



**Haushaltsbefragung zur Mobilität
im Kreis Steinfurt 2022**



Auftraggeber:



Kreis Steinfurt
Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität
Tecklenburger Straße 10
48565 Steinfurt

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr

büro stadVerkehr 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

Vorwort	V
Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022: Kurzfassung	VI
1 Einleitung	1
1.1 Einordnung des Untersuchungsraums.....	1
1.2 Zielsetzung der Befragung	5
2 Vorbereitung und Durchführung	6
2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	6
2.1.1 Erhebungszeitraum	7
2.1.2 Stichtage.....	7
2.1.3 Stichprobe.....	8
2.2 Information der Einwohner	9
3 Befragungsmethodik	11
3.1 Erhebungsbogen.....	11
3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen.....	12
3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	13
3.2.2 Datenauswertung.....	13
4 Basisdaten zur Stichprobe	14
4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	14
4.2 Geschlecht	15
4.3 Altersstruktur.....	16
4.4 Berufstätigkeit	18
4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	19
4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	21
5 Mobilitätsvoraussetzungen	22
5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit	22
5.1.1 Motorisierung.....	22
5.1.2 Besitz von Fahrrädern.....	25
5.2 ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz.....	30
5.2.1 ÖV-Zeitkartenbesitz.....	30
5.2.2 9-Euro-Ticket	33
5.2.3 Führerscheinbesitz.....	35
5.2.4 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte.....	36
5.3 Nutzungsverhalten	38
5.3.1 Nutzung von Bikesharing-Angeboten.....	38
5.3.2 Nutzung von Carsharing-Angeboten	39
5.3.3 Nutzung von Fahrgemeinschaften	40
5.3.4 Nutzung von Homeoffice.....	42
5.4 Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖV.....	43
6 Mobilität	49
6.1 Wegezähl	49
6.1.1 Wegezähl je Person und Alter	49
6.1.2 Wegezähl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit.....	50
6.1.3 Wegezähl pro Person differenziert nach Stadt/Gemeinde	51
6.1.4 Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie	53
6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	57
6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene).....	57
6.2.2 Einordnung des Modal Splits	59
6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen.....	63
6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	63
6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	64
6.3 Wegezwecke.....	66
6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	69
6.5 Verkehrsverflechtungen	71

6.6	Zeitbezogene Auswertung	83
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	86
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	86
7.1.1	<i>Fußverkehr</i>	86
7.1.2	<i>Radverkehr</i>	88
7.1.3	<i>Busverkehr</i>	90
7.1.4	<i>Bahnverkehr</i>	92
7.1.5	<i>Autoverkehr</i>	94
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote.....	96
7.2.1	<i>Fußverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	96
7.2.2	<i>Radverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	97
7.2.3	<i>Busverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	99
7.2.4	<i>Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	100
7.2.5	<i>Autoverkehr-Verbesserungsbedarf</i>	101
7.3	Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung	102
7.4	Bewertung der Triangel-Radwegeverbindung.....	106
7.5	Beliebteste Freizeit- und Ausflugsziele	108
8	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	110
	Quellenverzeichnis	114
	Abbildungsverzeichnis.....	115
	Abkürzungsverzeichnis.....	118
	Anhang.....	119

Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Mobilität ist von großer Bedeutung, um am öffentlichen und sozialen Leben teilnehmen zu können. Eine gute und flexible Verkehrsinfrastruktur bildet die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung in allen Teilen unseres Kreises. Gleichzeitig stehen wir vor einer der größten und wichtigsten Herausforderungen unserer Zeit, nämlich der Gestaltung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Steinfurt ist seit vielen Jahren ein vorrangiges Ziel der Kreisentwicklung. Angesichts der dringenden Notwendigkeit zum Klimaschutz sind wir alle aufgefordert, unser Denken und Handeln in Bezug auf Mobilität zu überdenken. Bereits im Jahr 2009 ist der Kreis Steinfurt der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) beigetreten, um die Nahmobilität zu fördern und den Radverkehr als umweltfreundliche Alternative im Alltag zu stärken.

Die vorliegende Untersuchung zur Mobilität im Kreis Steinfurt zeigt, dass 43% der Bürgerinnen und Bürger umweltfreundliche Verkehrsmittel für ihre tägliche Mobilität nutzen. Der öffentliche Personennahverkehr macht dabei 7% aus, der Fußverkehr 9% und der Radverkehr 27%. Wir können stolz darauf sein, dass wir mit diesem Radverkehrsanteil eine Spitzenposition in NRW einnehmen.

Die Mobilitätserhebung haben wir mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW im Jahr 2022 durchgeführt. Über 3.000 Haushalte und mehr als 7.000 Personen aus allen kreisangehörigen Kommunen haben an der Befragung teilgenommen, wodurch uns repräsentative und aussagekräftige Daten vorliegen.

Die letzte Erhebung dieser Art fand im Jahr 2011 statt. Die aktuellen Ergebnisse liefern uns wertvolle Erkenntnisse über die Alltagsmobilität der Bevölkerung im Kreis Steinfurt und in den kreisangehörigen Kommunen. Zudem geben sie uns neue Anhaltspunkte, wie wir gezielt die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern können.

Neben den Mobilitätsgewohnheiten haben wir in der Haushaltsbefragung auch die „Triangel“ – die erste Veloroute im Kreis Steinfurt – untersucht. Dieser sehr gut ausgebaute und an nahezu allen Kreuzungspunkten bevorrechtigte Radweg verbindet die Städte und Gemeinden Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wetringen und richtet sich an alle Mitbürgerinnen und Mitbürger, die das Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen nutzen wollen. Die Triangel hat eine Vorbildfunktion für weitere Radwege im Kreis.

Ich möchte mich auf diesem Wege bei allen Bürgerinnen und Bürgern für ihre Teilnahme an der Erhebung bedanken. Ihre Antworten haben dazu beigetragen, dass wir ein umfassendes und wertvolles Bild der Mobilität im Kreis Steinfurt erhalten haben. Politik und Verwaltung werden auch weiterhin daran arbeiten, die Mobilitätschancen für alle Bürgerinnen und Bürger zu verbessern und einen lebenswerten, nachhaltigen und zukunftsweisenden Kreis Steinfurt aktiv zu gestalten.

