



**Haushaltsbefragung zur Mobilität
in Gütersloh 2023**



Auftraggeber:



Stadt Gütersloh
Fachbereich Stadtplanung
Berliner Straße 70
33330 Gütersloh

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr



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

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

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

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	<i>Erhebungszeitraum.....</i>	<i>6</i>
2.1.2	<i>Stichtage.....</i>	<i>6</i>
2.1.3	<i>Stichprobe.....</i>	<i>7</i>
2.2	Information der Einwohner	8
3	Befragungsmethodik	9
3.1	Erhebungsbogen	9
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen.....	9
3.2.1	<i>Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe</i>	<i>10</i>
3.2.2	<i>Datenauswertung</i>	<i>11</i>
4	Basisdaten zur Stichprobe	12
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	12
4.2	Geschlecht	13
4.3	Altersstruktur.....	14
4.4	Berufstätigkeit.....	15
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	16
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	18
5	Mobilitätsvoraussetzungen	19
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	19
5.1.1	<i>Motorisierung.....</i>	<i>19</i>
5.1.2	<i>Besitz von Fahrrädern.....</i>	<i>22</i>
5.2	ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	26
5.2.1	<i>ÖPNV-Zeitkartenbesitz</i>	<i>26</i>
5.2.2	<i>Führerscheinbesitz.....</i>	<i>29</i>
5.2.3	<i>Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte.....</i>	<i>31</i>
5.3	Nutzungsverhalten.....	33
5.3.1	<i>Nutzung von Carsharing-Angeboten</i>	<i>33</i>
5.3.2	<i>Nutzung von Homeoffice</i>	<i>34</i>
6	Mobilität.....	35
6.1	Wegeanzahl	35
6.1.1	<i>Wegeanzahl je Person und Alter.....</i>	<i>35</i>
6.1.2	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit.....</i>	<i>36</i>
6.1.3	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Sozialraum.....</i>	<i>36</i>
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	39
6.2.1	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene).....</i>	<i>39</i>
6.2.2	<i>Einordnung des Modal Splits</i>	<i>41</i>
6.2.3	<i>Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen</i>	<i>42</i>
6.2.4	<i>Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....</i>	<i>43</i>
6.2.5	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge</i>	<i>44</i>
6.3	Wegezwecke	46
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	47
6.5	Verkehrsverflechtungen	50
6.6	Zeitbezogene Auswertung	60
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	62

7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	62
7.1.1	<i>Fußverkehr</i>	62
7.1.2	<i>Radverkehr</i>	63
7.1.3	<i>Bus- und Bahnverkehr</i>	64
7.1.4	<i>Autoverkehr</i>	65
7.1.5	<i>Gesamtübersicht</i>	66
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote.....	67
7.2.1	<i>Fußverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	67
7.2.2	<i>Radverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	68
7.2.3	<i>ÖPNV-Verbesserungsbedarf</i>	69
7.2.4	<i>Autoverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	70
7.3	Autonutzung und Verzicht	71
7.4	Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung	74
8	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	78
	Quellenverzeichnis	80
	Abbildungsverzeichnis	81
	Abkürzungsverzeichnis	84
	Anhang	85

1 Einleitung

Wie mobil ist die Bevölkerung in der Stadt Gütersloh? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. 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? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt Gütersloh keine aktuellen Informationen vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards der AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen) zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung.¹ Sie ermöglichen einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für Kommunen Nordrhein-Westfalens und eine Evaluation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß- und Radverkehr sowie Bus und Bahn. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein qualitativ hochwertiges Instrument zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bietet somit als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen sind eine notwendige Datenbasis, anhand dessen das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

In der kreisangehörigen Stadt Gütersloh leben rund 104.349 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) (Stand: 01.01.2022). Die Stadt umfasst eine Fläche von ca. 112 km². Die Fläche der Stadt Gütersloh teilt sich in 44,35 km² für Siedlung und Verkehr, welche wiederum in 22,02 km² für Wohn-, Industrie- und Gewerbeflächen, 4,05 km² für Sport-, Freizeit- und Erholungsgebiete und 8,73 km² für Verkehr aufgeteilt ist. 67,66 km² zählen zu Vegetations- und Gewässerflächen.

Grundlage für die Einteilung des Gütersloher Stadtgebiets ist die Gliederung in zwölf Sozialräume. Diese ist nachfolgender Abbildung zu entnehmen. Der Stadtteil Kattenstroth ist mit über 15.700 EW der einwohnerstärkste Sozialraum, Blankenhagen hingegen mit 4.322 EW der einwohnerschwächste Sozialraum.

¹ 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 in der Stadt Gütersloh erfüllt.

Sozialraum	Einwohner (Stand: 01.01.2022)
Avenwedde-Bahnhof	5.144
Avenwedde-Mitte/ West	7.990
Blankenhagen	4.322
Friedrichsdorf	6.233
Innenstadt	12.654
Isselhorst	6.284
Kattenstroth	15.755
Nord	12.095
Ostfeld	5.197
Pavenstädt	11.359
Spexard	9.331
Sundern	7.985
Stadt Gütersloh	104.349

Abb. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Gütersloh (Stand: 01.01.2022)

Gütersloh ist in der Landesentwicklungsplanung NRW als Mittelzentrum klassifiziert. Die nächstgelegenen Oberzentren Bielefeld und Paderborn befinden sich in einer Entfernung von etwa 17 km (Bielefeld) bzw. circa 37 km (Paderborn) zu Gütersloh. Hinsichtlich des Straßen- und Schienenverkehrs ist Gütersloh sowohl an das überregionale Straßennetz als auch an den (schienengebundenen) Nah- und Fernverkehr angebunden. Wichtigste West-Ost-Verbindung stellt die A2 dar, die Gütersloh in nordöstlicher Richtung an Bielefeld anschließt und in südwestlicher Richtung über Dortmund bis nach Duisburg führt. Das Zentrum von Bielefeld ist zudem über die B61 erreichbar. Darüber hinaus schließt die B61 in südlicher Richtung an die B64 an, welche in Richtung Münster führt. Ein Schienenanschluss besteht über die RE6 in einem stündlichen Takt. Die Linie verkehrt von Minden über Bielefeld und Gütersloh bis nach Düsseldorf und Köln. Darüber hinaus verkehren die RB67 von Münster über Gütersloh bis nach Bielefeld, die RB69 von Hamm (Westf.) über Gütersloh bis nach Bielefeld und die RE78 von Gütersloh über Bielefeld bis nach Nienburg (Weser). Das Stadtgebiet von Gütersloh wird von mehreren Stadtbuslinien erschlossen (elf Stadtbuslinien im Halbstundentakt Montag bis Samstag, Stundentakt an Sonn- und Feiertagen). Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) bildet den Mittelpunkt des sternförmigen Stadtbusliniennetzes. Die Nachbarstädte können mit Regionalbuslinien erreicht werden. An mehreren Bushaltestellen ist der Umstieg von Stadtbus- auf Regionalbuslinien möglich. Am ZOB existiert darüber hinaus ein Verknüpfungspunkt zwischen städtischem und regionalem Busverkehr sowie dem schienengebundenen Nah- und Fernverkehr.

Die Stadt Gütersloh besitzt insgesamt ein positives Pendlersaldo, d.h. die Anzahl der Einpendler über die Gemeindegrenze ist höher als die Anzahl der Auspendler. Insgesamt gibt es in der Stadt 42.680 Einpendler, während 24.453 Auspendler gezählt werden können. Somit liegt das Pendlersaldo bei +18.227. Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit Bielefeld mit mehr als 12.000 Aus- bzw. Einpendlern. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen mit Rheda-Wiedenbrück (rund 7.000 Aus- bzw. Einpendler) sowie mit Verl (knapp 7.000 Aus- bzw. Einpendler).²

² Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht sowie Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht. Stadt Gütersloh. 2019 und 2021.



Grundlage Haushaltsbefragung Gütersloh

- | | | |
|---|---|---|
|  Stadtgrenze Gütersloh |  Siedlungsfläche |  Straßennetz |
|  Wasserfläche |  Gewerbe/Industrie |  S-Bahn-Netz |
|  Grünfläche | | |



0 2 km



büro stadtVerkehr

Abb. 1-2 Die Sozialräume in Gütersloh³

³ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap.

In der folgenden Übersichtskarte, die Teil der Befragungsunterlagen war, sind die Sozialraumgrenzen noch einmal verdeutlicht dargestellt.

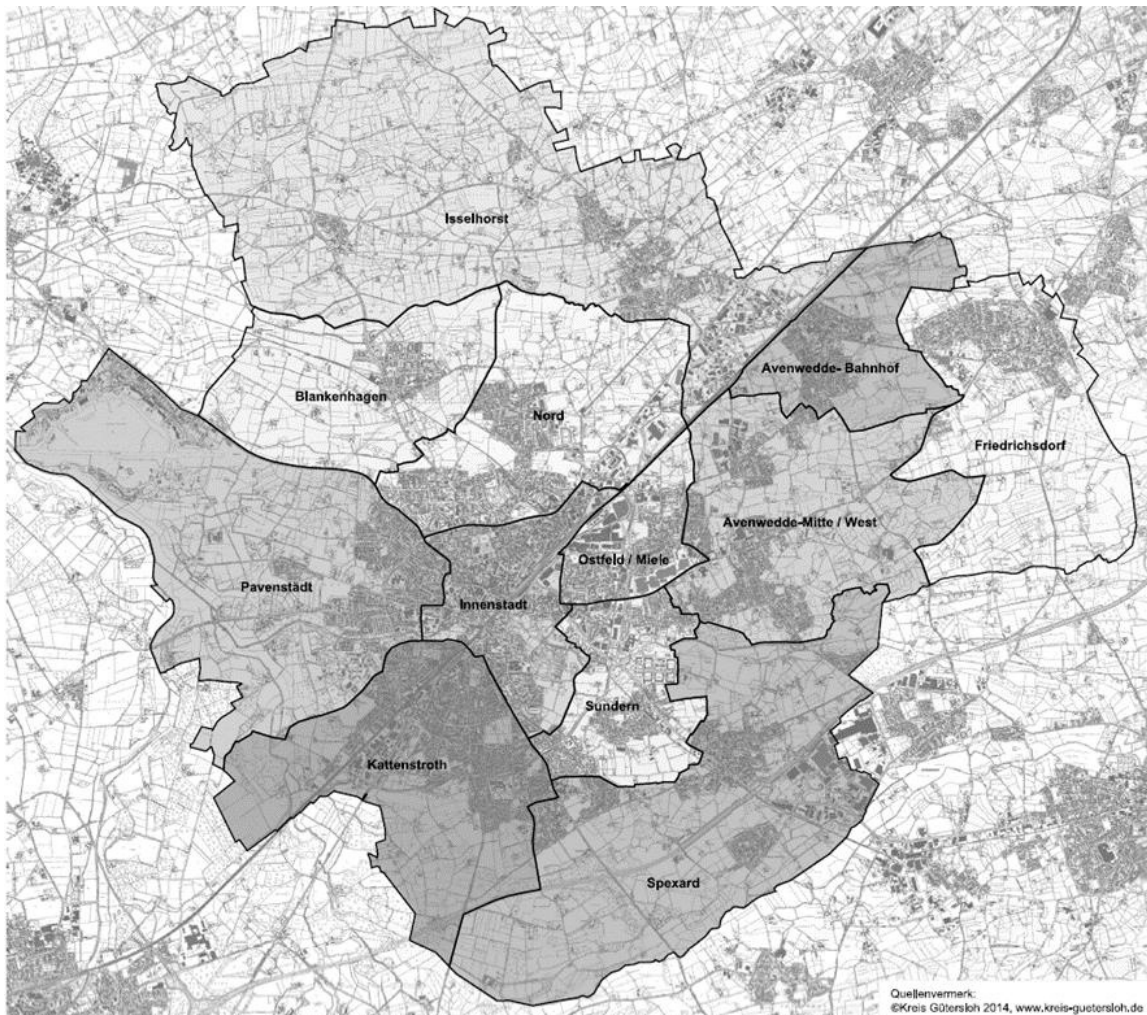


Abb. 1-3 Übersichtskarte über die Sozialräume in Gütersloh

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 zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung in der Stadt 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 der Stadt Gütersloh, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale⁴ 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.

⁴ Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖPNV) zusammengefasst.

2 Vorbereitung und Durchführung

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

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

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 9.000 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den zwölf Sozialräumen in Gütersloh die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁵ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards der AGFS zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁶. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Bürgermeister Norbert Morkes 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 der Stadt 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 Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

⁵ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

⁶ Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurden die letzten beiden Wochen (KW 12 und KW 13) im März 2023 ausgewählt. Erkenntnisse zu der Thematik des Erhebungszeitraums⁷ gehen davon aus, dass im Rahmen einer solchen Befragung nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können. Da jedoch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (z. B. Fahrradnutzung, Wege zu Fuß) mitunter von der Witterung abhängen und vor allem in den Wintermonaten (Dezember bis Februar) tendenziell häufiger Wetterverhältnisse auftreten, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

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

- Dienstag, der 21.03.2023
- Donnerstag, der 23.03.2023.

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

- Dienstag, der 28.03.2023
- Donnerstag, der 30.03.2023

Für die Nacherhebung in Blankenhagen, Pavenstädt und Ostfeld wurden folgende Tage angesetzt:

- Dienstag, 09.05.2023
- Donnerstag, 11.05.2023.

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

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
21.03.2023	Dienstag	8 - 12 °C	Tagsüber leichter Regen, meist bedeckt
23.03.2023	Donnerstag	10 - 16 °C	Tagsüber bedeckt, vereinzelt Regen, leichter Wind
28.03.2023	Dienstag	-1 - 8 °C	Vereinzelt bewölkt, nachmittags bedeckt, schwache Brise, kein Regen
30.03.2023	Donnerstag	10 - 14 °C	Morgens Mix aus Sonne und Wolken, nachmittags leichter Regen, leichte Brise
09.05.2023	Dienstag	14 - 20 °C	Morgens Mix aus Sonne und Wolken, nachmittags Regen

⁷ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
11.05.2023	Donnerstag	12 - 18 °C	Morgens Mix aus Sonne und Wolken, nachmittags leichter Regen, leichte Brise

Abb. 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.

Bezüglich der Stichtage ist an dieser Stelle jedoch anzumerken, dass am Dienstag, den 21.03.2023, die Gewerkschaft ver.di zu einem ganztägigen Warnstreik aufgerufen hatte. Davon betroffen waren der Stadtbus Gütersloh sowie die Busse und Stadtbahnen von moBiel. Der Zugverkehr sowie mehrere Regionalbuslinien (Fahrten von Privatunternehmen im Auftrag von moBiel) waren von dem Streik nicht betroffen und sind planmäßig verkehrt.

2.1.3 Stichprobe

Auf Ebene der Sozialräume in Gütersloh sollten Antworten von mindestens 2.250 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 2,17 % bezogen auf die Gesamtbevölkerung Güterslohs. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß des Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der Sozialräume ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den Sozialräumen höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Sozialräume.

Sozialraum	Grunddaten		Stichprobenumfang			
	EW	Haus- halte (HA)	Stichprobengröße für kreis- weite Auswertung		Versandprobengröße für kreisweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadt-/Gemeindeebene		12,5%	
	EW	HA	EW	HA	EW	HA
Avenwedde- Bahnhof	5.144	2.572	180	90	1.440	720
Avenwedde- Mitte/ West	7.990	3.995	190	95	1.520	760
Blankenhagen	4.322	2.161	180	90	1.440	720
Friedrichsdorf	6.233	3.117	190	95	1.520	760
Innenstadt	12.654	6.327	190	95	1.520	760
Isselhorst	6.284	3.142	190	95	1.520	760
Kattenstroth	15.755	7.878	190	95	1.520	760
Nord	12.095	6.048	190	95	1.520	760
Ostfeld	5.197	2.599	180	90	1.440	720
Pavenstädt	11.359	5.680	190	95	1.520	760
Spexard	9.331	4.666	190	95	1.520	760
Sundern	7.985	3.993	190	95	1.520	760
Gütersloh	104.349	52.175	2.250	1.125	18.000	9.000

Abb. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁸

⁸ Quelle: Eigene Berechnung

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.⁹

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Stadtverwaltung Gütersloh.

2.2 Information der Einwohner

Die Befragung wurde durch Mitteilungen in der lokalen Presse begleitet. Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger in Gütersloh auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Gütersloh sowie auf einer projektbegleitenden Internetseite (www.mobigator.de/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 Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Ebenso hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Stadtverwaltung Gütersloh zu melden.



Herzlich willkommen!

Herzlich willkommen auf der Webseite der Haushaltsbefragung in der Stadt Gütersloh!

Die Stadt Gütersloh möchte aktuelle Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger ermitteln. Diese spielen eine zentrale Rolle bei der Planung und Optimierung von Verkehrsangeboten. Die letzte Erhebung dieser Art hat 2014 durch den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe in Zusammenarbeit mit dem Kreis Gütersloh stattgefunden. Zur Erfassung aktueller Werte ist es notwendig, zu ermitteln, welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen.

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 stadtweite, sondern auch Stadtteilbezogene Ergebnisse auswerten. Damit wird der Vergleich mit der vorherigen Befragung 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 in der Stadt Gütersloh, Dokumente zum Downloaden sowie die Kontaktdaten der Ansprechpartner.

Den Link zur Online-Version der Umfrage finden Sie unter dem Menüpunkt „Online-Befragung“!

Aktueller Stand

Hier können Sie den aktuellen Stand zur Haushaltsbefragung erfahren:



Abb. 2-3 Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/guetersloh/)

⁹ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39

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 ab sechs Jahren für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

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

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurden Fragen zur Autonutzung (Gründe und Verzicht) gestellt. Schließlich sollte eine Einschätzung zum zukünftigen Mobilitätsverhalten abgegeben werden.

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

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Fahrzeugkilometer, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec -/ E Bike Besitz, Nutzung Sharing-Angebote und Homeoffice, Verkehrsmittelverfügbarkeit	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, Verbesserungsbedarf zu jenen Verkehrsmittelangeboten, Angaben zur Autonutzung (Gründe, Verzicht), Entwicklung des Mobilitätsverhaltens

Abb. 3-1 Befragungsinhalte

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 1.417 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 2.989 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine stadtweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Sozialräume mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 14,4 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Sozialräume dargestellt.

Sozialraum	Rücklauf kalkuliert (Haus- halte)	Rücklauf tatsächlich 1. Welle (Haus- halte)	Rücklauf tatsächlich 2. Welle (Haus- halte)	Rücklauf kalkuliert (Personen)	Rücklauf (Personen)	Rücklauf- quote
Avenwedde- Bahnhof	90	113		113	240	16%
Avenwedde- Mitte/West	95	118		118	269	16%
Friedrichsdorf	95	125		125	275	16%
Nord	95	100		100	203	13%
Blankenhagen	90	57	34	91	198	9%
Isselhorst	95	153		153	333	20%
Pavenstädt	95	64	32	96	196	9%
Innenstadt	95	157		157	298	21%
Kattenstroth	95	140		140	276	18%
Sundern	95	110		110	222	14%
Spexard	95	123		123	303	16%
Ostfeld	90	70	21	91	176	10%
Gütersloh	1.125	1.330	87	1.417	2.989	14%

Abb. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Sozialräume

Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 21 % in der Innenstadt erreicht, in Isselhorst und Kattenstroth lag die Teilnahmequote mit mindestens 18 % ebenfalls über dem stadtweiten Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 1.043 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 358 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und 16 auf telefonischem Weg.

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

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

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden. Die Verarbeitung der Daten erfolgte zur Wahrung der Anonymität in einer separaten Datenbank. Dies gewährleistet, dass keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind.

3.2.2 Datenauswertung

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

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmer trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Ortsteile, Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans ist die eigene Einteilung von Verkehrszellen, insgesamt wurden bei der vorliegenden Erhebung 493 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Stadtgebiet von Gütersloh 295 Zellen. Das Stadtgebiet hat eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung der umgebenden Städte gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan von Gütersloh entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte (z. B. Bielefeld, Verl) wurden noch nach mehreren Stadtteilen unterteilt, die weiter entfernten Städte wurden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestanden Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle. Die Einteilung der Wege bzw. Adressen in Verkehrszellen führt zu einer weiteren Anonymisierung der Angaben der Personen, da keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Wege (und deren Adressen) mehr möglich sind.

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

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit¹⁰ auf Sozialraum- und Gesamtstadtebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren¹¹.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Gütersloh beträgt gemäß der Stichprobe 2,11 Personen je Haushalt, variiert jedoch zwischen den Sozialräumen von 1,90 Personen in der Innenstadt bis hin zu 2,46 Personen je Haushalt in Spexard.

Sozialraum	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Avenwedde-Bahnhof	113	240	2,12
Avenwedde-Mitte/West	118	269	2,28
Friedrichsdorf	125	275	2,20
Nord	100	203	2,03
Blankenhagen	91	198	2,18
Isselhorst	153	333	2,18
Pavenstädt	96	196	2,04
Innenstadt	157	298	1,90
Kattenstroth	140	276	1,97
Sundern	110	222	2,02
Spexard	123	303	2,46
Ostfeld	91	176	1,93
Gütersloh	1.417	2.989	2,11

Abb. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt stadtweit 44 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 28 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 12 %, 4-Personen-Haushalte zu 11 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 4 %.

Zwischen den Sozialräumen lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. In den Sozialräumen Isselhorst und Ostfeld liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit jeweils 52 % am höchsten; in Blankenhagen und Sundern hingegen mit jeweils 37 % am niedrigsten. Hier sind vermehrt größere Haushalte ab 3 Personen stärker vertreten. Die Sozialräume Kattenstroth und Innenstadt haben mit 39 % und 36 % den höchsten Anteil an 1-Personen-Haushalten. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen.

¹⁰ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Altersstruktur der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden am 31.12.2020.

¹¹ 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 städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

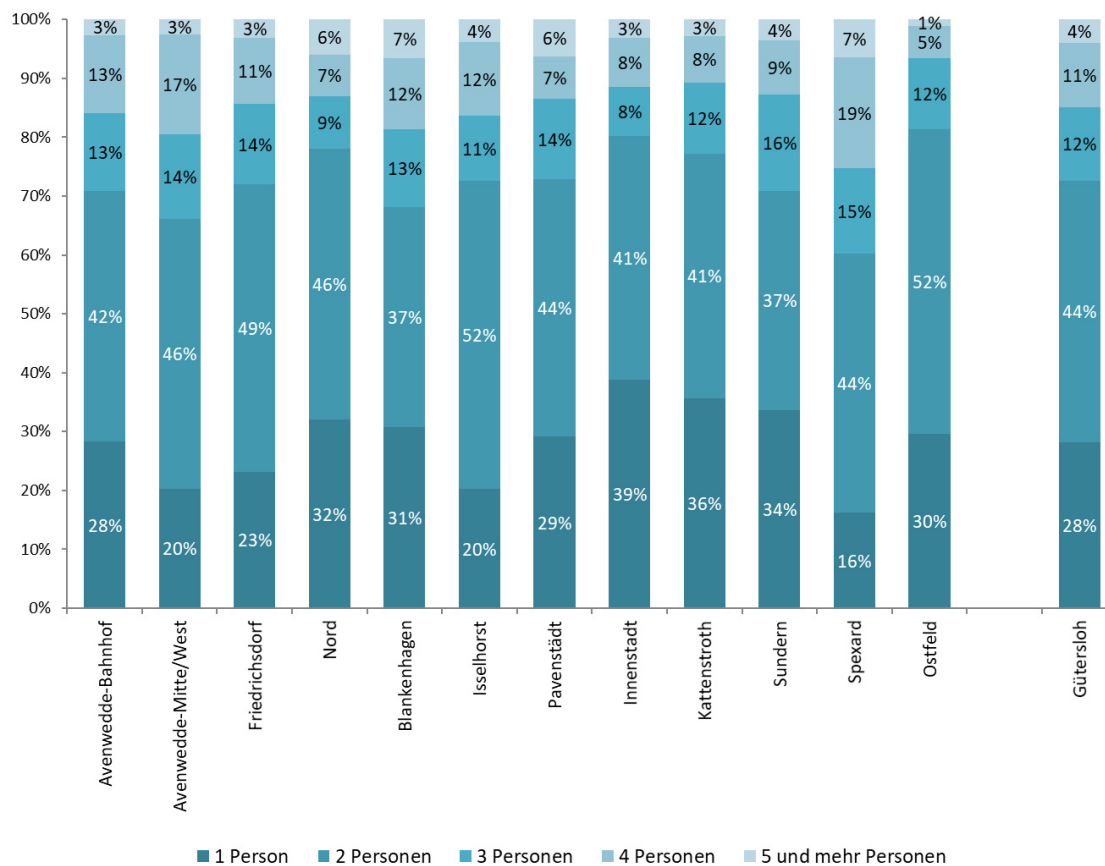


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenverteilung nach Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Stadtweit haben mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 51,8 %, der Männeranteil bei 48,1 % und der Anteil diverser Personen bei 0,1 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in der Innenstadt mit 54,1 % erreicht; der höchste Männeranteil in Isselhorst mit 51,4 %. Diverse Personen sind mit 0,5 % am häufigsten in Pavenstädt vorhanden. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Gütersloh ist der Anteil von Frauen und Männern ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Sozialraum	weiblich	männlich	divers
Avenwedde-Bahnhof	53,5%	46,5%	0,0%
Avenwedde-Mitte/West	50,0%	50,0%	0,0%
Friedrichsdorf	51,7%	48,3%	0,0%
Nord	51,0%	49,0%	0,0%
Blankenhagen	52,9%	47,1%	0,0%
Isselhorst	48,6%	51,4%	0,0%
Pavenstädt	52,8%	46,6%	0,5%
Innenstadt	54,1%	45,5%	0,3%
Kattenstroth	53,1%	46,9%	0,0%
Sundern	52,3%	47,7%	0,0%

Sozialraum	weiblich	männlich	divers
Spexard	51,0%	48,6%	0,3%
Ostfeld	52,1%	47,9%	0,0%
Gütersloh	51,8%	48,1%	0,1%¹²

Abb. 4-3 Geschlecht nach Sozialraum
(Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 2.802 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 40 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf diese Altersklassen rund 56 % der Teilnehmer. Insbesondere die Altersklassen bis 24 Jahren sind in der Stichprobe verhältnismäßig gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde.

Sozialraum	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
Avenwedde- Bahnhof	7,3%	3,7%	5,5%	15,6%	32,6%	9,6%	14,2%	11,5%
Avenwedde- Mitte/West	9,7%	4,5%	6,1%	11,3%	35,2%	10,1%	16,2%	6,9%
Friedrichsdorf	8,3%	3,0%	8,0%	11,7%	31,1%	9,1%	19,7%	9,1%
Nord	2,6%	4,6%	10,7%	13,8%	28,6%	11,7%	14,3%	13,8%
Blankenhagen	8,2%	1,6%	9,2%	13,0%	31,0%	8,2%	14,1%	14,7%
Isselhorst	4,1%	1,9%	11,9%	13,4%	32,8%	11,6%	16,6%	7,8%
Pavenstädt	6,0%	1,6%	3,3%	15,9%	32,4%	8,8%	19,2%	12,6%
Innenstadt	4,5%	2,1%	11,5%	23,4%	26,2%	9,4%	9,8%	12,9%
Kattenstroth	6,9%	1,9%	8,4%	13,8%	28,7%	9,6%	17,6%	13,0%
Sundern	5,3%	1,5%	7,8%	23,8%	28,6%	11,2%	13,1%	8,7%
Spexard	10,3%	2,8%	7,8%	18,5%	29,5%	11,4%	11,7%	7,8%
Ostfeld	5,1%	1,9%	6,4%	19,1%	28,0%	9,6%	14,6%	15,3%
Gütersloh	6,6%	2,6%	8,3%	16,1%	30,4%	10,1%	15,1%	10,8%

Abb. 4-4 Altersstruktur nach Sozialraum
(Auswertung auf Personenebene)

In 14,5 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 129 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 häufig 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.

¹² 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.

Sozialraum	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Avenwedde-Bahnhof	47,1%	41,2%	5,9%	5,9%
Avenwedde-Mitte/West	56,3%	25,0%	18,8%	0,0%
Friedrichsdorf	94,6%	5,4%	0,0%	0,0%
Nord	92,9%	5,7%	0,0%	1,4%
Blankenhagen	86,8%	7,4%	4,4%	1,5%
Isselhorst	53,8%	38,5%	7,7%	0,0%
Pavenstädt	84,8%	5,1%	8,9%	1,3%
Innenstadt	83,0%	10,6%	4,3%	2,1%
Kattenstroth	85,3%	11,8%	2,9%	0,0%
Sundern	85,2%	11,5%	3,3%	0,0%
Spexard	88,6%	10,2%	1,1%	0,0%
Ostfeld	93,3%	3,3%	3,3%	0,0%
Gütersloh	85,5%	10,2%	3,5%	0,8%

Abb. 4-5 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im städtischen Durchschnitt 51,7 % berufstätig, nicht berufstätig sind 32,2 % der Befragten und 16,1 % befinden sich in Ausbildung. Zwischen den einzelnen Sozialräumen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen liegen in Blankenhagen und Pavenstädt vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind in Blankenhagen und Spexard vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in Spexard, Innenstadt und Isselhorst verzeichnen.

