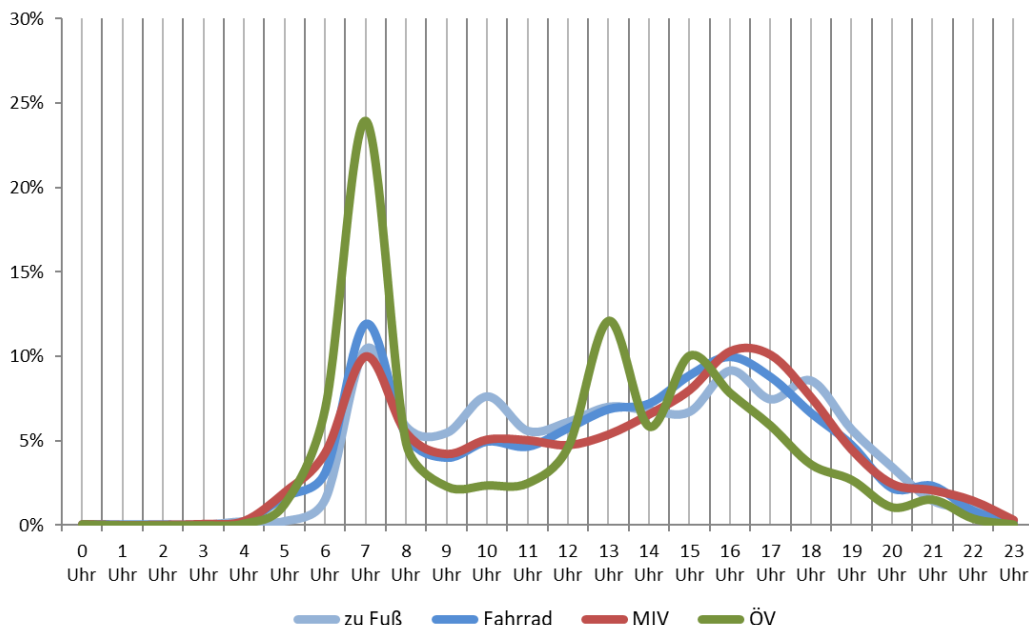


Abb. 6-21 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 7 Uhr und 8 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen) (s. Abb. 6-22). Der Radverkehrsanteil erreicht ein Maximum morgens zwischen 7 und 8 Uhr, hält sich aber bereits tagsüber auf einem konstanten Niveau (Maximum: Mittags zwischen 12 und 13 Uhr). Abends zwischen 19 und 22 Uhr werden ebenfalls einige Fahrten (Anteil: 22 % bis 28 %) mit dem Rad zurückgelegt. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in den tendenziell verkehrsschwachen Zeiten am frühen Morgen zwischen 5 und 6 Uhr sowie am späten Abend ab 22 Uhr. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 10 bis 11 Uhr sowie zwischen 20 und 21 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

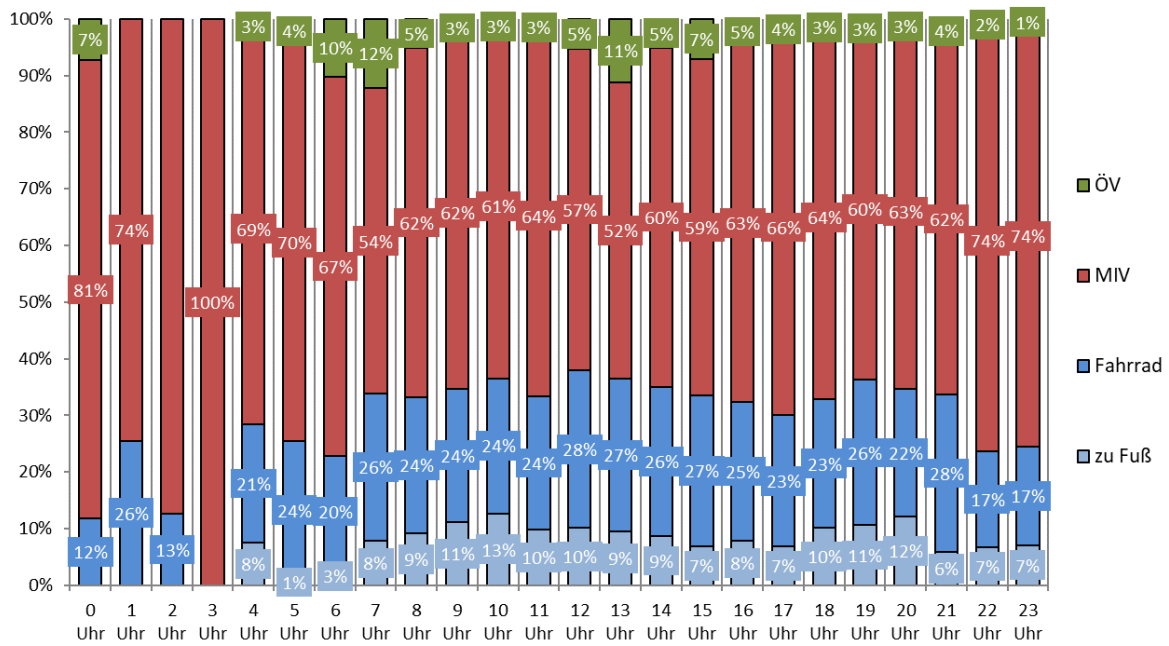


Abb. 6-22 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Weeebene)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf den Zusatzfragebogen der Mobilitätsbefragung, der auf Haushaltsebene konzipiert wurde. Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn, MIV sowie On-Demand-Verkehr im Kreis Gütersloh. Darüber hinaus wurde nach konkretem Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu diesen Verkehrsangeboten gefragt. Zudem konnten die Haushalte Angaben zur Nutzung und Kenntnis von weiteren Mobilitätsangeboten tätigen. Außerdem konnten sie mitteilen, inwiefern sie sich über ÖPNV-Angebote informieren oder aus welchem Grund sie auf die Nutzung eines Pkw verzichten könnten.

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Gütersloh umfasste einen Zusatzfragebogen mit anderen Fragen und Antwortmöglichkeiten. Dementsprechend beziehen sich die nachfolgenden Auswertungen (Kapitel 7) ausschließlich auf die Kommunen im Rahmen der kreisweiten Befragung.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

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

7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,13 am besten bewertet. Kreisweit bewerten 75 % der befragten Haushalte das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Werther (Westf.) aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 1,97. Kreisweit bewerten 8 % der befragten Haushalte das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Werther (Westf.)	1,97
Rietberg	2,03
Steinhagen	2,03
Harsewinkel	2,08
Rheda-Wiedenbrück	2,08
Halle (Westf.)	2,10
Verl	2,10
Langenberg	2,11
Schloß Holte-Stukenbrock	2,21
Herzebrock-Clarholz	2,32
Versmold	2,33
Borgholzhausen	2,52
Kreis Gütersloh	2,13

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

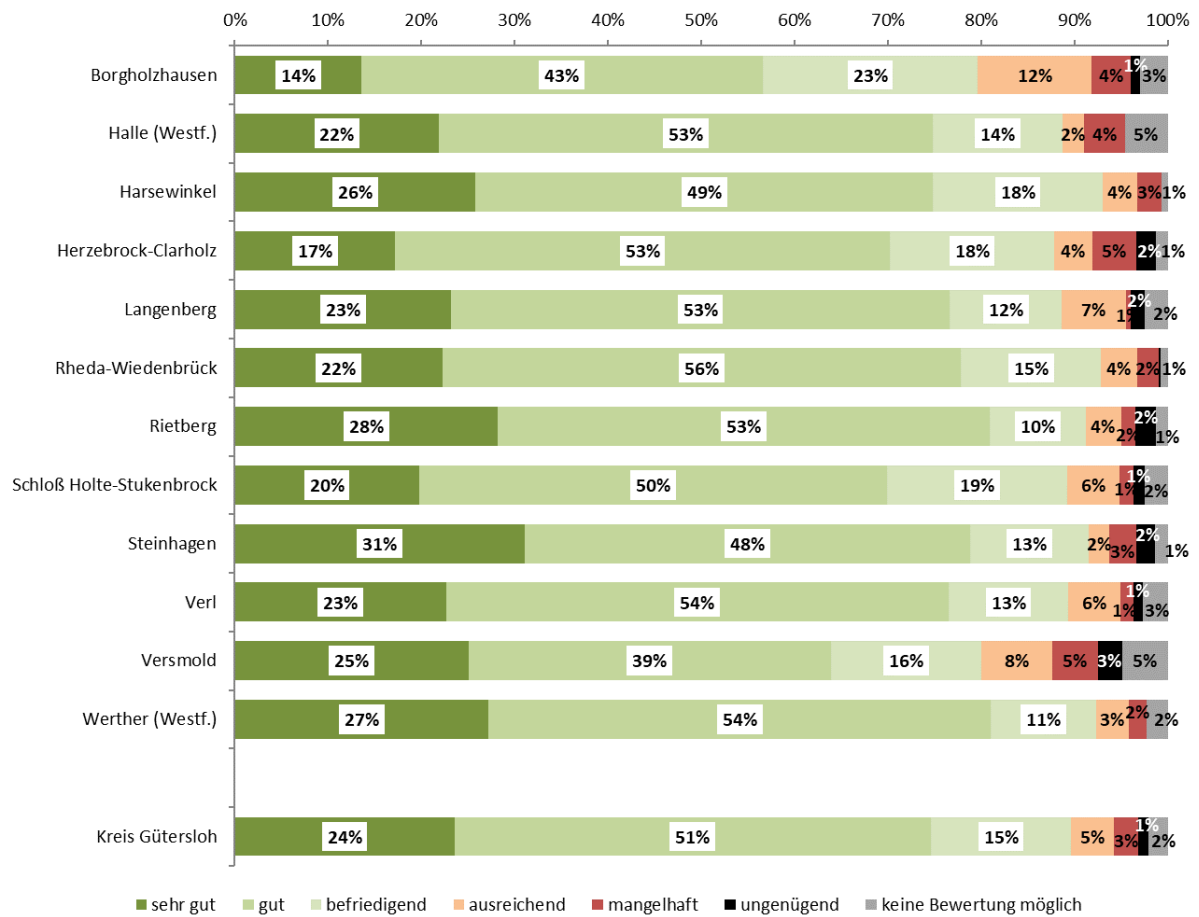


Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.2 Radverkehr

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt etwas negativer als die Bewertung des Fußverkehrsangebots aus. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln wird der Radverkehr im Rahmen dieser Befragung am drittbesten bewertet. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 2,70. 49 % der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Gütersloh bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 75 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Städte bzw. Gemeinden bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner in Rietberg, Langenberg, Verl und Steinhagen über dem Durchschnitt. Die beste Bewertung weist Rietberg mit einer Durchschnittsnote von 2,44 auf. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Rietberg	2,44
Langenberg	2,45
Verl	2,51
Steinhagen	2,67
Rheda-Wiedenbrück	2,73
Harsewinkel	2,75
Versmold	2,77
Halle (Westf.)	2,79
Herzebrock-Clarholz	2,84
Schloß Holte-Stukenbrock	2,86
Werther (Westf.)	2,88
Borgholzhausen	2,92
Kreis Gütersloh	2,70

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

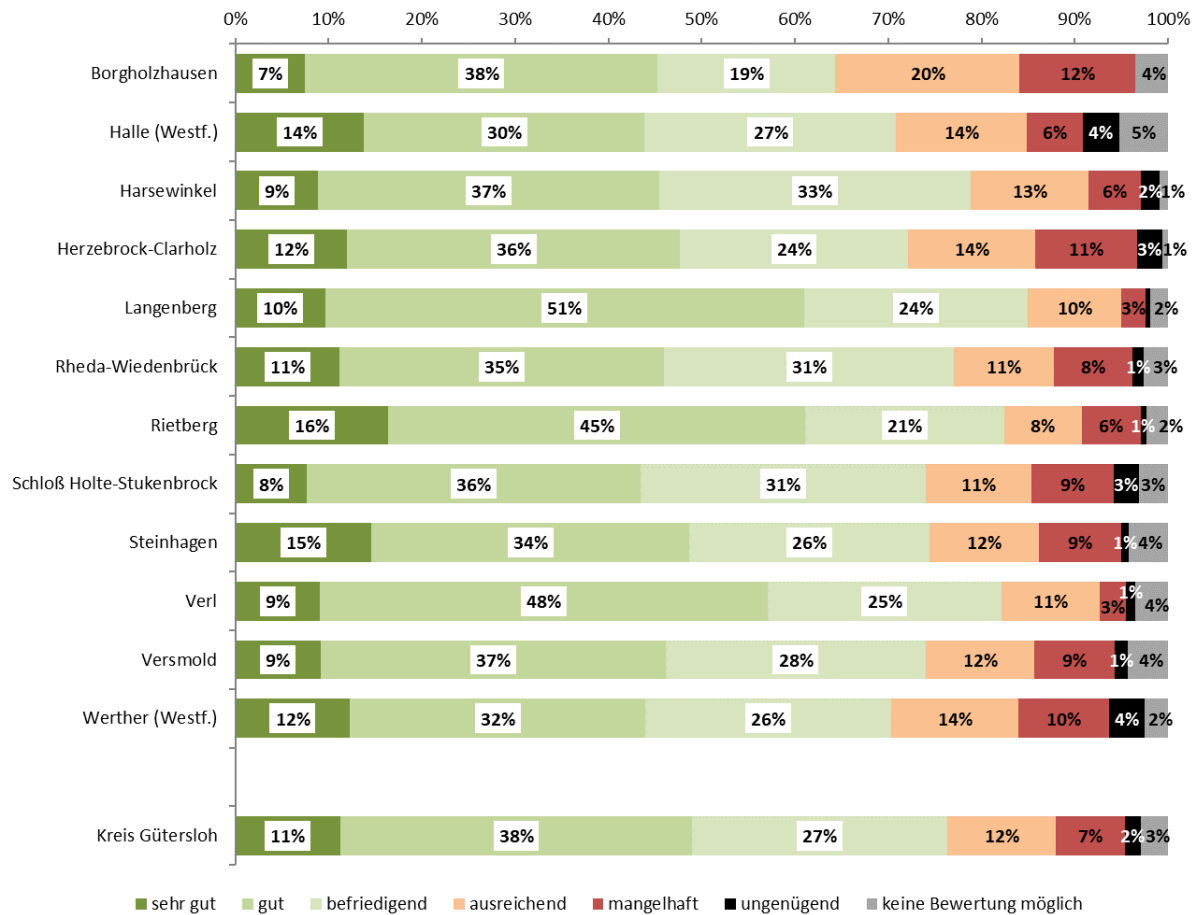


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.3 Busverkehr

Der Busverkehr im Kreis Gütersloh wird mit einer Durchschnittsnote von 3,98 vergleichsweise schlecht bewertet. Kreisweit bewerten 2 % der Haushalte das Angebot als sehr gut und 11 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Halle (Westf.) bewertet (Durchschnittsnote: 3,41), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Herzebrock-Clarholz hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,44). Kreisweit empfinden 53 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Halle (Westf.)	3,41
Harsewinkel	3,79
Langenberg	3,79
Verl	3,82
Werther (Westf.)	3,83
Schloß Holte-Stukenbrock	3,84
Steinhagen	3,98
Borgholzhausen	4,14
Rheda-Wiedenbrück	4,15
Rietberg	4,20
Versmold	4,22
Herzebrock-Clarholz	4,44
Kreis Gütersloh	3,98