Ihr
Dr. Martin Sommer
Landrat des Kreises Steinfurt



Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022: Kurzfassung

Der Kreis Steinfurt hat im Oktober 2022 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner beauftragt. An der Erhebung haben 3.069 Haushalte und 7.156 Personen teilgenommen. Die Befragten haben stichtagsbezogen ihre Wege aufgelistet und Fragen zur allgemeinen Verkehrsmittelwahl sowie der Verkehrsmittelverfügbarkeit beantwortet.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die individuelle Verkehrsmittelwahl wird vor allem durch die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie den Besitz eines Führerscheins bzw. einer ÖV-Zeitkarte in einem erheblichen Maße beeinflusst. 93 % aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw und ebenfalls 93 % aller Haushalte sind im Besitz von (mindestens) einem Fahrrad (herkömmliche Fahrräder, E-Bikes/Pedelecs und Lastenräder zusammengefasst). 14 % aller befragten Personen sind im Besitz einer ÖV-Zeitkarte und 94 % der befragten über 18-Jährigen besitzen einen Führerschein. Der Anteil der Personen, die sowohl über einen Führerschein als auch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, beträgt kreisweit 9 %.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Im Durchschnitt werden im Kreis Steinfurt 2,9 Wege pro Person und Tag bzw. 3,5 Wege pro mobiler Person und Tag durchgeführt. Auf einen Werktag und die Gesamtbevölkerung hochgerechnet werden so insgesamt über 1,3 Mio. Wege zurückgelegt. Zu rund 57 % wird dabei das private Auto (49 % als Pkw-Fahrer und 8 % als Pkw-Mitfahrer) als bevorzugtes Verkehrsmittel gewählt. 9 % der Wege werden zu Fuß und zu 27% mit dem Fahrrad durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV = Bus und Bahn) beträgt kreisweit 7 %. Zwischen den kreisangehörigen Kommunen zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede. Diese sind in erste Linie auf die unterschiedliche Siedlungs- und Bebauungsstruktur sowie auf das teils sehr unterschiedliche ÖV-Angebot wie z. B. Anschluss an das Schienennetz zurückzuführen.

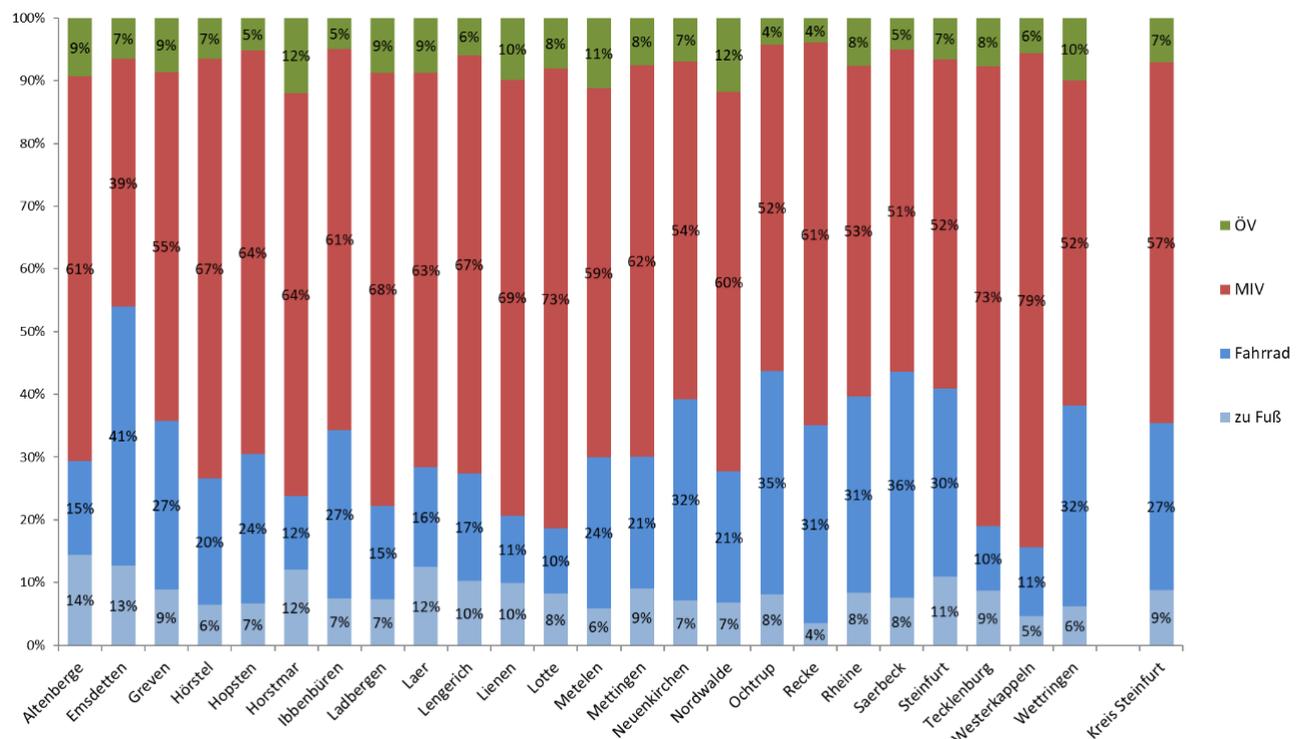


Abb. A Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden des Kreises Steinfurt (Auswertung auf Weegebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl variiert dabei nach soziodemographischen Faktoren, wie dem Geschlecht: Männer nutzen tendenziell vermehrt das eigene Auto und das Fahrrad, Frauen gehen hingegen häufiger zu Fuß. Auch hinsichtlich des Alters sind Unterschiede erkennbar: Während jüngere Personen vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad und Fuß) nutzen, sind Personen zwischen 25 bis 60 Jahre überwiegend mit dem Pkw unterwegs. Mit zunehmendem Alter (60 Jahre und älter) wird das private Auto öfters stehen gelassen, der Fuß- und Radverkehrsanteil nimmt wieder leicht zu. Ebenfalls variiert die Verkehrsmittelwahl nach der Art und dem Umfang der Berufstätigkeit der Personen: Berufstätige Personen nutzen beispielsweise vermehrt das Auto zur werktäglichen Mobilität. Demgegenüber nutzt die Gruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden häufig Bus oder Bahn.

Im Vergleich zu den Modal Split-Ergebnissen aus dem Jahr 2011 haben sich nur vereinzelte Veränderungen ergeben. Die größten Anteilsverschiebungen sind im Radverkehr und beim MIV zu erkennen. Der Radverkehrsanteil ist zwischen 2011 um drei Prozentpunkte gestiegen, während der MIV-Anteil um drei Prozentpunkte gesunken ist. Ebenfalls gesunken ist der Fußverkehrsanteil (von 10 % auf 9 %). Eine minimale Steigerung ist im ÖV-Anteil zu erkennen, dieser ist von 6 % auf 7 % gestiegen.