Sozialraum	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Avenwedde-Bahnhof	50,7%	34,5%	14,8%
Avenwedde-Mitte/West	52,5%	28,7%	18,8%
Friedrichsdorf	48,7%	34,6%	16,7%
Nord	53,0%	31,5%	15,5%
Blankenhagen	40,2%	40,7%	19,1%
Isselhorst	55,2%	27,9%	16,9%
Pavenstädt	47,7%	39,5%	12,8%
Innenstadt	55,5%	29,5%	15,1%
Kattenstroth	49,3%	35,1%	15,7%
Sundern	54,5%	31,0%	14,6%
Spexard	56,3%	24,7%	19,0%
Ostfeld	52,5%	37,0%	10,5%
Gütersloh	51,7%	32,2%	16,1%

Abb. 4-6 Berufstätigkeit nach Sozialraum
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Sozialräumen von Gütersloh lebende Bevölkerung zum Zeitpunkt der Erhebung¹³. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Sozialräume sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen von büro stadVerkehr durchgeführten Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß etwa 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

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

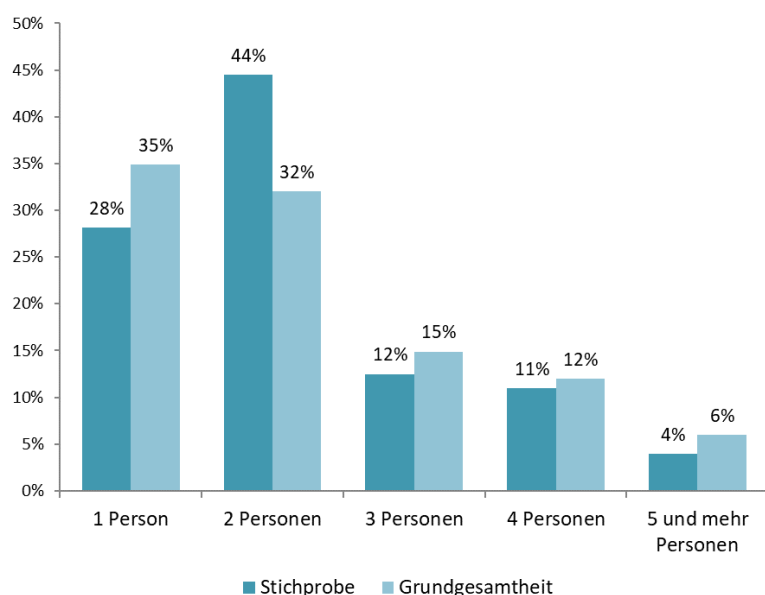


Abb. 4-7 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die älteren Personen in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmer in der Altersklasse 65-74 Jahre über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem zu wenig Erwachsene zwischen 25 und 39 Jahren sowie Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 14 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

¹³ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Altersstruktur der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden am 31.12.2020.

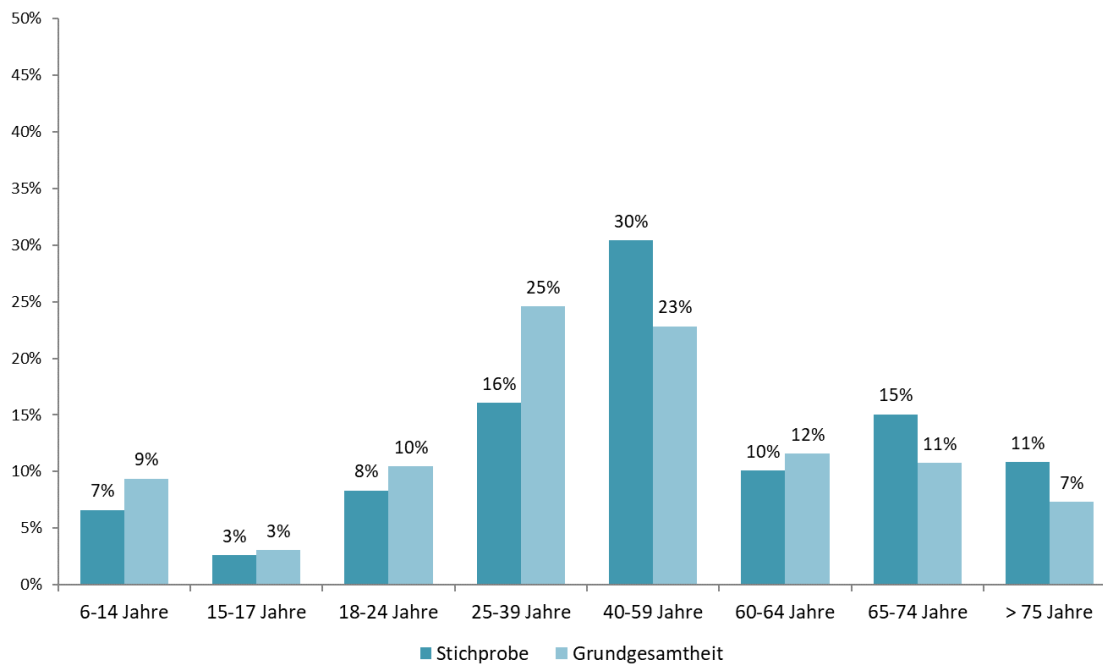


Abb. 4-8 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden.¹⁴

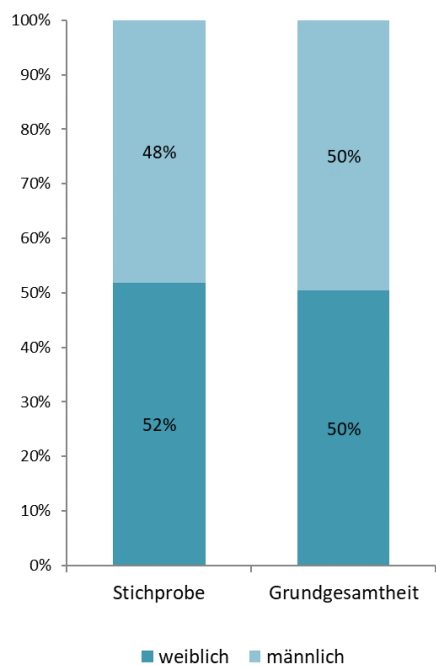


Abb. 4-9 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁴ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Gesamtstadtebene dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der Sozialräume.

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

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

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, beispielsweise im Hinblick auf Carsharing, genauer analysiert.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge werden die Verkehrsmittelverfügbarkeiten sozialraumbezogen ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 95 % der befragten Haushalte Güterslohs besitzen mindestens einen Pkw, die übrigen 5 % der Haushalte verfügen über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 40 % der Haushalte gaben an, zwei oder mehr Autos zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,46 Pkw. Der Autobesitz liegt in Gütersloh höher als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen rund 77 % der Haushalte mindestens einen eigenen Pkw¹⁵.

Hinsichtlich E-Pkw gaben 10 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,10 Pkw je Haushalt. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote je Haushalt bei 0,24. 81 % der Haushalte gaben an, kein Motorrad oder Krad zu besitzen, in 14 % der Haushalte ist eines verfügbar und in ca. 4 % der Haushalte zwei oder mehr.

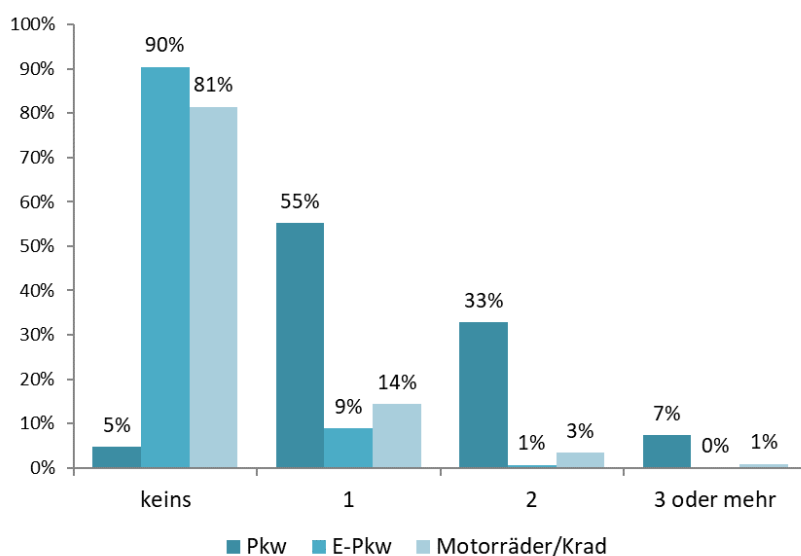


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene)

¹⁵ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Sozialräume. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in Blankenhagen wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,28 Pkw je Haushalt auf. Der Anteil der Haushalte, die über keinen Pkw verfügen, ist ebenfalls in Blankenhagen am höchsten. In Friedrichsdorf hingegen liegt die Besitzquote mit 1,79 Pkw je Haushalt deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt.

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung in Gütersloh liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 692 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im bundesweiten Durchschnitt beträgt der durchschnittliche Motorisierungsgrad 579 Pkw je 1.000 Einwohner¹⁶. Im Vergleich der Sozialräume weist Friedrichsdorf mit 814 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Blankenhagen mit 588 Fahrzeugen hingegen den geringsten.¹⁷

Sozialraum	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Avenwedde-Bahnhof	0%	58%	34%	8%	1,63	767
Avenwedde-Mitte/West	0%	57%	32%	10%	1,54	676
Friedrichsdorf	4%	41%	37%	18%	1,79	814
Nord	8%	56%	30%	6%	1,38	680
Blankenhagen	14%	52%	27%	7%	1,28	588
Isselhorst	0%	48%	33%	19%	1,76	809
Pavenstädt	12%	46%	37%	6%	1,42	696
Innenstadt	3%	60%	32%	6%	1,44	759
Kattenstroth	1%	69%	26%	3%	1,31	664
Sundern	3%	55%	34%	8%	1,47	728
Spexard	5%	49%	40%	6%	1,50	609
Ostfeld	6%	51%	40%	3%	1,40	724
Gütersloh	5%	55%	33%	7%	1,46	692

Abb. 5-2 Anzahl Pkw je Haushalt und Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

¹⁶ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023

¹⁷ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,10 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw gering aus. Insbesondere in Blankenhagen ist die Anzahl an E-Pkw mit maximal 14 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste E-Pkw-Besitzquote weist Isselhorst mit 124 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf.

Sozialraum	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Avenwedde-Bahnhof	82%	18%	0%	0,18	85
Avenwedde-Mitte/West	76%	24%	0%	0,24	105
Friedrichsdorf	92%	8%	0%	0,08	36
Nord	92%	8%	0%	0,08	39
Blankenhagen	97%	3%	0%	0,03	14
Isselhorst	77%	19%	4%	0,27	124
Pavenstädt	96%	4%	0%	0,04	20
Innenstadt	90%	10%	0%	0,10	53
Kattenstroth	82%	16%	2%	0,20	101
Sundern	94%	6%	0%	0,06	30
Spexard	92%	6%	2%	0,11	45
Ostfeld	84%	13%	3%	0,19	98
Gütersloh	90%	9%	1%	0,10	47

Abb. 5-3 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt in Gütersloh bei 1,46 liegt, so ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im stadtweiten Durchschnitt mit 0,24 wesentlich geringer. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads oder Mofas weisen Isselhorst, Avenwedde-Bahnhof und Avenwedde-Mitte/West auf, in Nord und Pavenstädt sind dagegen kaum Motorräder/Krads oder Mofas vorhanden.

Sozialraum	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Avenwedde-Bahnhof	51%	43%	7%	0%	0,56	264
Avenwedde-Mitte/West	59%	32%	9%	0%	0,5	219
Friedrichsdorf	80%	14%	3%	3%	0,32	145
Nord	91%	7%	3%	0%	0,12	59
Blankenhagen	88%	9%	3%	0%	0,15	69
Isselhorst	58%	28%	12%	3%	0,61	280
Pavenstädt	92%	4%	2%	1%	0,12	59
Innenstadt	79%	19%	2%	0%	0,23	121
Kattenstroth	76%	21%	3%	0%	0,27	137
Sundern	80%	13%	6%	1%	0,3	149
Spexard	85%	14%	1%	0%	0,15	61
Ostfeld	77%	16%	3%	4%	0,38	196
Gütersloh	81%	14%	3%	1%	0,24	114

Abb. 5-4 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

96 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 4 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 69 % aller Haushalte. Mit 96 % Fahrradbesitz weist Gütersloh im Vergleich zu den bundesweiten Werten eine deutlich höhere Besitzquote auf. Deutschlandweit verfügen mehr als 78 % über ein Fahrrad¹⁸.

Neben herkömmlichen Fahrrädern ist auch der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁹ mittlerweile häufiger verbreitet. In 48 % der Haushalte steht ein solches Verkehrsmittel zur Verfügung. E-Scooter sind hingegen wenig verbreitet. Hier besitzen nur 6 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel.

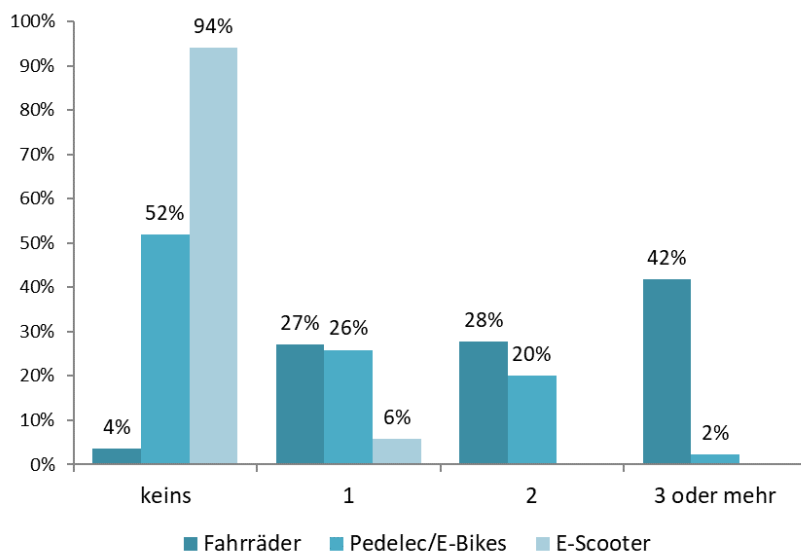


Abb. 5-5 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

¹⁸ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023

¹⁹ 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 in Gütersloh besitzt 2,57 Fahrräder. Dies entspricht 1.218 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Sozialräume zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Blankenhagen (2,23 Fahrräder je Haushalt) und Avenwedde-Bahnhof (2,32 Fahrräder je Haushalt) unter dem stadtweiten Durchschnitt liegt, ist die Quote in den Sozialräumen Friedrichsdorf und Isselhorst mit Besitzquoten von 2,87 und 2,96 Fahrrädern je Haushalt erhöht.

Sozialraum	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Avenwedde-Bahnhof	0%	34%	29%	37%	2,32	1.092
Avenwedde-Mitte/West	0%	28%	30%	42%	2,54	1.114
Friedrichsdorf	9%	20%	24%	48%	2,87	1.305
Nord	4%	21%	31%	45%	2,69	1.325
Blankenhagen	10%	26%	27%	36%	2,23	1.025
Isselhorst	3%	20%	25%	53%	2,96	1.360
Pavenstädt	1%	26%	32%	41%	2,76	1.352
Innenstadt	5%	25%	36%	34%	2,43	1.280
Kattenstroth	1%	35%	21%	43%	2,61	1.324
Sundern	4%	34%	24%	38%	2,37	1.174
Spexard	5%	25%	23%	47%	2,46	999
Ostfeld	4%	27%	28%	41%	2,38	1.231
Gütersloh	4%	27%	28%	42%	2,57	1.218

Abb. 5-6 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,73 Pedelecs bzw. E-Bikes auf gesamtstädtischer Ebene auf. Dies entspricht 346 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weist Blankenhagen mit maximal 0,46 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Avenwedde-Bahnhof und Avenwedde-Mitte/West mit 1,17 bzw. 1,50 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren mit Sicherheit weiter wachsen.

Sozialraum	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bike je Haushalt	E-Bike je 1.000 EW
Avenwedde-Bahnhof	29%	28%	39%	4%	1,17	551
Avenwedde-Mitte/West	17%	27%	45%	10%	1,50	658
Friedrichsdorf	53%	20%	21%	6%	0,79	359
Nord	56%	22%	21%	0%	0,65	320
Blankenhagen	67%	21%	10%	2%	0,46	211
Isselhorst	21%	57%	22%	1%	1,03	473
Pavenstädt	61%	23%	15%	1%	0,58	284
Innenstadt	55%	22%	21%	2%	0,72	379
Kattenstroth	46%	26%	26%	3%	0,87	441
Sundern	61%	25%	14%	0%	0,54	268
Spexard	60%	25%	14%	1%	0,57	231
Ostfeld	52%	35%	11%	2%	0,64	331
Gütersloh	52%	26%	20%	2%	0,73	346

Abb. 5-7 Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine gesamtstädtische Quote von durchschnittlich 0,06 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 28 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Sozialräumen aus. Die höchste Besitzquote liegt in Avenwedde-Bahnhof mit 0,29 E-Scootern je Haushalt vor, die niedrigste in Kattenstroth mit 0,02 E-Scootern je Haushalt.

Sozialraum	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Avenwedde-Bahnhof	71%	29%	0%	0%	0,29	137
Avenwedde-Mitte/West	91%	9%	0%	0%	0,09	39
Friedrichsdorf	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Nord	97%	3%	0%	0%	0,03	15
Blankenhagen	93%	7%	0%	0%	0,07	32
Isselhorst	79%	17%	3%	3%	0,24	110
Pavenstädt	97%	3%	0%	0%	0,03	15
Innenstadt	94%	6%	0%	0%	0,06	32
Kattenstroth	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Sundern	95%	5%	0%	0%	0,05	25
Spexard	92%	8%	0%	0%	0,08	32
Ostfeld	91%	6%	3%	3%	0,12	62
Gütersloh	94%	6%	0%	0%	0,06	28

Abb. 5-8 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätsbefragung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV 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 ÖPNV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 16 % der befragten Personen in Gütersloh besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie haben andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Sozialräumen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot (Anschluss an den Busverkehr). Anschluss an das SPNV-Netz besteht über den Hauptbahnhof Gütersloh im innerstädtischen Bereich sowie über den Bahnhof Isselhorst-Avenwedde im Sozialraum Avenwedde-Bahnhof. In den übrigen Sozialräumen besteht kein Anschluss an den SPNV. Eine Anbindung an das Busnetz besteht hingegen in allen Sozialräumen. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schüler und Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. So ergibt sich eine große Bandbreite der stadtweiten ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten, diese reicht von 11 % in Avenwedde-Mitte/ West bis zu 23 % in Ostfeld.

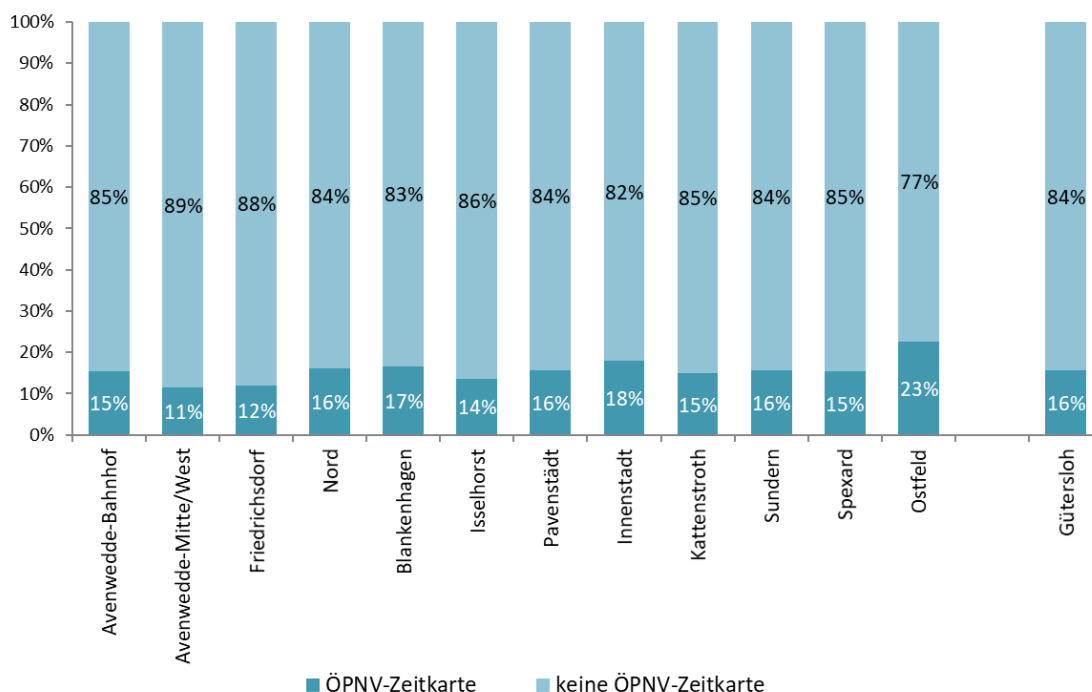


Abb. 5-9 Zeitkartenbesitz nach Sozialraum
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 70 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Schülerinnen und Schüler (56 %) sowie Auszubildenden (33 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Rentner/innen bzw. Pensionär/innen (6 %), Teilzeit- (7 %) sowie Vollzeitbeschäftigten (5 %) vor.

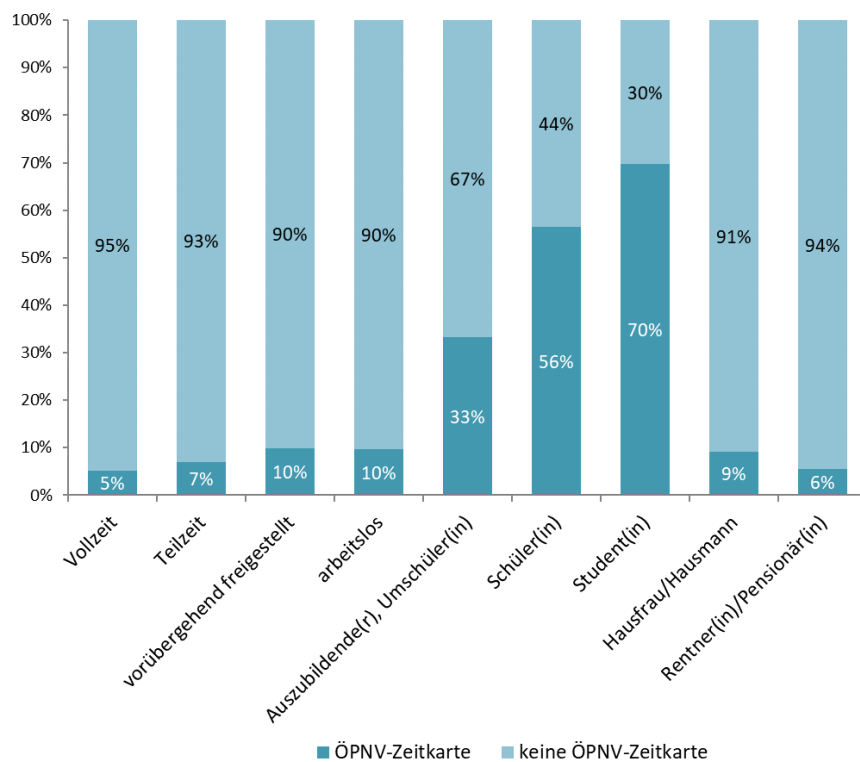


Abb. 5-10 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der 15-17-Jährigen rund 87 % Personen²⁰, sowie in der Gruppe der jungen Erwachsenen im Alter von 18-24 Jahren noch 48 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (demzufolge vorrangig Schüler und Studenten), beträgt die Quote in den Altersklassen ab einem Alter von 25 Jahren 11 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzer nochmal deutlich weiter auf 4 %.

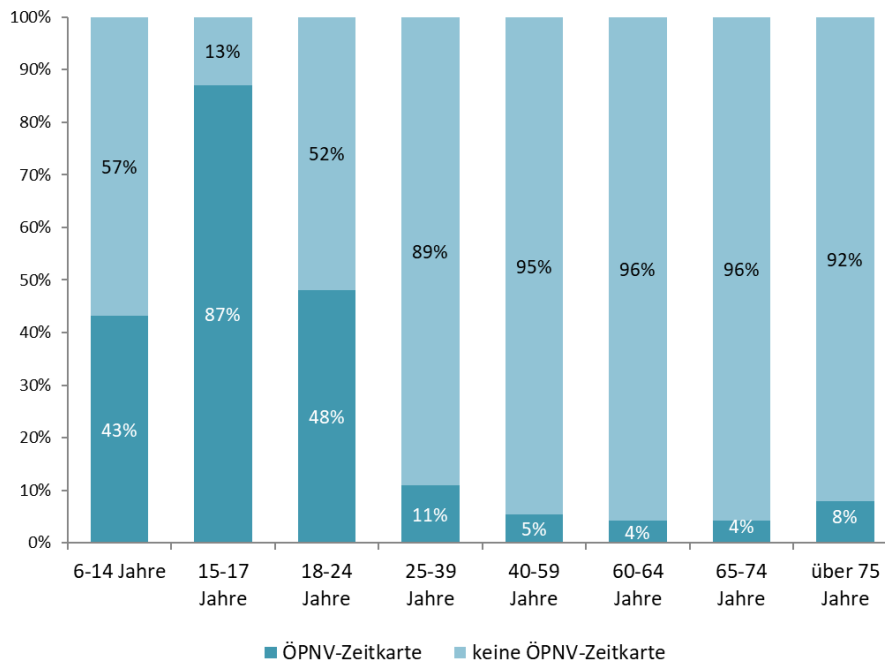


Abb. 5-11 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Gesamtstädtisch haben die Teilnehmenden angegeben, dass sich die nächste Bushaltestelle durchschnittlich in 315 Metern Entfernung befindet bzw. in ca. 5 Minuten fußläufig erreichbar ist. Der nächste Bahnhof sei hingegen durchschnittlich ca. 2,9 km entfernt bzw. in ca. 30 Minuten zu Fuß zu erreichen. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmer der Befragung, die mit einem großen Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Vergleich zwischen den Sozialräumen herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen.

Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs lassen sich im Vergleich der Sozialräume einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt in Isselhorst mit rund 491 Metern vor, die geringste in Kattenstroth mit 238 Metern. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Sozialräume teils große Unterschiede auf. Im Vergleich weist der Sozialraum Spexard mit knapp 4,5 km die weiteste Entfernung auf. Im Gegensatz dazu ist der Bahnhof aus Avenwedde-Bahnhof und der Innenstadt durchschnittlich innerhalb von 1,2 - 1,6 Kilometer Fußweg zu erreichen.

²⁰ Im Rahmen des Pilotprojekts SchülerTicket Westfalen 2022 bis 2024 erhalten alle Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufen I und II der Gütersloher Schulen kostenlos das SchülerTicket Westfalen.

Sozialraum	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Avenwedde-Bahnhof	310	4	1.245	12
Avenwedde-Mitte/West	375	4	3.956	42
Friedrichsdorf	351	6	4.007	41
Nord	337	6	2.608	28
Blankenhagen	269	6	3.909	39
Isselhorst	491	6	4.292	32
Pavenstädt	317	5	2.800	36
Innenstadt	274	5	1.637	18
Kattenstroth	238	4	2.625	30
Sundern	284	4	2.744	30
Spexard	335	5	4.493	42
Ostfeld	337	5	2.620	26
Gütersloh	315	5	2.941	30

Abb. 5-12 ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

92 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in Gütersloh höher (MiD: 87 %) ²¹. Die Sozialräume Blankenhagen und Innenstadt weisen mit 15 % bzw. 13 % den höchsten Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. Im Gegensatz dazu können in den Sozialräumen Friedrichsdorf und Isselhorst mit jeweils 97 % die höchsten Anteile an Bewohnern ermittelt werden, die einen Führerschein besitzen.

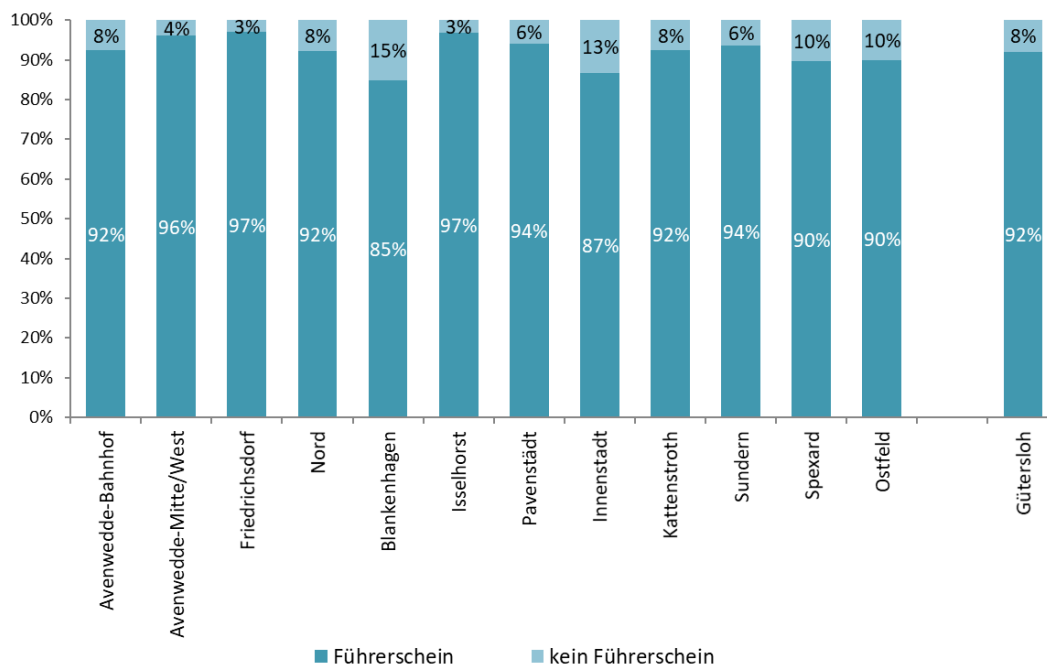


Abb. 5-13 Führerscheinbesitz nach Sozialraum
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

²¹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren nur zu 80 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 93 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 94 %. Ab dem Alter von über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 87 % ab.