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

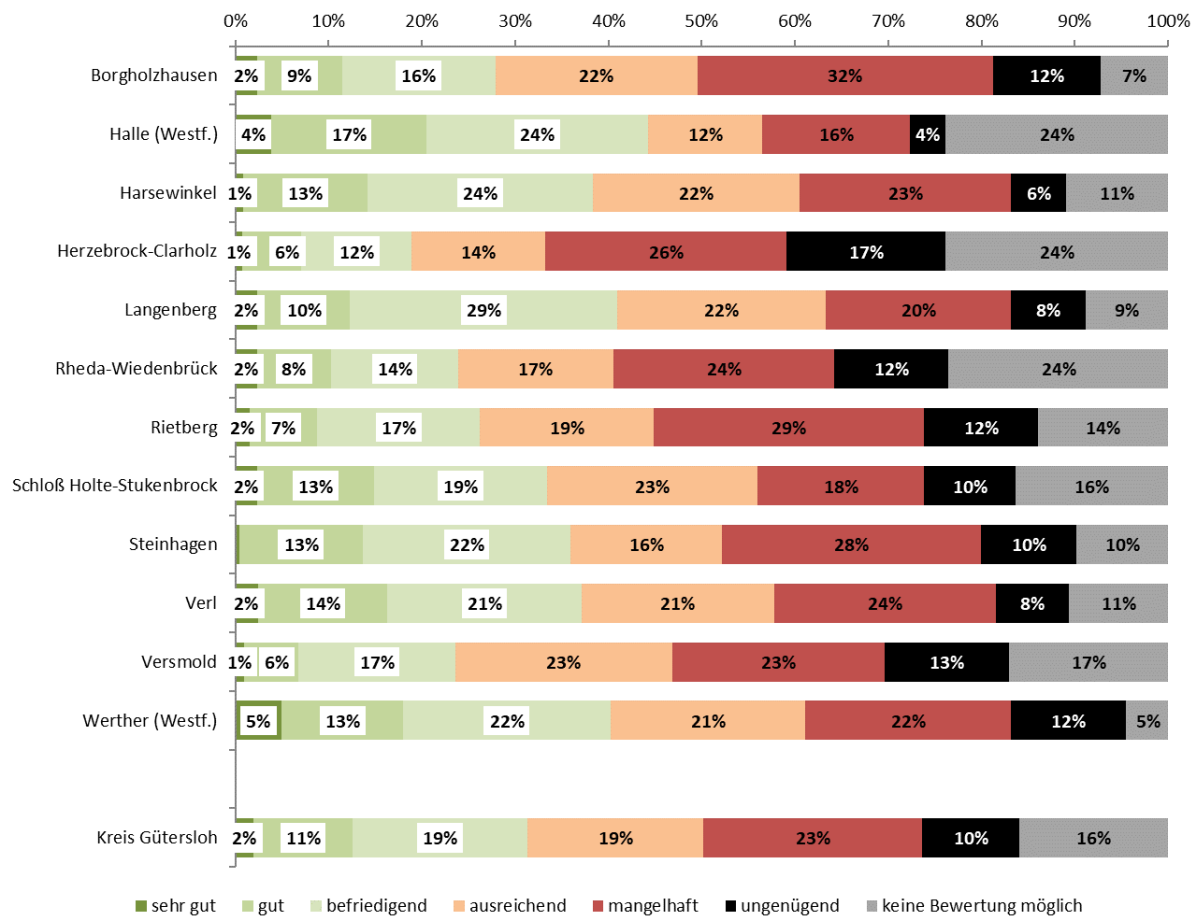


Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.4 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr wird mit einer Durchschnittsnote von 3,84 im Kreis Gütersloh etwas besser bewertet als der Busverkehr. Im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen schließt der ÖV am schlechtesten ab. Kreisweit haben etwa 18 % der befragten Haushalte den Bahnverkehr mit sehr gut oder gut bewertet. 37 % der Haushalte bewerten das Angebot hingegen als ausreichend oder schlechter. Die Bewertung in den einzelnen Städten und Gemeinden variiert dabei stark. Die beste Bewertung des Bahnverkehrs liegt im Halle (Westf.) mit einer Note von 2,80 vor. Die schlechteste Bewertung wurde mit einer Durchschnittsnote von 5,64 in Harsewinkel abgegeben. Zur Einordnung der Durchschnittsnoten ist zu beachten, dass auch die generellen Anschlussmöglichkeiten im Bahnverkehr eine entscheidende Rolle für die Bewertung spielen. Die Kommunen Harsewinkel, Langenberg, Rietberg, Verl, Versmold und Werther (Westf.) verfügen beispielsweise über keinen Anschluss an den SPNV, dementsprechend fällt die Bewertung eher schlecht aus. Die fehlenden Anschlüsse werden auch in Abbildung 7-4 deutlich, da in diesen Kommunen zahlreiche Haushalte keine Bewertung abgegeben hat.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Halle (Westf.)	2,80
Schloß Holte-Stukenbrock	3,03
Rheda-Wiedenbrück	3,18
Herzebrock-Clarholz	3,50
Steinhagen	3,50
Borgholzhausen	3,84
Langenberg	4,92
Rietberg	5,24
Verl	5,38
Versmold	5,47
Werther (Westf.)	5,53
Harsewinkel	5,64
Kreis Gütersloh	3,84

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

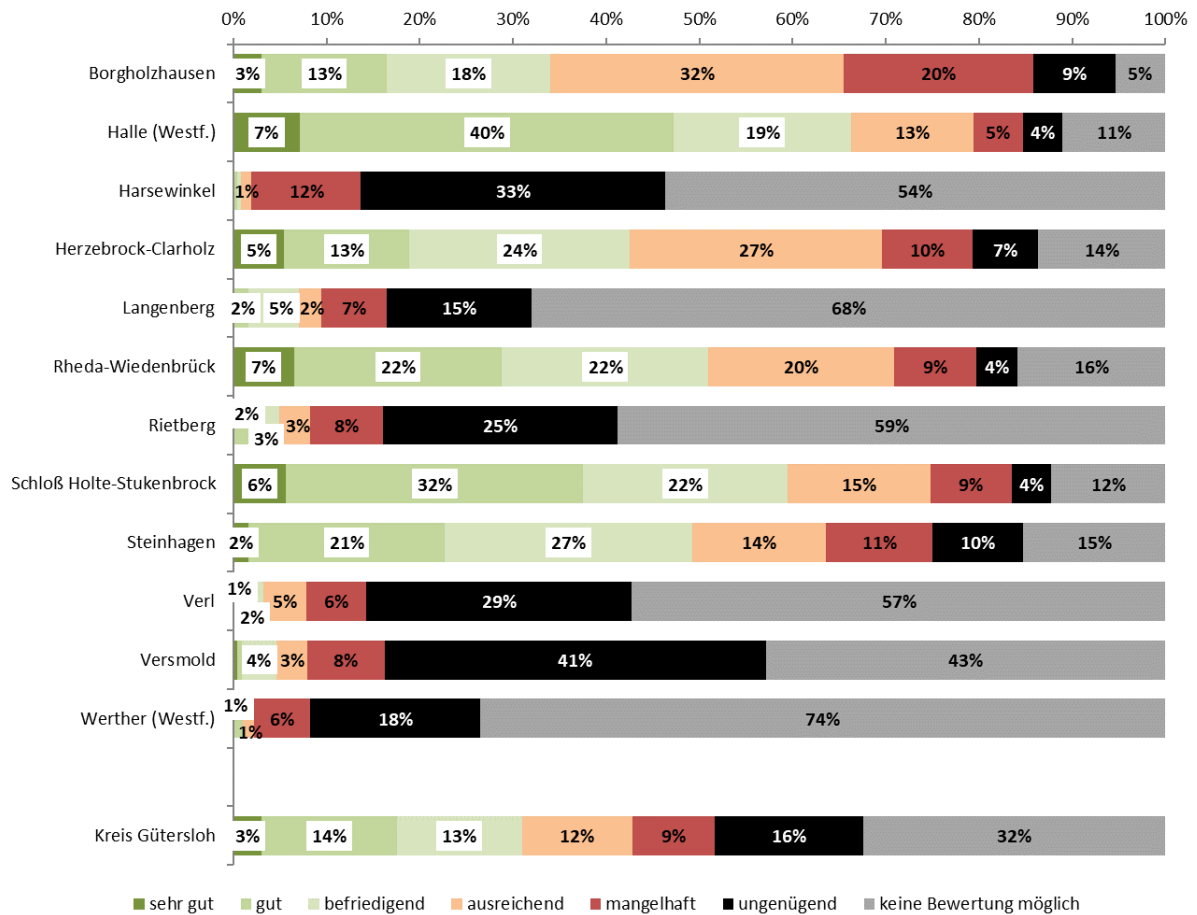


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.5 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,31 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 64 % der Befragten den Autoverkehr im Kreis Gütersloh als sehr gut oder gut. Die Haushalte in Borgholzhausen beurteilen den Autoverkehr überdurchschnittlich am besten. Die Bewertung in Halle (Westf.), Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück fällt hingegen unterdurchschnittlich aus.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Borgholzhausen	1,86
Langenberg	2,14
Rietberg	2,18
Steinhagen	2,21
Verl	2,25
Versmold	2,27
Schloß Holte-Stukenbrock	2,28
Harsewinkel	2,32
Werther (Westf.)	2,40
Halle (Westf.)	2,46
Herzebrock-Clarholz	2,46
Rheda-Wiedenbrück	2,47
Kreis Gütersloh	2,31

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

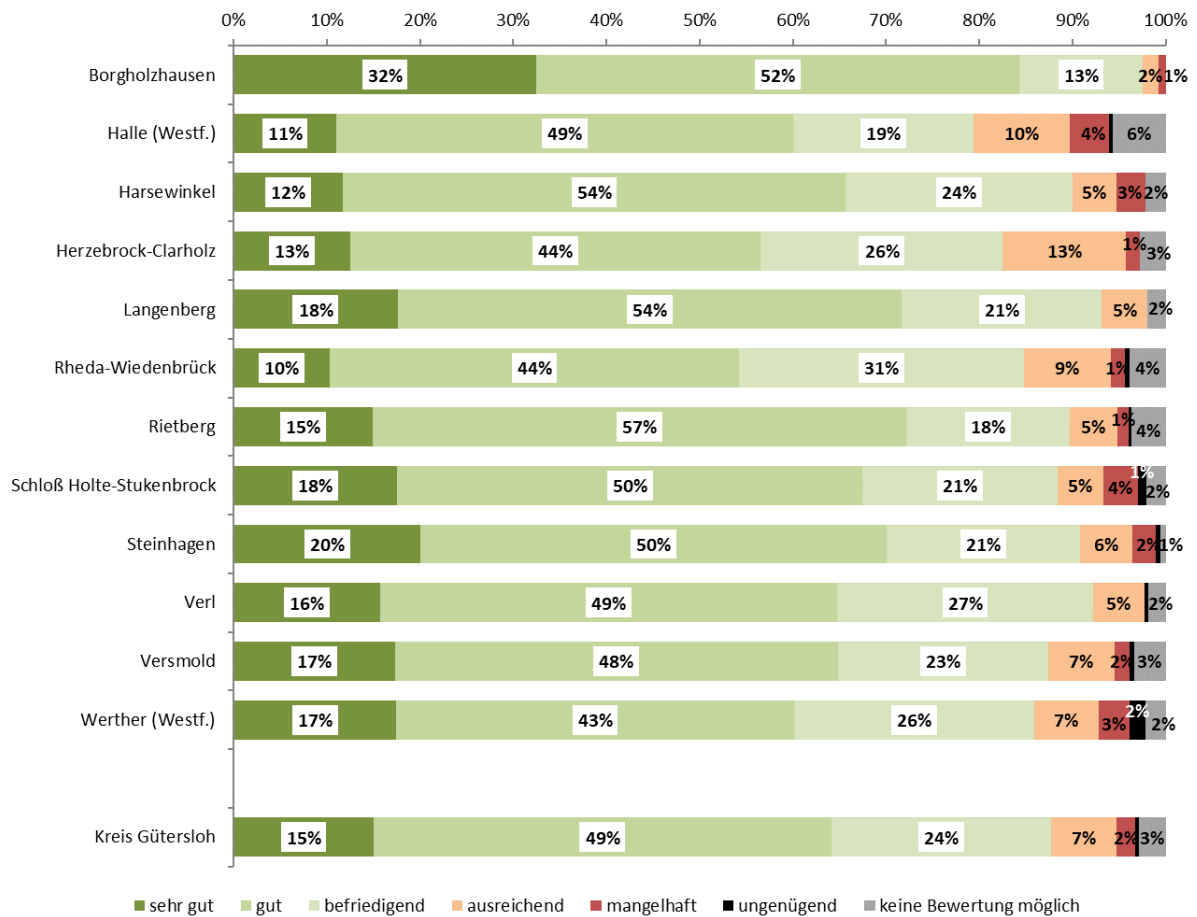


Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.6 On-Demand-Verkehr

Der On-Demand-Verkehr wird mit einer Durchschnittsnote von 3,99 vergleichsweise schlecht bewertet. Insgesamt bewerten 7 % der befragten Haushalte bewerten den On-Demand-Verkehr im Kreis Gütersloh als sehr gut oder gut. Die Haushalte in Steinhagen und Rheda-Wiedenbrück beurteilen den On-Demand-Verkehr überdurchschnittlich gut. Die Bewertung in Langenberg und Versmold fällt hingegen am schlechtesten aus. Ähnlich wie bei der Bewertung des Bahnverkehrs muss berücksichtigt werden, dass nicht in allen kreisangehörigen Kommunen ein Angebot im Bereich des On-Demand-Verkehrs existiert (z. B. in Borgholzhausen, Langenberg oder Versmold). Darüber hinaus zeigt sich in Abbildung 7-6, dass zahlreiche Haushalte keine Bewertung im On-Demand-Verkehr abgegeben haben.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Steinhagen	3,21
Rheda-Wiedenbrück	3,51
Schloß Holte-Stukenbrock	3,61
Halle (Westf.)	3,97
Verl	4,04
Herzebrock-Clarholz	4,25
Werther (Westf.)	4,29
Harsewinkel	4,42
Borgholzhausen	4,45
Rietberg	4,61
Langenberg	4,70
Versmold	4,70
Kreis Gütersloh	3,99

Tab. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – On-Demand-Verkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

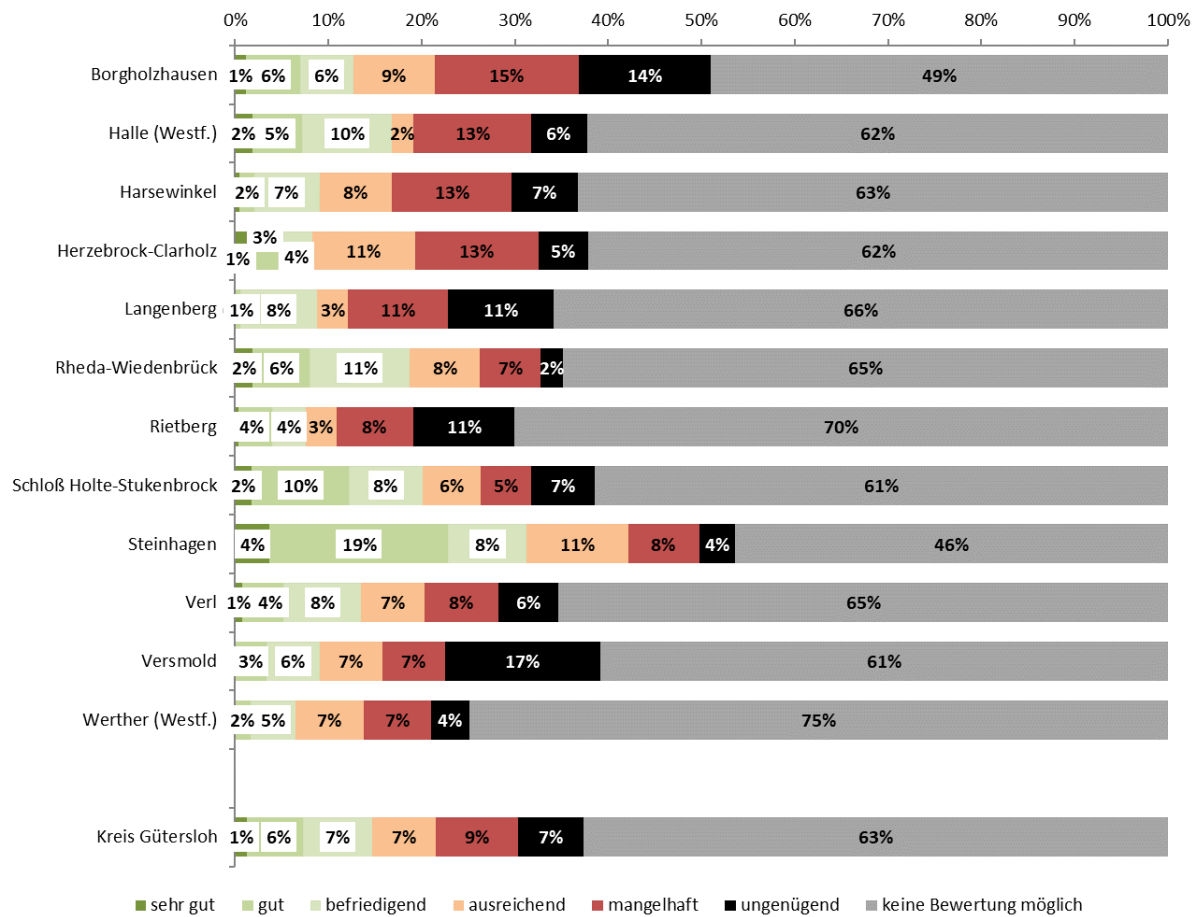


Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – On-Demand-Verkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden und insbesondere im ÖV Unzufriedenheit hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht. Der On-Demand-Verkehr wird ebenfalls vergleichsweise schlecht bewertet.