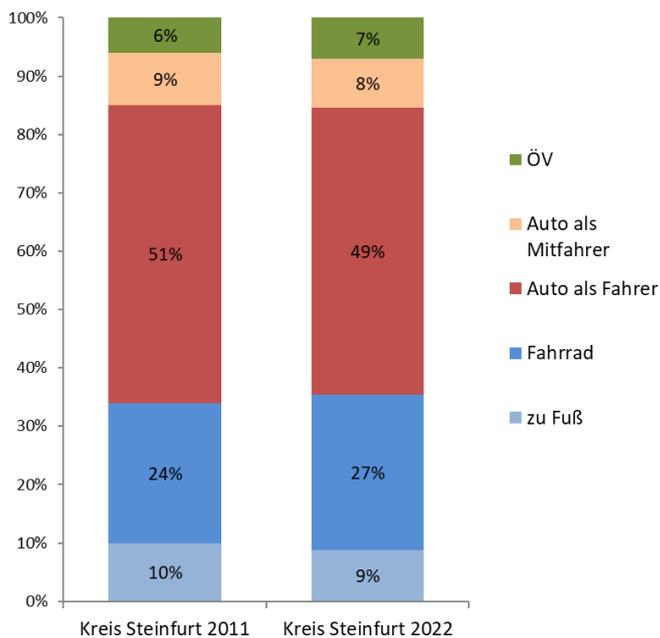


Abb. B Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebene)

Wegezwecke

29 % der im Kreis Steinfurt durchgeführten Wege sind Arbeitswege. Freizeitwege haben einen Anteil von 16 %, Versorgungswege zum Einkaufen haben einen Anteil von 15 %. Mit 5 % weist der Wegezweck „Besuch“ und mit 4 % der Wegezweck „Geschäftlich“ die geringsten Anteile auf. (Dem Wegezweck „nach Hause/zur Wohnung“ sind insgesamt 45 % aller Wege zuzuordnen, diese wurden im Hinblick auf eine übersichtlichere Darstellung bei der Auswertung ausgeklammert.). Der Wegezweck beeinflusst ebenfalls die Verkehrsmittelwahl. Während Arbeits- und geschäftliche Wege zu 69 % bzw. zu 80 % mit dem MIV unternommen werden, weisen Einkaufs-, Besuchs-, Ausbildungs- und Freizeitwege einen erhöhten Nahmobilitätsanteil (hohe Fuß- und Radverkehrsanteile) auf.

Verkehrsverflechtungen

Insgesamt werden ca. 81 % der Wege innerhalb des Kreises durchgeführt, das heißt, dass Start und Ziel des Weges innerhalb des Kreis Steinfurt liegen (Binnenverkehr). Ein Großteil der Wege (59 %) erfolgen innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune, 22 % der Wege erfolgt zwischen den Gemeinden und Städten des Kreises Steinfurt. Etwa 19 % der Wege haben ein Ziel außerhalb des Kreises Steinfurt. Der Großteil dieser Außenwege erfolgt in die benachbarten Städte Münster (ca. 7 % der Wege) und Osnabrück (ca. 3 % der Wege).

Bei Wegen innerhalb des Kreises Steinfurt ist der Fuß- und vor allem der Radverkehrsanteil höher als bei der Verkehrsmittelwahl auf gesamtstädtischer Ebene (ohne Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen). Eine nochmals deutliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils ist bei Wegen innerhalb der jeweiligen Kommune aufgrund der geringeren Distanzen erkennbar. Bei Wegen nach Münster und Osnabrück nehmen der MIV- und ÖV-Anteil zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs zu, nach Münster ist der ÖV-Anteil mit 31 % vergleichsweise besonders hoch.

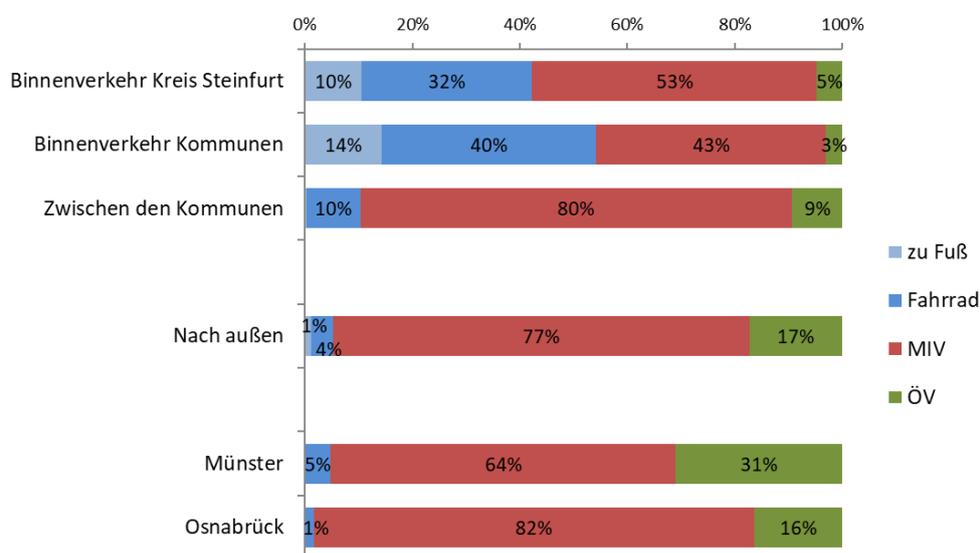


Abb. C Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Wegelängen

52 % der durchgeführten Wege im Kreis Steinfurt sind kürzer als 5 Kilometer. Wege unter 2,5 Kilometer Distanz werden dabei vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt. Mit steigender Entfernung nimmt der Anteil dieser Verkehrsmittel allerdings zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs deutlich ab. Bei Wegelängen von mehr als 10 Kilometern werden hingegen nur noch 8 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