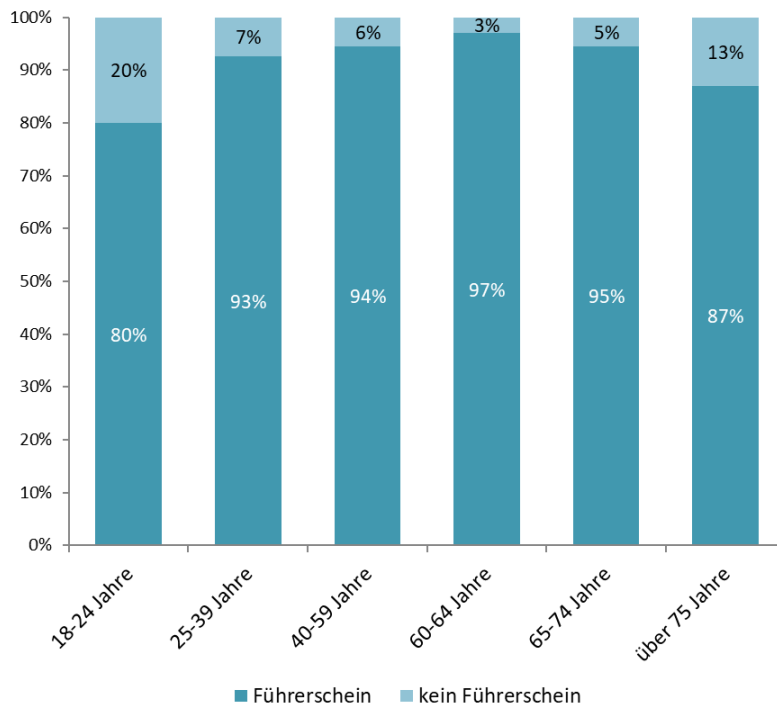


Abb. 5-14 Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 5 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt.

Rund 3 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, rund 84 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 8 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 37 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studierende). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Gemäß vorgenannter Definition sind Männer seltener wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 9 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 7 % bei den Männern).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	10%	10%	43%	37%
25-39 Jahre	5%	3%	84%	8%
40-59 Jahre	4%	2%	91%	3%
60-64 Jahre	2%	1%	94%	3%
65-74 Jahre	4%	1%	92%	2%
über 75 Jahre	10%	3%	83%	4%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	6%	3%	82%	9%
männlich	4%	2%	86%	7%
Gütersloh	5%	3%	84%	8%

Abb. 5-15 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Sozialräumen zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 10 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in Blankenhagen am höchsten. In Friedrichsdorf und Isselhorst ist der Anteil mit 1 % bzw. 2 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. Im Sozialraum Pavenstädt trifft dies auf 10 % der Personen zu. Demgegenüber besitzt in Avenwedde-Mitte/ West eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch ÖPNV-Zeitkarte (4 %).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Sozialraum	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Avenwedde-Bahnhof	7%	0%	83%	9%
Avenwedde-Mitte/West	3%	1%	92%	4%
Friedrichsdorf	1%	2%	90%	7%
Nord	7%	1%	85%	7%
Blankenhagen	10%	5%	77%	8%
Isselhorst	2%	1%	87%	9%
Pavenstädt	3%	3%	84%	10%
Innenstadt	8%	5%	77%	9%
Kattenstroth	4%	3%	84%	9%
Sundern	4%	3%	86%	7%
Spexard	7%	3%	84%	6%
Ostfeld	5%	6%	81%	9%
Gütersloh	5%	3%	84%	8%

Abb. 5-16 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Sozialraum
(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 von Carsharing-Angeboten und Homeoffice.

5.3.1 Nutzung von Carsharing-Angeboten

Carsharing-Angebote werden in Gütersloh kaum genutzt. Im Sozialraumvergleich können die höchsten Anteile in Isselhorst (4 %), Pavenstädt (3 %) und Sundern (3 %) festgestellt werden. In den übrigen Sozialräumen betragen die Anteile zwischen 0 % - 2 %.

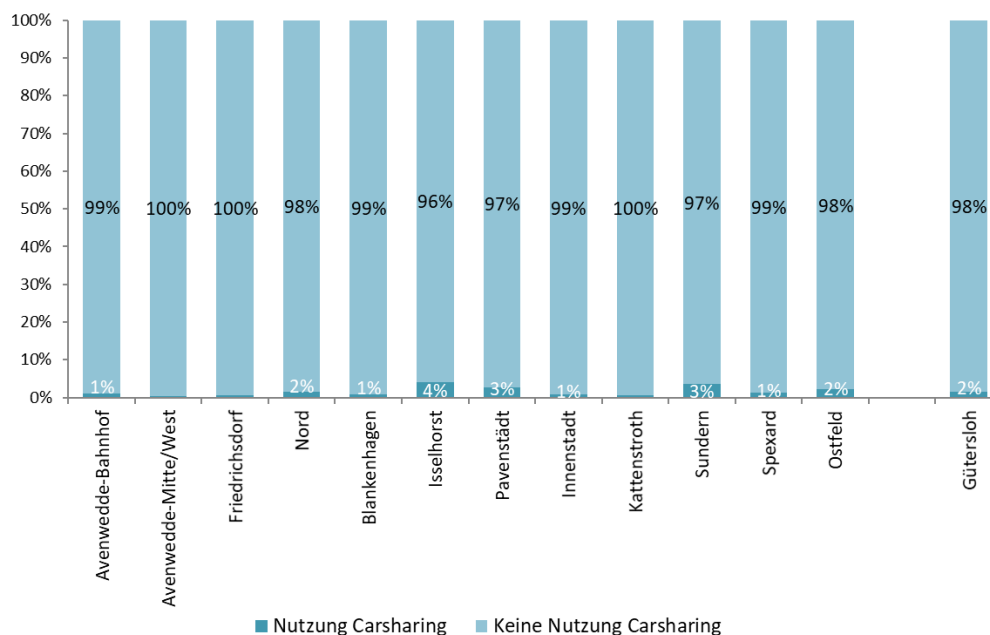


Abb. 5-17 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Sozialraum
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahren)

Aufgrund der geringen Fallzahlen an Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzern wird an dieser Stelle auf eine tiefere Analyse verzichtet.

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 Sozialräume besteht die höchste Nutzungsquote in der Innenstadt und in Sundern mit jeweils 39 %, gefolgt von Avenwedde-Bahnhof und Kattenstroth mit jeweils 36 %. Die niedrigsten Anteile liegen in Blankenhagen mit 13 % vor.

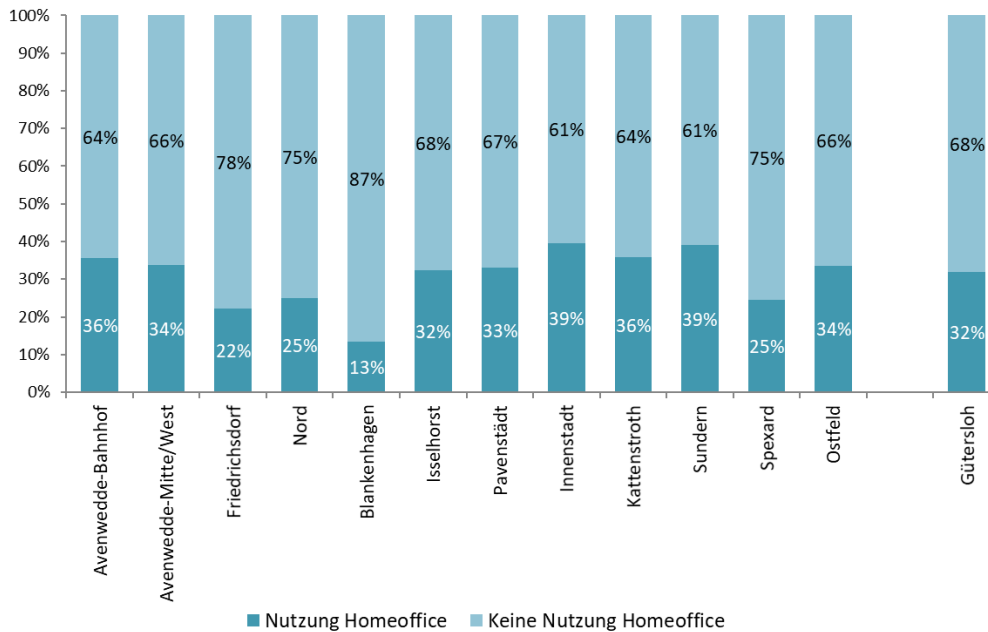


Abb. 5-18 Nutzung von Homeoffice nach Sozialraum (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

Die Mehrheit der berufstätigen Personen in Gütersloh (jeweils 32 %) nutzt die Möglichkeit von Homeoffice an einem oder an zwei Tagen in der Woche. 14 % der Befragten arbeitet dreimal pro Woche im Homeoffice. Mehr als dreimal pro Woche arbeiten nur noch wenige Personen im Homeoffice, die Anteile nehmen hier deutlich ab. Dauerhaft im Homeoffice arbeitet nur ein sehr geringer Teil von 1 %.

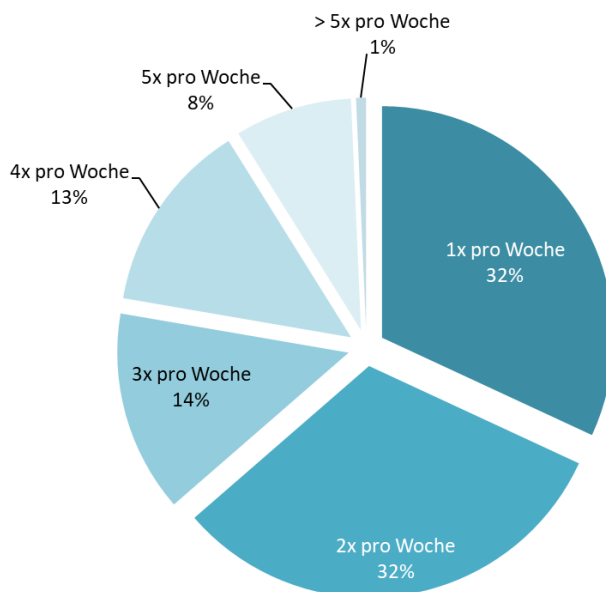


Abb. 5-19 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

6 Mobilität

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

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 8.280 Wege erfasst²². Jede Bürgerin bzw. jeder Bürger in der Stadt Gütersloh legt durchschnittlich 3,2 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,7 Wegen je Tag. 87 % der Personen waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, sie waren also mobil. Die Personen, die an den Stichtagen nicht außerhäuslich unterwegs waren, haben mehrere Gründe angegeben, warum keine Wege zurückgelegt wurden. Am häufigsten wurde das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 43 %) genannt. Darauf folgen die Gründe Krankheit (ca. 18 %), körperliche Einschränkungen (14 %) oder Urlaub (6 %). Die Mobilitätsrate der Stadt Gütersloh liegt knapp über bzw. im bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²³

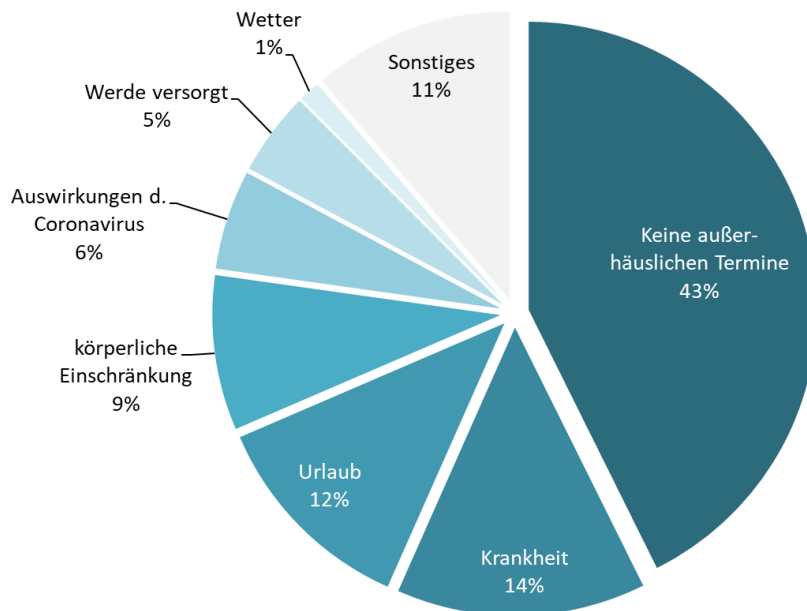


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Gütersloh in den mittleren Altersklassen ihr Maximum erreicht und ab dort mit zunehmendem Alter absinkt. Die statistisch mobilsten Personen sind bei den 25-39-Jährigen sowie den 40-59-Jährigen zu finden. Hier wird auch das Wegemaximum mit 3,5 Wegen je Tag erreicht. In diesen Altersklassen ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und

²² Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie haben eine Mindestlänge von 25 Metern; finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²³ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,3 Wegen pro Tag im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Darin enthalten sind allerdings schon die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

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%	46%	43%	5%	0%	3,1	3,3
15-17 Jahre	4%	0%	48%	40%	9%	0%	3,1	3,2
18-24 Jahre	19%	3%	44%	24%	10%	0%	2,6	3,2
25-39 Jahre	9%	1%	40%	36%	9%	6%	3,5	3,8
40-59 Jahre	7%	0%	44%	30%	15%	4%	3,5	3,8
60-64 Jahre	10%	1%	42%	32%	12%	4%	3,4	3,8
65-74 Jahre	16%	0%	33%	30%	16%	5%	3,4	4,0
über 75 Jahre	33%	0%	33%	23%	7%	3%	2,3	3,5
Gütersloh	13%	1%	41%	31%	11%	4%	3,2	3,7

Abb. 6-2 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 3,5 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen 3,0 bzw. 2,8 Wege/Tag. 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 23 % 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, Wehr- oder Bundesfreiwilligen-dienst</i>	7%	0%	43%	32%	13%	4%	3,5	3,7
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	23%	0%	33%	27%	12%	5%	3,0	3,9
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	11%	1%	47%	35%	6%	0%	2,8	3,2
Gütersloh	13%	1%	41%	31%	11%	4%	3,2	3,7

Abb. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Sozialraum

Bei Auswertung der Wegezahzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in Pavenstädt und Ostfeld besitzen die höchste Mobilitätsrate; 3,4 Wege

legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Blankenhagen und Innenstadt legen hingegen jeweils 2,7 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner in Gütersloh. In der Stichprobe legen mit 15 % nur wenige Personen mehr als 5 Wege pro Tag zurück.

Sozialraum	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Avenwedde-Bahnhof	21%	0%	38%	26%	13%	1%	2,9	3,7
Avenwedde-Mitte/West	14%	0%	40%	35%	9%	2%	3,0	3,5
Friedrichsdorf	11%	0%	47%	30%	9%	3%	3,1	3,5
Nord	12%	0%	44%	28%	12%	4%	3,3	3,7
Blankenhagen	17%	0%	53%	19%	7%	4%	2,7	3,3
Isselhorst	11%	2%	42%	30%	11%	4%	3,3	3,6
Pavenstädt	15%	1%	33%	32%	13%	5%	3,4	4,0
Innenstadt	20%	0%	42%	27%	9%	2%	2,7	3,4
Kattenstroth	8%	1%	34%	37%	14%	5%	3,7	4,0
Sundern	9%	1%	46%	32%	7%	5%	3,2	3,5
Spexard	16%	0%	43%	29%	10%	2%	2,9	3,5
Ostfeld	12%	0%	36%	34%	16%	2%	3,4	3,9
Gütersloh	13%	1%	41%	31%	11%	4%	3,2	3,7

Abb. 6-4 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Sozialraum
(Auswertung auf Wegeebe)

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegeanzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Sozialräumen gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jeden Sozialraum ermittelt worden. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jeden Sozialraum dargestellt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnern in der Innenstadt mit 0,49 und Kattenstroth mit 0,48 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Blankenhagen und Spexard zu verzeichnen. Dort legt jede Person jeweils 0,17 Fußwege je Tag zurück. Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 0,30 Fußwegen je Person und Tag.

Stadtweit werden je Person 0,79 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 1,31 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner von Kattenstroth an der Spitze. In Avenwedde-Bahnhof werden mit 0,30 Wegen pro Person und Tag am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin und jeder Bürger in der Stadt Gütersloh legt im Mittel 1,89 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,32 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität im Sozialraum Innenstadt am niedrigsten, in Isselhorst werden wiederum mit 2,30 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖPNV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,21 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtspezifischen Werte reichen von 0,14 Wege in Avenwedde-Mitte/West und Kattenstroth bis 0,36 Wege in Avenwedde-Bahnhof.

Sozialraum	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Wege/ Person
Avenwedde-Bahnhof	0,32	0,30	1,90	0,37	2,9
Avenwedde- Mitte/West	0,19	0,90	1,82	0,14	3,0
Friedrichsdorf	0,21	0,66	2,04	0,22	3,1
Nord	0,19	0,71	2,21	0,15	3,3
Blankenhagen	0,17	0,46	1,76	0,36	2,7
Isselhorst	0,19	0,57	2,30	0,20	3,3
Pavenstädt	0,25	0,83	2,07	0,20	3,4
Innenstadt	0,49	0,65	1,32	0,25	2,7
Kattenstroth	0,48	1,31	1,77	0,14	3,7
Sundern	0,29	0,86	1,84	0,22	3,2
Spexard	0,17	0,66	1,93	0,18	2,9
Ostfeld	0,31	0,76	2,08	0,26	3,4
Gütersloh	0,30	0,79	1,89	0,21	3,2

Abb. 6-5 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Sozialraum
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner in Gütersloh hochgerechnet werden täglich etwa 336.700 Wege unternommen. Davon entfallen 21.900 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 200.200 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer: 171.100 Wege, MIV-Mitfahrer: 29.100 Wege). Insgesamt 114.600 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 31.200 zu Fuß und 83.400 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (59.200) von den Bewohnerinnen und Bewohner des bevölkerungsreichsten Sozialraums Kattenstroth zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Blankenhagen (11.900 Wege) am niedrigsten.

Sozialraum	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Avenwedde-Bahnhof	1.700	1.600	9.900	1.900	15.100	2,9
Avenwedde- Mitte/West	1.500	7.200	14.500	1.100	24.300	3,0
Friedrichsdorf	1.400	4.200	13.200	1.400	20.200	3,1
Nord	2.300	8.800	27.500	1.900	40.500	3,3
Blankenhagen	700	2.000	7.600	1.500	11.900	2,7
Isselhorst	1.200	3.600	14.800	1.300	20.900	3,3
Pavenstädt	2.800	9.500	23.600	2.300	38.200	3,4
Innenstadt	6.300	8.500	17.100	3.300	35.100	2,7
Kattenstroth	7.700	20.900	28.300	2.300	59.200	3,7
Sundern	2.300	6.900	14.700	1.800	25.800	3,2
Spexard	1.600	6.100	17.900	1.700	27.300	2,9
Ostfeld	1.700	4.100	11.200	1.400	18.300	3,4
Gütersloh	31.200	83.400	200.200	21.900	336.700²⁴	3,2

Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Sozialraum, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁴ 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.

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

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

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)

Die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Gütersloh bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 59 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengefasst) und zu 41 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 9 % auf den Fußverkehr, 25 % auf den Radverkehr und 7 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Sozialräume können Unterschiede festgestellt werden. So weisen die Sozialräume Innenstadt, Kattenstroth und Sundern einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In der Innenstadt beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 51 %, im Sozialraum Kattenstroth liegt er bei 52 %. Im Sozialraum Kattenstroth sind insbesondere die Radverkehrsanteile erhöht, in der Innenstadt sind höhere Fußverkehrsanteile erkennbar. Sozialräume, die abseits des Zentrums liegen, haben einen höheren MIV-Anteil. So weist Isselhorst mit 71 % den höchsten MIV-Anteil auf. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in Avenwedde-Bahnhof (13 %), Blankenhagen (13 %) und der Innenstadt (9 %) auszumachen.

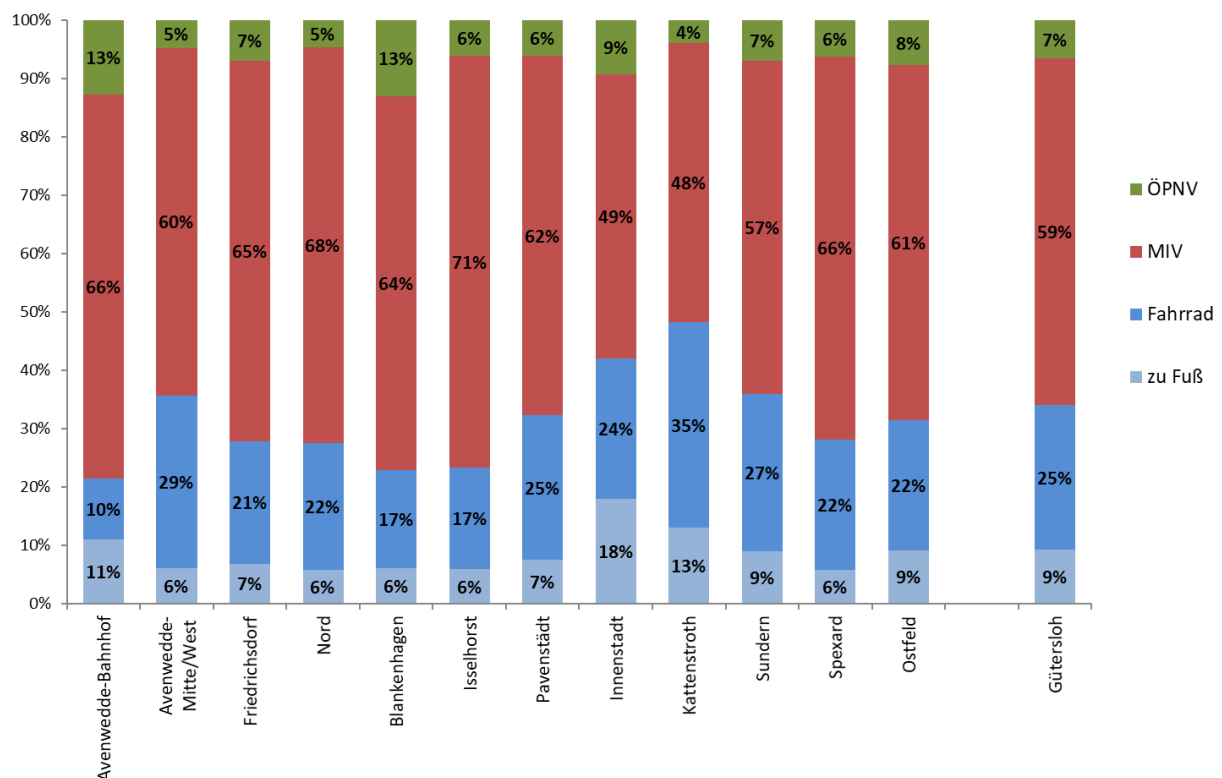


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Sozialräume (Hauptgruppen)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in nachfolgender Abbildung zu sehen. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 7 %-igen ÖPNV-Anteil auf Ebene der Stadt Gütersloh 4,3 % auf den Busverkehr und 2,2 % auf den Schienennah- und -fernverkehr. Im Sozialraumvergleich zeigen sich dabei unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der

Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Sozialräume, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 59 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 50,4 % MIV-Fahrer, 8,6 % MIV-Mitfahrer und 0,4 % Motorradfahrer auf. Der MIV-Mitfahrer-Anteil weist in den einzelnen Sozialräumen Werte zwischen 5 % und 14 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 25 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 19,4 % herkömmlichen Radverkehr und 5,3 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes²⁵. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich in Avenwedde-Mitte/West feststellen (9 %), während die geringsten Anteile in Kattenstroth (4 %) und Blankenhagen (3 %) vorliegen.

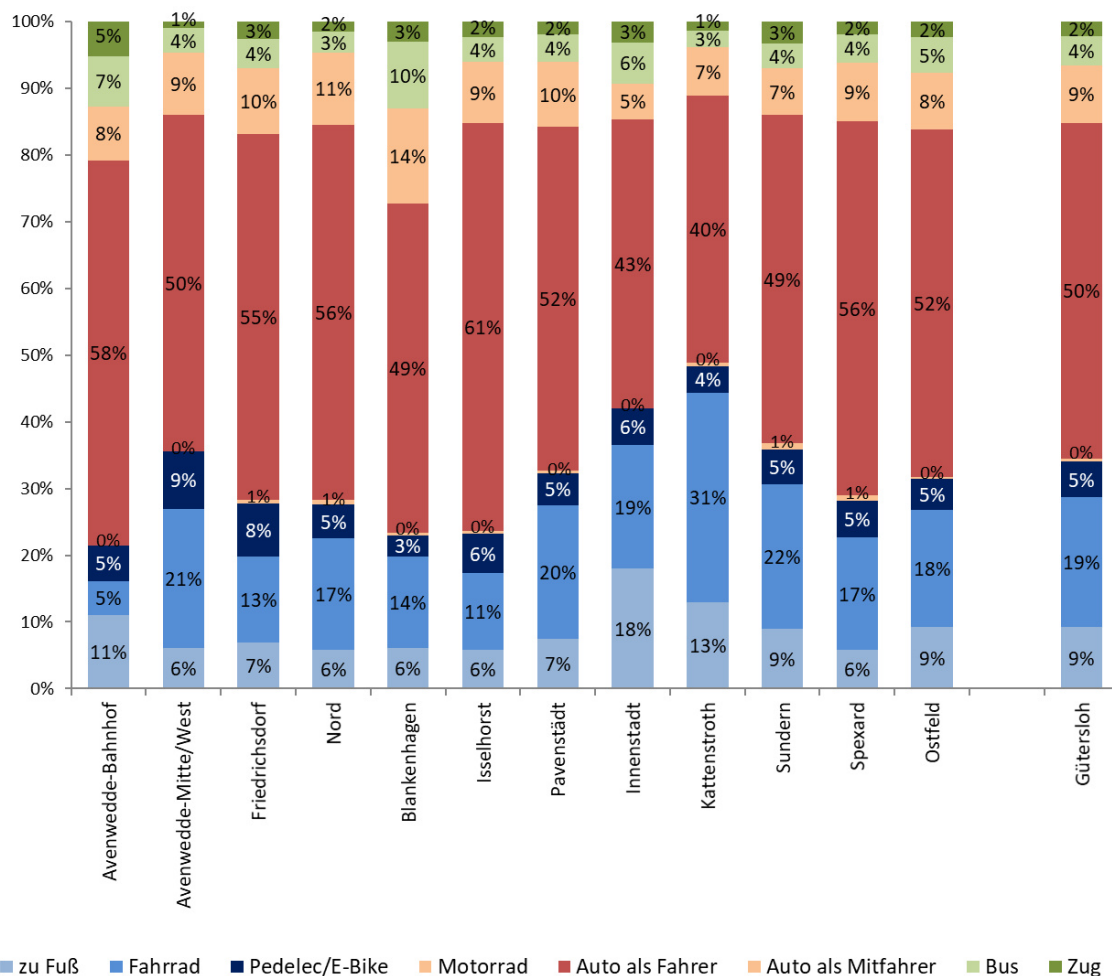


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Sozialräume (Detail)
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine übersichtliche Darstellung der Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf gesamtstädtischer Ebene kann auch noch einmal dem Anhang entnommen werden.

²⁵ 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, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen zusammen nur 13 % der Verkehrsleistung, auf den ÖPNV hingegen 11 %. Demnach werden 1.764 Tsd. Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern in Gütersloh mit dem MIV bestritten.