Stadt/Ge- meinde	Ø Fuß- verkehr	Ø Rad- verkehr	Ø Bus	Ø Bahn	Ø Auto- verkehr	Ø On-De- mand- Verkehr
Borgholzhausen	2,52	2,92	4,14	3,84	1,86	4,45
Gütersloh	2,10	2,79	3,41	2,80	2,46	3,97
Halle (Westf.)	2,08	2,75	3,79	5,64	2,32	4,42
Harsewinkel	2,32	2,84	4,44	3,50	2,46	4,25
Herzebrock- Clarholz	2,11	2,45	3,79	4,92	2,14	4,70
Langenberg	2,08	2,73	4,15	3,18	2,47	3,51
Rheda-Wieden- brück	2,03	2,44	4,20	5,24	2,18	4,61
Rietberg	2,21	2,86	3,84	3,03	2,28	3,61
Schloß Holte- Stukenbrock	2,03	2,67	3,98	3,50	2,21	3,21
Steinhagen	2,10	2,51	3,82	5,38	2,25	4,04
Verl	2,33	2,77	4,22	5,47	2,27	4,70
Versmold	1,97	2,88	3,83	5,53	2,40	4,29
Kreis Gütersloh	2,13	2,70	3,98	3,84	2,31	3,99

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

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

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

7.2.1 Fußverkehr-Verbesserungsbedarf

Zum Fußverkehr werden in den Städten und Gemeinden mit 25 % am häufigsten der Zustand der Gehwege (Sauberkeit, Oberfläche) als Verbesserungsbedarf genannt. Oftmals werden zudem Nennungen hinsichtlich mangelnder Beleuchtung (22 %) oder ausreichender Gehwegbreiten getätigt (18 %). Darauf folgen Fußgängerquerungsanlagen und fußgängerfreundliche Ampeln. Die Wegweisung wird nur von 5 % als verbesserungswürdig angesehen. 5 % der Befragten haben sonstige Angaben (Freitexteingabe der Haushalte) z. B. zu fehlenden Gehwegen oder zum Gehwegezustand getätigt.

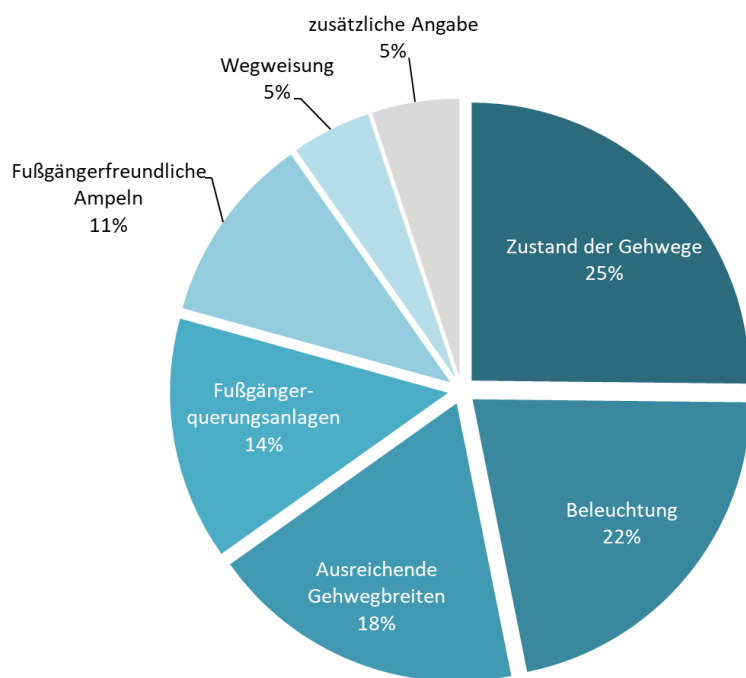


Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf		Nennungen
1	Zustand der Gehwege	25%
2	Beleuchtung	22%
3	Ausreichende Gehwegbreiten	18%
4	Fußgängerquerungsanlagen	14%
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	11%
6	Wegweisung	5%
	zusätzliche Angaben	5%
		<i>davon</i>
	Gehwege fehlen/Ausbau des Fußwegenetzes	15%
	Beleuchtung fehlt/zu schwach	14%
	Gehwegbreiten zu schmal	10%
	Fußgängerquerungsanlage fehlt/hat Mängel	9%
	Fußgängerfreundliche Ampeln	7%
	Wegweisung unklar	6%
	Sonstiges	39%

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

7.2.2 Radverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem vier Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: der Ausbau des Radwegenetzes (16 %), die Trennung des Rad- vom Autoverkehr (14 %), der Zustand der Radwege (14 %) sowie die Verkehrssicherheit (11 %). Darauf folgen die Trennung vom Fußverkehr und Abstellanlagen für Fahrräder, bei denen von 9 % bzw. 8 % der befragten Haushalte Verbesserungsbedarf gesehen wird. Weniger häufig wird Verbesserungsbedarf bei Verleihsystemen (Bike-Sharing/Fahrradverleih, Lastenradverleih) gesehen.

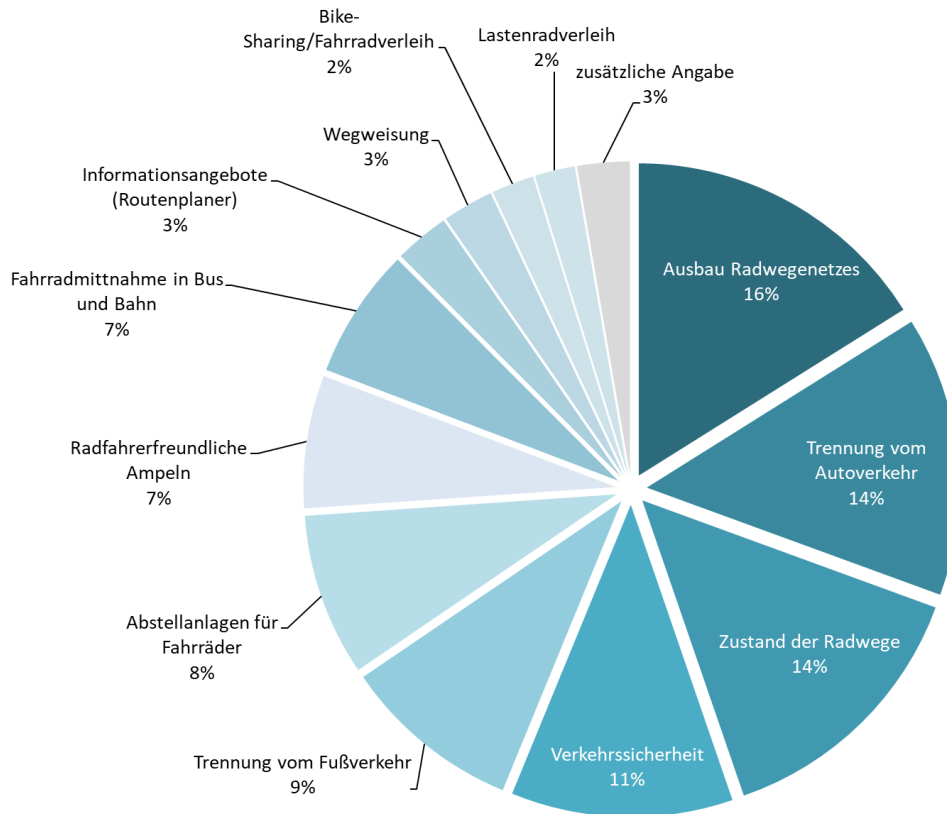


Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen
1	Ausbau des Radwegenetzes	16%
2	Trennung vom Autoverkehr	14%
3	Zustand der Radwege	14%
4	Verkehrssicherheit	11%
5	Trennung vom Fußverkehr	9%
6	Abstellanlagen für Fahrräder	8%
7	Radfahrerfreundliche Ampeln	7%
8	Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	7%
9	Informationsangebote (Routenplaner)	3%
10	Wegweisung	3%
11	Bike-Sharing/Fahrradverleih	2%
12	Lastenradverleih	2%
	zusätzliche Angaben	3%
		<i>davon</i>
	Ausbau lokales Radwegenetz	21%
	Oberflächenzustand Radweg	13%
	Radweg zu schmal	9%
	Trennung Verkehrsteilnehmer (eigenständige Radwege)	8%
	Sicherheit	6%
	Mehr sichere Abstellanlagen und Lademöglichkeiten	5%
	Sonstiges	38%

Tab. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.3 Busverkehr-Verbesserungsbedarf

Das Angebot im Busverkehr hat mit einer Durchschnittsnote von 3,98 einer eher schlechte Bewertung der Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Vor allem der Ausbau regionaler Verknüpfungen sowie die Erweiterung des Busnetzes wurde als Wunsch von den Haushalten geäußert (16 % bzw. 15 %). Darüber hinaus wurden die Taktung sowie die Anschlussverfügbarkeit (jeweils 14 %) als verbesserungswürdig genannt. Die Themen Information, Barrierefreiheit und Sicherheit spielen bezüglich der Verbesserungsbedarfe im Busverkehr eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlich getätigte Angaben beziehen sich beispielsweise auf ein breiteres Angebot am Wochenende und nachts.

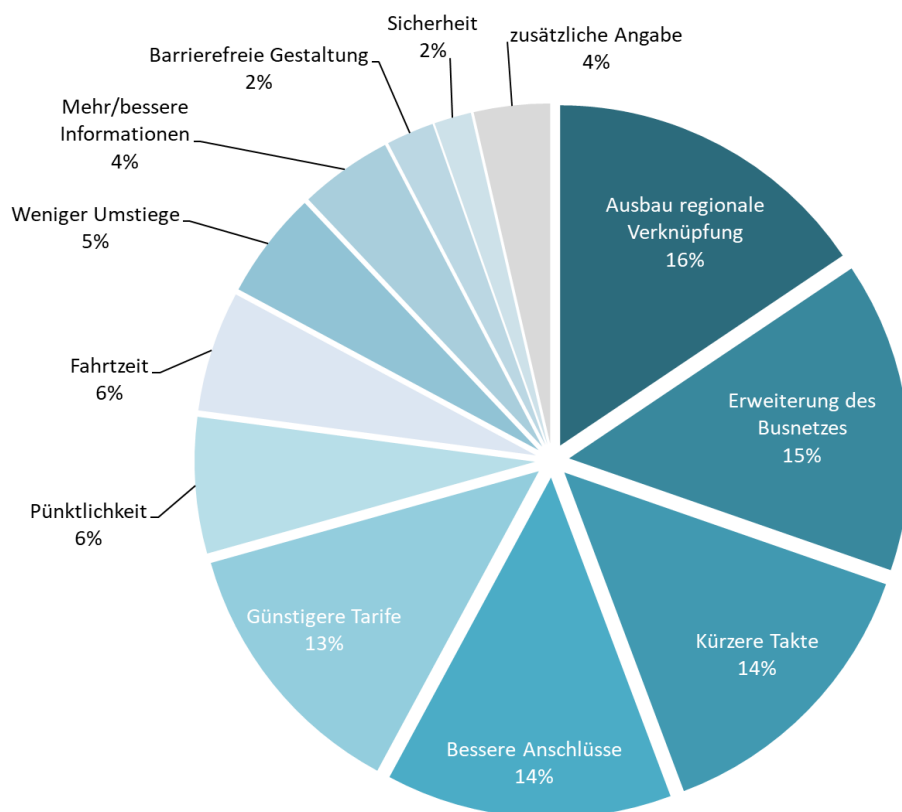


Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf		Nennungen
1	Ausbau regionale Verknüpfung	16%
2	Erweiterung des Busnetzes	15%
3	Kürzere Takte	14%
4	Bessere Anschlüsse	14%
5	Günstigere Tarife	13%
6	Pünktlichkeit	6%
7	Fahrtzeit	6%
8	Weniger Umstiege	5%
9	Mehr/bessere Informationen	4%
10	Barrierefreie Gestaltung	2%
11	Sicherheit	2%
	zusätzliche Angaben	4%
		<i>davon</i>
	Ausbau der Verbindungen/Ausbau Busnetz	22%
	Taktung ausbauen (v. a. an Wochenenden/nachts)	13%
	Ausbau SPNV	8%
	Kürzerer Takt	7%
	Anbindung an Bahnhof zu schlecht	6%
	Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit verbessern	6%
	Sonstiges	44%

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

7.2.4 Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Bahnverkehrs zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Busverkehr. Am häufigsten sehen die Haushalte Verbesserungsbedarf bei der Pünktlichkeit des Bahnverkehrs (Anteil: 25 %). Darauf folgen die Themen günstigere Tarife (23 %) sowie die Erweiterung des Bahnnetzes (20 %) und kürzere Takte (14 %). Weniger häufig werden Sicherheitsaspekte und mehr/bessere Informationen von den befragten Haushalten thematisiert. Zusätzliche Angaben beziehen sich insbesondere auf den Ausbau des SPNV-Angebotes sowie die Anbindung an vorhandene Bahnhöfe. Zudem haben einzelne Haushalte angegeben, dass eine Streckenreaktivierung wünschenswert wäre.