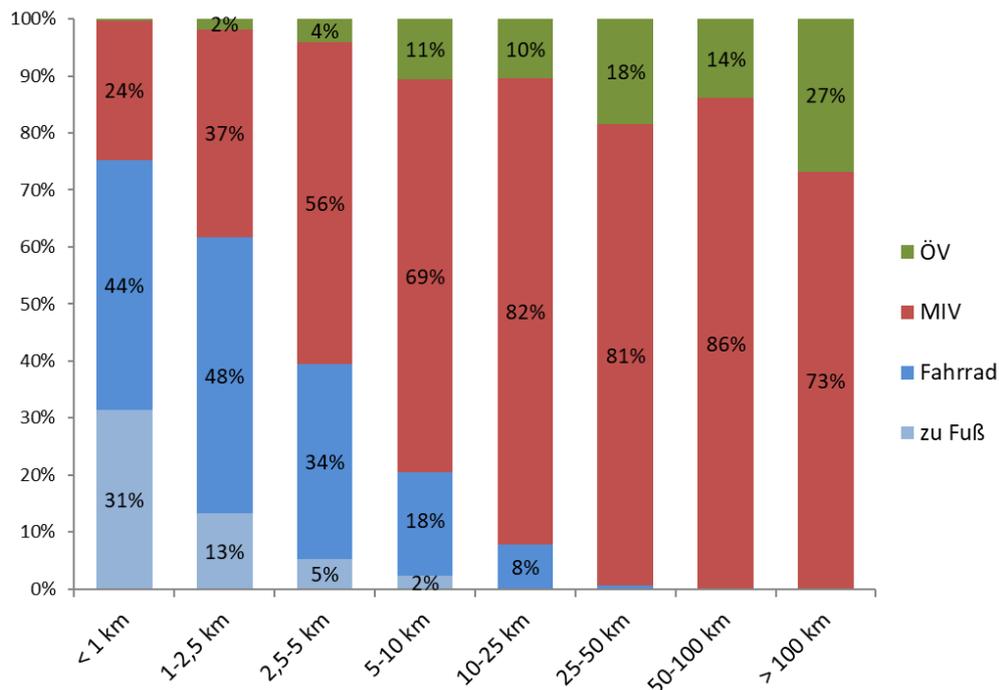


Abb. D Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die durchschnittliche Entfernung aller Wege der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt liegt bei 10,6 Kilometer. Dabei ist die durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr mit ca. 1,4 km am geringsten und im Zugverkehr mit 34,1 km am höchsten. Die Länge der zurückgelegten Wege unterscheidet sich außerdem nach dem Wohnort der Personen, soziodemographischen Faktoren sowie dem Wegezweck.

1 Einleitung

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

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

Die letzte Erhebung dieser Art hat der Kreis Steinfurt im Jahr 2011 durchgeführt. Seither haben sich gesellschaftliche und technische Rahmenbedingungen teils deutlich verändert. Die Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern führt zu neuen Mobilitätsgewohnheiten im Radverkehr; Bike- und Car-sharing sind auf dem Vormarsch. Zudem gewinnen alternative Antriebe und Angebote der Mikromobilität auch im ländlichen Raum an Bedeutung.

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

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Der Kreis Steinfurt liegt im Norden von Nordrhein-Westfalen an der Grenze zu Niedersachsen. Insgesamt zählen 24 Städte und Gemeinden zum Kreis Steinfurt, davon 14 Gemeinden und 10 Städte. Die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohner (EW) liegt im Kreis bei rund 450.000 EW. Die meisten EW hat die Stadt Rheine mit rund 77.000 EW, gefolgt von der Stadt Ibbenbüren mit rund 52.000 EW und der Stadt Greven (rund 38.000 EW). Die niedrigsten EW zählen die Gemeinden Ladbergen und Laer sowie die Stadt Horstmar mit jeweils weniger als 7.000 EW.

Der Kreis Steinfurt erstreckt sich über eine Fläche von rund 1.800 km². Davon entfällt der Großteil der Fläche mit 80,5 % auf Vegetationsfläche, insbesondere auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen. 12,3 % der Gesamtfläche wird als Siedlungsfläche genutzt und 5,6 % als Verkehrsfläche. Wasserflächen machen mit 1,6 % den geringsten Anteil aus. Die größte Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 54 km, in Ost-West-Richtung sind es 64 km. Der höchste Punkt über NN ist mit 234 m der Westerbecker Berg in der Nähe von Lengerich, der tiefste Punkt das Schloss Bentlage in Rheine mit 32 m über NN.¹

Der Kreis in seiner heutigen Zusammensetzung entstand durch die Kreisgebietsreform im Jahr 1975. In Zuge dessen wurden die damaligen Kreise Steinfurt und Tecklenburg aufgelöst und als Kreis Steinfurt

¹ Quelle: Kreis Steinfurt (2022): Zahlen|Daten|Fakten.

vereinigt. Hinzu kamen die Stadt Greven sowie die Gemeinde Saerbeck aus dem damaligen Kreis Münster. Als Kreissitz wurde die Stadt Steinfurt bestimmt, die im Zuge der Gebietsreform aus den Städten Borghorst und Burgsteinfurt gegründet wurde.

Stadt/Gemeinde	Einwohner (Stand: 30.06.2021)
Gemeinde Altenberge	10.424
Stadt Emsdetten	35.908
Stadt Greven	37.653
Stadt Hörstel	20.372
Gemeinde Hopsten	7.683
Stadt Horstmar	6.718
Stadt Ibbenbüren	51.684
Gemeinde Ladbergen	6.782
Gemeinde Laer	6.638
Stadt Lengerich	22.564
Gemeinde Lienen	8.686
Gemeinde Lotte	14.123
Gemeinde Metelen	6.417
Gemeinde Mettingen	11.886
Gemeinde Neuenkirchen	13.867
Gemeinde Nordwalde	9.713
Stadt Ochtrup	19.825
Gemeinde Recke	11.368
Stadt Rheine	76.247
Gemeinde Saerbeck	7.089
Stadt Steinfurt	34.453
Stadt Tecklenburg	9.178
Gemeinde Westerkappeln	11.203
Gemeinde Wettringen	8.337
Kreis Steinfurt	448.818

Abb. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Steinfurt

Umgeben wird der Kreis durch die Landkreise Grafschaft Bentheim, Emsland und Osnabrück, die Kreise Warendorf, Coesfeld und Borken sowie von den Städten Osnabrück und Münster. In unmittelbarer Nähe sind die Niederlande erreichbar. Das überregionale Straßennetz und die Schiene haben eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Kreises und dienen darüber hinaus zur Anbindung an das Umland. Im Norden des Kreises führt die A 30 in West-Ost-Richtung durch den Kreis in Richtung Osnabrück bzw. Niedersachsen und den Niederlanden. In Nord-Süd-Richtung führen die A 1 und A 31 Richtung Münster

und Ruhrgebiet bzw. nach Niedersachsen Richtung Nordseeküste. Innerhalb des Kreises werden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden überwiegend durch Bundesstraßen verbunden.

Das Schienennetz umfasst die RB 64 von Münster nach Enschede über Altenberge, Steinfurt und Ochtrup. Beginnend in Rheine führt die Linie RE 7 über Münster nach Krefeld in die Metropolregion Rhein-Ruhr. In entgegengesetzte Richtung verkehrt der RE 15 von Münster über Rheine nach Emden. Zwischen Rheine und Münster verläuft die RB 65 während durch den RE 60 und die RB 61 Anschluss nach Osnabrück besteht. Des Weiteren führen durch die Gemeinde Lienen und die Stadt Lengerich die Linien RB 66 und RE 2 Richtung Osnabrück bzw. Münster. In Rheine besteht darüber hinaus Anschluss an den Fernverkehr.