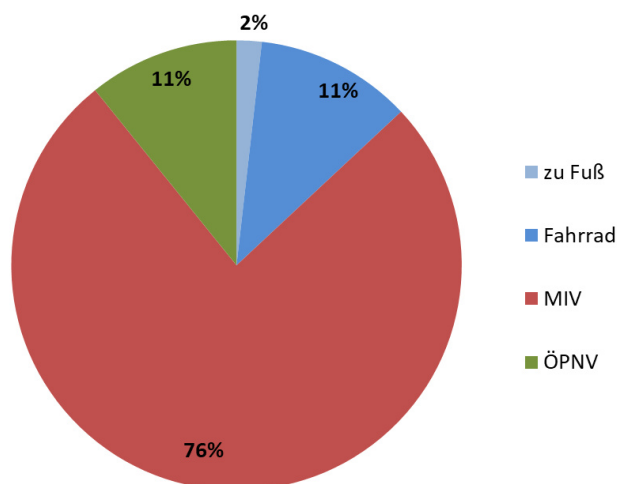


Abb. 6-9 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖPNV	250.000
MIV	1.764.000
Fahrrad	260.000
zu Fuß	42.000
Gütersloh	2.316.000

Abb. 6-10 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebe)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Gütersloh sind in der Abbildung 6-11 der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Städte aufgeführt. Vergleichsdaten liegen beispielsweise aus Minden, Detmold, Bielefeld, Paderborn und Verl vor. Beim Vergleich der Daten ist zu berücksichtigen, dass in den Vergleichskommunen jeweils unterschiedliche Rahmenbedingungen existieren, beispielsweise im Hinblick auf die Einwohnerzahlen, der Einwohnerdichte, der Topographie, der ÖPNV-Anbindung, -Ausgestaltung und -Qualität.

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 der Erhebung aus 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt die Stadt Gütersloh einen um zwei Prozentpunkte höheren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind hingegen deutlich niedriger als auf Bundes- und Landesebene, während die Radverkehrsanteile 14 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖPNV-Anteile sind in Gütersloh leicht niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Ergebnissen. Zusätzlich wurden im Rahmen der MiD-Studie Modal Split-Ergebnisse für

Siedlungs- und Raumordnungstypen vorgestellt. Gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) zählt Gütersloh zur Kategorie „Stadtregion – städtischer Raum“. Gegenüber dieser Kategorie besitzt Gütersloh einen minimal niedrigeren MIV-Anteil. Während der Fußverkehrsanteil in Gütersloh um 12 Prozentpunkte geringer ausfällt, ist der Radverkehrsanteil um 15 Prozentpunkte erhöht. Der Anteil des ÖPNV ist in Gütersloh um einen Prozentpunkt niedriger als in der Vergleichskategorie.

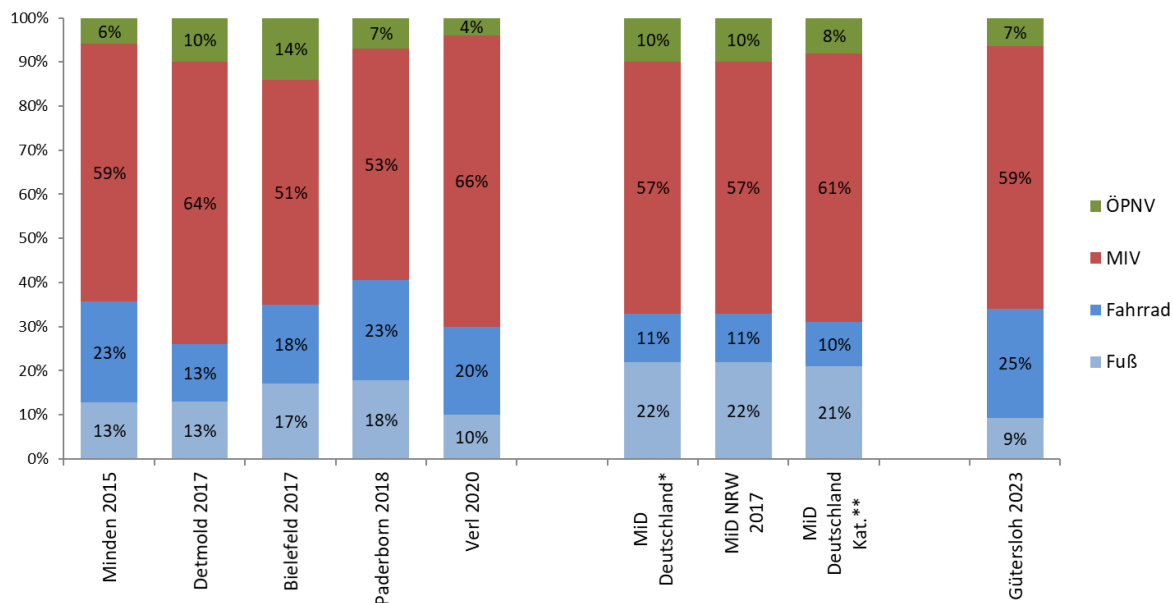


Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²⁶
(Kat.* = Ländliche Region - Zentrale Stadt)²⁷

Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:

Im Jahr 2014 wurde vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) eine Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh durchgeführt. Aufgrund einer fehlenden Beschreibung der angewandten Methodik der damaligen Befragung fehlt die Möglichkeit, die Ergebnisse der Erhebung 2014 einzuordnen. Es wird nicht deutlich, ob die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebungen in nordrhein-westfälischen Kommunen berücksichtigt wurden (z. B. Vorgabe von festgelegten Stichtagen, an denen die normalwerttägliche Mobilität dokumentiert werden soll) oder ob sich methodisch und inhaltlich an die übergeordneten Studien (MiD, SrV) gehalten wurde. So ist ein Vergleich der Ergebnisse aus 2023 mit denen aus 2014 nur stark eingeschränkt möglich. Aus diesem Grund kann an dieser Stelle auf einen tiefergehenden Vergleich verzichtet werden.

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. Die Kernaussagen für die Stadt Gütersloh lassen sich wie folgt zusammenfassen:

²⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²⁷ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) gemäß MiD 2017

- Wesentliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind nicht zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß und fahren mitunter häufiger mit Bus und Bahn, während Männer etwas häufiger den MIV nutzen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.
- Vor allem in den mittleren Altersklassen zwischen 25-65 Jahren nutzen Männer den MIV häufiger als Frauen. Im Vergleich dazu ist der ÖPNV-Anteil bei Frauen in diesen Altersklassen oftmals höher.
- Insbesondere Frauen zwischen 25-74 Jahre gehen häufiger zu Fuß als Männer. Männer in dieser Altersklasse nutzen hingegen gehäuft den MIV oder das Fahrrad.

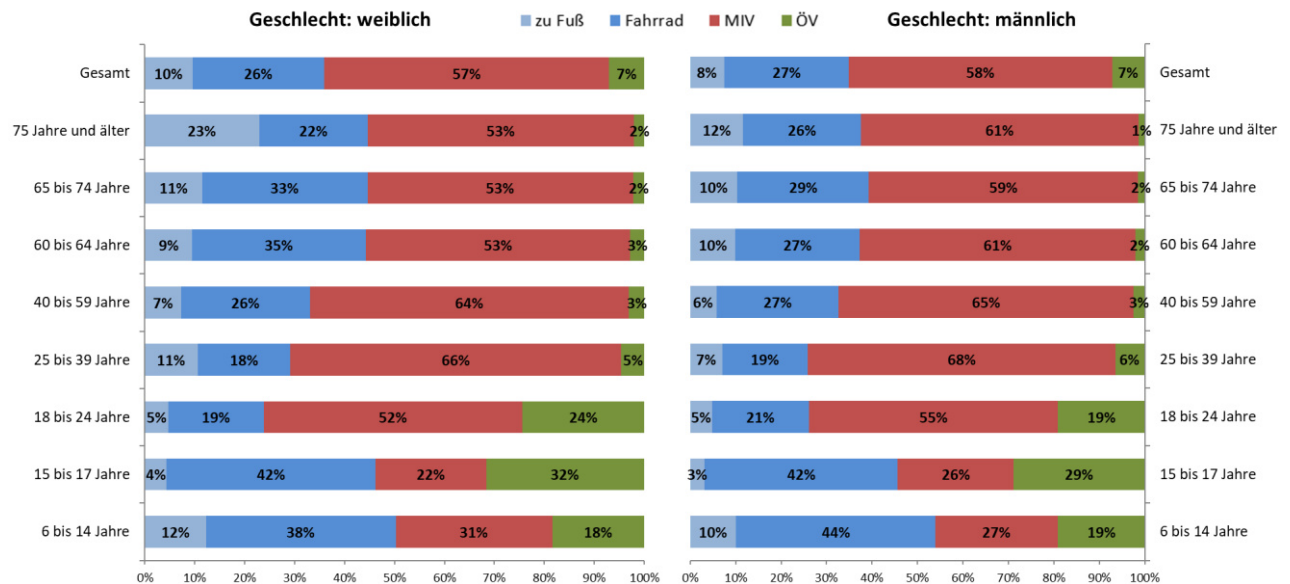


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede. Es ist zu erkennen, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt.

Während Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen mit 68 % bzw. 64 % sowie vorübergehend freigestellte Personen (79 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere in der Gruppe der Schülerinnen und Schülern, der Studierenden sowie der Auszubildenden. Diese Gruppen haben entsprechend den höchsten ÖPNV-Anteil mit 38 % bei den Studierenden, 22 % in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler und 21 % in der Gruppe der Auszubildenden. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen. Die Gruppe der Schülerinnen und Schüler weist zudem einen hohen Anteil am Fuß- und Radverkehr auf. Daneben ist der Radverkehrsanteil in der Gruppe der Hausfrauen/Hausmänner sowie in der Gruppe der Rentner(innen) und Pensionär(innen) erhöht. Zusätzlich ist erkennbar, dass Berufstätige (in Voll- oder Teilzeit) 21 % (Vollzeit) bzw. 25 % (Teilzeit) der Wege mit dem Fahrrad zurücklegen.

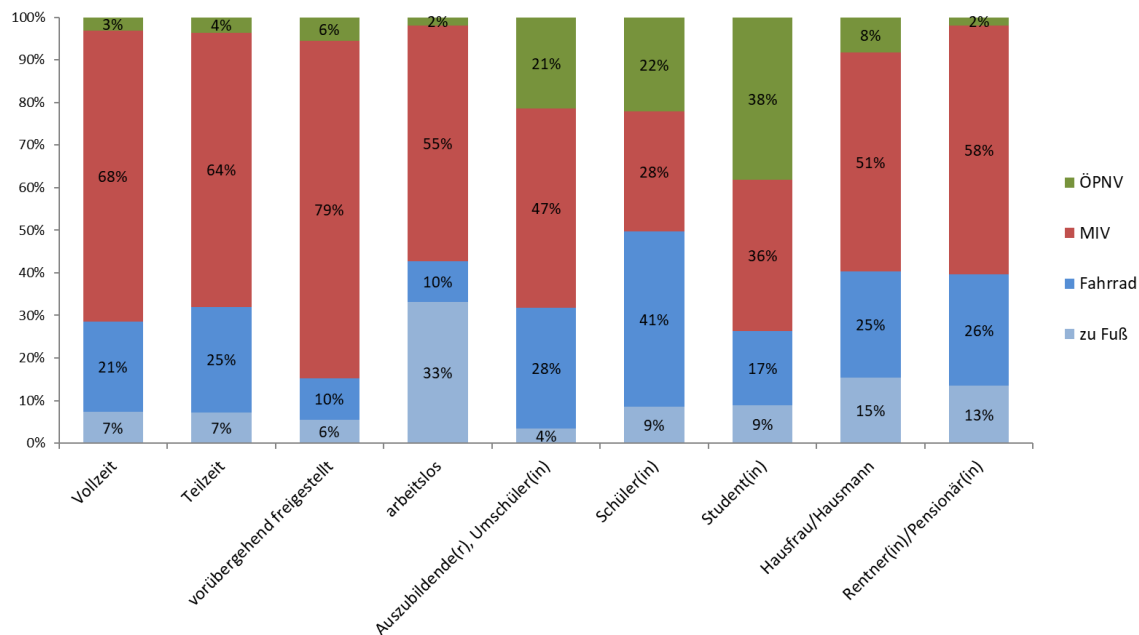


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	31.100	9,2%
1-2,5 km	76.800	22,8%
2,5-5 km	98.600	29,3%
5-10 km	65.500	19,5%
10-25 km	43.600	12,9%
25-50 km	14.800	4,4%
50-100 km	2.100	0,6%
> 100 km	4.100	1,2%
Gesamt	336.700	100,0%

Abb. 6-14 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist in Abbildung 6-15 dargestellt. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 48 %, der Radverkehrsanteil bei 34 %. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege bereits 18 % (MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer), hier besteht also Verlagerungspotenzial zugunsten des Umweltverbundes.

Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des MIV. Allerdings nimmt auch der Radverkehrsanteil um neun Prozentpunkte zu. Bereits in der Entfernungsklasse der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt, der Radverkehrsanteil nimmt um 15 Prozentpunkte ab. Ab einer Länge von 5 km sinkt der

Radverkehrsanteil auf 15 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 5 %.

Die Anteile des ÖPNV steigen ab einer Distanz von 5 km langsam an. Ab einer Wegelängenklasse von 25 km erreicht der ÖPNV einen Anteil von 13 %. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Dies zeigt sich vor allem im Fernverkehr (Wegelänge > 100 km). Insgesamt dominieren aber auch bei längeren Wegedistanzen die MIV-Anteile.

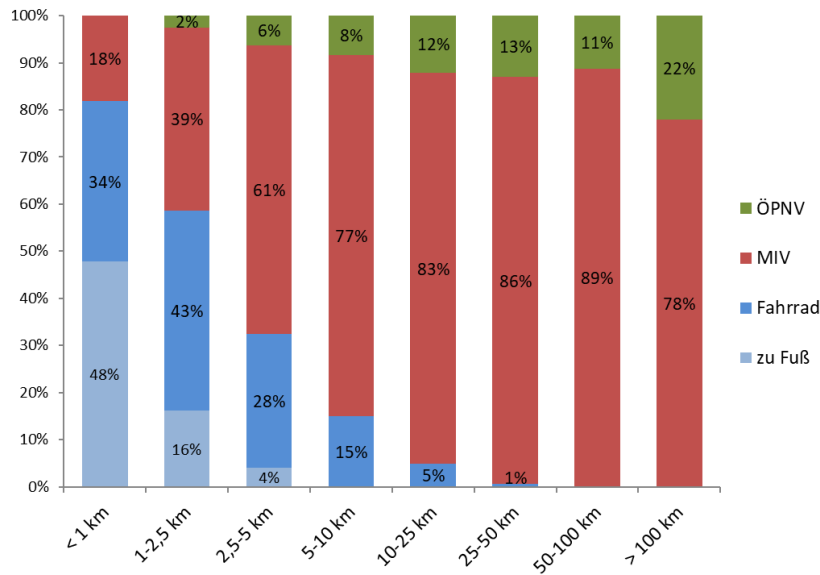


Abb. 6-15 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge 87 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 90 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass rund 95 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖPNV werden vor allem Wege ab 2,5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

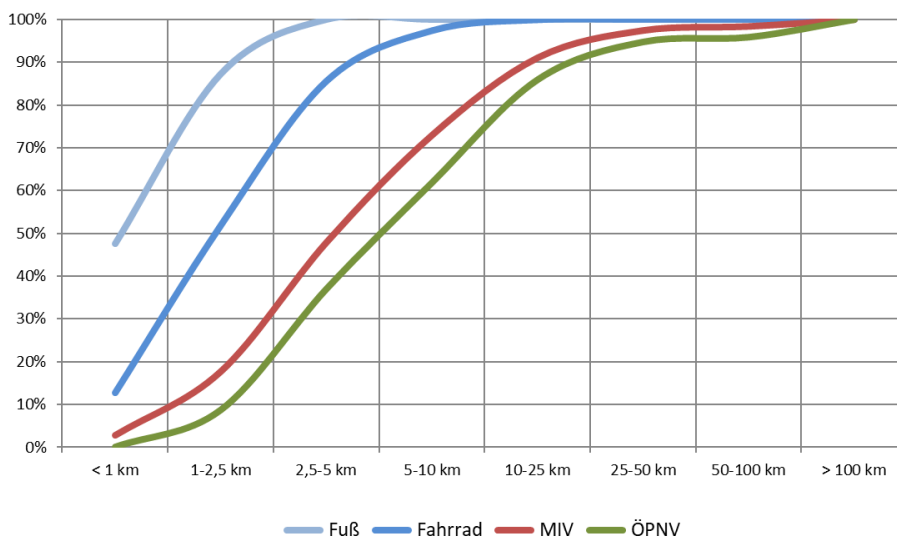


Abb. 6-16 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebe)

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. Arbeitswege weisen mit 25 % den höchsten Anteil auf. 18 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 15 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit jeweils 6 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ sowie „Besuch“ die geringsten Anteile auf.²⁸ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

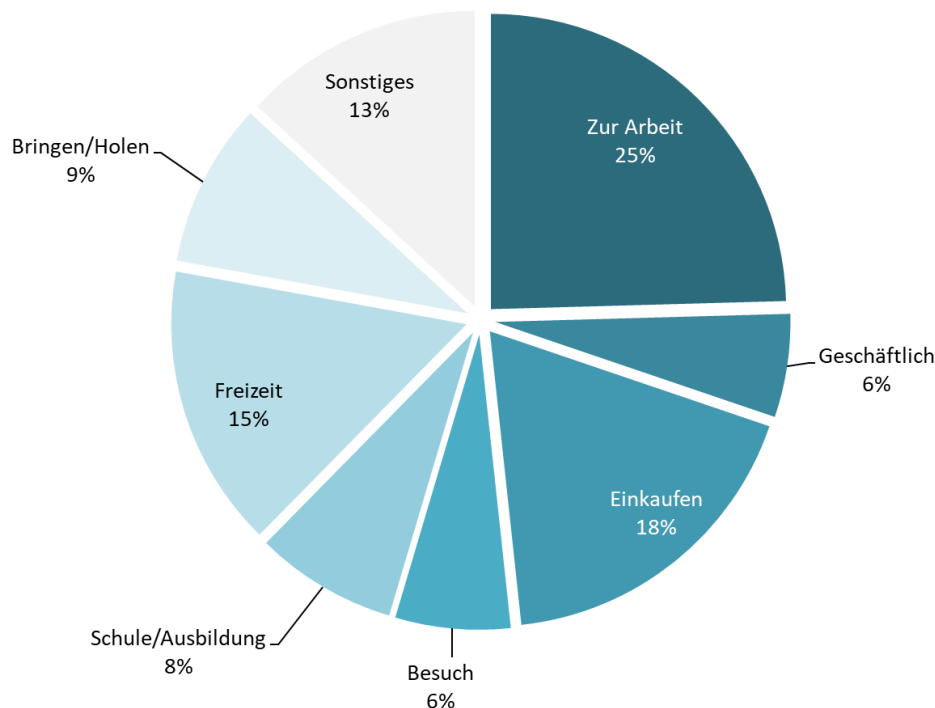


Abb. 6-17 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in nachstehender Abbildung dargestellt. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „geschäftlich“ (84 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer), „Bringen/Holen“ (82 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) sowie „zur Arbeit“ (65 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 23 %. Diese teilen sich in 9 % Selbst- und 14 % Mitfahrten auf²⁹. Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 30 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem fahren Schüler, Studenten und Auszubildende mit 38 % häufiger mit dem Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen Radverkehrsanteil von 26 % auf. Freizeit- sowie Einkaufswege haben dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 42 % der Freizeitwege und 34 % der Einkaufswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

²⁸ Der Wegezweck „geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

²⁹ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer differenziert.

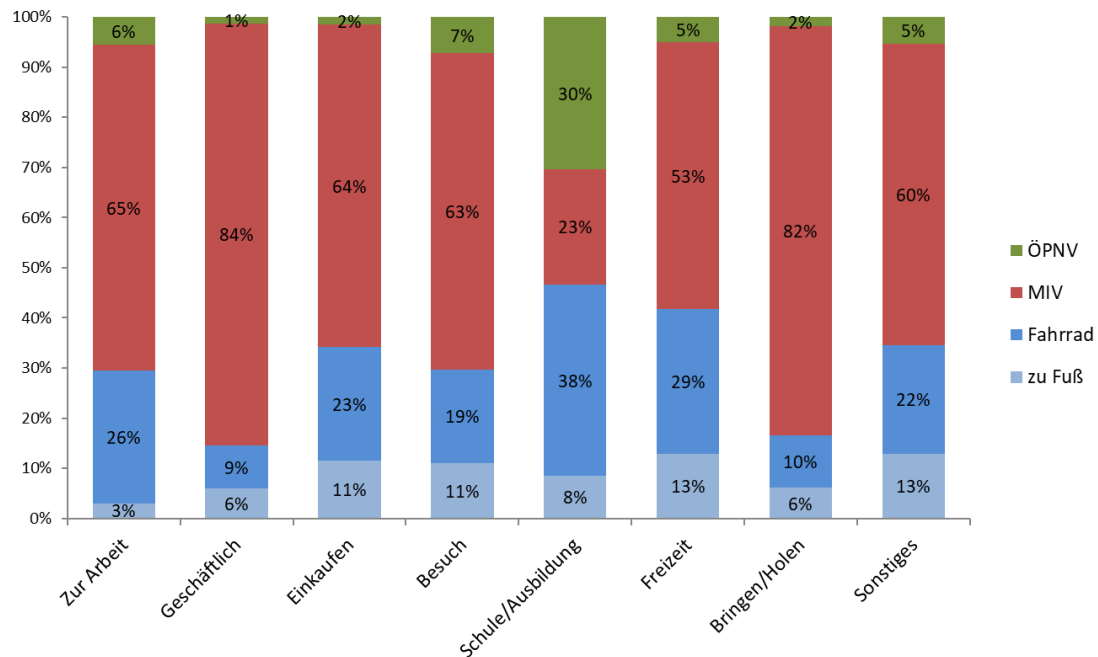


Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

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

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene Gesamtstadt verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 22,6 km. Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch wesentlich höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 6,2 km. Die mittlere Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert 26 Minuten, mit dem Bus sind es 11 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 9,1 km und die Wegedauer im Mittel 13 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 7,5 km und 11 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Abb. 6-21). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,9 km deutlich kürzer; die Wegedauer weicht mit 17 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch weniger stark ab. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen

zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 3,9 km bei erhöhter Wegedauer von 20 Minuten.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 6,9 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 3,4 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Nur bei Pedelecs und E-Bikes lassen sich größere Unterschiede zwischen Binnen- und Gesamtverkehr feststellen. Dies spricht für vermehrte Fahrten mit dem Pedelec oder E-Bike auch über die Grenzen des Stadtgebiets hinaus. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Schienenverkehr. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger in Gütersloh beträgt 14 Minuten; im Binnenverkehr sind es 11 Minuten. Bei 3,2 Wegen je Person (s. Abb. 6-2) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 44 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner in der Stadt Gütersloh einnimmt.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,3	11	1,4	11
Fahrrad	2,9	17	2,6	16
Pedelec/E-Bike	3,9	20	3,2	18
Motorrad	9,6	14	5,0	10
Auto als Fahrer(in)	9,1	13	4,2	8
Auto als Mitfahrer(in)	7,5	11	3,9	8
Bus	6,2	11	4,5	9
Zug (SPNV)	22,6	26	5,2	10
Mittelwert	6,9	14	3,4	11

Abb. 6-19 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 10,2 km bzw. 11,1 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 3,8 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 3 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 58 % der Wege eine Distanz von 5 km überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Wege Zweck	< 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
Zur Arbeit	3%	14%	25%	24%	25%	8%	1%	10,2	18
Geschäftlich	11%	16%	19%	22%	20%	8%	4%	11,1	15
Einkaufen	15%	29%	37%	13%	5%	1%	0%	3,8	10
Besuch	5%	25%	23%	24%	16%	7%	1%	8,4	15
Schule/Ausbil- dung	10%	26%	27%	20%	11%	6%	1%	7,2	15
Freizeit	12%	23%	32%	20%	10%	4%	0%	5,8	13
Bringen/Holen	11%	22%	37%	20%	7%	3%	0%	5,2	10
Sonstiges	12%	29%	32%	16%	8%	2%	1%	5,2	12
Gesamt	9%	23%	30%	20%	13%	4%	1%	6,9	14

Abb. 6-20 Wegelängenverteilung nach Wege Zweck
(Auswertung auf Wegee Ebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 6,9 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wege Zwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung . Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner des Sozialraums Isselhorst zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 8,9 km. Die kürzesten Wege legen mit 5,7 km die Bewohner in der Innenstadt zurück. Die nachfolgende Tabelle 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 Sozialräume legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Räumen leben.

Sozialraum	< 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
Avenwedde- Bahnhof	10%	10%	21%	43%	12%	3%	1%	7,6	13
Avenwedde- Mitte/West	4%	23%	38%	19%	13%	3%	0%	6,3	14
Friedrichsdorf	9%	13%	16%	35%	22%	4%	1%	8,6	14
Nord	6%	24%	34%	20%	15%	1%	1%	6,5	14
Blankenhagen	11%	7%	25%	33%	20%	3%	1%	8,1	15
Isselhorst	9%	9%	20%	34%	22%	3%	1%	8,9	15
Pavenstädt	9%	30%	30%	16%	10%	4%	0%	5,9	13
Innenstadt	15%	29%	29%	11%	14%	4%	0%	5,7	13
Kattenstroth	12%	33%	26%	15%	7%	7%	1%	6,8	15
Sundern	7%	26%	45%	7%	7%	8%	0%	6,2	13
Spexard	8%	15%	30%	25%	15%	6%	2%	8,3	14
Ostfeld	12%	22%	37%	11%	14%	3%	1%	6,2	13
Gütersloh	9%	23%	30%	20%	13%	4%	1%	6,9	14

Abb. 6-21 Wegelängenverteilung nach Sozialraum
(Auswertung auf Wegee Ebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 75 % der Wege der Bevölkerung der Stadt Gütersloh entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-22 bis 6-26 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 6-6. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die Sozialräume mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.³⁰ Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Gütersloher Stadtgebiets, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Sozialraums gemeint.

Im Fußverkehr (s. Abb. 6-22) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Sozialräume im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Die meisten Fußgängerströme zwischen den Sozialräumen bewegen sich zwischen den Sozialräumen Nord und Innenstadt mit rund 1.900 täglichen Wegen sowie zwischen Kattenstroth und der Innenstadt mit etwa 1.500 Wegen. Die Fußwegebeziehungen zwischen den Sozialräumen sind häufig durch Freizeitwege gekennzeichnet. Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Sozialraumgrenze liegen. In den übrigen Sozialräumen beschränkt sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb des jeweiligen Sozialraums.

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

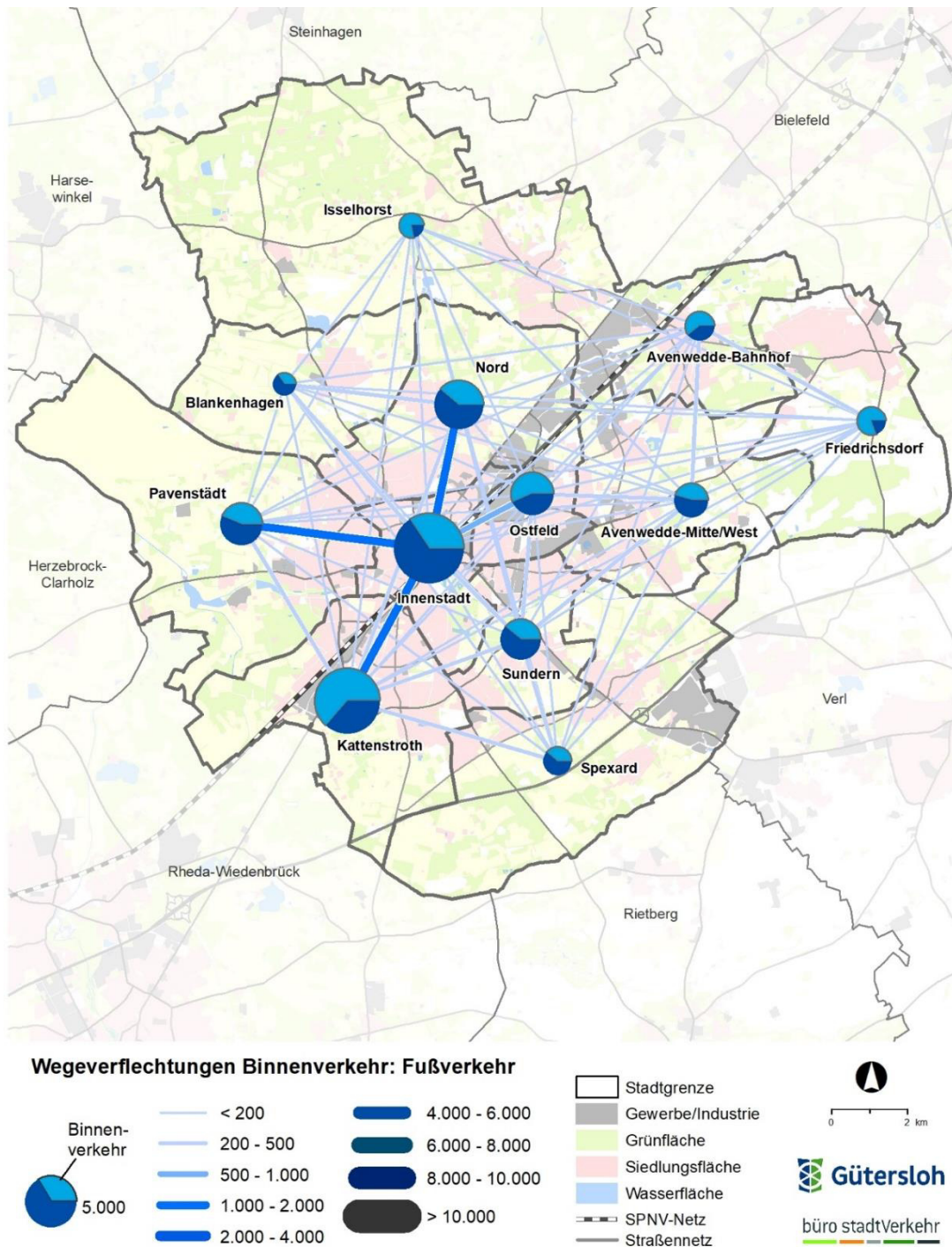


Abb. 6-22 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt Gütersloh³¹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

Bei Betrachtung des Radverkehrs ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Sozialräumen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit circa 6.800 Wegen zwischen den Sozialräumen Kattenstroth und Innenstadt. Daneben ist die Fahrradmobilität mit Blick auf die zurückgelegten Wege insbesondere zwischen den Sozialräumen Nord und Innenstadt ausgeprägt.