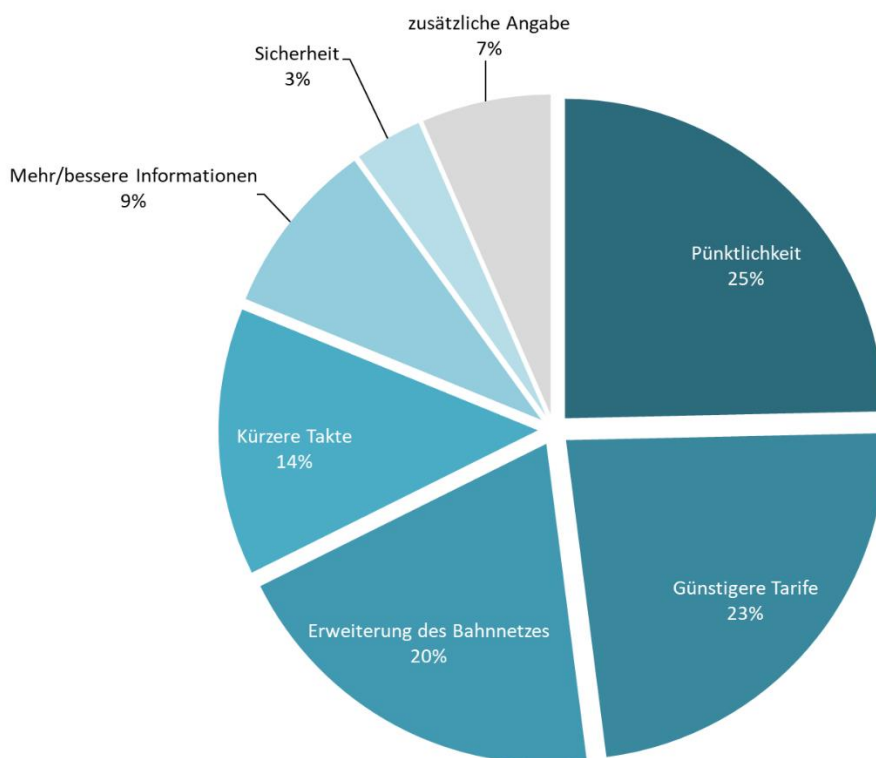


Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf		Nennungen
1	Pünktlichkeit	25%
2	Günstigere Tarife	23%
3	Erweiterung des Bahnnetzes	20%
4	Kürzere Takte	14%
5	Mehr/bessere Informationen	9%
6	Sicherheit	3%
	zusätzliche Angabe	7%
		<i>davon</i>
	Ausbau SPNV/Streckenreaktivierung	31%
	Anbindung an den Bahnhof zu schlecht	19%
	Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit verbesserungswürdig	13%
	Preise anpassen	5%
	Ausbau Taktung	4%
	Aufenthaltsqualität Haltestellen	3%
	Sonstiges	24%

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

7.2.5 Autoverkehr-Verbesserungsbedarf

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie vier Themen genannt. Die Haushalte im Kreis Gütersloh kritisieren vor allem den Zustand der Straßen (28 %). Außerdem halten 16 % der Befragten das Parkplatzangebot für verbesserungswürdig. Für eine Verringerung des Lkw-Verkehrs stimmen 18 % der Befragten, hinsichtlich Verkehrsberuhigung sind es noch 14 %. Bei den sonstigen Angaben wird sich beispielsweise der Ausbau des Straßennetzes in Bezug auf Umgehungsstraßen gewünscht oder Aspekte genannt, die auf eine Verkehrsberuhigung abzielen.

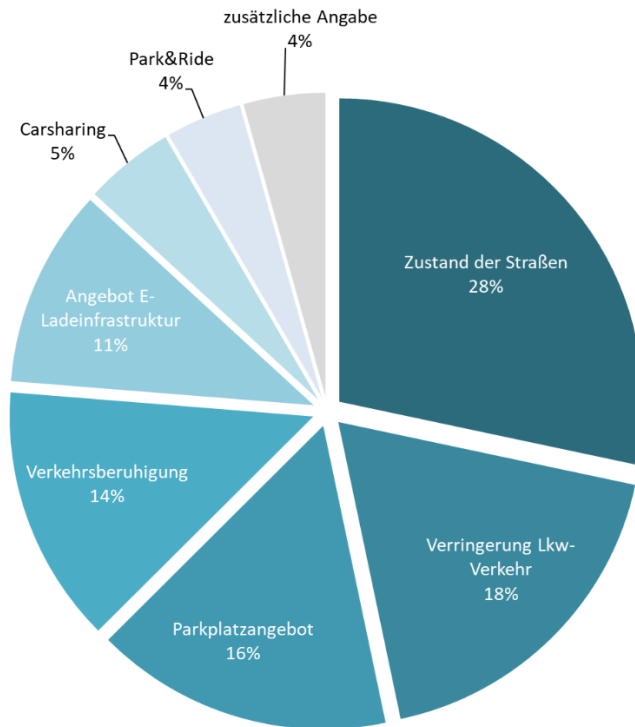


Abb. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf		Nennungen
1	Zustand der Straßen	28%
2	Verringerung Lkw-Verkehr	18%
3	Parkplatzangebot	16%
4	Verkehrsberuhigung	14%
5	Angebot E-Ladeinfrastruktur	11%
6	Carsharing	5%
7	Park&Ride	4%
	zusätzliche Angaben	4%
		<i>davon</i>
	Ausbau Straßennetz/Umgehungsstraße	15%
	überhöhtes Tempo/mehr Kontrollen/bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion	11%
	Ampelschaltung verbessern (Grüne Welle, intelligente Schaltung)	9%
	(mehr) Tempo 30 innerorts	8%
	Zu wenig Parkplätze	6%
	Autofreie Innenstadt	6%
	Sonstiges	46%

Tab. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.6 On-Demand-Verkehr-Verbesserungsbedarf

Bezüglich des Verbesserungsbedarfs im On-Demand-Verkehr wird von den befragten Haushalten am häufigsten der Ausbau des Angebotes und die Verbesserung der Ausstattung genannt (Anteil: 39 %). Der Aspekt Preis/Leistung wird von 24 % der Haushalte als verbesserungswürdig gesehen, bei der allgemeinen Nutzerfreundlichkeit sehen 19 % Verbesserungsbedarf. Bei den sonstigen Angaben wird in erster Linie angeführt, dass zum aktuellen Zeitpunkt in einzelnen Kommunen noch kein Angebot existiert und dementsprechend ein Ausbau notwendig sein.

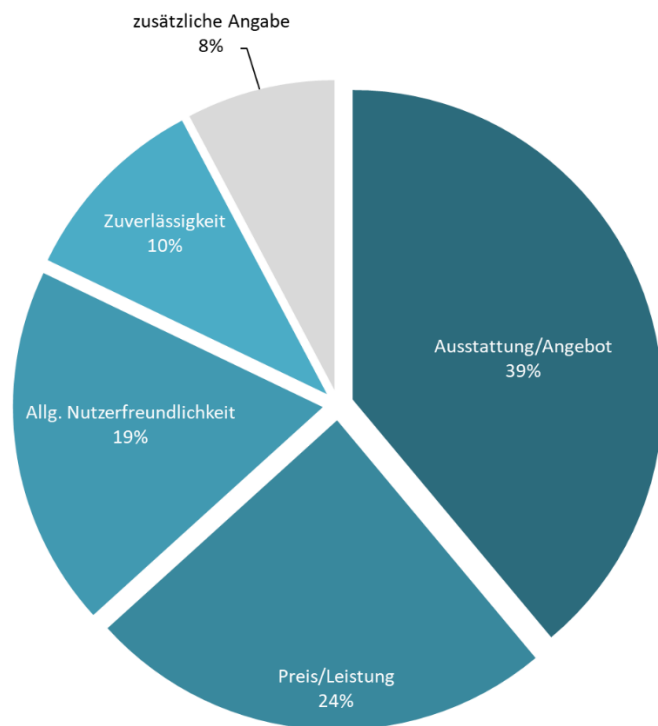


Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – On-Demand-Verkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausstattung/Angebot	28%
2 Preis/Leistung	18%
3 Allgemeine Nutzerfreundlichkeit	16%
4 Zuverlässigkeit	14%
zusätzliche Angaben	4%
<i>davon</i>	
Angebot aktuell nicht vorhanden	32%
Keine Nutzung des Angebotes	28%
Bessere Informationen	19%
Taxiangebot ausweiten	13%
Sonstiges	8%

Tab. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – On-Demand-Verkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Kenntnis und Nutzung von Mobilitätsangeboten

Die Ergebnisse der Befragung zur Kenntnis und der Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote im Kreis Gütersloh zeigen unterschiedliche Bekanntheitsgrade: Ladestationen für E-Autos kennen 81 % der befragten Haushalte. An zweiter Stelle folgen Ladestationen für E-Bikes, die von 60 % der Haushalte gekannt werden. Weniger bekannt sind Mobilstationen (29 %) und das „Dorfauto“ (29 %). Bezüglich der Nutzung der Mobilitätsangebote wird deutlich, dass nur wenige Haushalte das Dorfauto oder Leihlastenräder nutzen (Anteil jeweils 1 %). Am häufigsten werden vergleichsweise Ladestationen für E-Autos (6 %) und Ladestationen für E-Bikes (5 %) genutzt.

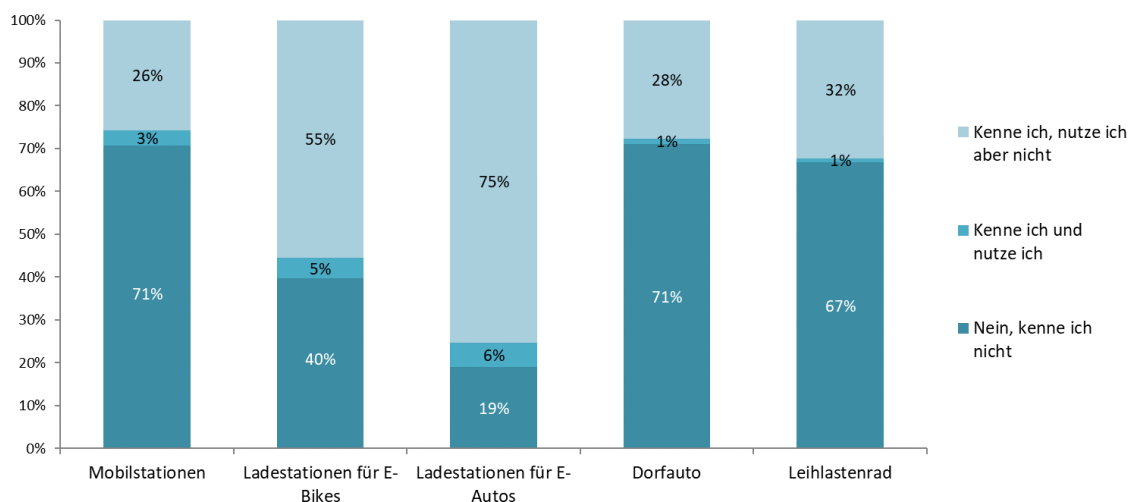


Abb. 7-13 Kenntnis und Nutzung von Mobilitätsangeboten
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Haushalte, die die Mobilitätsangebote zwar kennen, aber nicht nutzen, hatten zusätzlich die Möglichkeit zu begründen, warum sie das Angebot nicht nutzen. Bei den Ladestationen für E-Autos oder E-Bikes hat jeweils der Großteil der Haushalte angegeben, dass sie kein E-Auto bzw. kein E-Bike besitzen. Bei den übrigen Mobilitätsangeboten wurde am häufigsten angemerkt, dass die Haushalte aktuell keinen Bedarf zur Nutzung von Mobilstationen, Leihlastenrädern oder dem Dorfauto haben.

7.4 Gründe zum Pkw-Verzicht

Eine weitere Frage im Zusatzfragebogen greift das Thema auf, unter welchen Voraussetzungen auf die Nutzung eines Pkw verzichtet würde. Ein Großteil der Befragten hat angegeben (ca. 22 %), dass sie bei einem attraktiverem ÖPNV-Angebot auf den Pkw verzichten würden. Knapp dahinter folgen mit 20 % diejenigen, die im Sinne des Umweltschutzes auf das Auto verzichten würden. Hohe Kosten oder eine verbesserte Radwegeinfrastruktur wären für 15 % bzw. 10 % der befragten Haushalte mögliche Gründe, den Pkw nicht zu nutzen. 30 % der befragten Haushalte hat angegeben, grundsätzlich nicht auf den Pkw verzichten zu können oder zu möchten.

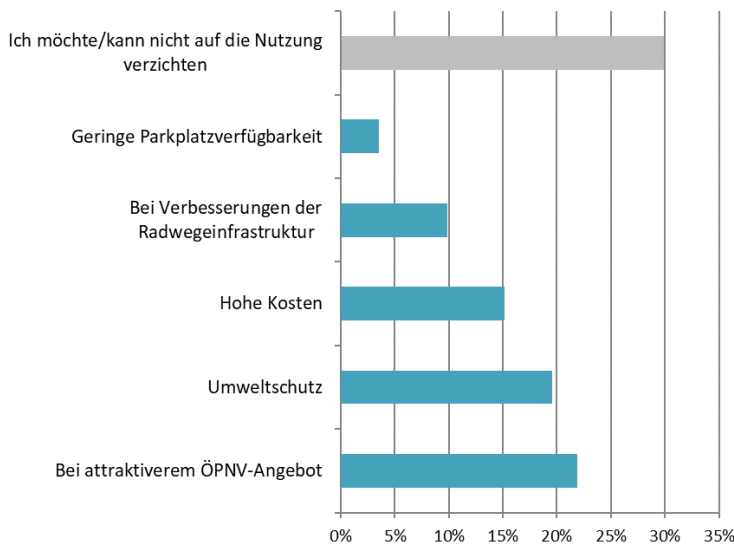


Abb. 7-14 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Analyse auf kommunaler Ebene (s. Abb. 7-15) macht deutlich, dass das Vorhandensein eines attraktiveren ÖPNV-Angebotes in erster Linie den befragten Haushalten in Borgholzhausen und Werther (Westf.) ein wichtiges Anliegen ist, damit zukünftig häufiger auf den Pkw verzichtet werden könnte. Der Pkw-Verzicht im Sinne des Umweltschutzes wird vor allem bei den Befragten in Halle (Westf.), Langenberg und Rheda-Wiedenbrück genannt. Laut kommunaler Analyse können/ möchten vor allem die befragten Haushalte in Versmold nicht auf den Pkw verzichten.

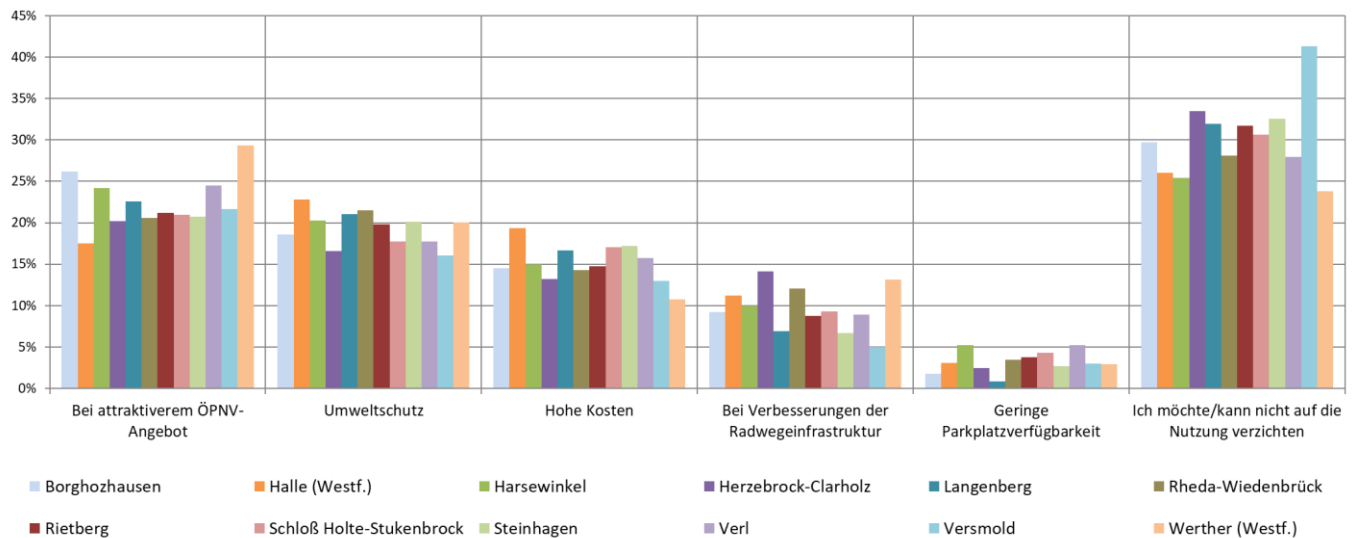


Abb. 7-15 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die befragten Haushalte hatten auch die Möglichkeit zu präzisieren, warum sie nicht auf ein Auto verzichten. Dabei haben die meisten Haushalte angegeben, dass sie aufgrund von fehlenden Alternativen oder zu langen Distanzen aufgrund der Wohnumgebung die Mobilität mit dem Pkw bestreiten müssen. Darauf folgt die Angabe, dass aufgrund des Berufs (z. B. durch langen Arbeitsweg) die Fahrt mit dem Pkw erfolgen muss. Daran schließen sich die Aspekte der höheren Flexibilität, höhere Unabhängigkeit und Bequemlichkeit an.