Der Kreis Steinfurt besitzt insgesamt ein negatives Pendlersaldo, d.h. die Anzahl der Auspendler über die Kreis- bzw. Gemeindegrenze ist höher als die Anzahl der Einpendler. Insgesamt gibt es im Kreis rund 47.000 Einpendler, während 78.000 Auspendler gezählt werden können. In einzelnen Städten des Kreises, wie beispielsweise in Lengerich oder Tecklenburg, überwiegt jedoch die Anzahl der Einpendler. Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit Münster mit rund 36.000 Aus- bzw. Einpendlern. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen zur Stadt Osnabrück (rund 16.000 Aus- bzw. Einpendler) sowie in die Landkreise Osnabrück (rund 12.000 Aus- und Einpendler) und Emsland (rund 11.000 Aus- und 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. Kreis Steinfurt. 2019.



Abb. 1-2 Die Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt³

³ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

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

2 Vorbereitung und Durchführung

Ende Oktober 2022 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 ÖV).

Da in Wettringen bereits frühzeitig festgestellt wurde, dass die Unterlagen aus unbekanntem Gründen postalisch nicht zugestellt wurden, wurde kurzfristig eine Nacherhebung organisiert. Die Befragungsunterlagen wurden den Haushalten in Wettringen Anfang November zugestellt.

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

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 18.500 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 24 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Kreises Steinfurts die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

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

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

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

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

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

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

2.1.1 Erhebungszeitraum

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

2.1.2 Stichtage

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

- Dienstag, der 18.10.2022
- Donnerstag, der 20.10.2022

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 25.10.2022
- Donnerstag, der 27.10.2022

Für die Nacherhebung in Wettringen wurden folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 08.11.2022
- Donnerstag, der 10.11.2022

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
18.10.2022	Dienstag	9 - 18 °C	leichter Regen möglich, meist sonnig, vereinzelt bewölkt, leichte Brise
20.10.2022	Donnerstag	13 - 17 °C	zw. 15-19 Uhr Regen möglich, nachmittags leichte Brise, ansonsten Wechsel aus Sonne und Wolken
25.10.2022	Dienstag	10 - 17 °C	sonnig, leichte Bewölkung, zw. 13- 14 Uhr leichter Regen möglich, leichte Brise

⁶ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
27.10.2022	Donnerstag	12 - 21 °C	sonnig, vereinzelte Wolken, vormittags leichte Brise
08.11.2022	Dienstag	10 - 16 °C	Mix aus Sonne und Wolken, leichte Brise
10.11.2022	Donnerstag	9 - 16 °C	sonnig, 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.

Da die Befragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist anzumerken, dass während der Stichtage kein „Lockdown“ herrschte.

2.1.3 Stichprobe

Auf Kreisebene sollten mindestens Antworten von 4.620 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,03 % bezogen auf die Bevölkerung des Kreises Steinfurt. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Stadt/Gemeinde	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
Altenberge	10.424	5.212	100	50	800	400
Emsdetten	35.908	17.954	360	180	2.880	1.440
Greven	37.653	18.827	380	190	3.040	1.520
Hörstel	20.372	10.186	200	100	1.600	800
Hopsten	7.683	3.842	90	45	720	360
Horstmar	6.718	3.359	90	45	720	360
Ibbenbüren	51.684	25.842	520	260	4.160	2.080
Ladbergen	6.782	3.391	90	45	720	360
Laer	6.638	3.319	90	45	720	360
Lengerich	22.564	11.282	230	115	1.840	920
Lienen	8.686	4.343	90	45	720	360
Lotte	14.123	7.062	140	70	1.120	560
Metelen	6.417	3.209	90	45	720	360
Mettingen	11.886	5.943	120	60	960	480
Neuenkirchen	13.867	6.934	140	70	1.120	560
Nordwalde	9.713	4.857	100	50	800	400
Ochtrup	19.825	9.913	200	100	1.600	800
Recke	11.368	5.684	110	55	880	440
Rheine	76.247	38.124	760	380	6.080	3.040

Stadt/Gemeinde	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
Saerbeck	7.089	3.545	90	45	720	360
Steinfurt	34.453	17.227	340	170	2.720	1.360
Tecklenburg	9.178	4.589	90	45	720	360
Westerkappeln	11.203	5.602	110	55	880	440
Wettringen	8.337	4.169	90	45	720	360
Kreis Steinfurt	448.818	224.409	4.620	2.310	36.960	18.480

Abb. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁷

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

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Kreisverwaltung Steinfurt.

2.2 Information der Einwohner

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

⁷ Quelle: Eigene Berechnung

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



Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Steinfurt

[Start](#) [Hintergrund](#) [Online-Befragung](#) [FAQ](#) [Kontakt](#)

Herzlich willkommen!

Herzlich willkommen auf der Webseite der Haushaltsbefragung im Kreis Steinfurt!

Der Kreis Steinfurt möchte aktuelle Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger ermitteln. Diese spielen eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Überprüfung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätskonzepte. Die letzte Erhebung dieser Art hat 2011 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 kreisweite, sondern auch speziell für die Kommunen im Kreis ermittelte 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 im Kreis Steinfurt, 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/kreis-steinfurt/)

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

3.1 Erhebungsbogen

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

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖV und Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurden Fragen zur Bekanntheit und zum Nutzungsverhalten bezüglich der Triangel-Radwegeverbindung gestellt. Schließlich sollten die beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele der Kreisbevölkerung identifiziert und ihre Attraktivität bewertet werden.

Die Befragung fand während der Corona-Pandemie statt, so dass im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen platziert wurden. Auf der ersten Seite wurden allgemeine Tipps zum Ausfüllen des Fragebogens gegeben, um den Befragten zu verdeutlichen, wie sie den Fragebogen korrekt ausfüllen können. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten aufgrund der Pandemie gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z.B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden konnten, im Wegeprotokoll in Klammern zu notieren. Damit kann im späteren Verlauf ermittelt werden, wie viele Wege unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der aktuellen Situation ausgefallen sind.

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), Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖV-Zeitkartenbesitz, Nutzung Sharing-Angebote und Homeoffice, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages, Beeinflussung der Mobilität durch das Coronavirus	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖV und MIV, Verbesserungsbedarf zu jenen Verkehrsmittelangeboten, Bekanntheit, Nutzungsverhalten und Bewertung der Triangel-Radwegeverbindung, Auswertung von Freizeit- und Ausflugszielen

Abb. 3-1 Befragungsinhalte

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

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 3.069 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 7.156 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine kreisweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 17 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Kommunen dargestellt.