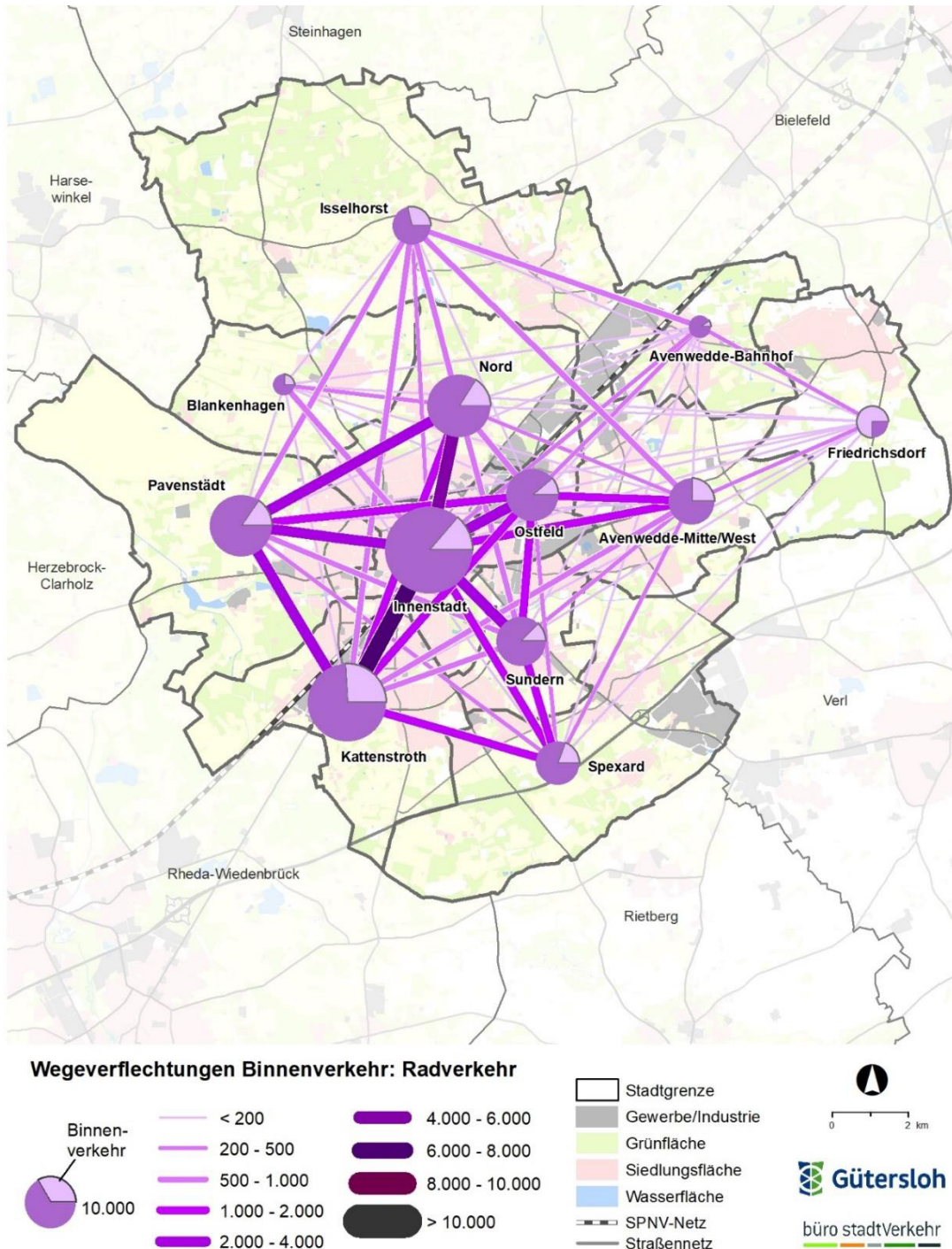


Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb der Stadt Gütersloh³²
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

Im MIV ist eine vergleichsweise starke Ausrichtung auf die Sozialräume Nord, Pavenstädt, Innenstadt und Kattenstroth auszumachen. Es gibt aber keinen Sozialraum, der als Wegeziel klar dominiert. Die meisten Fahrten erfolgen zwischen den Sozialräumen Pavenstädt und Kattenstroth mit mehr als 7.500 täglichen Wegen. Daneben besteht eine starke Verbindung zwischen Nord und Innenstadt mit rund 5.700 Wegen sowie zwischen Kattenstroth und Innenstadt mit etwa 5.600 Wegen. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegt mit rund 18 % innerhalb des Sozialraums Isselhorst am höchsten. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

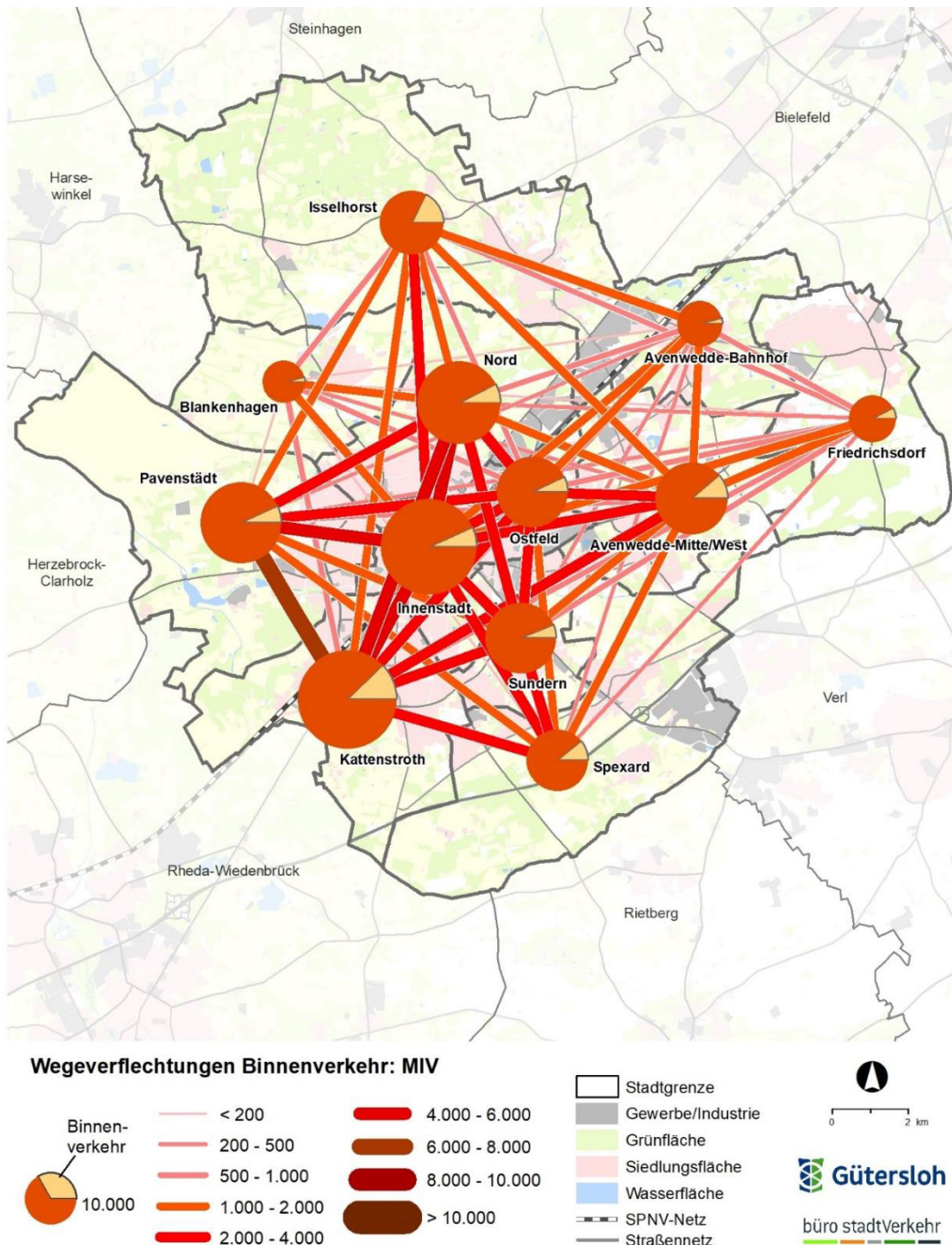


Abb. 6-24 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb der Stadt Gütersloh³³
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

Im ÖPNV (s. Abb. 6-25) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Sozialräume im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am niedrigsten. Ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Sozialräumen nicht sehr stark ausgeprägt, nur teilweise lassen sich intensivere Ausprägungen identifizieren. Tendenziell ist eine stärkere Ausrichtung auf den Sozialraum Innenstadt erkennbar. Die stärksten Verflechtungen liegen zwischen den Sozialräumen Sundern und Innenstadt sowie zwischen Ostfeld und Innenstadt mit mehr als 700 täglichen Fahrten. Darauf folgen die Verbindungen Avenwedde-Bahnhof und Innenstadt sowie Nord und Sundern mit jeweils knapp 680 täglichen Fahrten. Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt.³⁴

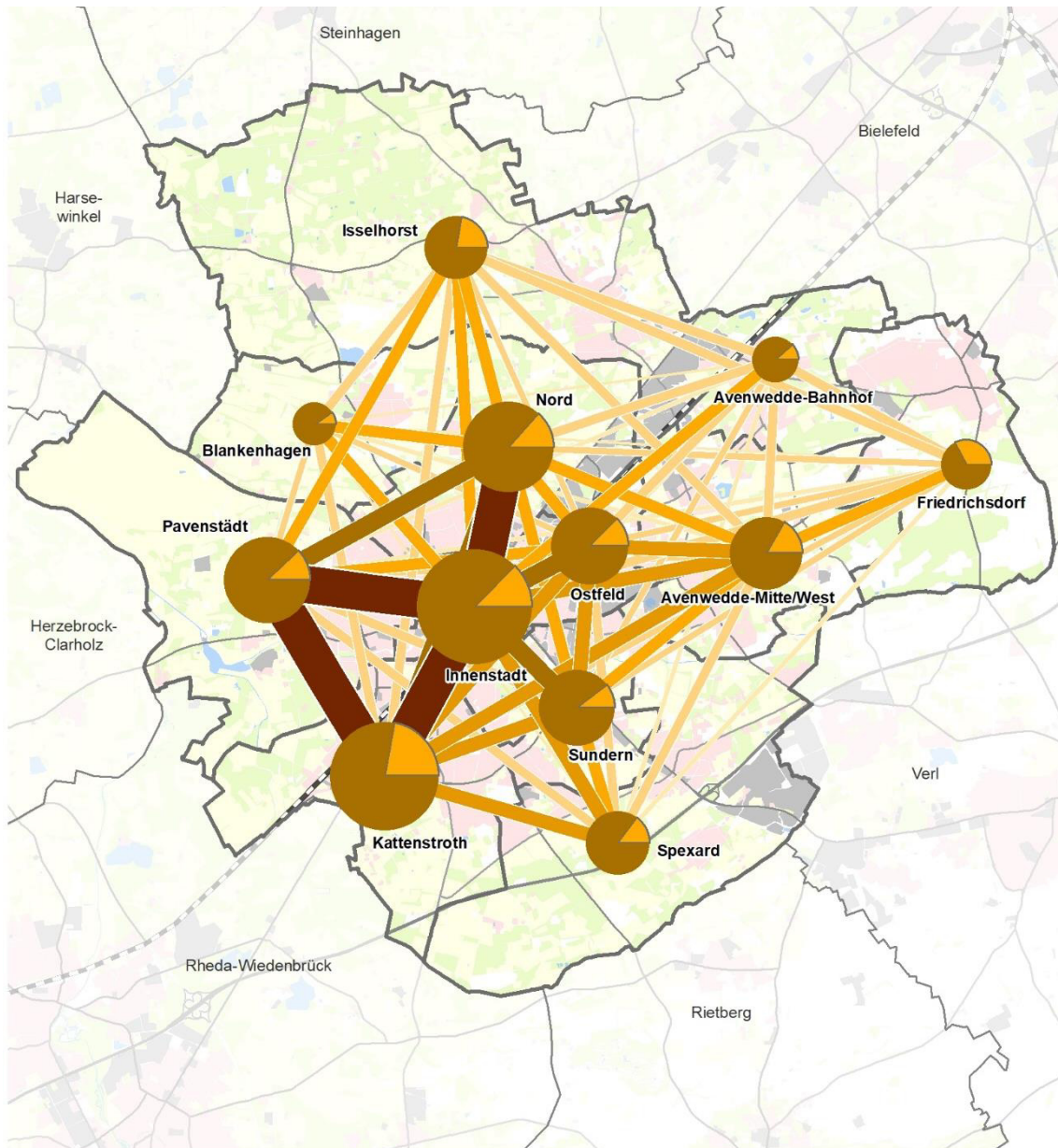
³⁴ Die Bedeutung der Sozialräume mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Spexard mit dem Bus in die Innenstadt fährt und dort in den Zug nach Bielefeld umsteigt, ist in Spexard Teil des Quellverkehrs und in Bielefeld Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.



Abb. 6-25 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb der Stadt Gütersloh³⁵
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre zeigt die Sozialräume Innenstadt, Kattenstroth, Pavenstädt sowie Nord als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen im Sozialraum Friedrichsdorf mit ca. 33 %.



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Gesamt



Abb. 6-26 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Gütersloh³⁶
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen den Sozialräumen Kattenstroth

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

und Innenstadt mit knapp 14.600 Wege/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von Kattenstroth in die Innenstadt ca. 7.500 Wege, von der Innenstadt nach Kattenstroth ca. 7.100 Wege). Insgesamt werden rund 336.700 Wege zurückgelegt

von/ nach Sozialraum	Avenwedde-Bahnhof	Avenwedde-Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde-Bahnhof	1.500	800	700	500	100	900	300	1.100	200	200	200	600	2.100	9.200
Avenwedde-Mitte/West	900	5.300	1.000	1.300	100	900	400	2.200	2.100	1.200	900	2.200	3.000	21.700
Friedrichsdorf	800	1.000	5.000	300	100	600	300	900	500	300	200	400	3.600	13.800
Nord	500	1.300	300	6.700	1.400	1.300	3.000	6.700	2.900	2.000	600	1.800	4.400	32.700
Blankenhagen	100	200	100	1.400	1.100	600	400	1.100	700	200	100	300	1.400	7.500
Isselhorst	800	900	600	1.400	600	5.400	1.100	1.800	1.000	300	400	500	3.100	17.900
Pavenstädt	200	500	200	3.000	200	1.100	5.500	5.000	5.800	1.100	1.000	1.700	4.300	29.700
Innenstadt	1.000	2.600	900	6.200	1.200	1.800	5.300	10.200	7.100	3.800	2.200	2.900	3.200	48.400
Kattenstroth	200	2.100	400	3.500	600	1.000	5.900	7.500	15.800	2.600	2.300	2.200	4.800	48.900
Sundern	300	1.300	300	1.800	200	200	900	3.700	2.900	3.700	1.800	2.100	2.400	21.600
Spexard	200	800	200	300	100	500	900	2.000	2.400	1.900	3.600	1.000	3.600	17.500
Ostfeld	700	2.000	400	1.800	400	300	1.500	3.400	2.200	2.100	800	4.600	2.100	22.200
Außen	1.900	3.200	3.700	4.500	1.400	3.100	4.300	2.900	5.500	2.300	3.400	2.000	7.200	45.400
Gesamt	9.200	21.700	13.800	32.800	7.500	17.900	29.700	48.400	49.100	21.600	17.600	22.200	45.200	336.700

Abb. 6-27 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegelation. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der Binnenverkehrsanteil für das gesamte Stadtgebiet liegt in Gütersloh bei rund 75 %. Demzufolge haben 75 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 25 % der Wege verlassen das Stadtgebiet. Die innerstädtische Mobilität spielt sich dabei zu ungefähr 20 % innerhalb der Sozialräume ab und zu knapp 55 % zwischen den Sozialräumen (s. Abb. 6-30).

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb der Stadt Gütersloh haben (Binnenverkehr Gütersloh), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Modal Split. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 12 % drei Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb des jeweiligen Sozialraums haben (Binnenverkehr Sozialräume), beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 29 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene der Gesamtstadt teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Stadtgebiet verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 7 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 11 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV zurückgelegt, das entspricht mehr Wegen als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb der Stadt Gütersloh auf den MIV mit 82 % zurückgegriffen.

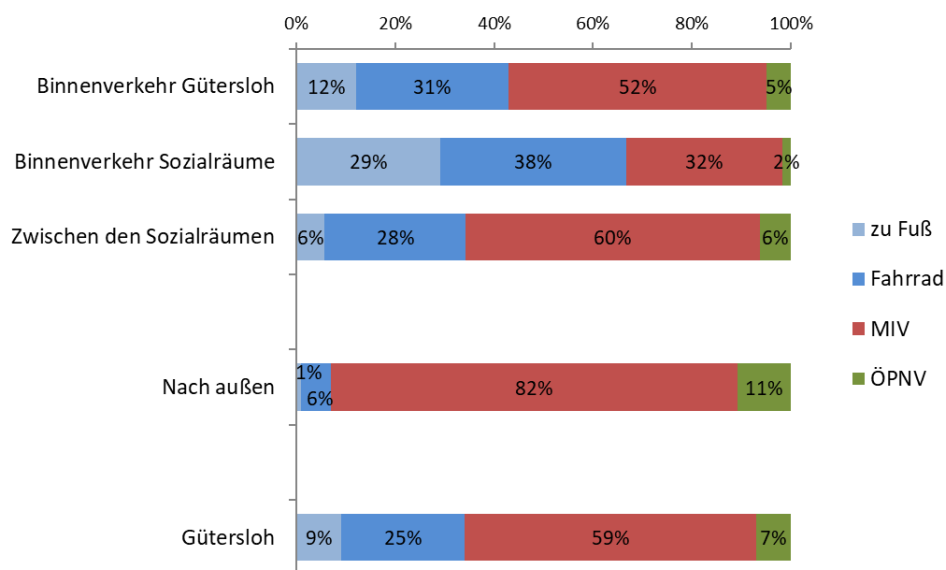


Abb. 6-28 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die häufigsten Außenziele sind in nachfolgender Tabelle dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung der Stadt Gütersloh zählen die beiden Nachbarstädte Bielefeld und Verl. Rund 22.000 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen Gütersloh und Bielefeld zurückgelegt. Dahinter folgt die Stadt Verl mit etwa 11.300 täglichen Wegen.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Gütersloh	75,1%		252.700
<i>Binnenverkehr Sozialraum</i>		20,3%	68.200
<i>zwischen den Sozialräumen</i>		54,8%	184.500
nach außen	24,9%		84.000
<i>Bielefeld</i>		6,5%	22.000
<i>Verl</i>		3,3%	11.300
<i>Rheda-Wiedenbrück</i>		2,4%	8.100
<i>Harsewinkel</i>		1,6%	5.500
<i>Rietberg</i>		1,3%	4.200
<i>Schloß Holte-Stukenbrock</i>		1,1%	3.900
<i>Halle (Westf.)</i>		0,8%	2.700
<i>Steinhagen</i>		0,7%	2.300
<i>Herzebrock-Clarholz</i>		0,6%	2.100
<i>Paderborn</i>		0,5%	1.800
<i>Sonstige Außenziele</i>		5,9%	20.100

Abb. 6-29 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gütersloh zu den häufigsten Außenziele ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich der Nachbarstädte zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen nach Verl oder Rheda-Wiedenbrück. Höhere ÖPNV-Anteile können vor allem bei Wegen in die benachbarte Stadt Bielefeld oder nach Paderborn beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine bedeutsame Rolle.

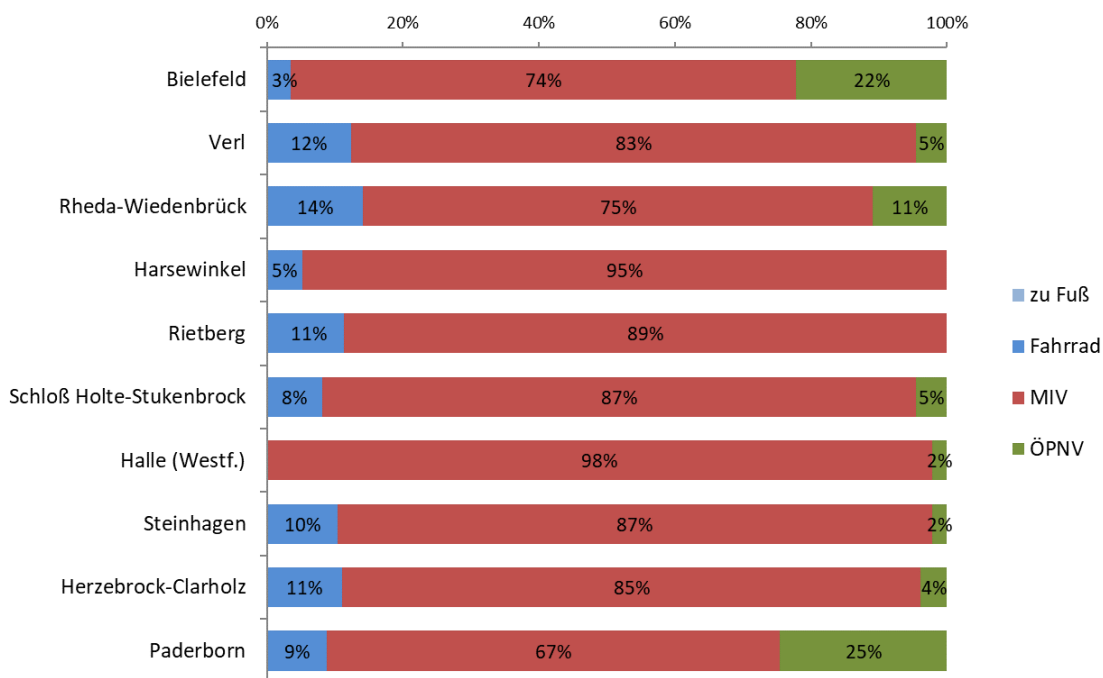


Abb. 6-30 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Gütersloh wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmittel zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Darauf folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab 13 Uhr steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 bis 17 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

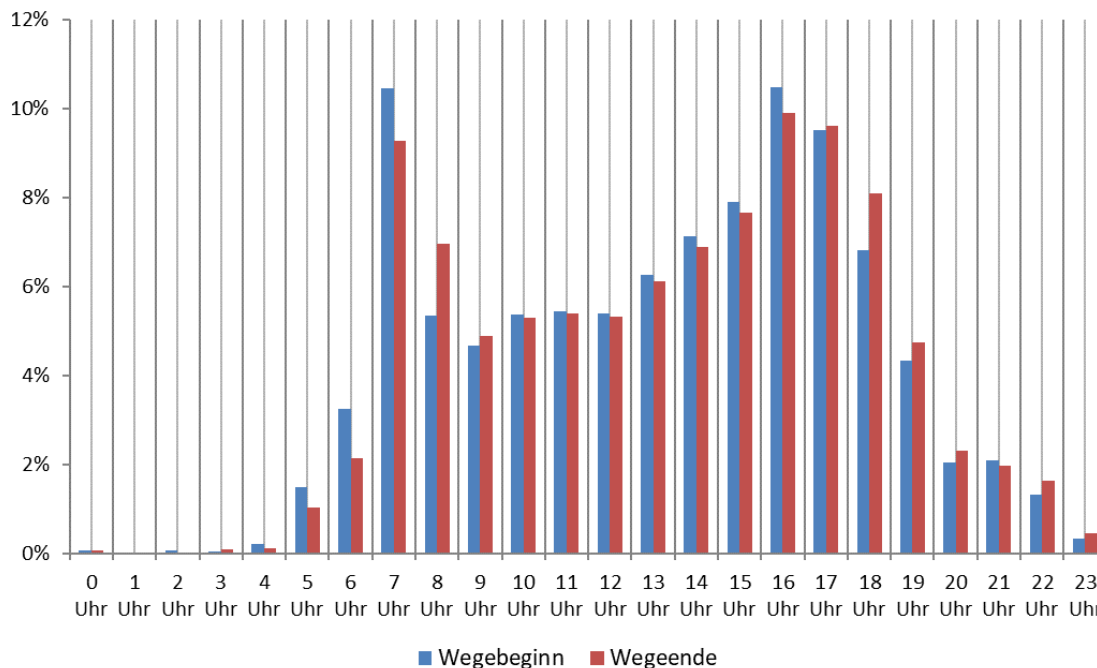


Abb. 6-31 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁷ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖPNV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 15 und 16 Uhr. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen zwischen 7 Uhr und 8 Uhr, sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet zwei Tagesspitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie 16 und 17 Uhr.