Grund	Anteil
1 Alternativlos aufgrund zu langer Distanzen/ländlicher Wohngegend/Zeitaufwand	36%
2 Berufsbedingt (Langer Arbeitsweg, Geschäftswege)	22%
3 Höhere Flexibilität/Unabhängigkeit/Bequemlichkeit	18%
4 Gesundheitliche Gründe/Alter	11%
5 Transport/Beförderung Anderer	9%
6 Wetterbedingte Unabhängigkeit	1%
7 Sonstiges	4%

Tab. 7-14 Gründe zur Abhängigkeit vom Auto
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.5 Organisation der Fortbewegung der unter 18-Jährigen in der Freizeit

Bezüglich der Frage, inwiefern die Kinder unter 18 Jahren in ihrem Haushalt die Fortbewegung in der Freizeit organisieren, haben mit über 38 % der Großteil der Haushalte angegeben, dass diese mit dem Fahrrad ihre Freizeitwege zurücklegen. Mit 34 % der Angaben folgt dahinter der Bring- und Holverkehr durch Eltern oder Großeltern. Die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die überwiegende Nutzung des ÖPNV werden vergleichsweise seltener angegeben.

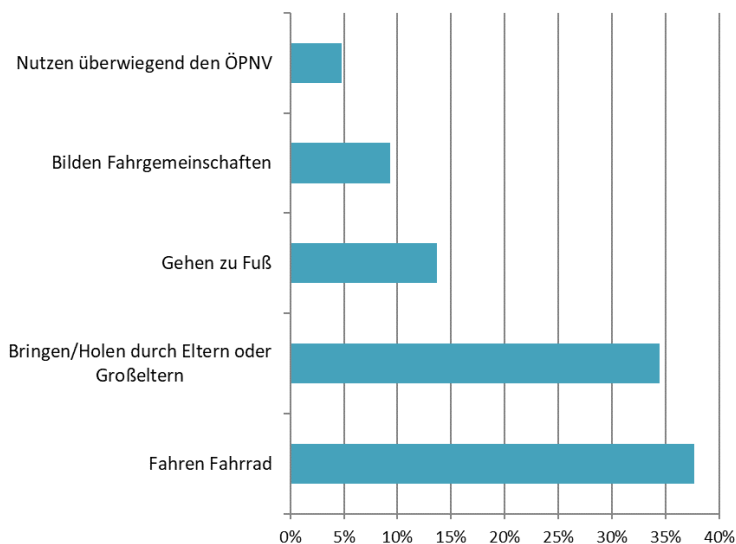


Abb. 7-16 Organisation der Fortbewegung der unter 18-Jährigen in der Freizeit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.6 Kenntnis und Nutzung von Mitfahrerbanken

Eine weitere Frage im Zusatzfragebogen greift das Thema Mitfahrerbanken auf. Eine Mitfahrerbank ist eine Sitzbank, die im öffentlichen Raum aufgestellt ist. Nimmt eine Person auf dieser Bank Platz, wird signalisiert, dass der Wartende auf eine kostenlose Mitfahrgelegenheit zu einem bestimmten Ziel hofft. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung im Kreis Gütersloh haben 54 % der befragten Haushalte angegeben, dass sie Mitfahrerbanken kennen, 46 % meinten, dass sie keine Kenntnis über Mitfahrerbanken haben. Von denjenigen, die Kenntnis über Mitfahrerbanken haben, haben 3 % angegeben, dass sie den eigentlichen Zweck der Mitfahrerbank (Personenmitnahme) bereits genutzt haben. Dabei ist das Verhältnis von guten Erfahrungen (51 %) und schlechten Erfahrungen (49 %) ausgeglichen.

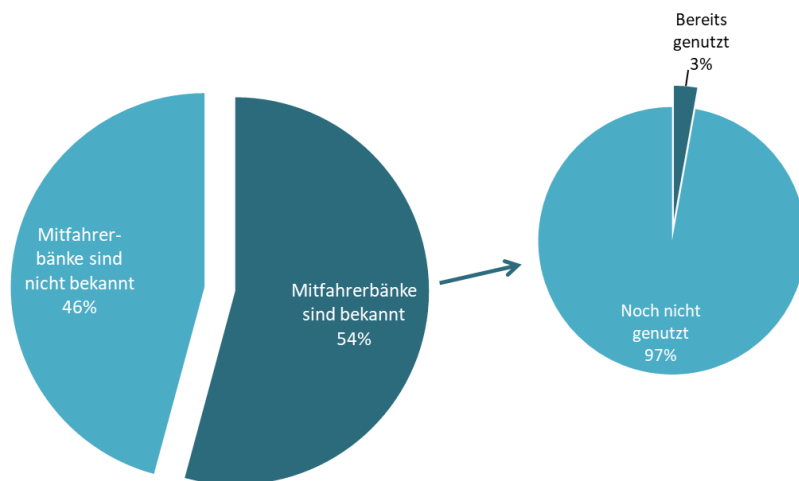


Abb. 7-17 Kenntnis von Mitfahrerbanken
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.7 Bewertung der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen

Die Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen wurde im Rahmen der Mobilitätsbefragung ebenfalls thematisiert. Die befragten Haushalte konnten die Möglichkeit der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme nach Schulnoten bewerten. Im Durchschnitt wurde dies von den befragten Haushalten mit einer 3,95 bewertet. Kreisweit bewerteten 6 % der Haushalte das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt die Bewertung von den Haushalten in Verl (Durchschnittsnote: 3,58) aus. 23 % der befragten Haushalte bewerten das Angebot hingegen als ausreichend oder schlechter. Wie Abbildung 7-18 verdeutlicht, haben mehr als 60 % der befragten Haushalte angegeben, dass keine Bewertung möglich sei (z. B. aufgrund von fehlenden Erfahrungen).

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Verl	3,58
Langenberg	3,71
Rietberg	3,79
Schloß Holte-Stukenbrock	3,86
Steinhagen	3,87
Rheda-Wiedenbrück	3,92
Harsewinkel	3,93
Borgholzhausen	4,06
Versmold	4,07
Halle (Westf.)	4,08
Werther (Westf.)	4,42
Herzebrock-Clarholz	4,54
Kreis Gütersloh	3,95

Tab. 7-15 Bewertung der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen, sortiert
(Auswertung auf Haushaltsebene)

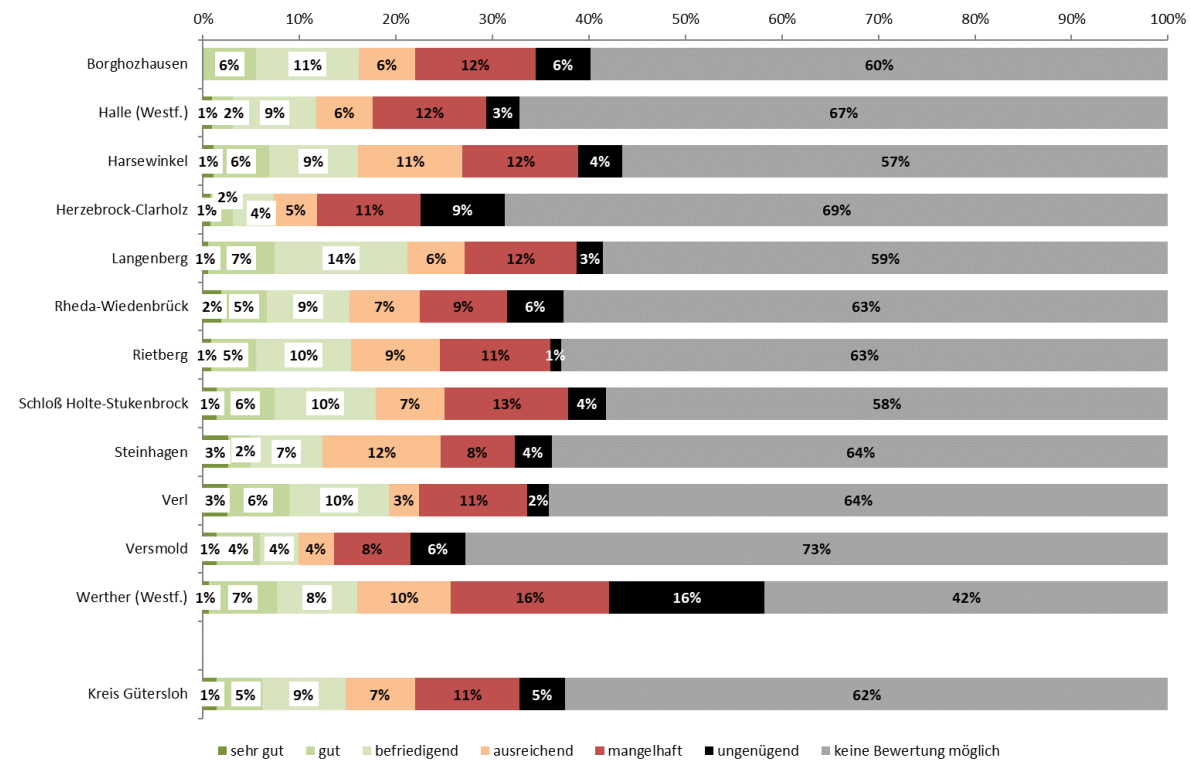


Abb. 7-18 Bewertung der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die befragten Haushalte hatten zusätzlich die Möglichkeit per Freitext anzugeben, was die Gründe für die Benotung ist. Diejenigen, die eine zusätzliche Angabe getätigt haben, haben zum Großteil angemerkt, dass der Platzbedarf in den Bussen mitunter nicht ausreicht und die Mitnahme des Kinderwagens oder des Fahrrads nicht garantiert sei. Daneben wurde angegeben, dass das Handling schwierig sei, andere empfanden den Preis zur Mitnahme zu hoch.

Grund	Anteil
1 Wenig Platz, Mitnahme nicht garantiert	77%
2 Schwieriges Handling (Barrierefreiheit teils eingeschränkt)	9%
3 Zu teuer	6%
4 Schwierige Sicherungsmöglichkeiten der Kinderwagen bzw. des Fahrrads	4%
5 Sonstiges	3%

Tab. 7-16 Gründe zur Benotung der Bewertung der Kindewagen- und Fahrradmitnahme in Bussen (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.8 Information über das ÖPNV-Angebot

Ein weiteres Thema des Zusatzfragebogens befasst sich mit dem Informationsgewinn über das ÖPNV-Angebot. Zunächst konnten die befragten Personen angeben, inwiefern sie sich über das ÖPNV-Angebot auf für sie jeweils wichtigen Strecken informieren. Mit 27 % hat ein großer Teil der Befragten angegeben, dass sie sich per Fahrplanauskunft im Internet informieren. Auch Informationen über Google Maps (Anteil: 14 %) oder Fahrplan-Apps (Anteil: 10 %) werden genutzt. Gedruckte Informationen (z. B. gedruckter Fahrplan) werden heutzutage nur von einem geringen Anteil der Befragten zum Informationsgewinn genutzt (Anteil: 4 %). 16 % der befragten Personen hat angegeben, dass sie sich nicht extra über das ÖPNV-Angebot auf den Strecken informieren, da das Angebot bereits bekannt ist. Mit 29 % hat der Großteil der befragten Personen angegeben, dass sie generell keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und dementsprechend auch keine Informationen zum ÖPNV-Angebot gesammelt werden müssen.

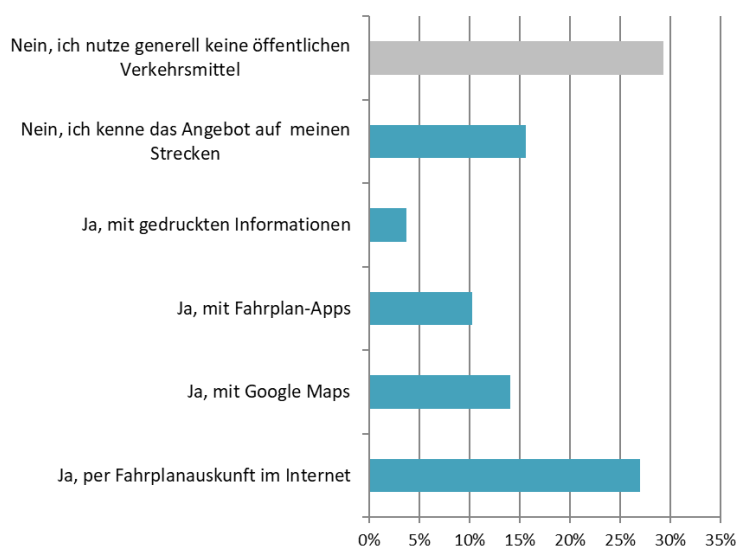


Abb. 7-19 Informationsgewinn über das ÖPNV-Angebot (Auswertung auf Personenebene)

Darauf aufbauend hatten die befragten Personen die Möglichkeit, per Freitext anzugeben, welche Verbesserungen sie sich generell wünschen, um sich leichter über das Angebot an Bussen und Bahnen auf

den für sie wichtigen Strecken informieren zu können. Diesbezüglich haben 20 % der befragten Personen angegeben, dass sie sich verbesserte Informationen per Apps wünschen. 12 % meinen, dass eine einheitliche App für alle Regionen eine Verbesserung darstellen würde. Neben besseren/mehr Informationen über das Internet oder per App zielen andere Anmerkungen auf die Informationen vor Ort ab. So haben beispielsweise 7 % der Befragten angegeben, dass sie sich aktuellere/bessere Vor-Ort-Informationen wünschen. 5 % meinen, dass dynamische Fahrgastinformationen an den Haltestellen zu einer Verbesserung der Informationsgewinnung führen würde.

	Angabe	Anteil
1	Verbesserte Informationen per App	20%
2	Generell bessere/übersichtlichere Informationen	15%
3	Verbesserte Online-Informationen	13%
4	Einheitliche App für alle Regionen	12%
5	Verbesserung der Echtzeit-Daten	8%
6	Aktuellere/bessere Vor-Ort-Informationen	7%
7	Fahrpläne in Papierform	6%
8	Werbemaßnahmen/Newsletter/Zeitung	6%
9	Dynamische Fahrgastinfo an Haltestellen	5%
10	Höhere Social Media-Präsenz	1%
11	Sonstiges	6%

Tab. 7-17 Angaben zur leichteren Ermittlung von Informationen für das Bus- und Bahnangebot
(Auswertung auf Personenebene)

8 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, bietet die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Gütersloh ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl auf gesamtstädtischer Ebene als auch auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, denen im Vorhinein die Unterlagen postalisch zugesendet wurden, haben daran teilgenommen. Dadurch konnten Ergebnisse nicht nur auf Kreisebene, sondern auch auf Ebene der einzelnen Kommunen gewonnen werden. Die Auswertung hat deutlich gemacht, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und stark von den Zielen und Zwecken der jeweiligen Wege sowie von soziodemographischen Faktoren beeinflusst wird.