Stadt/Gemeinde	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf kalkuliert (Personen)	Rücklauf (Personen)	Rücklauf- quote
Altenberge	50	88	100	202	22%
Emsdetten	180	241	360	563	17%
Greven	190	221	380	486	15%
Hörstel	100	130	200	290	16%
Hopsten	45	73	90	206	20%
Horstmar	45	77	90	179	21%
Ibbenbüren	260	316	520	762	15%
Ladbergen	45	70	90	168	19%
Laer	45	88	90	202	24%
Lengerich	115	115	230	242	13%
Lienen	45	63	90	145	18%
Lotte	70	82	140	177	15%
Metelen	45	80	90	196	22%
Mettingen	60	76	120	206	16%
Neuenkirchen	70	107	140	273	19%
Nordwalde	50	75	100	194	19%
Ochtrup	100	155	200	407	19%
Recke	55	87	110	199	20%
Rheine	380	430	760	932	14%
Saerbeck	45	67	90	168	19%
Steinfurt	170	207	340	462	15%
Tecklenburg	45	70	90	152	19%
Westerkappeln	55	62	110	154	14%
Wettringen	45	89	90	191	25%
Kreis Steinfurt	2.310	3.069	4.620	7.156	17%

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

Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 25 % in Wettringen erreicht, in Altenberge, Hopsten, Horstmar, Laer, Metelen und Recke lag die Teilnahmequote mit über 20 % ebenfalls über dem kreisweiten Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 2.394 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 648 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und 27 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.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgte auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebene. 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 848 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Kreisgebiet 713 Zellen. Die Städte und Gemeinden des Kreises haben eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung zwischen den kreisangehörigen Städten gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan vom Kreis Steinfurt entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte (z. B. Osnabrück und Münster) 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.

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 Stadt- bzw. Gemeindeebene und Kreisebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren¹¹.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Kreis Steinfurt beträgt gemäß der Stichprobe 2,33 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden von 2,10 Personen in Lengerich bis hin zu 2,82 Personen je Haushalt in Hopsten.

Stadt/Gemeinde	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Altenberge	88	202	2,30
Emsdetten	241	563	2,34
Greven	221	486	2,20
Hörstel	130	290	2,23
Hopsten	73	206	2,82
Horstmar	77	179	2,32
Ibbenbüren	316	762	2,41
Ladbergen	70	168	2,40
Laer	88	202	2,30
Lengerich	115	242	2,10
Lienen	63	145	2,30
Lotte	82	177	2,16
Metelen	80	196	2,45
Mettingen	76	206	2,71
Neuenkirchen	107	273	2,55
Nordwalde	75	194	2,59
Ochtrup	155	407	2,63
Recke	87	199	2,29
Rheine	430	932	2,17
Saerbeck	67	168	2,51
Steinfurt	207	462	2,23
Tecklenburg	70	152	2,17
Westerkappeln	62	154	2,48
Wettringen	89	191	2,15
Kreis Steinfurt	3.069	7.156	2,33

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

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

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt kreisweit 46 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 19 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 15 %, 4-Personen-Haushalte zu 14 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 6 %. Zwischen den Städten bzw. Gemeinden lassen sich deutliche Unterschiede erkennen.

In den Städten bzw. Gemeinden Wettringen und Lienen liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit 56 % und 59 % am höchsten. In den Städten bzw. Gemeinden Hopsten und Mettingen hingegen mit 37 % und 32 % am niedrigsten. Hier sind vor allem große Haushalte ab 4 Personen stärker vertreten. Tecklenburg und Lengerich haben mit 29 % und 27 % den höchsten Anteil an 1-Personen-Haushalten. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen.

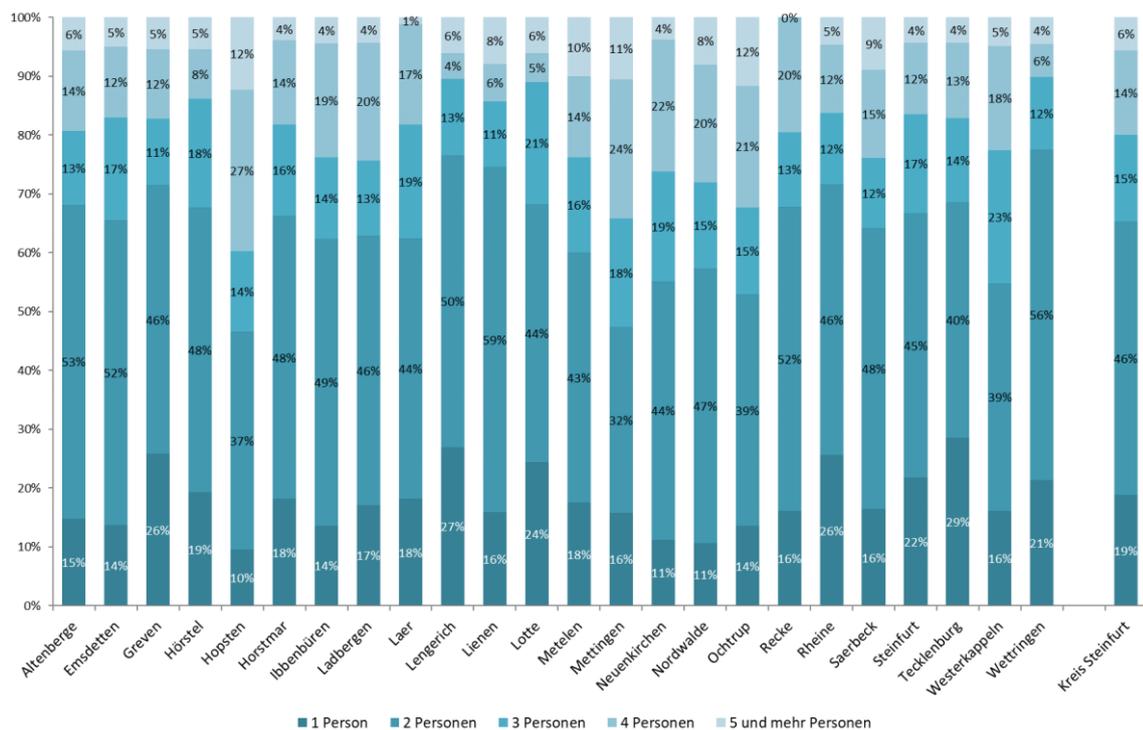


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Kreisweit haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 50,8 %, der Männeranteil bei 49,1 % und der Anteil diverser Personen bei 0,1 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Lotte mit 56,3 % erreicht; der höchste Männeranteil in Hopsten mit 54,9 %. Diverse Personen sind mit 1,2 % am häufigsten in Ladbergen vorhanden. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Steinfurt ist der Anteil von Frauen und Männern ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Stadt/Gemeinde	weiblich	männlich	divers
Altenberge	49,5%	50,5%	0,0%
Emsdetten	49,6%	50,4%	0,0%
Greven	51,8%	48,2%	0,0%
Hörstel	53,6%	46,0%	0,3%
Hopsten	45,1%	54,9%	0,0%