³⁷ In Abbildung 6-32 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖPNV erreicht z.B. das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr (→ ca. 20 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

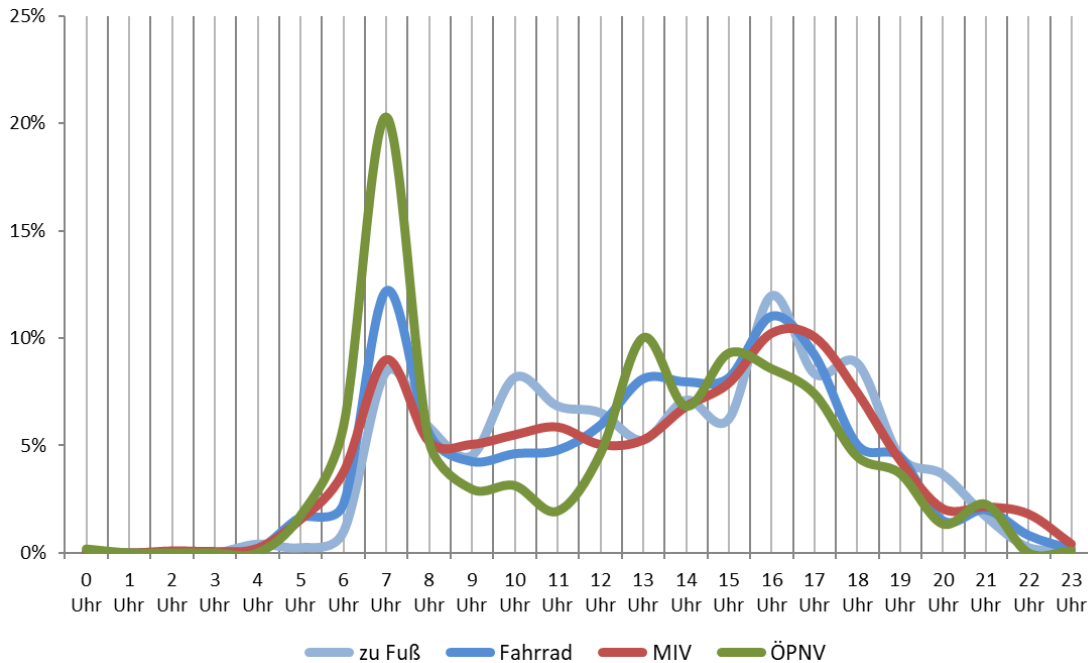


Abb. 6-32 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 5 Uhr und 8 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum am Mittag zwischen 13 und 14 Uhr, hält sich tagsüber jedoch auf einem konstanten Niveau. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen zu den jeweiligen Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 10 und 11 Uhr sowie abends zwischen 20 und 21 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezeitlichen und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

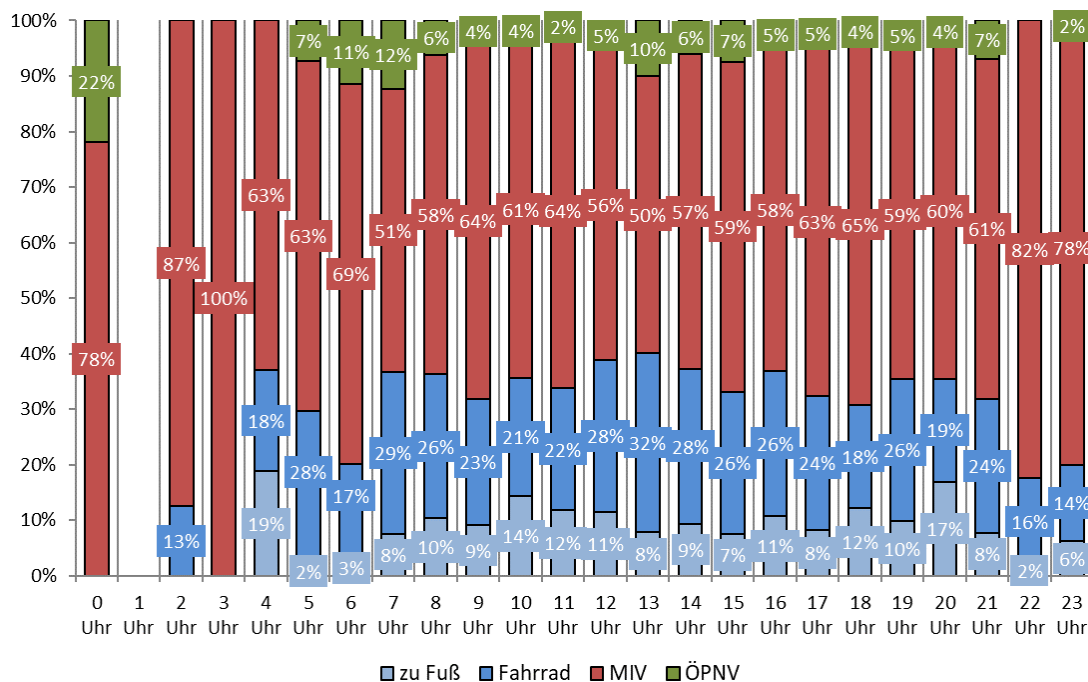


Abb. 6-33 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebe)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn sowie MIV in Gütersloh. Darüber hinaus wurde nach konkretem Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu diesen Verkehrsangeboten gefragt. Zudem wurde die Autonutzung näher beleuchtet und um eine Einschätzung zur Mobilitätsentwicklung gebeten.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fuß-, Rad- und Autoverkehr sowie Bus und Bahn in den jeweiligen Sozialräumen 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 2,28 am besten bewertet. Stadtweit bewerten 69 % der befragten Haushalte das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 2,09. Stadtweit bewerten 8 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Sozialraum	Durchschnittsnote
Innenstadt	2,09
Avenwedde-Mitte/ West	2,15
Isselhorst	2,22
Kattenstroth	2,22
Ostfeld	2,25
Avenwedde-Bahnhof	2,27
Blankenhagen	2,30
Sundern	2,34
Nord	2,38
Pavenstädt	2,38
Spexard	2,42
Friedrichsdorf	2,47
Gütersloh	2,28

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

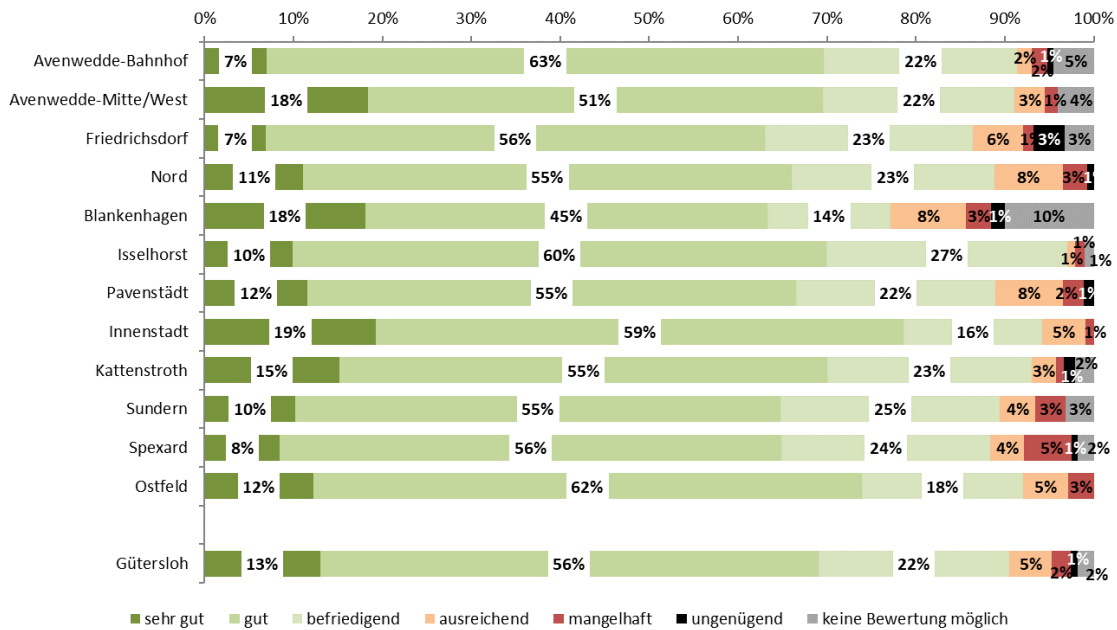


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.2 Radverkehr

Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln wird der Radverkehr im Rahmen dieser Befragung am drittbesten bewertet. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 3,07. 32 % der Haushalte in Gütersloh bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 69 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Sozialräume bewerten vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner in Friedrichsdorf das Radverkehrsangebot am schlechtesten. In den Sozialräumen Innenstadt und Ostfeld erfolgt hingegen die vergleichsweise positivste Bewertung. Die beste Bewertung weist die Innenstadt mit einer Durchschnittsnote von 2,90 auf. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Sozialraum	Durchschnittsnote
Innenstadt	2,90
Ostfeld	2,92
Avenwedde-Mitte/West	2,99
Isselhorst	3,00
Nord	3,07
Kattenstroth	3,07
Sundern	3,08
Avenwedde-Bahnhof	3,14
Pavenstädt	3,14
Spexard	3,17
Blankenhagen	3,18
Friedrichsdorf	3,37
Gütersloh	3,07

Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

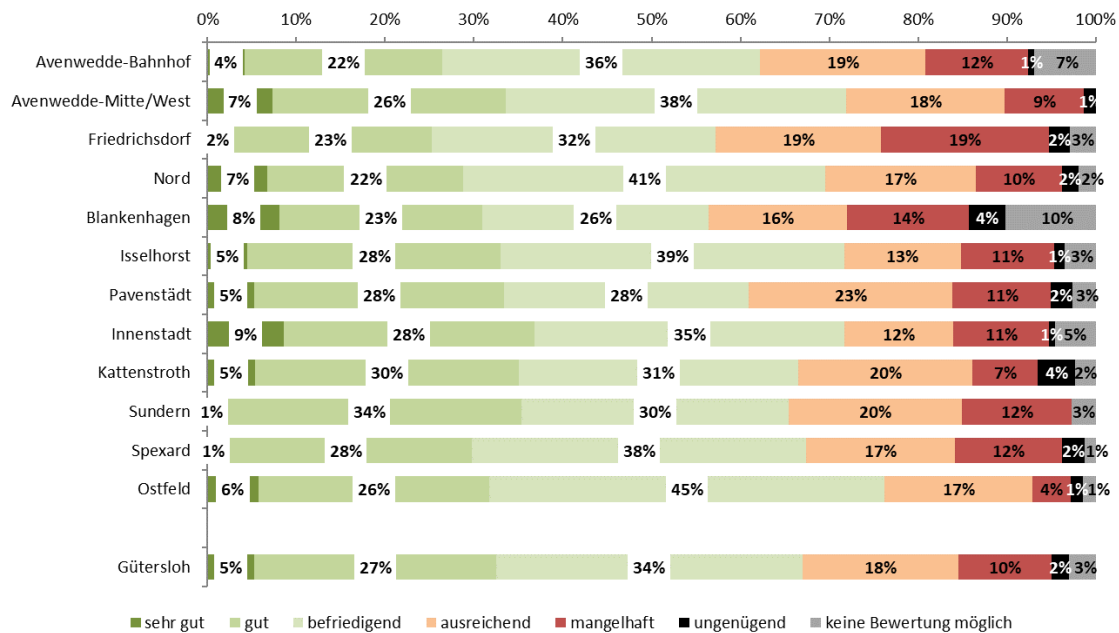


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.3 Bus- und Bahnverkehr

Bus und Bahn in Gütersloh wird mit einer Durchschnittsnote von 3,36 vergleichsweise am schlechtesten bewertet. Stadtweit bewerten 3 % der befragten Haushalte das Angebot als sehr gut und 19 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Sundern bewertet (Durchschnittsnote: 3,09), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Friedrichsdorf hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 3,71). Stadtweit empfinden 37 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Sozialraum	Durchschnittsnote
Sundern	3,09
Avenwedde-Bahnhof	3,17
Innenstadt	3,18
Blankenhagen	3,23
Avenwedde-Mitte/ West	3,24
Kattenstroth	3,33
Nord	3,39
Spexard	3,43
Ostfeld	3,44
Isselhorst	3,55
Pavenstädt	3,57
Friedrichsdorf	3,71
Gütersloh	3,36

Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus- und Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

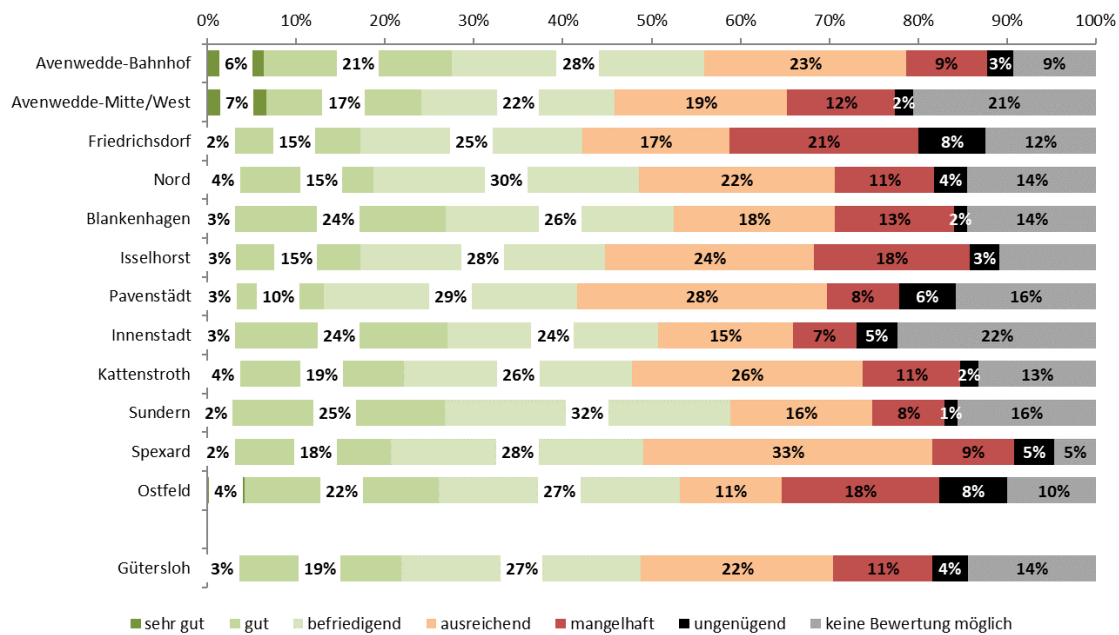


Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus- und Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.4 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,49 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 57 % der befragten Haushalte den Autoverkehr in Gütersloh als sehr gut oder gut. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Sozialräume Avenwedde-Mitte/ West, Isselhorst und Sundern beurteilen den Autoverkehr am besten. Die Bewertung in den Sozialräumen Nord und Friedrichsdorf fällt hingegen am schlechtesten aus.

Sozialraum	Durchschnittsnote
Avenwedde-Mitte/ West	2,34
Isselhorst	2,37
Sundern	2,37
Blankenhagen	2,38
Avenwedde-Bahnhof	2,39
Kattenstroth	2,44
Pavenstädt	2,46
Innenstadt	2,54
Ostfeld	2,54
Spexard	2,63
Nord	2,67
Friedrichsdorf	2,70
Gütersloh	2,49

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

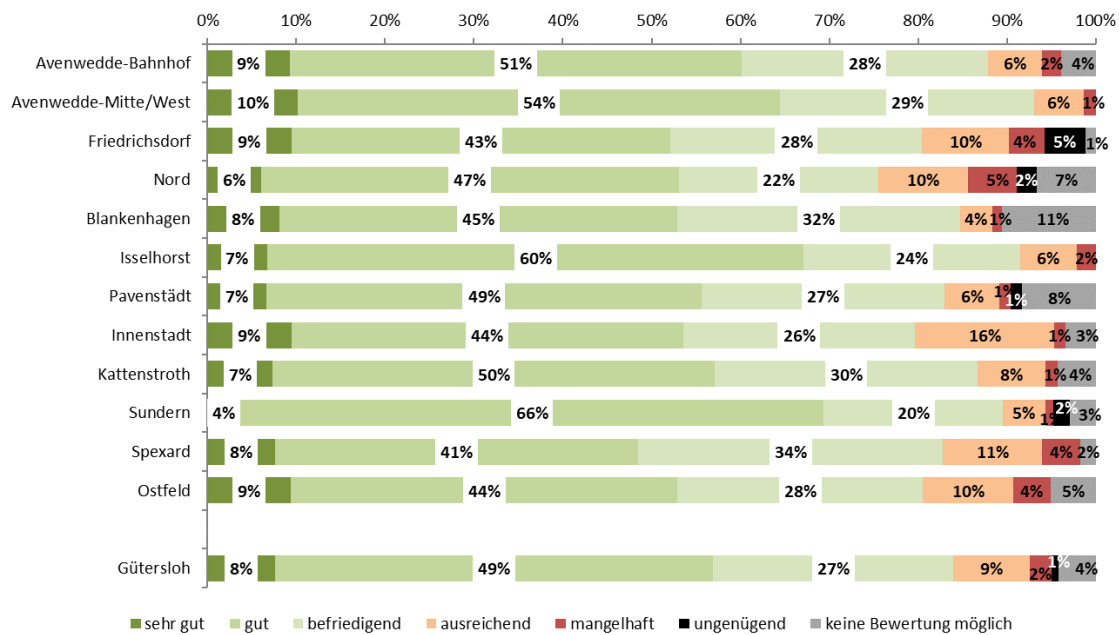


Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.5 Gesamtübersicht

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass der Fußverkehr verhältnismäßig gut bewertet wird und tendenziell Unzufriedenheit bei ÖPNV und Radverkehr hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Sozialraum	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Bus- und Bahnverkehr	Ø Autoverkehr
Avenwedde-Bahnhof	2,27	3,14	3,17	2,39
Avenwedde-Mitte/West	2,15	2,99	3,24	2,34
Friedrichsdorf	2,47	3,37	3,71	2,70
Nord	2,38	3,07	3,39	2,67
Blankenhagen	2,30	3,18	3,23	2,38
Isselhorst	2,22	3,00	3,55	2,37
Pavenstädt	2,38	3,14	3,57	2,46
Innenstadt	2,09	2,90	3,18	2,54
Kattenstroth	2,22	3,07	3,33	2,44
Sundern	2,34	3,08	3,09	2,37
Spexard	2,42	3,17	3,43	2,63
Ostfeld	2,25	2,92	3,44	2,54
Gütersloh	2,28	3,07	3,36	2,49

Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

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

7.2.1 Fußverkehr-Verbesserungsbedarf

Zum Fußverkehr werden in den Sozialräumen mit 27 % am häufigsten der Zustand der Gehwege (Sauberkeit, Oberfläche) als Verbesserungsbedarf genannt. Vermehrt werden zudem Nennungen hinsichtlich ausreichender Gehwegbreiten getätigt (21 %). Darauf folgen die Beleuchtung, fußgängerfreundliche Ampeln und Fußgängerquerungsanlagen. Die Wegweisung wird nur von 5 % als verbesserungswürdig angesehen. 4 % der befragten Haushalte haben sonstige Angaben (Freitexteingabe der Bürger) z. B. zur Beleuchtung oder zur Trennung von Fuß- und Radverkehr getätigt.

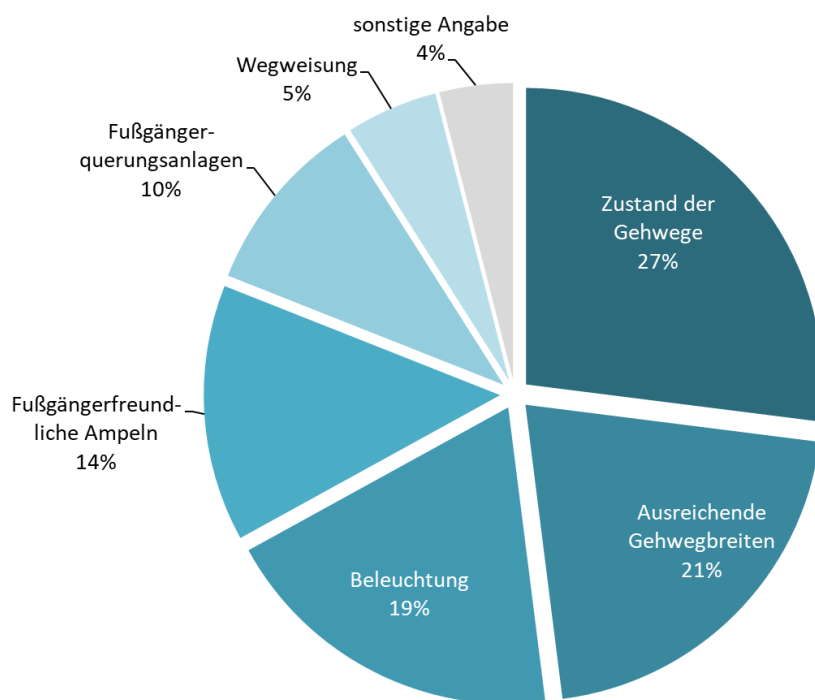


Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Gehwege	27%
2 Ausreichende Gehwegbreiten	21%
3 Beleuchtung	19%
4 Fußgängerfreundliche Ampeln	14%
5 Fußgängerquerungsanlagen	10%
6 Wegweisung	5%
zusätzliche Angaben	4%
	<i>davon</i>
<i>Beleuchtung zu schwach oder fehlend</i>	12%
<i>Trennung von Fuß- und Radverkehr</i>	11%
<i>Fehlende/unsichere Fußgängerquerungsanlagen</i>	9%
<i>Ampelschaltung Fußgängerfreundlicher</i>	8%
<i>Überprüfung Gehwegzustand (Bordsteinkanten, uneben etc.)</i>	8%
<i>Hindernisse auf dem Gehweg</i>	7%
<i>Sonstiges</i>	45%

Abb. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.2 Radverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem drei Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: der Zustand der Radwege (29%), der Ausbau des Radwegenetzes (24%) und die Trennung des Rad- vom Autoverkehr (19%). Darauf folgt das Thema Abstellanlagen für Fahrräder, bei dem von 10% der befragten Haushalte Verbesserungsbedarf gesehen wird.

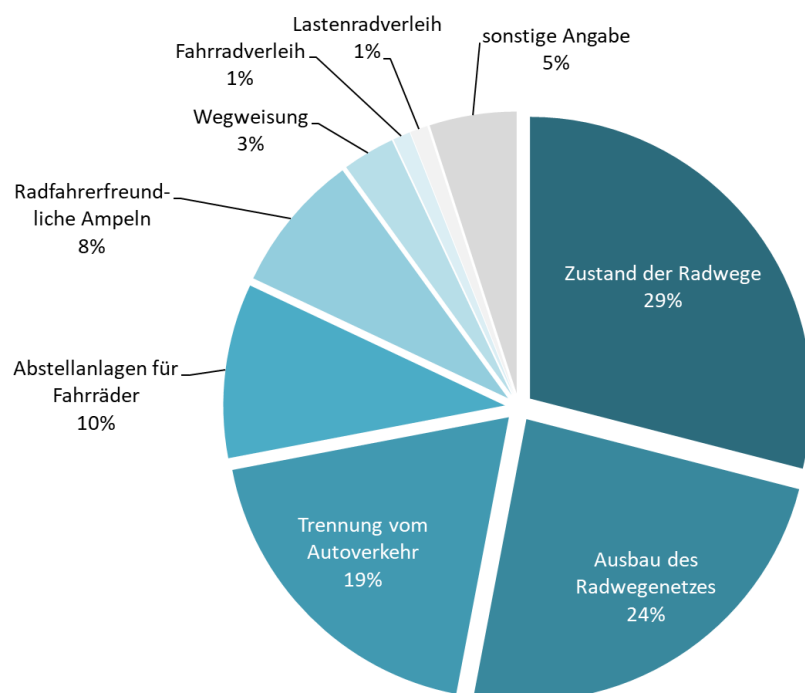


Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Radwege	29%
2 Ausbau des Radwegenetzes	24%
3 Trennung vom Autoverkehr	19%
4 Abstellanlagen für Fahrräder	10%
5 Radfahrerfreundliche Ampeln	89%
6 Wegweisung	3%
7 Fahrradverleih	1%
8 Lastenradverleih	1%
zusätzliche Angaben	5%
	<i>davon</i>
<i>Generelle Sicherheit verbessern</i>	14%
<i>Oberflächenzustand Radweg</i>	10%
<i>Trennung Verkehrsteilnehmer (eigenständige Radwege)</i>	10%
<i>Radweg zu schmal</i>	7%
<i>Insgesamt Fahrradfreundlicher</i>	6%
<i>Sonstiges</i>	53%

Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.3 ÖPNV-Verbesserungsbedarf

Das Angebot im Bus- und Bahnverkehr hat mit einer Durchschnittsnote von 3,36 die schlechteste Bewertung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Vor allem der Ausbau der regionalen Verknüpfungen wurde als Wunsch von den befragten Haushalten geäußert (28 %). Darüber hinaus wurde die Taktung (21 %) sowie die barrierefreie Gestaltung (19 %) als verbesserungswürdig genannt. Darauf folgt die Erweiterung des Busnetzes (13 %). Die Themen Sicherheit und ÖPNV-Vorrang an Ampeln spielen eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlich getätigte Angaben beziehen sich beispielsweise auf angepasste Preise und sowie eine bessere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

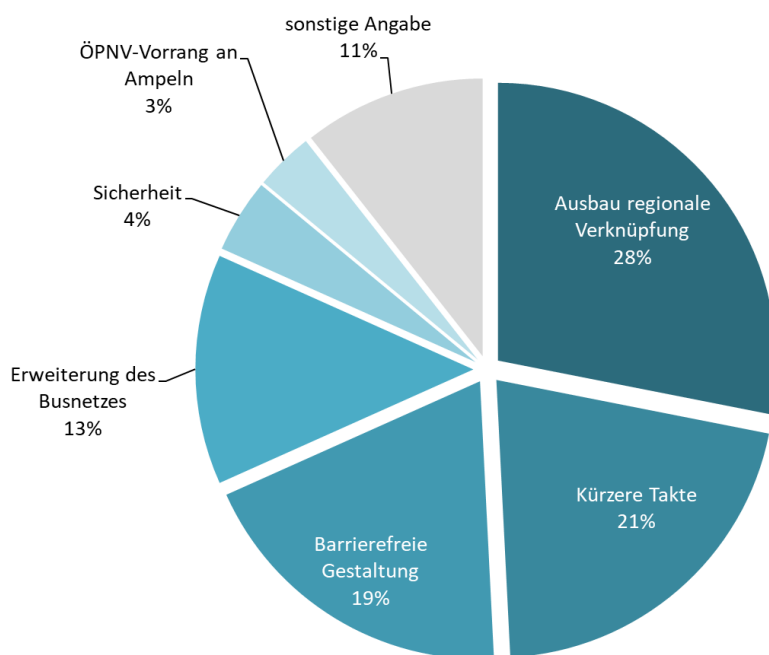


Abb. 7-14 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau regionale Verknüpfung	28%
2 Kürzere Takte	21%
3 Barrierefreie Gestaltung	19%
4 Erweiterung des Busnetzes	13%
5 Sicherheit	4%
6 ÖPNV-Vorrang an Ampeln	3%
zusätzliche Angaben	11%
	<i>davon</i>
<i>Preise anpassen</i>	15%
<i>Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit verbessern</i>	12%
<i>Kürzere Takte in Bus und Bahn</i>	12%
<i>Taktung ausbauen (v.a. Wochenende/nachts)</i>	11%
<i>Ringlinie</i>	10%
<i>Ausbau Verbindungen</i>	9%
<i>Sonstiges</i>	31%

Abb. 7-15 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.4 Autoverkehr-Verbesserungsbedarf

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie zwei Themen genannt. Die befragten Haushalte in Gütersloh kritisieren vor allem das Parkplatzangebot (28 %) und den Zustand der Straßen (23 %). Für eine Verringerung des Lkw-Verkehrs stimmen 15 % der befragten Haushalte. Bei den sonstigen Angaben werden Optimierungen der Verkehrsführung oder auch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion angesprochen.

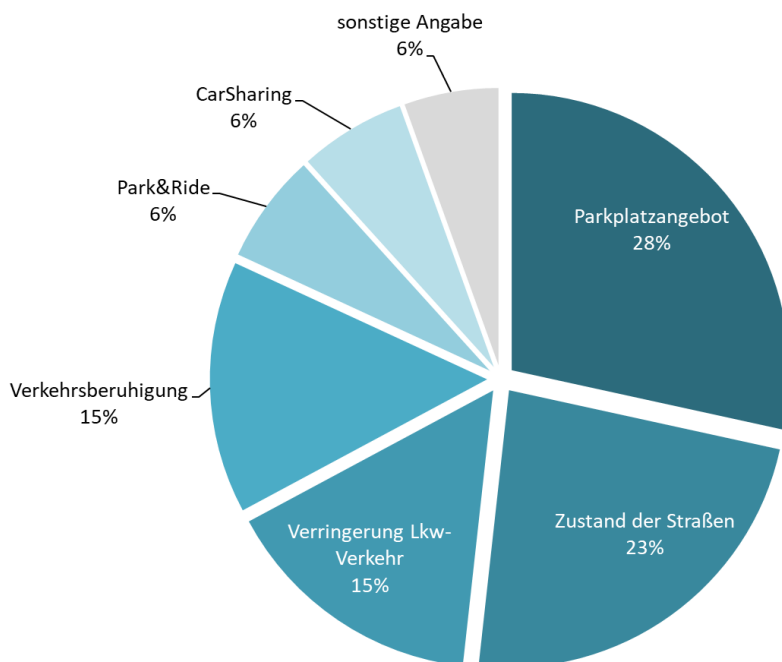


Abb. 7-16 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene, N=2.208 Haushalte)

Verbesserungsbedarf		Nennungen
1	Parkplatzangebot	28%
2	Zustand der Straßen	23%
3	Verringerung Lkw-Verkehr	15%
4	Verkehrsberuhigung	15%
5	Park&Ride	6%
6	Carsharing	6%
	zusätzliche Angaben	6%
		<i>davon</i>
	<i>Optimierung Verkehrsführung</i>	14%
	<i>Parkplatzproblematik</i>	14%
	<i>Verkehrsberuhigung, weniger MIV, Geschwindigkeitsreduktion</i>	7%
	<i>(mehr) Tempo 30 innerorts</i>	7%
	<i>Mehr P+R</i>	7%
	<i>Sonstiges</i>	44%

Abb. 7-17 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Autonutzung und Verzicht

Eine weitere Frage des Zusatzfragebogens greift das Thema auf, aus welchen Gründen das Auto genutzt wird. Es zeigt sich, dass das Auto von den Bürgerinnen und Bürgern aus Gütersloh überwiegend zu Transportzwecken (z. B. Einkäufe) genutzt wird. Darauf folgen mit 27 % diejenigen, die das Auto aufgrund der (empfundeneren) höheren Schnelligkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln nutzen.

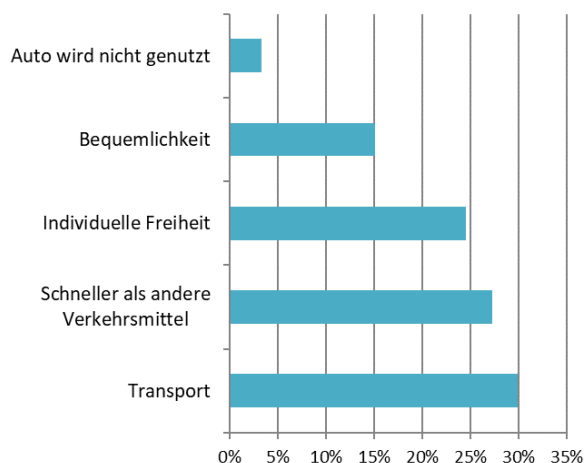


Abb. 7-18 Nutzungsgründe des Autos
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Vergleich der Sozialräume ist erkennbar, dass der Großteil der Befragten in Avenwedde-Bahnhof, Friedrichsdorf und Isselhorst das Auto aufgrund der (empfundeneren) höheren Schnelligkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln nutzt. In den Sozialräumen Nord, Pavenstädt, Kattenstroth, Sundern und Ostfeld dominiert hingegen die Transportmöglichkeit als ausschlaggebender Grund zur Autonutzung. Die „Bequemlichkeit“ spielt als Grund eine untergeordnete Rolle.