Bezüglich der Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrädern konnte festgestellt werden, dass 95 % der Haushalte im Kreis Gütersloh mindestens einen Pkw und ebenfalls 95 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Etwa 48 % der Haushalte verfügen über zwei oder mehr Pkw, während 74 % mindestens ein zweites Fahrrad haben. Besonders in Rietberg und Langenberg ist die Pkw-Besitzquote hoch. Auch in anderen kreisangehörigen Kommunen liegt sie über dem kreisweiten Durchschnitt. Dies deutet darauf hin, dass das eigene Auto für viele Bewohnerinnen und Bewohner im Kreis Gütersloh das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Die Daten zur Verkehrsmittelverfügbarkeit weisen jedoch auch darauf hin, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Modal Split-Anteile im Gesamtverkehr zeigen, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis Gütersloh zu 61 % auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und zu 39 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) verteilt. Das Auto spielt vor allem in ländlichen und weniger dicht besiedelten Gebieten eine größere Rolle, während in den dichteren und zentral gelegenen Bereichen höherer Fuß- und Radverkehrsanteile zu beobachten sind. Im Vergleich zu den benachbarten Kreisen wie Warendorf oder Paderborn gibt es Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. So ist der Radverkehrsanteil im Kreis Gütersloh höher, während der MIV-Anteil um vier Prozentpunkte niedriger ist als im Kreis Paderborn. Im Kreis Warendorf liegt der MIV-Anteil um sechs Prozentpunkte niedriger als im Kreis Gütersloh, zugunsten des Rad- und Fußverkehrs. Auf bundes- und landesweiter Ebene weist der Kreis Gütersloh vor allem einen höheren Radverkehrsanteil auf. Der Fußverkehrsanteil ist hingegen deutlich niedriger. Bei den Anteilen von MIV und ÖV sind nur geringfügige Unterschiede festzustellen.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote im Kreis Gütersloh 81 %, was bedeutet, dass ein Großteil der Wege der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Kreisgebietes stattfindet. Die durchschnittliche Wegelänge im Binnenverkehr liegt bei 5,2 km, insgesamt beträgt sie 8,6 km. Bezüglich der Verkehrsverflechtungen innerhalb des Kreises kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils nach Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück, Verl, Rietberg und Harsewinkel erfolgen. Einige Wege erfolgen auch außerhalb des Kreisgebietes bzw. haben ein Ziel außerhalb des Kreises, wobei die meisten Wege nach Bielefeld führen. Der Großteil der Wege nach Bielefeld wird mit dem MIV zurückgelegt, wobei der Anteil des ÖV 17 % beträgt. Darüber hinaus erfolgen einige Wege in den Kreis Warendorf und den Kreis Paderborn. Auf diesen Wegelationen wird teilweise das Fahrrad oder Pedelec/E-Bike genutzt (Anteile: 8 % bis 9 %).

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl im Kreis Gütersloh zeigt deutlich, dass weiterhin Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes besteht. Insbesondere bei kürzeren Distanzen bis etwa 5 km, die derzeit häufig mit dem MIV zurückgelegt werden, könnte vermehrt das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen werden. Darüber hinaus gibt es auch bei längeren Strecken die Möglichkeiten zur verstärkten Nutzung des ÖV. Vor allem bei Wegen zwischen den kreisangehörigen Kommunen wird derzeit nur teilweise auf Bus oder Bahn zurückgegriffen. Lediglich auf gut angebotenen Verbindungen oder dort, wo der ÖV einen Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV bietet, wird häufiger der Bus oder die Bahn genutzt.

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Kreis Gütersloh und die Nennung von Verbesserungsbedarfen variieren je nach Verkehrsmittelhauptgruppe und Wohnort der befragten Haushalte. Im Vergleich der

Verkehrsmittel schneiden der Bus- und Bahnverkehr tendenziell schlechter ab. Aus Sicht der befragten Haushalte sind sowohl das Taktangebot (bei Bus und Bahn) und die Pünktlichkeit (bei der Bahn) als auch das Preisgefüge bzw. die Tarifkosten verbesserungswürdig. Viele wünschen sich zudem einen Ausbau des Bus- und Bahnnetzes. Auch im Radverkehr werden Verbesserungsbedarfe genannt. Der größte Bedarf wird beim Ausbau des Radwegenetzes gesehen. Darüber hinaus sind die Trennung vom Autoverkehr und der Zustand der Radwege wichtige Aspekte für viele Haushalte. Die Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs kann insgesamt zu einer höheren Sicherheit beitragen. Dadurch könnte der Radverkehr auf Kurzstrecken noch häufiger als attraktive Alternative zum MIV genutzt werden.

Auf Basis der ermittelten Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen im Kreis Gütersloh Verbesserungspotenziale existieren. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat verdeutlicht, dass viele kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch bei mittleren Wegelängen bis zu 5 oder 10 km werden einige Wege mit dem Fahrrad bewältigt. Dennoch besteht auch hier noch Verlagerungspotenzial, da ab einer Wegelänge von 5 km mehr als 75 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Die Nutzung des Fahrrads bietet sich jedoch nicht nur auf kürzeren Wegen an. Auch längere Wege können verstärkt mit dem Fahrrad, insbesondere mit Pedelecs und E-Bikes, zurückgelegt werden. Hier existieren ebenfalls Verlagerungspotenziale, sodass zukünftig mehr Personen beispielsweise den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad, Pedelec oder E-Bike bestreiten. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle. Dazu gehören beispielsweise sichere und ausreichend vorhandene Abstellmöglichkeiten für die oft hochwertigen und hochpreisigen Räder am Zielort. Solche Verbesserungen in der Infrastruktur können dazu beitragen, dass mehr Menschen das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel in Betracht ziehen und nutzen.

Einige Wege erfolgen nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) eine entscheidende Rolle. Derzeit beträgt der ÖV-Anteil im Kreis Gütersloh 6 %. Potenziale zur Verlagerung liegen sowohl auf Wegen innerhalb der kreisangehörigen Kommunen als auch auf den Wegen zwischen den Kreiskommunen. Zwei wesentliche Aspekte sind hierbei entscheidend: die vorhandenen Verbindungen und Anschlussmöglichkeiten sowie die Reisezeitvorteile des Bahnverkehrs, die sich insbesondere bei längeren Wegen bemerkbar machen. Im Kreis Gütersloh sind vielerorts attraktive Verbindungsmöglichkeiten dank der größtenteils guten ÖV-Anbindung mit Bus- und Bahnlinien vorhanden. Dies schafft Potenziale zur Verlagerung auch für Wege in die benachbarten Kreise oder Städte. Entscheidend ist hierbei das Angebot im Wohnumfeld: Es macht einen Unterschied, ob in der Nähe eine Bahnstation mit mehreren Abfahrten pro Stunde erreichbar ist oder lediglich eine selten frequentierte Bushaltestelle.

Für die Angebotsqualität im ÖV sind verschiedene Faktoren relevant: Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Taktung, Verbindungen zu umliegenden Kommunen sowie die Anbindung an Mittel- und Oberzentren. Ein attraktives ÖV-Angebot sollte auch die einfache Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel ermöglichen, sodass Personen problemlos vom Auto oder Fahrrad in den Zug umsteigen können. Hierbei bieten Mobilstationen einen vielversprechenden Ansatz zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg. Diese Stationen können als zentrale Punkte dienen, an denen verschiedene Verkehrsangebote gebündelt werden, was die Attraktivität und Nutzung des ÖV weiter steigern könnte.

Letztlich kann festgehalten werden, dass die größte Herausforderung darin besteht, weiterhin attraktive Mobilitätsalternativen zum Pkw zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Bei Wegen, die mit dem MIV erfolgen müssen, sollte darauf geachtet werden, dass diese zukünftig möglichst mit umweltfreundlichen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge) zurückgelegt werden. Da sich der Kreis Gütersloh sowohl durch städtische und höher verdichtete Bereiche als auch durch ländlichere und weniger dicht besiedelte Gebiete auszeichnet, ist auch in der zukünftigen Mobilität mit einem Nutzungsmix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu rechnen.

Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

Kreis Paderborn: Mobilitätsbefragung 2018 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter. Ingenieurbüro Helmert, 2018.

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

Kreis Warendorf: Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf 2023. Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, 2024.

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

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

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

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

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

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

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1 Die Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh	3
Abb. 2-1 Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/kreis-gütersloh/)	9
Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde	14
Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	20
Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt	21
Abb. 5-2 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt	25
Abb. 5-3 Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde	29
Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	30
Abb. 5-5 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	30
Abb. 5-6 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde	32
Abb. 5-7 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse	32
Abb. 5-8 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	35
Abb. 5-9 Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	36
Abb. 5-10 Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	36
Abb. 5-11 Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige)	37
Abb. 5-12 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)	38
Abb. 5-13 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort	38
Abb. 5-14 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten (E-Fahrzeug) am Wohn- sowie Arbeits-/ Ausbildungsort	39
Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität	40
Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde	46
Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail)	47
Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung	48
Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich	49
Abb. 6-6 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	50
Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	51
Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge	52
Abb. 6-9 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel	52
Abb. 6-10 Wegezwecke aller Wege	53
Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks	54
Abb. 6-12 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Gütersloh	58
Abb. 6-13 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Gütersloh	59
Abb. 6-14 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Gütersloh	60
Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Gütersloh	61
Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Gütersloh ..	62
Abb. 6-17 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	65
Abb. 6-18 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen	66
Abb. 6-19 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele	67
Abb. 6-20 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	68
Abb. 6-21 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	69
Abb. 6-22 Modal Split im Tagesverlauf	70
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr	72
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr	74

Abb. 7-3	Bewertung der Verkehrsangebote – Bus	76
Abb. 7-4	Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn	78
Abb. 7-5	Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr	80
Abb. 7-6	Bewertung der Verkehrsangebote – On-Demand-Verkehr	82
Abb. 7-7	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	84
Abb. 7-8	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	86
Abb. 7-9	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus.....	88
Abb. 7-10	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn	90
Abb. 7-11	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	92
Abb. 7-12	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – On-Demand-Verkehr	94
Abb. 7-13	Kenntnis und Nutzung von Mobilitätsangeboten	95
Abb. 7-14	Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw	96
Abb. 7-15	Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw nach Stadt/Gemeinde	96
Abb. 7-16	Organisation der Fortbewegung der unter 18-Jährigen in der Freizeit.....	97
Abb. 7-17	Kenntnis von Mitfahrerbanken	98
Abb. 7-18	Bewertung der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen.....	99
Abb. 7-19	Organisation der Fortbewegung der unter 18-Jährigen in der Freizeit.....	100

Tabellenverzeichnis

Tab. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Gütersloh	2
Tab. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	7
Tab. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	8
Tab. 3-1	Befragungsinhalte	10
Tab. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden	11
Tab. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde	13
Tab. 4-2	Geschlecht nach Stadt/Gemeinde.....	15
Tab. 4-3	Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde	16
Tab. 4-4	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde	17
Tab. 4-5	Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde.....	18
Tab. 5-1	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde	22
Tab. 5-2	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde	23
Tab. 5-3	Anzahl Motorräder/-roller je Haushalt und Stadt/Gemeinde.....	24
Tab. 5-4	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde	26
Tab. 5-5	Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde	27
Tab. 5-6	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde.....	28
Tab. 5-7	ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	31
Tab. 5-8	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	33
Tab. 5-9	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde	34
Tab. 6-1	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen.....	41
Tab. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	42
Tab. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde	43
Tab. 6-4	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde	44
Tab. 6-5	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet	45
Tab. 6-6	Verkehrsleistung in Personen-km	48
Tab. 6-7	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	51
Tab. 6-8	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	55
Tab. 6-9	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	55
Tab. 6-10	Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde.....	56
Tab. 6-11	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) ...	64
Tab. 6-12	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	66
Tab. 7-1	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr	71
Tab. 7-2	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr	73
Tab. 7-3	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus	75
Tab. 7-4	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn	77
Tab. 7-5	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	79
Tab. 7-6	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – On-Demand-Verkehr.....	81
Tab. 7-7	Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	83
Tab. 7-8	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr	85
Tab. 7-9	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr	87
Tab. 7-10	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr	89
Tab. 7-11	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr	91
Tab. 7-12	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr	93
Tab. 7-13	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – On-Demand-Verkehr ...	95
Tab. 7-14	Gründe zur Abhängigkeit vom Auto	97

Tab. 7-15	Bewertung der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in Bussen, sortiert	99
Tab. 7-16	Gründe zur Benotung der Bewertung der Kindewagen- und Fahrradmitnahme in Bussen	100
Tab. 7-17	Angaben zur leichteren Ermittlung von Informationen für das Bus- und Bahnangebot	101

Abkürzungsverzeichnis

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

Anhang

A: Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Gütersloh



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Gütersloh. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in den Kommunen des Kreises Gütersloh zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab. Mit der Durchführung der Befragung hat der Kreis Gütersloh das Büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

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

Sie haben die Möglichkeit, **schriftlich**, **telefonisch** und **online** an der Befragung teilzunehmen. Die Dateneingabe erfolgt auch online anonymisiert, vertraulich und sicher. Die online-Teilnahme finden Sie unter Eingabe des folgenden Links oder durch Scannen des QR-Codes:

www.kreis-guetersloh.de



Ihr individuelles Passwort zur Online-Teilnahme finden Sie auf der Rückseite des Anschreibens.

Praktische Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen ein Buchstabe A bis F zugeordnet. Diesen Buchstaben verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten Stichtage aus:
12.09./ 14.09./ 19.09./ 21.09./ 26.09./ 28.09.2023
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol:).
Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: _____).
- Mit der Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens oder der Postkarte akzeptieren Sie die beigefügte Datenschutzerklärung.

Was ist ein Weg? Ein Weg ist immer nur genau einem bestimmten Zweck / Ziel zugeordnet!



Vom Wohnort zum Kindergarten (Zweck: *Bringen*) und dann weiter ins Büro (Zweck: *Arbeit*)
= 2 Wege (jeweils einzeln zu erfassen) mit dem Verkehrsmittel: *Auto als Fahrer*



Beispiel Arbeitsweg: Autofahrt zum Startbahnhof - Zugfahrt zum Zielort - Fußweg zur Arbeitsstätte
= 1 Weg (Wegezweck: *Arbeit*) mit den Verkehrsmitteln: *Auto als Fahrer, Zugfahrt, zu Fuß*

Sie haben noch weitere Fragen? Gerne helfen wir Ihnen weiter:

büro stadtVerkehr (Herr Lenz)

• Telefon: 02103 / 91159-17

• E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden

Kreis Gütersloh (Frau Bante)

• Telefon: 05241 85-2720

• E-Mail: H.Bante@kreis-guetersloh.de

Kreis Gütersloh | Sachgebiet Klimaschutz und Planung
Wasserstraße 14 | 33378 Wiedenbrück

Mit der Übersendung des ausgefüllten Fragebogens akzeptieren Sie die übersandte Datenschutzerklärung.

1. Angaben zum Haushalt

In welcher Stadt oder Gemeinde wohnen Sie?

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Borgholzhausen | <input type="checkbox"/> Langenberg | <input type="checkbox"/> Steinhagen |
| <input type="checkbox"/> Halle (Westf.) | <input type="checkbox"/> Rheda-Wiedenbrück | <input type="checkbox"/> Verl |
| <input type="checkbox"/> Harsewinkel | <input type="checkbox"/> Rietberg | <input type="checkbox"/> Versmold |
| <input type="checkbox"/> Herzebrock-Clarholz | <input type="checkbox"/> Schloß Holte-Stukenbrock | <input type="checkbox"/> Werther (Westf.) |

Wenn Sie in Schloß Holte-Stukenbrock leben, in welchem Stadtteil wohnen Sie?

- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Schloß Holte | <input type="checkbox"/> Sende | <input type="checkbox"/> Stukenbrock-Senne |
| <input type="checkbox"/> Stukenbrock | <input type="checkbox"/> Liemke | |

Personenanzahl, Fahrzeugausstattung & ÖPNV-Erreichbarkeit

- Anzahl der Personen im Haushalt: _____ ➔ davon noch nicht 6 Jahre alt: _____
- Anzahl der privaten Pkw: _____ ➔ davon E-Auto: _____
- Anzahl der Motorräder: _____ ➔ davon E-Motorräder: _____
- Anzahl der Motorroller: _____ ➔ davon E-Motorroller: _____
- Anzahl der Fahrräder gesamt: _____ ➔ davon E-Bikes/Pedelecs: _____
- Anzahl der E-Scooter: _____
- Wie viele Minuten gehen Sie zur nächsten Bus- oder Bahn-Haltestelle _____

2. Angaben zur Person

(bitte Zutreffendes ankreuzen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Geschlecht:	weiblich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	männlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	divers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bitte geben Sie ihr Geburtsjahr an:	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Zur Zeit bin ich						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teilzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auszubildende(r)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schüler(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erwerbslos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner(in)/ Pensionär(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bundesfreiwilligendienst, FSJ, FÖJ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Seite 2

Hier geht es weiter mit Punkt 2! ➔

2. Angaben zur Person

(bitte Zutreffendes ankreuzen)

Angaben zur Verkehrsteilnahme

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Ich besitze einen Pkw-Führerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich besitze einen Motorrad-Führerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich besitze das „49€ - Ticket“	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich nutze Carsharing-Angebote	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich nutze Bikesharing-Angebote	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich nutze E-Scooter-Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich nutze Mitfahrerbankette	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Abstell- und Ladeinfrastruktur

Ich habe einen eigenen/festen Pkw-Stellplatz am Wohnort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Wohnort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Arbeits-/ Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe eine Auflademöglichkeit (E-Fahrzeug) am Wohnort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe eine Auflademöglichkeit (E-Fahrzeug) am Arbeits-/ Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Nutzen Sie die Möglichkeit von Homeoffice? Wenn ja, wie häufig pro Woche?

ja <input type="checkbox"/> _____ x pro Woche	ja <input type="checkbox"/> _____ x pro Woche	ja <input type="checkbox"/> _____ x pro Woche	ja <input type="checkbox"/> _____ x pro Woche	ja <input type="checkbox"/> _____ x pro Woche	ja <input type="checkbox"/> _____ x pro Woche
nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel werktags?

(Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...;
Mehrfachangaben möglich!)

_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Haben Sie am Stichtag Wege unternommen?

<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
---	---	---	---	---	---

Wenn Sie keine Wege am Stichtag unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.

Krankheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Homeoffice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Urlaub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wetter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Am Stichtag stand mir ein Pkw zur Verfügung

<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
---	---	---	---	---	---

Am Stichtag stand mir ein Fahrrad zur Verfügung

<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
---	---	---	---	---	---

3. Angaben zum Weg

Bitte geben Sie möglichst alle Wege an, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben. Jeder Weg ist wichtig für die Untersuchung. Hin- und Rückweg sind zwei Wege!

Bitte wählen Sie **einen** Di, 12.09.2023 Do, 14.09.2023
 Stichtag zur Dokumentation Ihrer Di, 19.09.2023 Do, 21.09.2023
 Mobilität aus: Di, 26.09.2023 Do, 28.09.2023

Was ist ein Weg?



1. Weg = vom Wohnort zum Kindergarten
 2. Weg = vom Kindergarten zum Büro



Bsp. Arbeitsweg: Autofahrt zum Startbahnhof + Zugfahrt zum Zielort + Fußweg zur Arbeitsstätte = 1 Weg mit 3 Verkehrsmitteln

BEISPIELE

Person	Weg	Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
A	1	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	Beispielstadt, Lindenallee 10	7:30	7:40
A	2	Beispielstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	7:50	8:05
A	3	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	16:40	17:00
B	1	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	Musterstadt, Hauptstraße 45	7:15	8:10
B	2	Musterstadt, Hauptstraße 45	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	17:15	18:10
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:
				:	:

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

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

4. Genutztes Verkehrsmittel															5. Zweck oder Ziel des Weges														
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	E-Scooter	Motorrad/Mofa/Motorroller	Auto als Fahrer:in	Auto als Mitfahrer:in	E-Kfz-Fahrer:in	E-Kfz-Mitfahrer:in	Bus	Straßenbahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause (Wohnung)	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkauf - täglicher Bedarf	sonstiger Einkauf	private Erledigungen (Arzt, Bank)	privater Besuch	Schule/Ausbildung/Studium	Freizeit	Bringen/Holen						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

BEISPIELE

Zusatzfragebogen

6. Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Ihrem Heimatort?

	1 (sehr gut)	2 (gut)	3 (befriedigend)	4 (ausreichend)	5 (mangelhaft)	6 (ungenügend)	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahnverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-Demand-Verkehr *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*On-Demand-Verkehr = Bezeichnung für Mobilitätsangebote auf Bestellung, Fahrdienst wird z. B. mit Taxi oder Kleinbus betrieben, Beispiel: „Shuttle - Holt dich ab“ in der Stadt Gütersloh

7. In welchen Bereichen der Verkehrsangebote in Ihrem Heimatort sehen Sie Verbesserungsbedarf? (Mehrfachnennungen möglich)

Fuß- verkehr	<input type="checkbox"/> Ausreichende Gehwegbreiten	<input type="checkbox"/> Wegweisung	<input type="checkbox"/> Zustand der Gehwege
	<input type="checkbox"/> Fußgängerfreundliche Ampeln	<input type="checkbox"/> Beleuchtung	<input type="checkbox"/> Fußgängerquerungsanlagen
zusätzliche Angabe: _____			
Rad- verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau des Radwegenetzes	<input type="checkbox"/> Wegweisung	<input type="checkbox"/> Zustand der Radwege
	<input type="checkbox"/> Radfahrerfreundliche Ampeln	<input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/> Trennung vom Autoverkehr
	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen für Fahrräder	<input type="checkbox"/> Lastenradverleih	<input type="checkbox"/> Trennung vom Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Informationsangebote (Radroutenplan)	<input type="checkbox"/> Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	<input type="checkbox"/> Bike-Sharing / Fahrradverleih
zusätzliche Angabe: _____			
Bus- verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau regionale Verknüpfung	<input type="checkbox"/> Kürzere Takte	<input type="checkbox"/> Pünktlichkeit
	<input type="checkbox"/> Erweiterung des Busnetzes	<input type="checkbox"/> Sicherheit	<input type="checkbox"/> Barrierefreie Gestaltung
	<input type="checkbox"/> Bessere Anschlüsse	<input type="checkbox"/> Fahrtzeit	<input type="checkbox"/> Mehr / bessere Informationen
	<input type="checkbox"/> Weniger Umstiege	<input type="checkbox"/> Günstigere Tarife	
zusätzliche Angabe: _____			
Bahn- verkehr	<input type="checkbox"/> Erweiterung des Bahnnetzes	<input type="checkbox"/> Kürzere Takte	<input type="checkbox"/> Günstigere Tarife
	<input type="checkbox"/> Mehr / bessere Informationen	<input type="checkbox"/> Sicherheit	<input type="checkbox"/> Pünktlichkeit
zusätzliche Angabe: _____			
Auto- verkehr	<input type="checkbox"/> Zustand der Straßen	<input type="checkbox"/> CarSharing	<input type="checkbox"/> Parkplatzangebot
	<input type="checkbox"/> Verringerung Lkw-Verkehr	<input type="checkbox"/> Park&Ride	<input type="checkbox"/> Verkehrsberuhigung
	<input type="checkbox"/> Angebot E-Ladeinfrastruktur		
zusätzliche Angabe: _____			
On-De- mand- Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausstattung / Angebot	<input type="checkbox"/> Zuverlässigkeit	<input type="checkbox"/> Allg. Nutzerfreundlichkeit
	<input type="checkbox"/> Preis / Leistung		
zusätzliche Angabe: _____			

Seite 6

Hier geht es weiter mit Punkt 8!



8. Welche der folgenden Mobilitätsangebote kennen und nutzen Sie?

	Nein, kenne ich nicht	Kenne ich und nutze ich	Kenne ich, nutze ich aber nicht	Warum nutzen Sie das Angebot nicht?
Mobilstationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Warum nicht? →	_____
Ladestationen für E-Bikes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Warum nicht? →	_____
Ladestationen für E-Autos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Warum nicht? →	_____
Dorfauto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Warum nicht? →	_____
Leihlastenrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Warum nicht? →	_____

9. Aus welchem Grund würden Sie auf die Nutzung eines Pkw verzichten?

(Mehrfachnennungen möglich)

- Umweltschutz
 Bei attraktiverem ÖPNV-Angebot
 Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur
 Hohe Kosten
 Geringe Parkplatzverfügbarkeit
 Ich möchte/kann nicht auf die Nutzung verzichten

↳ Aus welchem Grund können Sie nicht auf ein Auto verzichten?

10. Wohnen Sie in einem ländlichen Außenbereich?

- ja nein

11. Wie organisieren Kinder unter 18 Jahren in Ihrem Haushalt die Fortbewegung in der Freizeit (z. B. um zum Training oder Musikunterricht zu kommen)?

- Gehen zu Fuß Bringen/Holen durch Eltern oder Großeltern
 Fahren Fahrrad Bilden Fahrgemeinschaften mit Kindern aus der Nachbarschaft
 Nutzen überwiegend den ÖPNV Sonstiges: _____

12. Kennen Sie Mitfahrerbanken in Ihrer Kommune bzw. in Ihrem Heimatort?

- ja nein

↳ Wenn ja, haben Sie eine Mitfahrerbank schon einmal genutzt?

- ja nein

↳ Wenn ja, wie waren Ihre Erfahrungen?

- Gut Schlecht

13. Wie bewerten Sie die Möglichkeit der Kinderwagen- und Fahrradmitnahme in den Bussen?

- sehr gut
 gut
 befriedigend
 ausreichend
 mangelhaft
 ungenügend
 keine Bewertung möglich

↳ Was sind die Gründe für Ihre Bewertung? _____

14. Denken Sie bitte einmal an einen Ort, den Sie häufig aufsuchen: Was müsste am Angebot verbessert werden, damit Sie diesen Weg besser - oder überhaupt - mit Bussen und Bahnen zurücklegen könnten?

Bitte geben Sie Start und Ziel des Weges (analog zum Wegeprotokoll an und beschreiben Sie kurz, welche Verbesserung Sie sich wünschen. Wenn der Platz nicht ausreicht, verwenden Sie bitte ein zusätzliches Blatt.

Person A	Start:	Ziel:
Verbesserungsvorschlag:		
Person B	Start:	Ziel:
Verbesserungsvorschlag:		
Person C	Start:	Ziel:
Verbesserungsvorschlag:		
Person D	Start:	Ziel:
Verbesserungsvorschlag:		
Person E	Start:	Ziel:
Verbesserungsvorschlag:		
Person F	Start:	Ziel:
Verbesserungsvorschlag:		

15. Informieren Sie sich über das ÖPNV-Angebot auf für Sie wichtigen Strecken - auch wenn Sie die Strecken bisher anders (z. B. mit dem Pkw) zurücklegen?

(Mehrfachnennungen möglich)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E	Person F
Ja, per Fahrplanauskunft im Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, mit Google Maps	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, mit Fahrplan-Apps (z.B. OWLmobil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, mit gedruckten Informationen (z. B. Taschenfahrplan)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nein, ich kenne das Angebot auf meinen Strecken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nein, ich nutze generell keine öffentlichen Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Welche Verbesserungen würden Sie sich generell wünschen, um sich leichter über das Angebot an Bussen und Bahnen auf für Sie wichtigen Strecken informieren zu können?

Person A:

Person B:

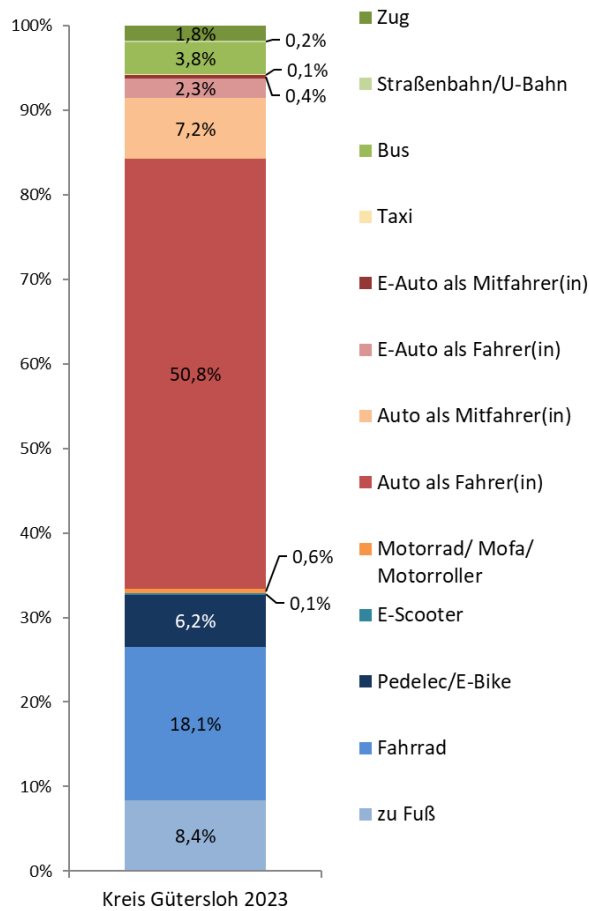
Person C:

Person D:

Person E:

Person F:

B: Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Kreisebene



C: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	2.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.300
Gütersloh	-	31.200	-	-	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	31.300
Halle (Westf.)	-	-	5.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.900
Harsewinkel	-	-	-	4.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.700
Herzebrock- Clarholz	-	-	-	-	5.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.000
Langenberg	-	-	-	-	-	1.100	-	-	-	-	-	-	-	-	1.100
Rheda-Wie- denbrück	-	100	-	-	-	-	15.900	100	-	-	-	-	-	-	16.000
Rietberg	-	-	-	-	-	-	100	5.200	-	-	-	-	-	-	5.300
Schloß Holte- Stukenbrock	-	-	-	-	-	-	-	-	4.500	-	-	-	-	100	4.600
Steinhagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.300	-	-	-	-	4.300
Verl	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	6.800	-	-	-	6.800
Versmold	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.300	-	-	3.300
Werther (Westf.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.000	-	3.000
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.900	1.900
Gesamt	2.300	31.300	5.900	4.700	5.000	1.100	16.000	5.300	4.600	4.300	6.800	3.300	3.000	2.000	95.600

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	2.700	-	300	-	-	-	-	-	-	100	-	200	-	300	3.500
Gütersloh	-	79.000	-	400	300	-	1.800	800	200	300	1.400	-	-	500	84.700
Halle (Westf.)	300	-	11.200	200	-	-	-	-	-	1.000	-	300	700	200	13.900
Harsewinkel	-	400	100	24.200	600	-	100	-	-	200	100	100	-	100	26.000
Herzebrock- Clarholz	-	300	-	600	9.800	-	900	-	-	-	-	-	-	300	12.000
Langenberg	-	-	-	-	-	2.600	300	100	-	-	-	-	-	500	3.500
Rheda-Wie- denbrück	-	1.800	-	100	900	200	43.800	1.100	-	-	100	-	-	300	48.300
Rietberg	-	900	-	-	-	100	1.000	17.500	100	-	600	-	-	500	20.700
Schloß Holte- Stukenbrock	-	200	-	-	-	-	-	100	11.000	-	400	-	-	900	12.500
Steinhagen	100	300	1.000	100	-	-	-	-	-	7.700	-	100	100	500	9.900
Verl	-	1.300	-	100	-	-	100	500	400	-	14.700	-	-	300	17.400
Versmold	200	-	400	100	-	-	-	-	-	-	-	11.200	-	200	12.000
Werther (Westf.)	-	-	700	-	-	-	-	-	-	100	-	-	5.800	500	7.200
Außen	300	500	200	100	300	500	300	500	1.000	600	200	200	500	800	5.900
Gesamt	3.500	84.700	13.900	26.000	12.000	3.500	48.300	20.600	12.500	9.900	17.500	12.000	7.200	5.900	277.500

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	4.100	700	2.000	200	-	-	-	-	-	400	-	1.400	900	3.200	13.000
Gütersloh	600	135.100	2.300	5.800	3.700	900	9.400	6.400	2.100	2.700	8.400	800	600	15.700	194.200
Halle (Westf.)	2.100	2.100	15.100	600	-	100	200	100	200	3.900	100	1.100	1.700	5.700	33.100
Harsewinkel	200	5.800	600	24.900	2.800	100	800	600	100	1.000	400	1.800	100	4.500	43.900
Herzebrock- Clarholz	-	3.700	-	2.800	10.200	300	3.500	400	-	100	500	100	-	3.000	24.400
Langenberg	-	900	100	100	200	5.300	2.800	900	-	-	300	-	-	1.500	12.100
Rheda-Wie- denbrück	-	9.400	200	800	3.500	2.700	42.600	4.000	600	200	1.100	200	-	5.900	71.700
Rietberg	-	6.400	100	600	400	1.000	3.900	27.600	200	-	1.900	100	-	5.900	48.300
Schloß Holte- Stukenbrock	-	2.100	200	100	-	-	600	300	23.100	100	2.700	100	100	5.900	39.200
Steinhagen	400	2.700	3.900	1.000	100	-	200	-	100	16.100	400	500	800	7.500	33.700
Verl	-	8.400	100	400	500	300	1.100	2.200	2.600	400	22.900	100	100	5.500	44.400
Versmold	1.400	800	1.100	1.800	100	-	200	100	100	500	100	17.100	300	6.200	29.700
Werther (Westf.)	900	600	1.700	100	-	-	-	-	-	800	100	300	5.900	4.200	14.700
Außen	3.200	15.700	5.700	4.500	3.000	1.500	5.900	5.900	10.100	7.700	5.400	6.100	4.300	14.400	93.400
Gesamt	13.000	194.200	33.100	43.900	24.400	12.100	71.700	48.300	39.200	34.100	44.400	29.800	14.700	93.100	696.000