Stadt/Gemeinde	weiblich	männlich	divers
Horstmar	49,7%	50,3%	0,0%
Ibbenbüren	50,9%	49,1%	0,0%
Ladbergen	47,2%	51,5%	1,2%
Laer	49,2%	50,8%	0,0%
Lengerich	52,0%	48,0%	0,0%
Lienen	51,0%	49,0%	0,0%
Lotte	56,3%	43,1%	0,6%
Metelen	52,6%	47,4%	0,0%
Mettingen	52,6%	47,4%	0,0%
Neuenkirchen	50,9%	49,1%	0,0%
Nordwalde	53,8%	46,2%	0,0%
Ochtrup	49,7%	50,3%	0,0%
Recke	50,5%	49,5%	0,0%
Rheine	52,0%	47,9%	0,1%
Saerbeck	51,9%	48,1%	0,0%
Steinfurt	49,6%	50,0%	0,4%
Tecklenburg	49,7%	49,7%	0,7%
Westerkappeln	49,3%	50,7%	0,0%
Wettringen	48,4%	51,6%	0,0%
Kreis Steinfurt	50,8%	49,1%	0,1%¹²

Abb. 4-3 Geschlecht nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 6.806 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 63 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 24 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde.

Stadt/ Gemeinde	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Altenberge	5,1%	3,1%	7,1%	19,4%	35,2%	7,7%	12,8%	9,7%
Emsdetten	8,7%	4,2%	7,5%	12,8%	35,1%	9,6%	13,4%	8,7%
Greven	5,4%	3,3%	10,8%	14,3%	36,7%	8,7%	13,0%	7,8%
Hörstel	6,3%	1,1%	8,8%	22,2%	33,5%	9,9%	13,0%	5,3%
Hopsten	15,2%	7,1%	10,1%	18,7%	37,4%	2,5%	7,1%	2,0%
Horstmar	8,6%	2,5%	8,6%	17,2%	37,4%	12,9%	3,7%	9,2%
Ibbenbüren	8,8%	3,6%	8,6%	16,4%	34,2%	8,9%	10,7%	8,8%
Ladbergen	6,8%	3,1%	8,0%	15,4%	32,7%	9,9%	11,1%	13,0%

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.

Stadt/ Gemeinde	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Laer	12,2%	3,7%	7,4%	13,2%	30,7%	15,3%	10,6%	6,9%
Lengerich	5,3%	4,9%	7,1%	15,0%	28,8%	9,3%	14,6%	15,0%
Lienen	7,7%	2,8%	6,3%	22,4%	28,7%	7,7%	14,0%	10,5%
Lotte	6,7%	1,8%	9,8%	17,8%	23,9%	9,8%	18,4%	11,7%
Metelen	9,4%	3,1%	7,8%	15,6%	35,4%	9,9%	9,9%	8,9%
Mettingen	15,0%	5,2%	7,3%	15,5%	34,7%	6,7%	11,9%	3,6%
Neuenkirchen	11,8%	3,3%	7,7%	16,5%	33,5%	5,5%	13,6%	8,1%
Nordwalde	13,1%	6,8%	5,7%	17,0%	32,4%	9,1%	9,7%	6,3%
Ochtrup	8,5%	7,7%	9,8%	13,4%	36,0%	5,7%	12,3%	6,7%
Recke	5,3%	1,6%	10,1%	12,7%	33,9%	10,6%	19,6%	6,3%
Rheine	5,9%	2,6%	11,8%	18,1%	28,9%	8,1%	14,6%	10,0%
Saerbeck	7,3%	7,3%	12,2%	14,0%	31,1%	8,5%	13,4%	6,1%
Steinfurt	8,2%	2,7%	7,7%	14,3%	35,8%	7,3%	13,6%	10,4%
Tecklenburg	6,5%	2,2%	10,1%	8,6%	32,4%	12,2%	16,5%	11,5%
Westerkappeln	5,5%	0,7%	8,9%	12,3%	28,8%	9,6%	21,9%	12,3%
Wettingen	6,1%	3,9%	8,8%	14,9%	35,4%	8,3%	16,6%	6,1%
Kreis Steinfurt	8,1%	3,6%	9,0%	15,8%	33,2%	8,6%	13,0%	8,6%

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

In 12,5 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 312 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden.

Stadt/Gemeinde	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Altenberge	80,0%	12,0%	8,0%	0,0%
Emsdetten	89,5%	6,7%	3,3%	0,5%
Greven	87,6%	8,8%	3,6%	0,0%
Hörstel	89,9%	5,9%	3,4%	0,8%
Hopsten	81,0%	12,7%	6,3%	0,0%
Horstmar	86,4%	9,1%	4,5%	0,0%
Ibbenbüren	87,2%	8,3%	4,1%	0,3%
Ladbergen	90,2%	6,6%	3,3%	0,0%
Laer	89,0%	7,3%	2,4%	1,2%
Lengerich	88,0%	9,0%	3,0%	0,0%
Lienen	90,0%	2,5%	7,5%	0,0%
Lotte	59,1%	36,4%	0,0%	4,5%
Metelen	78,7%	14,9%	4,3%	2,1%
Mettingen	82,7%	9,6%	7,7%	0,0%
Neuenkirchen	86,2%	9,6%	4,3%	0,0%
Nordwalde	80,8%	11,5%	7,7%	0,0%

Stadt/Gemeinde	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Ochtrup	86,1%	6,6%	7,3%	0,0%
Recke	87,9%	8,6%	3,4%	0,0%
Rheine	92,1%	5,5%	2,1%	0,3%
Saerbeck	87,7%	8,8%	1,8%	1,8%
Steinfurt	84,8%	9,8%	4,5%	0,8%
Tecklenburg	92,6%	3,7%	3,7%	0,0%
Westerkappeln	81,8%	15,2%	3,0%	0,0%
Wettringen	92,2%	6,5%	1,3%	0,0%
Kreis Steinfurt	87,5%	8,2%	3,9%	0,4%

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

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im kreisweiten Durchschnitt 53,7 % berufstätig, nicht berufstätig sind 28,2 % der Befragten und 18,1 % befinden sich in Ausbildung. Zwischen den einzelnen Kommunen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen liegen in Ladbergen, Lengerich und Lotte vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind dagegen in Hopsten, Mettingen und Saerbeck vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in Hörstel und Horstmar verzeichnen.