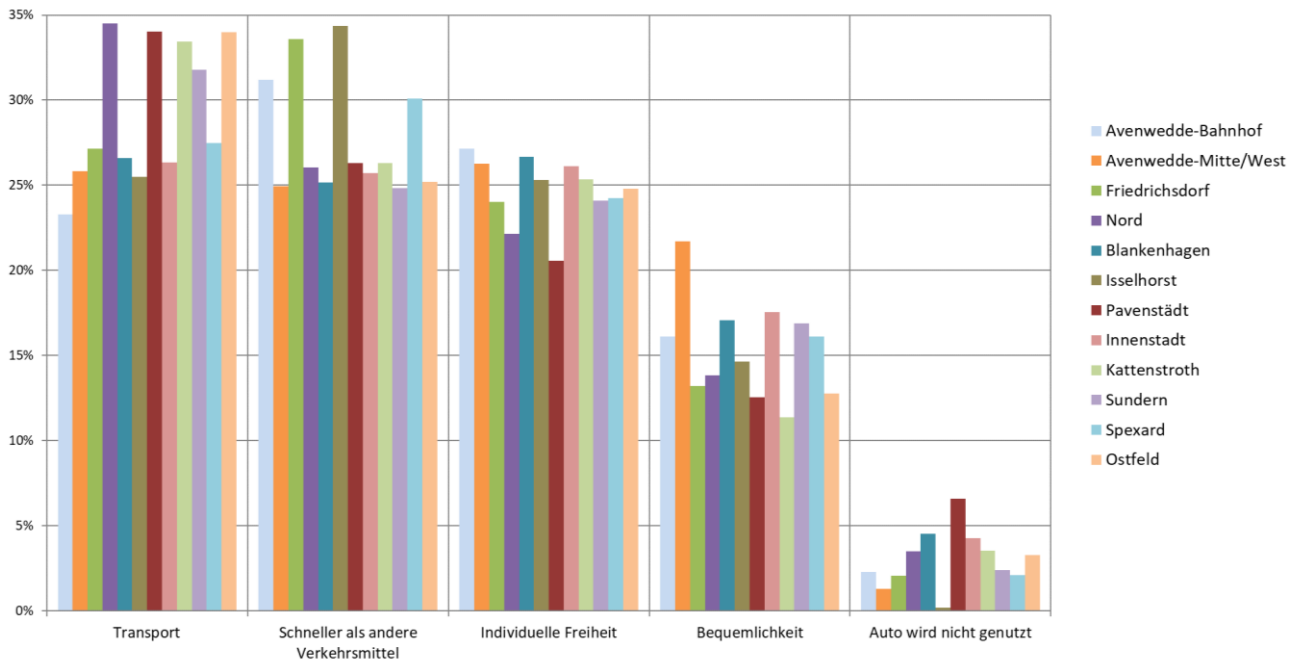


Abb. 7-19 Nutzungsgründe des Autos nach Sozialraum
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An die Gründe zur Autonutzung knüpft die Frage an, unter welchen Voraussetzungen auf das Auto überwiegend verzichtet werden würde. Die meisten befragten Personen haben angegeben bei Verbesserungen im ÖPNV auf das Auto zu verzichten. 33 % der Haushalte geben hier ein attraktiveres ÖPNV-Angebot an. Darauf folgen mit ca. 20 % diejenigen, die zum Verzicht bereit wären, wenn die Radwegeinfrastruktur verbessert wird. Durch Verschlechterungen im Autoverkehr (allgemein und Kosten) sind vergleichsweise weniger Personen bereit auf das Auto zu verzichten. Gleiches gilt für Carsharing-Angebote in lauffbarer Nähe oder beim Aufbau eines Bikesharing-Systems. 16 % haben angegeben, dass sie das Auto nicht vorwiegend nutzen.

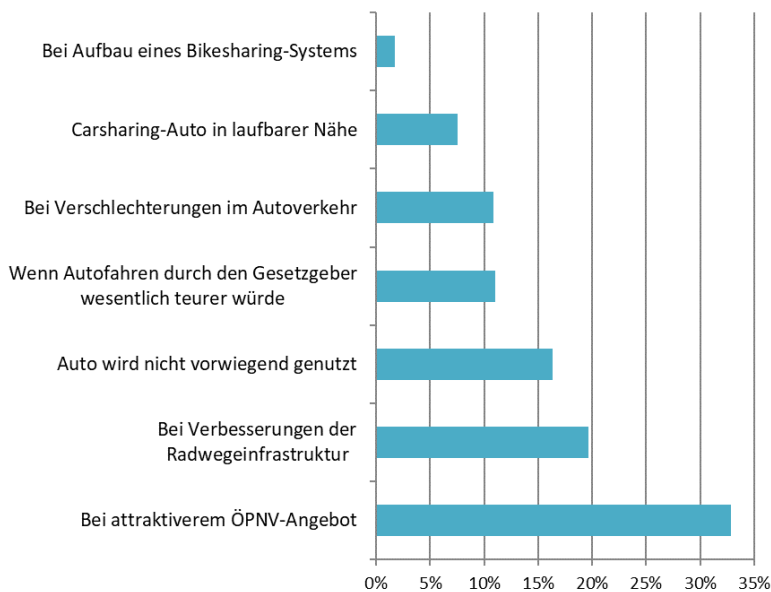


Abb. 7-20 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Analyse auf Sozialraumebene macht deutlich, dass ein attraktiveres ÖPNV-Angebot für die Bewohnerinnen und Bewohner der Sozialräume Avenwedde-Bahnhof, Friedrichsdorf und Isselhorst der dominierende Grund wäre, um auf das Auto zu verzichten. In Pavenstädt haben darüber hinaus einige Haushalte angegeben, bei einer Verbesserung der Radwegeinfrastruktur auf das Auto verzichten zu wollen.

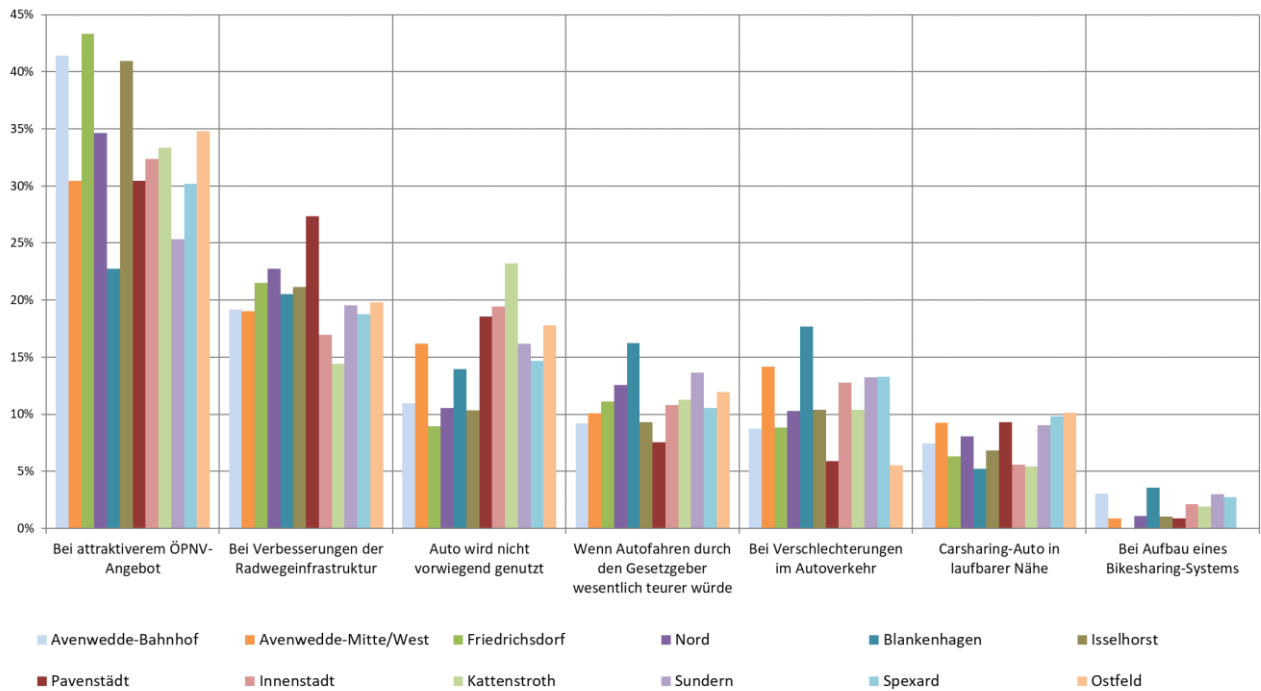


Abb. 7-21 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Sozialraum (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung

Die letzte Frage des Zusatzfragebogens zielte auf die Einschätzung der Befragten hinsichtlich der Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsentwicklung in den nächsten Jahren ab. Beispielsweise haben im Rahmen der Corona-Pandemie Bürgerinnen und Bürger teilweise das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt, so dass es zu Veränderungen bzw. veränderten Ansichten gekommen ist.

Bezüglich der Nahmobilität kann festgehalten werden, dass die meisten Befragten in allen Sozialräumen davon ausgehen, dass sie in den nächsten Jahren genauso oft zu Fuß gehen. Die Anzahl derer, die davon ausgeht, dass sie zukünftig häufiger zu Fuß gehen wird, ist jedoch in allen Sozialräumen größer, als derer, die denken, weniger zu Fuß unterwegs zu sein. In Sundern ist die Anzahl derer, die denken, mehr zu Fuß unterwegs zu sein, mit 26 % am höchsten.

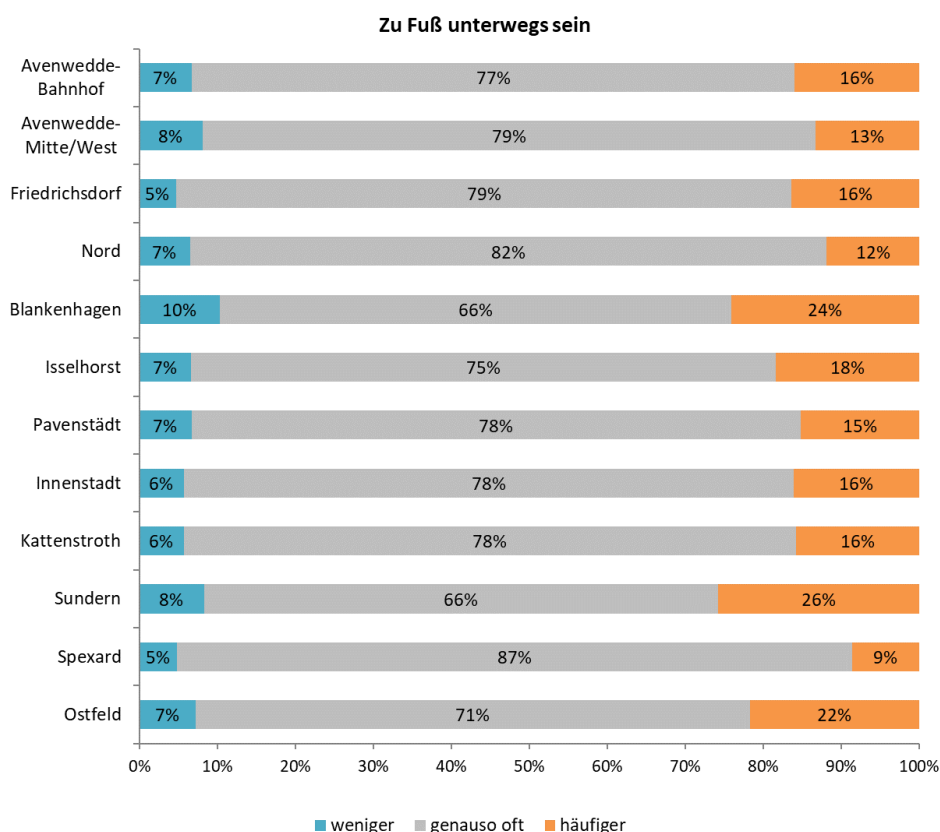


Abb. 7-22 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei der Einschätzung hinsichtlich der Fahrradnutzung zeigt sich ein anderes Bild. Der Anteil derer, die glauben in Zukunft mehr mit dem Fahrrad zu fahren, liegt in den Sozialräumen zwischen 37 % und 57 %. In Avenwedde-Mitte/West, Isselhorst und Ostfeld überwiegt der Anteil derer, die zukünftig mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen möchten, diejenigen, die keine Veränderung bei der Fahrradnutzung abschätzen und stattdessen genauso häufig mit dem Rad unterwegs sein werden. Der Anteil derer, die glauben, weniger mit dem Fahrrad zu fahren, ist in Avenwedde-Bahnhof mit 12 % und in Blankenhagen mit 11 % am höchsten. Von allen Verkehrsmitteln hat der Radverkehr den größten beabsichtigten Zuwachs an Nutzerinnen und Nutzern.

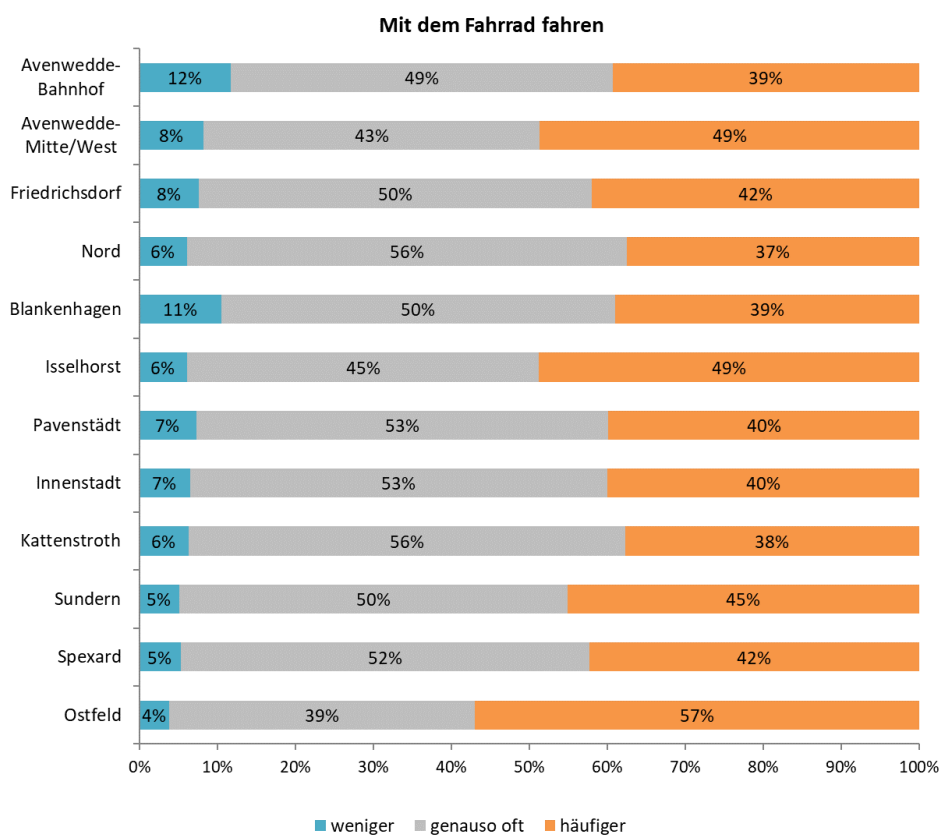


Abb. 7-23 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Fahrradnutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Demgegenüber zeigt sich bei der ÖPNV-Nutzung ein ausgeglichenes Bild. Sowohl beim Bus als auch beim Zug gehen die meisten Befragten davon aus, dass sie in Zukunft genauso oft diese Verkehrsmittel nutzen werden. Gleichzeitig sind die Anteile derer, die zukünftig mehr mit dem ÖPNV fahren wollen und derer, die weniger mit dem ÖPNV fahren wollen, relativ ausgeglichen. Mehr mit dem Bus fahren möchten vor allem Befragte in den Sozialräumen Avenwedde-Bahnhof und Spexard. Zukünftig häufiger mit dem Zug fahren möchten vor allem Haushalte in den Sozialräumen Innenstadt und Pavenstädt.

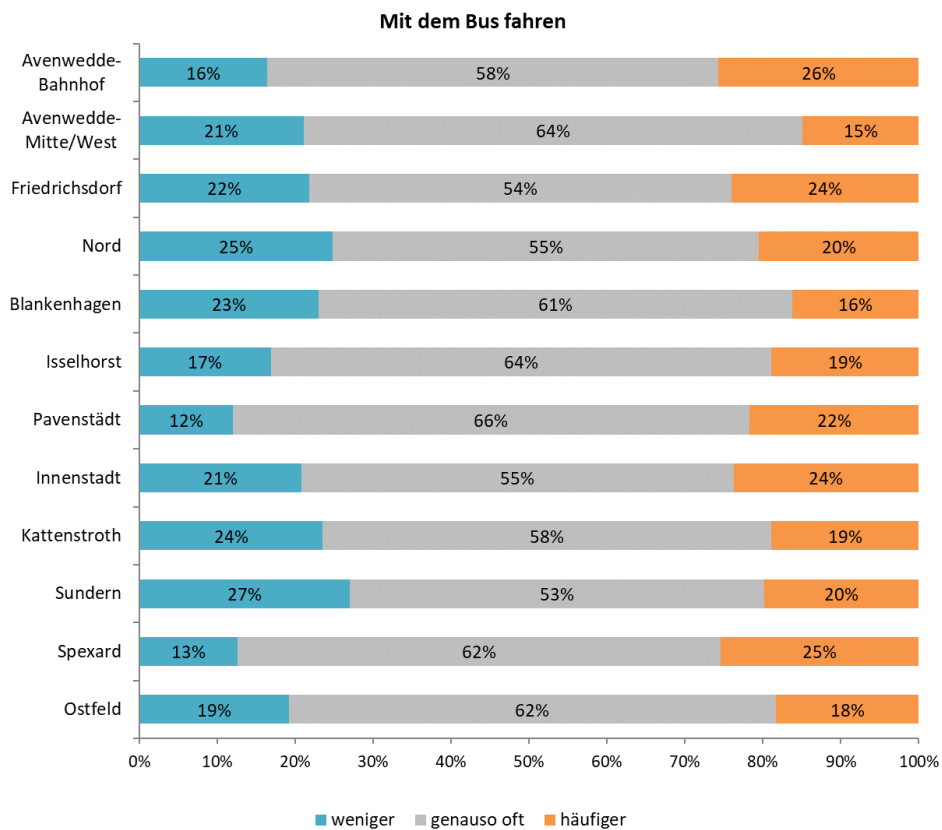


Abb. 7-24 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Busnutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

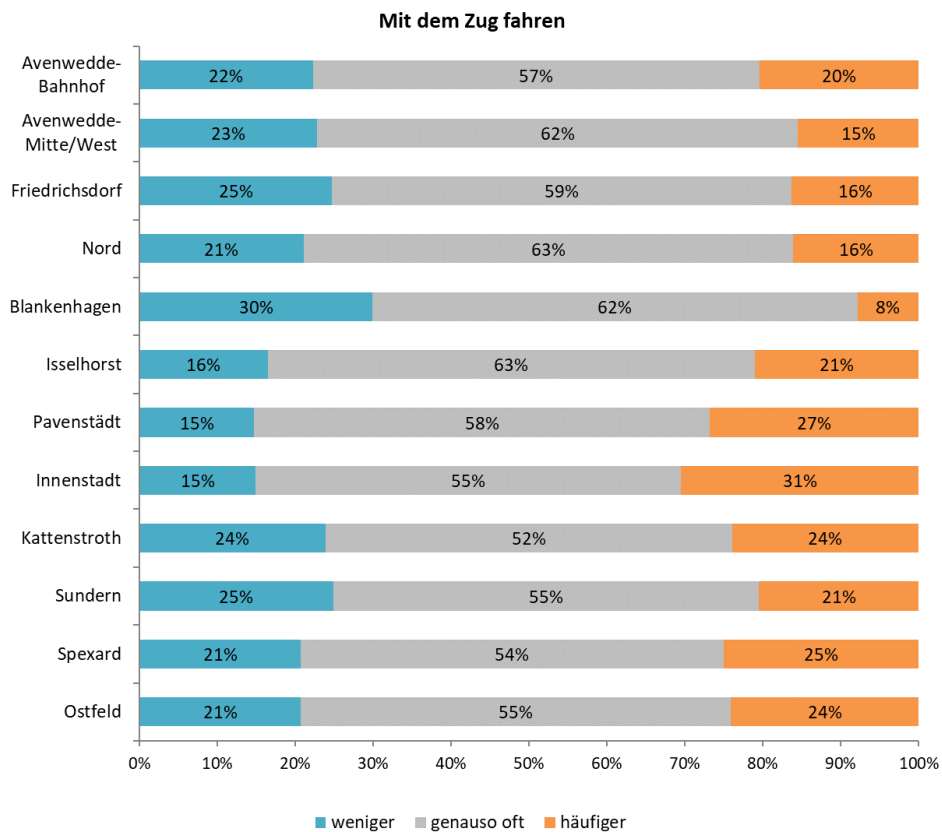


Abb. 7-25 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Zugnutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

In Bezug auf die Nutzung des Autos als Verkehrsmittel gehen die befragten Haushalte verstärkt davon aus, dass sie zukünftig weniger mit dem privaten Pkw fahren. Dies geben zwischen 26 % und 40 % der Befragten in den jeweiligen Sozialräumen an. Gemäß den Einschätzungen der Befragten würde davon vor allem der Radverkehr profitieren, bei denen sich im Vergleich der Verkehrsmittel die meisten Befragten zukünftig eine potenzielle Nutzungssteigerung vorstellen können. Den größten Verzicht weisen die Sozialräume Avenwedde-Mitte/West und Blankenhagen auf, den niedrigsten Wert Friedrichsdorf. In letzterem Sozialraum gehen 26 % der Befragten davon aus, zukünftig weniger mit dem Auto zu fahren.

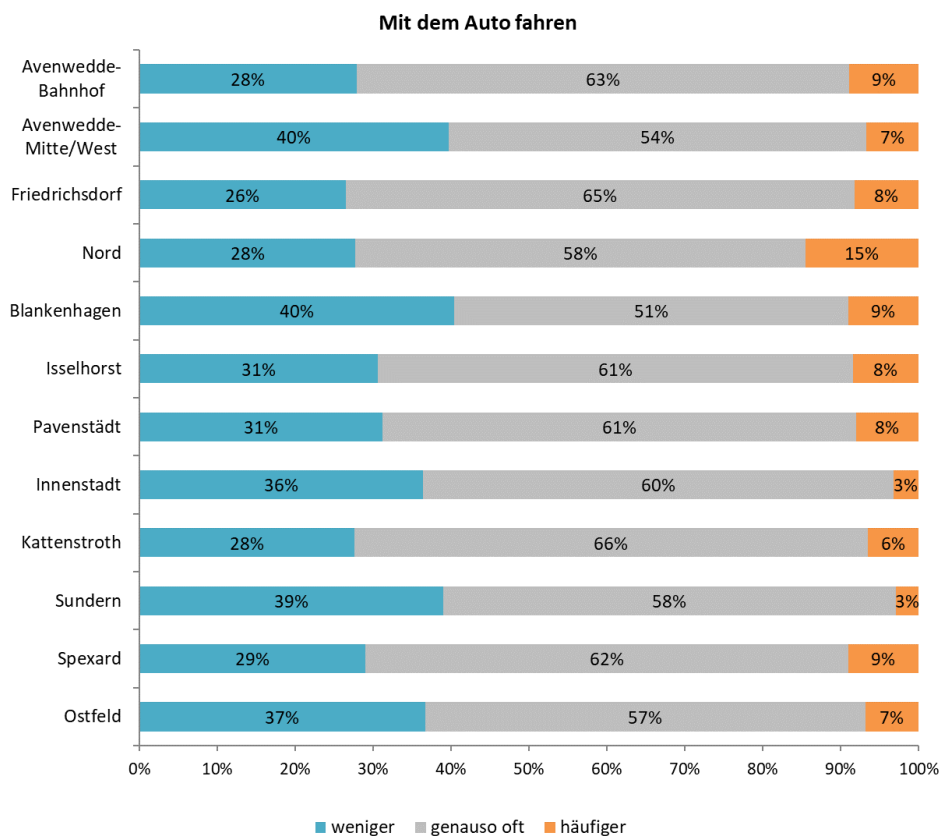


Abb. 7-26 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Autonutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

8 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gütersloh ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der zwölf Sozialräume. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, denen im Vorhinein die Unterlagen postalisch zugestellt wurden, haben an der Befragung teilgenommen, sodass die Ergebnisse nicht nur auf Ebene der Gesamtstadt, sondern auch auf Ebene der Sozialräume möglich wurden. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren abhängt. Darüber hinaus wurde deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl innerhalb der jeweiligen Sozialräume im Stadtgebiet unterschiedlich ausfällt. Beispielsweise liegt der Anteil am MIV in den zentrumsferneren Sozialräumen Isselhorst und Spexard höher als in den zentrumsnahen Sozialräumen Innenstadt oder Kattenstroth.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 95% der Gütersloher Haushalte mindestens einen Pkw und 96 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen 40 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 69 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in den Sozialräumen Friedrichsdorf und Isselhorst vorhanden. Dies verdeutlicht, dass das eigene Auto für viele Bewohnerinnen und Bewohner in Gütersloh das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Mittlerweile zeigt sich aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Verkehrsmittelverfügbarkeit deutet bereits darauf hin, dass das eigene Auto für die meisten Personen das zentrale Verkehrsmittel darstellt. Dies wird auch bei Betrachtung des Modal Split deutlich. Gesamtstädtisch verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 59 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 41 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Demzufolge werden die meisten Wege mit dem MIV zurückgelegt. Vor allem in den äußeren Gebieten spielt die Mobilität mit dem Auto eine bedeutsame Rolle. In den höher verdichteten und zentraler gelegenen Bereichen sind hingegen höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Im Vergleich mit den näher gelegenen Städten wie Verl oder Bielefeld, in denen Modal Split-Werte vorliegen, können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden. Beispielsweise ist der Radverkehrsanteil in Gütersloh höher als in Verl oder Bielefeld. Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl auf Bundes- und Landesebene gemäß den MiD-Ergebnissen aus 2017 wird deutlich, dass die MIV-Anteile in Gütersloh höher und die ÖPNV-Anteile im Vergleich niedriger sind.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote in Gütersloh 75 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Stadtgebiets. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 3,4 km, insgesamt beträgt sie 6,9 km. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils in die Sozialräume Innenstadt, Kattenstroth, Pavenstädt und Nord erfolgen. Ein Viertel der Wege erfolgt auch aus dem Stadtgebiet heraus. Die meisten Wege haben dabei das Ziel Bielefeld. Trotz einer bestehenden SPNV-Anbindung werden die meisten Wege nach Bielefeld mit dem MIV zurückgelegt, der ÖPNV-Anteil beträgt hier 22 %.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass in Gütersloh Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes existiert. Das gilt vor allem für kürzere Distanzen (Kohorte bis 5-10 km), bei denen aktuell zahlreiche Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese könnten stattdessen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Auf der anderen Seite besteht bei längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des ÖPNV. Vor allem bei Wegen, die in umliegende Kommunen erfolgen, wird selten der Bus oder die Bahn genutzt. Lediglich auf Verbindungen, die mit dem SPNV erreicht werden können (z. B. Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück), wird aktuell verstärkt der Zug genutzt.

Die Bewertung der Verkehrsangebote in Gütersloh und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den Sozialräumen teilweise unterschiedlich aus. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sollten regionale Verknüpfungen ausgebaut sowie dichtere Takte angeboten werden. An dritter Stelle der Verbesserungsvorschläge folgt die barrierefreie Gestaltung. Auch die Erweiterung des Busnetzes wird von einigen Befragten gewünscht. In diesem Zusammenhang passt die Angabe zahlreicher befragter Haushalte, dass sie bei einem (aus Sicht der teilnehmenden Haushalte) attraktiverem ÖPNV-Angebot zukünftig häufiger bereit wären, auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen Bus oder Bahn zu nutzen. Einige geben aber auch an, dass bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur mehr Wege mit dem Fahrrad anstelle mit dem MIV erfolgen könnten.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen in der Stadt Gütersloh Verbesserungspotenziale existieren, vor allem vor dem Hintergrund, dass die meisten Wege in der Alltagsmobilität nach wie vor mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat deutlich gemacht, dass viele kürzere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Trotzdem besteht auch hier nach wie vor Verlagerungspotenzial. Denn bereits ab einer Wegelänge von 2,5 km dominiert der MIV. Aktuell nutzen die meisten Berufstätigen das eigene Auto für den Arbeitsweg. Hier besteht noch weiteres Verlagerungspotenzial, sodass zukünftig mehr Personen auch den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad/Pedelec/E-Bike zurücklegen können. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle, z. B. in Form von vorhandenen Abstellmöglichkeiten am Zielort für die meist hochwertigen und hochpreisigen Räder.

Viele Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der ÖPNV-Anteil in Gütersloh lediglich 7 %. Zwischen den Sozialräumen werden 6 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Hier ergeben sich Verlagerungspotenziale. Diese Potenziale sind auch bei Wegen in benachbarte Städte erkennbar, die aktuell zu 11 % mit dem ÖPNV erfolgen. In diesem Zusammenhang spielt die Angebotsqualität eine wichtige Rolle. Die Untersuchung hat gezeigt, dass es einen Unterschied macht, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Regionalbahn abfährt, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen ermöglicht. Für die Angebotsqualität spielen verschiedene Aspekte eine Rolle. Unter anderem wurden in diesem Zusammenhang Verlässlichkeit, Fahrpläne, Verbindungen in umliegende Städte und die Anbindung von Mittel-/Oberzentren genannt. Im Rahmen eines attraktiven Angebotes ist auch die unkomplizierte Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln zu berücksichtigen, beispielsweise indem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Ein Ansatz zur Kombination von Verkehrsmitteln auf einem Weg bieten z. B. Mobilstationen.