Matrix: ÖV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	800	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	200	100	400	1.700
Gütersloh	-	12.600	300	400	400	-	1.800	200	200	200	500	300	-	3.700	20.700
Halle (Westf.)	200	300	1.600	-	-	-	-	-	-	500	-	200	-	800	3.600
Harsewinkel	-	400	-	1.200	200	-	-	-	-	100	-	-	-	300	2.300
Herzebrock- Clarholz	-	500	-	200	500	-	700	-	-	-	-	-	-	200	2.100
Langenberg	-	-	-	-	-	300	300	-	-	-	-	-	-	100	700
Rheda-Wie- denbrück	-	1.900	-	-	800	300	1.900	400	100	-	100	-	-	1.800	7.200
Rietberg	-	200	-	-	-	-	400	2.000	100	-	-	-	-	600	3.300
Schloß Holte- Stukenbrock	-	200	-	-	-	-	100	100	900	-	100	-	-	1.700	3.100
Steinhagen	-	200	400	100	-	-	-	-	-	1.500	-	-	-	1.100	3.400
Verl	-	400	-	-	-	-	100	-	100	-	1.600	-	-	400	2.600
Versmold	200	300	200	-	-	-	-	-	-	-	-	900	-	100	1.800
Werther (Westf.)	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	700	1.400
Außen	300	3.600	900	400	200	200	2.000	900	1.700	800	400	100	700	1.000	13.100
Gesamt	1.700	20.600	3.700	2.400	2.200	700	7.200	3.500	3.100	3.200	2.600	1.800	1.400	13.200	67.100

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	800	400	500	100	-	-	-	-	-	100	100	100	200	1.500	3.900
Gütersloh	-	28.200	800	1.200	600	-	1.700	1.000	700	700	2.100	100	100	9.300	46.700
Halle (Westf.)	400	500	3.300	-	-	-	100	-	100	1.600	100	100	100	3.500	9.800
Harsewinkel	-	2.100	400	4.800	600	100	300	200	-	600	300	200	-	2.500	12.000
Herzebrock- Clarholz	-	1.700	-	700	2.400	100	1.300	200	-	-	300	-	-	1.700	8.300
Langenberg	-	800	-	-	100	1.000	600	600	-	-	200	-	-	900	4.000
Rheda-Wie- denbrück	-	4.700	100	300	600	300	11.800	1.200	200	100	1.100	-	-	4.300	24.700
Rietberg	-	2.900	-	400	100	200	1.100	7.800	200	-	800	-	-	3.300	16.600
Schloß Holte- Stukenbrock	-	800	-	100	-	-	200	100	3.500	100	600	-	-	6.500	11.800
Steinhagen	100	1.000	1.000	200	100	-	100	-	-	1.800	100	100	200	4.000	8.500
Verl	-	2.800	-	100	100	100	100	600	700	200	4.400	-	100	3.500	12.400
Versmold	300	500	800	300	-	-	100	100	100	200	-	4.200	100	2.500	9.000
Werther (Westf.)	200	400	700	100	-	-	-	-	-	300	-	-	1.300	3.200	6.200
Außen	-	400	-	-	100	-	100	-	100	-	100	100	-	1.600	2.400
Gesamt	1.800	47.200	7.600	8.200	4.600	1.700	17.400	11.600	5.300	5.600	9.900	4.900	2.000	48.300	176.300

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300	800
Gütersloh	-	6.300	100	400	100	-	400	-	100	-	400	100	-	1.500	9.400
Halle (Westf.)	-	-	700	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	300	1.200
Harsewinkel	-	200	-	1.200	200	-	-	100	-	-	-	-	-	200	2.000
Herzebrock- Clarholz	-	-	-	100	200	-	100	-	-	-	-	-	-	300	700
Langenberg	-	-	-	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	200	400
Rheda-Wie- denbrück	-	800	-	-	100	-	1.600	200	100	-	-	-	-	800	3.600
Rietberg	-	100	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	500	1.500
Schloß Holte- Stukenbrock	-	100	-	-	-	-	-	-	600	-	200	-	-	400	1.400
Steinhagen	-	200	-	-	-	-	-	-	-	500	-	100	-	500	1.200
Verl	-	200	-	-	100	-	-	200	100	-	400	100	-	100	1.100
Versmold	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	1.000	-	100	1.200
Werther (Westf.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Außen	100	500	100	-	100	-	300	100	-	-	100	100	-	5.100	6.700
Gesamt	400	8.400	1.100	1.900	700	100	2.600	1.500	900	600	1.100	1.300	200	10.400	31.300

Matrix: Zweck Einkaufen (täglicher Bedarf) (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	1.100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	300	1.800
Gütersloh	-	30.800	100	500	100	-	600	200	-	200	600	-	-	700	33.900
Halle (Westf.)	-	-	2.700	100	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	3.000
Harsewinkel	-	300	100	4.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	5.300
Herzebrock- Clarholz	-	100	-	200	2.500	100	600	-	-	-	-	200	-	-	3.600
Langenberg	-	-	-	-	-	1.100	100	100	-	-	-	-	-	-	1.300
Rheda-Wie- denbrück	-	500	-	100	100	300	8.100	100	-	-	-	-	-	300	9.500
Rietberg	-	100	-	-	-	-	100	4.200	-	-	200	-	-	300	4.900
Schloß Holte- Stukenbrock	-	-	-	-	-	-	-	-	4.100	-	-	-	-	400	4.500
Steinhagen	-	200	100	-	-	-	-	-	-	3.600	-	-	-	200	4.000
Verl	-	400	-	-	-	-	300	100	100	100	3.900	-	-	100	4.800
Versmold	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	3.400	-	400	4.000
Werther (Westf.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400	100	1.600
Außen	-	700	100	200	-	100	100	100	200	100	200	-	-	1.900	3.800
Gesamt	1.200	33.100	3.100	6.000	2.700	1.600	10.000	4.600	4.500	4.000	5.000	3.800	1.600	4.900	86.100

Matrix: Zweck Sonstiger Einkauf (Quell- und Zielverkehr)

Hinweis: Der Wegezweck „Sonstiger Einkauf“ wurde in der Haushaltsbefragung in der Stadt Gütersloh nicht abgefragt.

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	200	-	100	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	300	700
Gütersloh	-	400	-	-	100	-	200	-	-	-	100	-	-	100	800
Halle (Westf.)	-	-	800	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	100	1.200
Harsewinkel	-	200	-	1.400	100	-	-	-	-	-	-	100	-	300	2.000
Herzebrock- Clarholz	-	100	-	-	600	-	300	-	-	-	-	100	-	-	1.000
Langenberg	-	-	-	-	-	200	100	100	-	-	-	-	-	200	500
Rheda-Wie- denbrück	-	200	-	-	-	100	2.800	100	-	-	-	-	-	100	3.300
Rietberg	-	400	-	-	-	-	100	1.400	-	-	-	-	-	400	2.200
Schloß Holte- Stukenbrock	-	-	-	-	-	-	100	-	900	-	100	-	-	200	1.300
Steinhagen	-	100	200	-	-	-	-	-	-	900	-	-	-	500	1.600
Verl	-	300	-	-	-	-	100	-	200	-	600	-	-	200	1.500
Versmold	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	300	-	400	900
Werther (Westf.)	-	-	100	-	-	-	-	-	-	200	-	-	500	100	1.000
Außen	-	100	100	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	1.300	1.600
Gesamt	200	1.700	1.200	1.600	900	200	3.600	1.600	1.100	1.500	900	500	500	4.200	19.700

Matrix: Zweck Private Erledigung (Quell- und Zielverkehr)

Hinweis: Der Wegezweck „Private Erledigung“ wurde in der Haushaltsbefragung in der Stadt Gütersloh nicht abgefragt.

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	300	-	100	-	-	-	-	-	-	100	-	100	100	400	1.100
Gütersloh	-	700	-	100	100	-	300	-	-	-	-	100	-	100	1.300
Halle (Westf.)	100	-	1.700	-	-	-	-	-	-	-	300	100	200	800	3.300
Harsewinkel	-	400	-	3.200	100	-	-	-	-	-	-	200	-	700	4.700
Herzebrock- Clarholz	-	500	-	200	1.600	-	500	-	-	-	-	-	-	200	3.100
Langenberg	-	100	-	-	-	500	400	-	-	-	-	-	-	200	1.300
Rheda-Wie- denbrück	-	1.200	-	-	400	300	6.100	-	-	-	-	-	-	1.000	9.100
Rietberg	-	700	-	-	-	-	300	2.700	-	-	200	-	-	1.100	5.100
Schloß Holte- Stukenbrock	-	300	-	-	-	-	-	-	2.200	-	400	-	-	1.300	4.100
Steinhagen	100	200	500	-	-	-	-	-	-	2.200	-	100	-	1.000	4.100
Verl	-	900	-	-	100	-	100	100	100	-	2.800	-	-	600	4.600
Versmold	-	100	200	100	-	-	100	-	-	-	100	2.200	-	900	3.500
Werther (Westf.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	400	1.000
Außen	100	200	200	-	100	-	-	100	200	200	-	100	-	1.900	3.000
Gesamt	600	5.300	2.700	3.600	2.300	900	7.800	2.900	2.400	2.900	3.400	2.800	800	10.700	49.200

Matrix: Zweck Privater Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	300	1.000
Gütersloh	-	8.200	200	400	300	-	800	400	-	100	400	-	-	1.400	12.300
Halle (Westf.)	-	200	1.800	100	-	-	-	-	-	100	-	-	100	300	2.500
Harsewinkel	-	100	-	1.900	100	-	100	100	-	100	-	200	-	200	2.800
Herzebrock- Clarholz	-	-	-	400	1.500	-	100	100	-	-	-	-	-	200	2.200
Langenberg	-	-	-	-	-	300	100	100	-	-	-	-	-	100	600
Rheda-Wie- denbrück	-	800	-	-	200	200	3.700	400	100	-	-	-	-	200	5.500
Rietberg	-	200	100	-	-	100	300	2.200	-	-	100	-	-	400	3.200
Schloß Holte- Stukenbrock	-	100	-	-	-	-	100	-	1.600	-	200	-	-	800	2.800
Steinhagen	100	200	300	100	-	-	-	-	-	1.100	-	-	100	500	2.200
Verl	-	400	-	-	-	-	-	-	100	-	1.800	-	-	400	2.600
Versmold	100	100	-	100	100	-	-	-	-	100	-	700	100	800	2.000
Werther (Westf.)	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	300	900
Außen	100	300	-	200	-	-	-	100	200	300	-	-	100	2.000	3.400
Gesamt	800	10.400	2.600	3.000	2.200	600	5.200	3.300	2.000	1.800	2.500	1.000	800	8.000	44.200

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

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	600	100	300	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	400	1.400
Gütersloh	-	11.500	200	100	-	-	400	100	-	100	400	-	-	2.100	14.800
Halle (Westf.)	-	100	1.600	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	500	2.500
Harsewinkel	-	100	-	4.000	-	-	100	-	-	100	-	-	-	500	4.800
Herzebrock- Clarholz	-	200	-	300	600	-	600	100	-	-	-	-	-	100	1.800
Langenberg	-	-	-	-	-	300	200	-	-	-	-	-	-	300	800
Rheda-Wie- denbrück	-	300	-	-	-	-	6.200	100	-	-	100	-	-	500	7.300
Rietberg	-	500	-	-	-	-	300	2.000	-	-	100	-	-	500	3.400
Schloß Holte- Stukenbrock	-	100	-	-	-	-	-	100	2.300	-	100	-	-	1.000	3.600
Steinhagen	-	100	100	100	-	-	-	-	-	1.700	-	100	-	500	2.600
Verl	-	200	-	-	-	-	-	100	-	-	2.400	-	-	400	3.100
Versmold	300	200	100	-	-	-	-	-	-	-	-	1.800	-	400	2.800
Werther (Westf.)	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400	300	1.900
Außen	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	500
Gesamt	900	13.500	2.400	4.400	600	300	7.900	2.400	2.300	2.000	3.000	2.000	1.600	8.100	51.400

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	600	-	600	100	-	-	-	-	-	-	-	100	100	300	1.900
Gütersloh	100	24.200	300	400	300	-	900	100	100	300	500	-	-	1.800	29.000
Halle (Westf.)	-	100	3.500	100	-	-	-	-	100	200	-	100	100	800	5.000
Harsewinkel	-	600	100	5.200	500	-	-	-	-	100	-	200	-	300	7.100
Herzebrock- Clarholz	-	300	-	200	3.300	100	500	-	-	-	100	-	-	400	4.900
Langenberg	-	-	-	-	-	700	300	100	-	-	-	-	-	300	1.400
Rheda-Wie- denbrück	-	500	-	100	300	300	10.000	800	-	-	-	-	-	1.000	13.100
Rietberg	-	700	-	-	-	-	700	4.400	-	-	200	-	-	800	6.800
Schloß Holte- Stukenbrock	-	100	-	-	-	-	-	-	3.100	-	200	-	-	1.400	4.900
Steinhagen	-	100	600	100	-	-	-	-	-	2.400	-	100	100	800	4.100
Verl	-	700	-	-	-	-	-	300	300	-	5.300	-	-	800	7.400
Versmold	200	-	300	200	100	-	-	-	-	100	-	2.400	-	600	3.900
Werther (Westf.)	100	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400	500	2.400
Außen	-	300	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	-	1.800	2.600
Gesamt	1.100	27.700	5.900	6.500	4.500	1.100	12.500	5.700	3.600	3.000	6.400	2.900	1.700	11.700	94.400

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

von/ nach Kommune	Borgholzhausen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock- Clarholz	Langenberg	Rheda-Wieden- brück	Rietberg	Schloß Holte- Stukenbrock	Steinhagen	Verl	Versmold	Werther (Westf.)	Außen	Gesamt
Borgholzhausen	700	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	1.000
Gütersloh	-	14.800	-	100	100	100	200	100	200	100	400	-	-	700	16.800
Halle (Westf.)	-	100	2.900	-	-	-	-	-	-	100	-	-	200	100	3.500
Harsewinkel	-	100	-	3.800	-	-	100	-	-	100	100	-	-	300	4.400
Herzebrock- Clarholz	-	300	-	200	1.000	-	100	-	-	-	100	-	-	100	1.700
Langenberg	-	-	-	-	-	600	100	-	-	-	100	-	-	-	900
Rheda-Wie- denbrück	-	500	-	-	-	100	6.400	-	-	-	-	-	-	200	7.200
Rietberg	-	200	-	-	-	100	100	2.600	-	-	-	-	-	200	3.100
Schloß Holte- Stukenbrock	-	100	-	-	-	-	-	-	2.700	-	100	-	-	700	3.600
Steinhagen	-	-	200	100	-	-	-	-	-	2.500	100	-	-	1.100	3.900
Verl	-	200	-	-	-	-	-	-	200	-	3.000	-	-	-	3.500
Versmold	300	-	100	200	-	-	-	-	-	-	-	2.000	100	200	3.000
Werther (Westf.)	100	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	500	1.700
Außen	100	400	400	-	100	-	100	-	200	400	100	100	200	1.000	3.000
Gesamt	1.200	16.700	3.900	4.400	1.100	900	7.000	2.800	3.300	3.200	3.900	2.100	1.500	5.300	57.200