Letztlich kann festgehalten werden, dass die größte Aufgabe darin bestehen wird, attraktive Mobilitätsalternativen zum MIV zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu überzeugen. Das gilt sowohl für die Nahmobilität, als auch für längere Wege. Da Gütersloh eine Stadt ist, die sowohl durch städtische und höher verdichtete Bereiche als auch durch ländliche und weniger dicht besiedelte Räume gekennzeichnet ist, ist davon auszugehen, dass es auch zukünftig einen Mix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln geben wird.

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). Gütersloh. Stand 30.06.2019.

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

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft. 2022

Stadt Bielefeld: Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld. Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co.KG, 2017.

Stadt Detmold: Leitbild Mobilität. Stand Oktober 2021.

Stadt Minden: Masterplan nachhaltige Mobilität Minden. Klimaschutz-Teilkonzept. Kurzfassung – August 2016. LK Argus Kassel GmbH, 2016.

Stadt Paderborn: Mobilität. Abrufbar unter: <https://www.paderborn.de/wohnen-soziales/mobilitaet/index.php>. 2018.

Stadt Verl: Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Verl. 2. Zwischenbericht Entwurf Stand April 2022. büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG. 2022.

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	Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Gütersloh (Stand: 01.01.2022).....	2
Abb. 1-2	Die Sozialräume in Gütersloh	3
Abb. 1-3	Übersichtskarte über die Sozialräume in Gütersloh	4
Abb. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	7
Abb. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	7
Abb. 2-3	Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/guetersloh/)	8
Abb. 3-1	Befragungsinhalte	9
Abb. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Sozialräume.....	10
Abb. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Sozialraum	12
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenverteilung nach Sozialraum.....	13
Abb. 4-3	Geschlecht nach Sozialraum	14
Abb. 4-4	Altersstruktur nach Sozialraum	14
Abb. 4-5	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Sozialraum	15
Abb. 4-6	Berufstätigkeit nach Sozialraum	15
Abb. 4-7	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	16
Abb. 4-8	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	17
Abb. 4-9	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	17
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt	19
Abb. 5-2	Anzahl Pkw je Haushalt und Sozialraum	20
Abb. 5-3	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Sozialraum	21
Abb. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Sozialraum	21
Abb. 5-5	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt.....	22
Abb. 5-6	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Sozialraum	23
Abb. 5-7	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Sozialraum.....	24
Abb. 5-8	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Sozialraum	25
Abb. 5-9	Zeitkartenbesitz nach Sozialraum	26
Abb. 5-10	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	27
Abb. 5-11	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	28
Abb. 5-12	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	29
Abb. 5-13	Führerscheinbesitz nach Sozialraum.....	29
Abb. 5-14	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	30
Abb. 5-15	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht.....	31
Abb. 5-16	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Sozialraum	32
Abb. 5-17	Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Sozialraum.....	33
Abb. 5-18	Nutzung von Homeoffice nach Sozialraum (nur Berufstätige).....	34
Abb. 5-19	Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)	34
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität	35
Abb. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen.....	36
Abb. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	36
Abb. 6-4	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Sozialraum	37
Abb. 6-5	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Sozialraum.....	38
Abb. 6-6	Wege der Gesamtbevölkerung nach Sozialraum, hochgerechnet.....	38
Abb. 6-7	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Sozialräume (Hauptgruppen)	39
Abb. 6-8	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Sozialräume (Detail)	40
Abb. 6-9	Modal Split nach Verkehrsleistung.....	41

Abb. 6-10 Verkehrsleistung in Personen-km	41
Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	42
Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	43
Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	44
Abb. 6-14 Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	44
Abb. 6-15 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	45
Abb. 6-16 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	45
Abb. 6-17 Wegezwecke aller Wege	46
Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	47
Abb. 6-19 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	48
Abb. 6-20 Wegelängenverteilung nach Wegezweck	49
Abb. 6-21 Wegelängenverteilung nach Sozialraum.....	49
Abb. 6-22 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt Gütersloh.....	51
Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb der Stadt Gütersloh	52
Abb. 6-24 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb der Stadt Gütersloh	53
Abb. 6-25 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb der Stadt Gütersloh	55
Abb. 6-26 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Gütersloh	56
Abb. 6-27 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) ...	57
Abb. 6-28 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	58
Abb. 6-29 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	59
Abb. 6-30 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	59
Abb. 6-31 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	60
Abb. 6-32 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	61
Abb. 6-33 Modal Split im Tagesverlauf.....	61
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr.....	62
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr.....	63
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr.....	63
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr.....	64
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus- und Bahnverkehr.....	64
Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus- und Bahnverkehr	65
Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	65
Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr	66
Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	66
Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	67
Abb. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr	68
Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	68
Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr	69
Abb. 7-14 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus.....	69
Abb. 7-15 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr	70
Abb. 7-16 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	70
Abb. 7-17 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr	71
Abb. 7-18 Nutzungsgründe des Autos	71
Abb. 7-19 Nutzungsgründe des Autos nach Sozialraum.....	72
Abb. 7-20 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto.....	72
Abb. 7-21 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Sozialraum	73
Abb. 7-22 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Fußverkehr.....	74
Abb. 7-23 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Fahrradnutzung	75

Abb. 7-24 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Busnutzung	76
Abb. 7-25 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Zugnutzung	76
Abb. 7-26 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Sozialraum: Autonutzung	77

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. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Anhang

Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Gütersloh



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Gütersloh. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in 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.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

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

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



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



Online-Teilnahme: Auf der Website der Stadt (www.guetersloh.de sowie www.stadt.gt/verkehrsplanung) und des Planungsbüros büro stadtkVerkehr (www.buero-stadtverkehr.de sowie www.mobigator.de) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:



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

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 21.03.**, **dem 23.03.**, **dem 28.03.** oder **dem 30.03.2023**.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ○). Bei einigen Fragen können Sie ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: - - - - -).

Was ist ein Weg?



Wohnort → Kindergarten → Büro
1. Weg 2. Weg

Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.
Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = **zwei Wege!**
Achtung: Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Autofahrt + Zugfahrt + Fußweg

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

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

büro stadtkVerkehr

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

Stadt Gütersloh

- Telefon (Herr Schwarzer): 05241 / 82-2386
- E-Mail: Tobias.Schwarzer@guetersloh.de

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

Seite 1

Haushaltsfragebogen			
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.			
In welchem Stadtteil wohnen Sie?			
Für eine bessere Zuordnung können Sie den beigefügten Übersichtsplan nutzen.			
Avenwedde-Bahnhof <input type="radio"/>	Nord <input type="radio"/>	Pavenstädt <input type="radio"/>	Sundern <input type="radio"/>
Avenwedde-Mitte/ West <input type="radio"/>	Blankenhagen <input type="radio"/>	Innenstadt <input type="radio"/>	Spexard <input type="radio"/>
Friedrichsdorf <input type="radio"/>	Isselhorst <input type="radio"/>	Kattenstroth <input type="radio"/>	Ostfeld <input type="radio"/>
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , <u>davon</u> _____ noch nicht 6 Jahre alt.		
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos: _____, <u>davon</u> : _____ reine Elektroautos (BEV) Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder: _____, <u>davon</u> : _____ Elektrofahrräder/Pedelecs		
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr zusammengerechnet mit den Fahrzeugen Ihres Haushalts?	Autos: _____ km pro Jahr, reine Elektroautos: _____ km pro Jahr Motorräder/-roller/Mofas: _____ km pro Jahr; E-Scooter: _____ km pro Jahr Fahrräder: _____ km pro Jahr Elektrofahrräder/Pedelecs: _____ km pro Jahr		
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort <u>zu Fuß</u> zu den nächsten Haltestellen?	Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof: _____ Meter oder _____ Minuten <input type="radio"/> nächste Haltestellen sind <u>fußläufig</u> (ca. 10 Min. Fußweg) nicht zu erreichen		

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

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

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

Seite 3

Wegeprotokoll für den Stichtag

Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren.

Kreuzen Sie bitte den Stichtag an:

Di, 21.03.2023 Do, 23.03.2023 Di, 28.03.2023 Do, 30.03.2023

BEISPIEL

	1. Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2. Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3. Zeitpunkt	
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>7:00</i>	<i>7:25</i>
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>16:40</i>	<i>17:00</i>
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>17:15</i>	<i>17:20</i>
1. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
2. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
3. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 4 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

4. Genutztes Verkehrsmittel <small>(Mehrfachnennungen sind möglich)</small>													5. Zweck oder Ziel des Weges								BEISPIEL
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus/On-Demand-Verkehr	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)		
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
1. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
2. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
3. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

<p>Wegeprotokoll für den Stichtag</p> <p>Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren.</p> <p>Kreuzen Sie bitte den Stichtag an:</p> <p><input type="radio"/> Di, 21.03.2023 <input type="radio"/> Do, 23.03.2023 <input type="radio"/> Di, 28.03.2023 <input type="radio"/> Do, 30.03.2023</p>
--

BEISPIEL

	1. Start <small>Stadt - ggf. Ortsteil - Straße</small>	2. Ziel <small>Stadt - ggf. Ortsteil - Straße</small>	3. Zeitpunkt	
			<small>Beginn Uhrzeit</small>	<small>Ankunft Uhrzeit</small>
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>7:00</i>	<i>7:25</i>
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>16:40</i>	<i>17:00</i>
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>17:15</i>	<i>17:20</i>
4. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
5. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
6. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 6 *Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!*

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

4. Genutztes Verkehrsmittel <small>(Mehrfachnennungen sind möglich)</small>											5. Zweck oder Ziel des Weges										BEISPIEL
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus/On-Demand-Verkehr	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)		
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
4. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
5. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
6. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

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

Zusatzfragebogen
(Bitte lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen des Zusatzfragebogens stellvertretend für den Haushalt beantworten.)

Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Gütersloh?

	1 (sehr gut)	2 (gut)	3 (befriedigend)	4 (ausreichend)	5 (mangelhaft)	6 (ungenügend)	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?
Bitte kreuzen Sie maximal 2 Punkte je Verkehrsmittel an!

Fußverkehr	Ausreichende Gehwegbreiten <input type="radio"/>	Wegweisung <input type="radio"/>	Zustand der Gehwege <input type="radio"/>
	Fußgängerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>	Beleuchtung <input type="radio"/>	Fußgängerquerungsanlagen <input type="radio"/>
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>			
Radverkehr	Ausbau des Radwegenetzes <input type="radio"/>	Wegweisung <input type="radio"/>	Zustand der Radwege <input type="radio"/>
	Radfahrerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>	Fahrradverleih <input type="radio"/>	Trennung vom Autoverkehr <input type="radio"/>
	Abstellanlagen für Fahrräder <input type="radio"/>	Lastenradverleih <input type="radio"/>	
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>			
Bus und Bahn	Ausbau regionale Verknüpfung <input type="radio"/>	Kürzere Takte <input type="radio"/>	ÖPNV-Vorrang an Ampeln <input type="radio"/>
	Erweiterung des Busnetzes <input type="radio"/>	Sicherheit <input type="radio"/>	Barrierefreie Gestaltung <input type="radio"/>
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>			
Autoverkehr	Zustand der Straßen <input type="radio"/>	CarSharing <input type="radio"/>	Parkplatzangebot <input type="radio"/>
	Verringerung Lkw-Verkehr <input type="radio"/>	Park&Ride <input type="radio"/>	Verkehrsberuhigung <input type="radio"/>
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>			

Frage 3: Aus welchen Gründen nutzen Sie das Auto? *(Mehrfachnennungen sind möglich)*

Individuelle Freiheit <input type="radio"/>	Bequemlichkeit <input type="radio"/>	Transport <input type="radio"/>	Schneller als andere Verkehrsmittel <input type="radio"/>	Auto wird nicht genutzt <input type="radio"/>
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>				

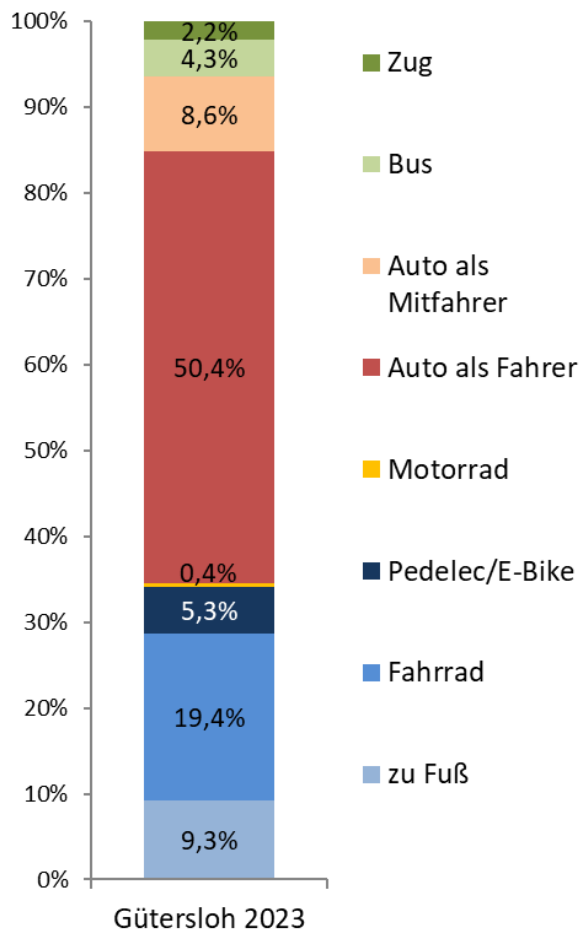
Frage 4: Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf Ihren Wegen überwiegend auf das Auto verzichten? *(Mehrfachnennungen sind möglich)*

Wenn Autofahren durch den Gesetzgeber wesentlich teurer würde (Steuern, Benzinpreise etc.) <input type="radio"/>	Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.) <input type="radio"/>
Bei attraktiverem ÖPNV-Angebot <input type="radio"/>	Bei Aufbau eines Bikesharing-Systems <input type="radio"/>
Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur <input type="radio"/>	Carsharing-Auto in lauffbarer Nähe <input type="radio"/>
Auto wird nicht vorwiegend genutzt <input type="radio"/>	

Frage 5: Denken Sie, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändern wird?

Ich werde ... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	zu Fuß unterwegs sein.
... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Fahrrad fahren.
... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Bus fahren.
... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Zug fahren.
... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Auto fahren.

Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Gesamtstadtebene



Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde-Bahnhof	Avenwedde-Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde-Bahnhof	992	140	127	-	-	60	-	-	-	-	-	-	-	1.319
Avenwedde-Mitte/West	140	998	18	-	-	-	-	-	-	229	42	172	-	1.599
Friedrichsdorf	126	18	1.262	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.406
Nord	-	-	-	1.791	184	16	-	926	181	-	-	68	-	3.166
Blankenhagen	-	-	-	184	350	43	-	116	-	-	-	-	-	693
Isselhorst	60	-	18	16	20	906	-	-	-	-	-	27	-	1.047
Pavenstädt	-	-	-	-	-	-	1.469	737	249	-	-	-	-	2.455
Innenstadt	-	-	-	970	116	-	668	3.205	729	144	107	302	-	6.241
Kattenstroth	-	-	-	181	-	-	249	729	5.127	169	141	-	-	6.596
Sundern	-	229	-	-	-	-	-	186	169	1.213	192	178	-	2.167
Spexard	-	42	-	-	-	-	-	77	141	192	602	-	-	1.054
Ostfeld	-	172	-	68	-	-	-	302	-	215	-	1.966	-	2.723
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	758	758
Gesamt	1.318	1.599	1.425	3.210	670	1.025	2.386	6.278	6.596	2.162	1.084	2.713	758	31.224

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	189	39	160	70	-	305	-	126	-	-	-	167	128	1.184
Avenwedde- Mitte/ West	71	2.017	209	230	37	259	27	848	283	188	208	741	341	5.459
Friedrichs- dorf	181	191	2.951	-	-	61	-	-	25	-	-	20	300	3.729
Nord	70	230	27	2.446	233	454	985	2.435	791	449	185	477	377	9.159
Blanken- ha- gen	-	37	-	208	449	26	107	257	25	-	-	22	67	1.198
Isselhorst	284	259	82	454	26	1.637	267	202	375	-	-	67	127	3.780
Pavenstädt	-	27	-	1.055	53	267	2.239	1.809	1.733	364	259	549	262	8.617
Innenstadt	94	856	-	2.582	248	205	2.026	3.985	3.406	1.479	671	1.120	100	16.772
Katten- stroth	-	229	-	763	64	375	1.834	3.430	6.029	356	902	677	385	15.044
Sundern	-	310	25	420	-	-	379	1.443	578	1.236	463	583	190	5.627
Spexard	-	208	-	178	-	-	193	589	963	547	1.411	217	111	4.417
Ostfeld	167	624	20	491	22	54	469	1.401	499	640	278	1.183	33	5.881
Außen	128	359	218	317	67	161	209	140	427	215	111	33	124	2.509
Gesamt	1.184	5.386	3.692	9.214	1.199	3.804	8.735	16.665	15.134	5.474	4.488	5.856	2.545	83.376

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	334	545	366	433	88	558	206	634	137	152	248	479	1.571	5.751
Avenwedde- Mitte/ West	656	2.289	822	955	112	629	398	1.191	1.860	682	650	1.209	2.317	13.770
Friedrichs- dorf	440	779	696	258	91	482	216	720	306	288	171	375	3.045	7.867
Nord	436	908	190	2.099	826	611	1.921	3.203	1.785	1.204	368	1.153	3.588	18.292
Blanken- ha- gen	88	145	53	921	257	434	98	508	544	249	56	246	1.055	4.654
Isselhorst	492	562	477	667	451	2.854	838	1.388	611	301	417	371	2.751	12.180
Pavenstädt	135	479	127	1.837	27	867	1.751	2.231	3.782	652	726	1.084	3.450	17.148
Innenstadt	613	1.577	740	2.528	684	1.404	2.412	2.405	2.577	1.817	1.231	1.111	2.365	21.464
Katten- stroth	165	1.838	299	2.410	426	635	3.749	3.028	4.688	1.896	1.294	1.336	4.080	25.844
Sundern	183	656	236	1.046	219	232	522	1.759	2.040	1.216	1.117	1.129	1.827	12.182
Spexard	203	564	167	135	81	451	720	1.079	1.293	1.044	1.588	745	3.208	11.278
Ostfeld	550	1.111	381	1.281	317	277	940	1.301	1.508	1.098	479	1.405	1.774	12.422
Außen	1.413	2.505	3.319	3.706	1.076	2.750	3.359	2.201	4.674	1.694	3.005	1.650	5.963	37.315
Gesamt	5.708	13.958	7.873	18.276	4.655	12.184	17.130	21.648	25.805	12.293	11.350	12.293	36.994	200.167

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	-	28	-	29	-	-	56	337	51	89	-	-	361	951
Avenwedde- Mitte/ West	28	-	-	138	-	44	-	177	-	63	-	56	374	880
Friedrichs- dorf	23	-	127	49	-	79	55	135	144	-	-	-	209	821
Nord	29	138	49	390	122	247	131	96	107	336	-	65	403	2.113
Blanken- ha- gen	-	-	-	122	-	97	154	208	91	-	-	32	238	942
Isselhorst	-	44	46	247	120	-	-	181	-	-	-	33	261	932
Pavenstädt	82	-	55	131	154	-	-	219	60	39	32	58	612	1.442
Innenstadt	341	150	136	96	178	217	164	635	357	354	230	354	745	3.957
Katten- stroth	51	-	115	107	91	-	60	281	-	138	-	222	358	1.423
Sundern	89	63	27	336	-	-	39	354	138	-	70	168	364	1.648
Spexard	-	-	-	-	-	-	32	265	-	141	-	37	241	716
Ostfeld	-	56	33	-	32	-	58	354	222	130	37	-	289	1.211
Außen	311	314	209	479	238	218	746	604	381	363	283	315	400	4.861
Gesamt	954	793	797	2.124	935	902	1.495	3.846	1.551	1.653	652	1.340	4.855	21.897

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	28	45	34	271	24	37	72	251	24	23	100	211	1.034	2.154
Avenwedde- Mitte/ West	-	153	109	122	-	165	121	394	382	54	150	510	1.729	3.889
Friedrichs- dorf	77	114	255	102	26	33	86	159	84	34	80	219	1.242	2.511
Nord	100	419	-	477	54	181	307	1.117	212	118	92	406	2.177	5.660
Blanken- ha- gen	-	64	27	87	27	92	53	191	81	64	25	79	684	1.474
Isselhorst	71	83	38	256	17	609	150	472	190	46	138	72	1.309	3.451
Pavenstädt	140	54	-	156	-	407	182	837	563	138	231	588	2.088	5.384
Innenstadt	23	135	87	327	-	131	72	1.094	312	54	132	278	1.811	4.456
Katten- stroth	-	308	-	424	-	203	522	977	560	130	308	820	2.222	6.474
Sundern	-	30	-	167	-	91	157	573	512	273	271	495	1.325	3.894
Spexard	29	120	73	56	31	88	61	500	188	193	335	401	1.558	3.633
Ostfeld	-	107	50	166	-	27	148	291	222	66	83	547	1.035	2.742
Außen	-	89	37	-	-	74	73	29	56	-	129	84	580	1.151
Gesamt	468	1.721	710	2.611	179	2.138	2.004	6.885	3.386	1.193	2.074	4.710	18.794	46.873

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	24	50	139	237
Avenwedde- Mitte/ West	45	46	63	-	-	27	-	71	31	-	-	-	93	376
Friedrichs- dorf	-	-	48	20	-	-	63	45	-	42	-	-	107	325
Nord	-	-	31	57	52	-	-	192	131	-	-	157	401	1.021
Blanken- ha- gen	-	-	-	78	31	-	-	-	-	-	-	-	27	136
Isselhorst	-	-	45	-	-	121	63	156	-	-	-	-	193	578
Pavenstädt	-	-	-	-	-	-	234	301	-	-	71	-	439	1.045
Innenstadt	48	63	18	144	40	117	-	674	245	-	-	42	251	1.642
Katten- stroth	-	34	-	22	-	72	-	95	241	-	58	19	128	669
Sundern	-	-	42	-	-	-	-	174	110	38	-	-	120	484
Spexard	-	76	24	-	-	98	71	-	-	-	-	-	165	434
Ostfeld	25	-	-	-	-	-	-	34	134	70	-	277	174	714
Außen	85	-	63	142	27	61	90	234	-	-	61	79	2.278	3.120
Gesamt	203	243	334	463	150	496	521	1.976	892	150	214	624	4.515	10.781

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/ West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	153	99	211	-	-	107	-	89	-	102	-	58	166	985
Avenwedde- Mitte/ West	109	1.247	204	177	-	39	-	312	341	223	104	386	25	3.167
Friedrichs- dorf	89	89	573	-	-	36	-	67	-	26	-	39	464	1.383
Nord	-	27	-	616	458	144	135	796	305	391	-	101	48	3.021
Blanken- ha- gen	-	-	-	45	117	20	-	68	134	27	-	91	27	529
Isselhorst	89	66	40	47	114	620	-	215	94	43	-	-	155	1.483
Pavenstädt	-	-	-	737	-	-	310	821	1.601	318	234	79	75	4.175
Innenstadt	26	180	-	737	133	-	261	1.396	833	451	31	374	151	4.573
Katten- stroth	-	200	-	615	-	73	301	692	2.587	295	162	201	276	5.672
Sundern	-	90	39	146	-	-	-	225	810	602	202	303	91	2.508
Spexard	-	163	-	74	-	-	-	91	122	506	373	133	211	1.673
Ostfeld	-	291	-	276	-	75	-	284	255	570	-	1.025	108	2.884
Außen	42	169	159	47	115	93	-	281	276	58	120	38	1.056	2.454
Gesamt	508	2.621	1.226	3.517	937	1.207	1.007	5.607	7.358	3.612	1.226	2.828	2.853	34.507

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	33	34	42	-	-	-	-	-	21	30	-	-	25	185
Avenwedde- Mitte/ West	-	255	-	84	-	131	-	169	85	27	31	27	328	1.137
Friedrichs- dorf	-	61	67	-	-	-	-	40	89	-	-	-	184	441
Nord	-	-	-	135	76	41	58	219	142	37	67	-	714	1.489
Blanken- ha- gen	-	-	-	20	-	20	20	24	-	-	-	-	111	195
Isselhorst	-	-	-	19	-	196	-	-	22	-	-	-	227	464
Pavenstädt	-	77	-	58	-	-	88	146	152	-	-	47	636	1.204
Innenstadt	71	-	23	171	48	48	168	241	481	-	171	-	268	1.690
Katten- stroth	-	182	-	55	-	-	329	197	513	53	123	77	430	1.959
Sundern	-	44	37	72	-	-	-	181	-	115	43	-	146	638
Spexard	-	-	-	31	-	38	-	35	126	-	230	80	245	785
Ostfeld	50	97	-	-	-	27	-	177	196	145	-	39	113	844
Außen	45	-	-	-	-	84	115	-	-	-	-	-	738	982
Gesamt	199	750	169	645	124	585	778	1.429	1.827	407	665	270	4.165	12.013

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

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	103	26	-	29	-	-	20	284	54	58	-	33	183	790
Avenwedde- Mitte/ West	-	203	27	47	-	-	-	381	54	133	-	30	343	1.218
Friedrichs- dorf	-	-	426	-	-	-	122	141	182	27	-	-	430	1.328
Nord	-	-	-	264	-	-	84	900	33	203	-	-	285	1.769
Blanken- ha- gen	-	-	-	123	66	40	68	192	80	-	-	65	202	836
Isselhorst	-	-	46	278	-	226	66	162	-	-	-	-	290	1.068
Pavenstädt	-	-	-	-	66	-	239	989	60	-	-	85	137	1.576
Innenstadt	-	-	-	45	-	-	-	336	116	-	-	-	241	738
Katten- stroth	-	-	-	-	-	58	-	786	850	-	28	-	369	2.091
Sundern	-	30	-	-	-	-	-	408	198	214	35	-	197	1.082
Spexard	-	30	-	-	-	-	104	414	138	69	199	-	316	1.270
Ostfeld	-	-	-	55	-	-	58	274	-	162	-	133	181	863
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	215	215
Gesamt	103	289	499	841	132	324	761	5.267	1.765	866	262	346	3.389	14.844

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	254	205	66	24	-	76	30	159	-	27	-	31	223	1.095
Avenwedde- Mitte/ West	40	612	48	184	40	135	86	325	138	108	70	149	456	2.391
Friedrichs- dorf	33	290	555	18	-	140	-	230	-	22	18	-	424	1.730
Nord	-	54	27	789	-	228	233	780	-	310	22	299	340	3.082
Blanken- ha- gen	20	-	-	96	25	77	-	201	22	37	-	21	88	587
Isselhorst	66	121	92	98	69	331	-	266	137	44	25	64	528	1.840
Pavenstädt	-	69	-	581	-	116	486	568	767	131	52	112	482	3.364
Innenstadt	50	-	-	315	88	114	121	1.020	165	152	77	114	320	2.536
Katten- stroth	-	156	-	446	101	55	348	1.087	1.777	394	485	317	703	5.869
Sundern	-	27	-	204	41	35	84	646	155	368	29	156	318	2.063
Spexard	-	-	-	29	-	28	74	253	317	330	420	96	383	1.930
Ostfeld	32	34	-	92	20	27	-	722	181	132	147	228	101	1.716
Außen	-	50	-	117	-	30	60	114	128	45	-	16	787	1.347
Gesamt	495	1.618	788	2.992	384	1.392	1.522	6.371	3.787	2.100	1.345	1.603	5.153	29.550

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

von/ nach Sozialraum	Avenwedde- Bahnhof	Avenwedde- Mitte/ West	Friedrichsdorf	Nord	Blankenhagen	Isselhorst	Pavenstädt	Innenstadt	Kattenstroth	Sundern	Spexard	Ostfeld	Außen	Gesamt
Avenwedde- Bahnhof	154	43	49	25	-	149	-	23	48	-	53	94	242	880
Avenwedde- Mitte/ West	-	365	55	121	-	45	28	55	146	122	81	275	58	1.351
Friedrichs- dorf	39	85	394	-	-	123	-	25	95	62	-	33	219	1.075
Nord	-	63	-	134	69	-	187	519	220	104	-	145	187	1.628
Blanken- ha- gen	-	-	26	102	276	-	-	66	47	50	-	25	83	675
Isselhorst	120	42	21	85	58	398	38	60	68	-	-	90	184	1.164
Pavenstädt	-	-	-	302	-	242	763	398	606	78	61	304	141	2.895
Innenstadt	33	80	-	-	-	34	178	257	50	124	80	47	98	981
Katten- stroth	-	275	-	155	25	-	131	549	695	102	118	54	290	2.394
Sundern	23	-	-	51	-	21	187	446	125	137	236	68	-	1.294
Spexard	-	31	-	-	-	-	96	162	31	170	225	88	158	961
Ostfeld	-	-	-	81	-	-	-	95	200	-	63	287	-	726
Außen	-	24	25	125	-	59	21	228	125	52	-	112	352	1.123
Gesamt	369	1.008	570	1.181	428	1.071	1.629	2.883	2.456	1.001	917	1.622	2.012	17.147