Stadt/Gemeinde	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Altenberge	57,8%	27,6%	14,6%
Emsdetten	51,0%	31,0%	18,0%
Greven	56,1%	27,5%	16,4%
Hörstel	59,5%	27,3%	13,1%
Hopsten	56,8%	15,0%	28,2%
Horstmar	60,9%	21,8%	17,2%
Ibbenbüren	54,8%	26,6%	18,5%
Ladbergen	51,2%	32,3%	16,5%
Laer	57,7%	22,2%	20,1%
Lengerich	50,9%	34,6%	14,5%
Lienen	57,2%	27,6%	15,2%
Lotte	48,3%	34,9%	16,9%
Metelen	58,9%	22,4%	18,8%
Mettingen	49,7%	23,9%	26,4%
Neuenkirchen	49,1%	28,8%	22,1%
Nordwalde	54,5%	23,3%	22,2%
Ochtrup	52,4%	23,8%	23,8%
Recke	49,5%	35,9%	14,6%
Rheine	52,2%	32,0%	15,8%
Saerbeck	52,7%	21,2%	26,1%
Steinfurt	55,2%	29,1%	15,7%
Tecklenburg	53,0%	30,9%	16,1%

Stadt/Gemeinde	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Westerkappeln	45,6%	40,3%	14,1%
Wettringen	54,7%	28,9%	16,3%
Kreis Steinfurt	53,7%	28,2%	18,1%

Abb. 4-6 Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

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

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

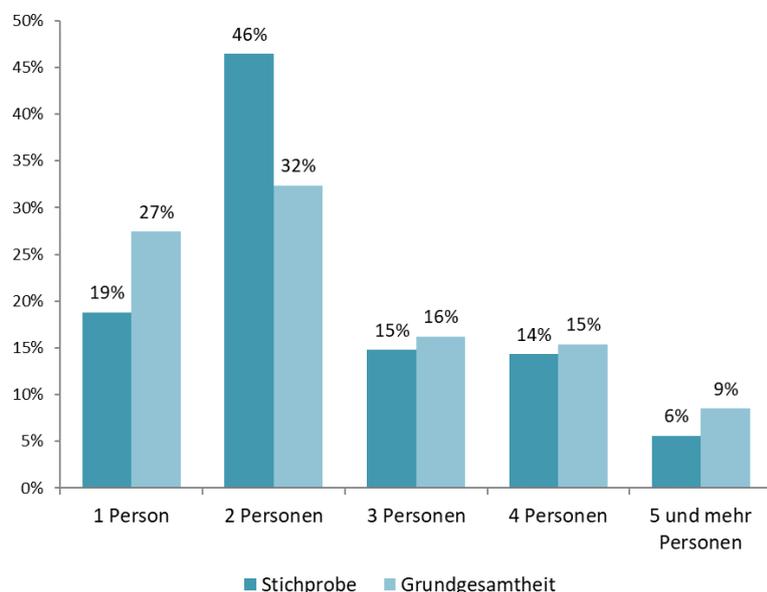


Abb. 4-7 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

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

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

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.

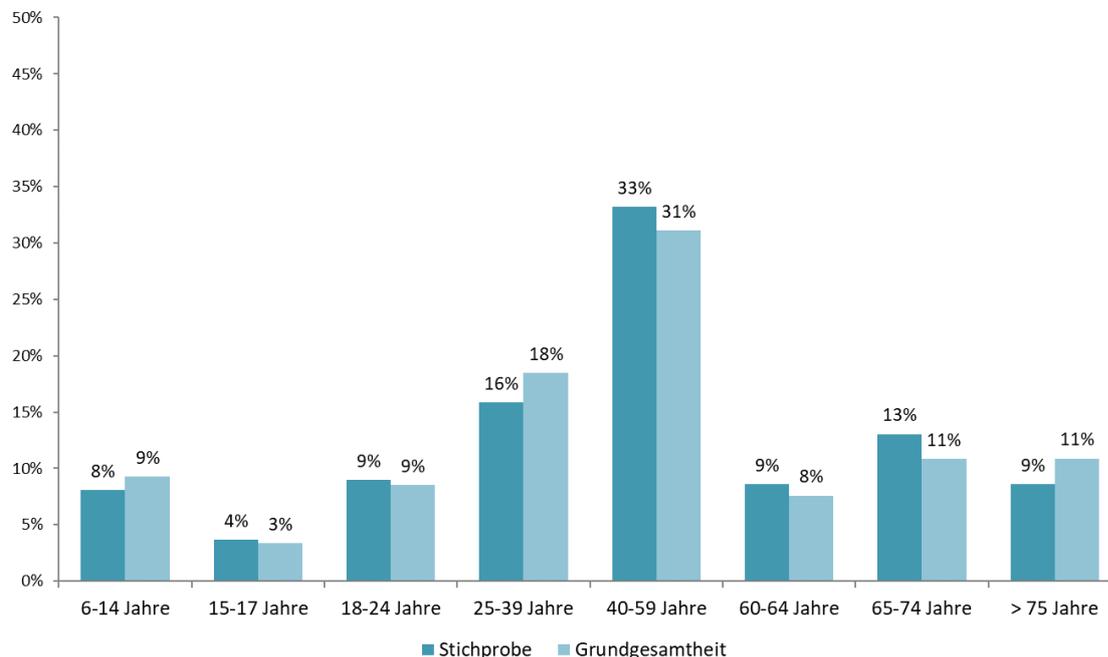


Abb. 4-8 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

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

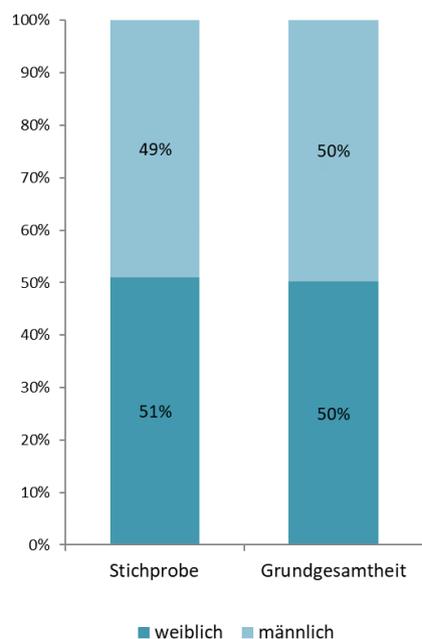


Abb. 4-9 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

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

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden des Kreises. Alle nachfolgenden Abbildungen 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 hinsichtlich verschiedener Sharingangebote genauer analysiert.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

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

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 93 % der befragten Haushalte im Kreis Steinfurt besitzen mindestens einen Pkw, die übrigen 7 % der Haushalte verfügen über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 48 % der Haushalte gaben an, zwei oder mehr Autos zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,58 Pkw. Hinsichtlich E-Pkw gaben 9 % 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 0,21. 85 % der Haushalte gaben an, kein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 13 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 5 % der Haushalte zwei oder mehr.

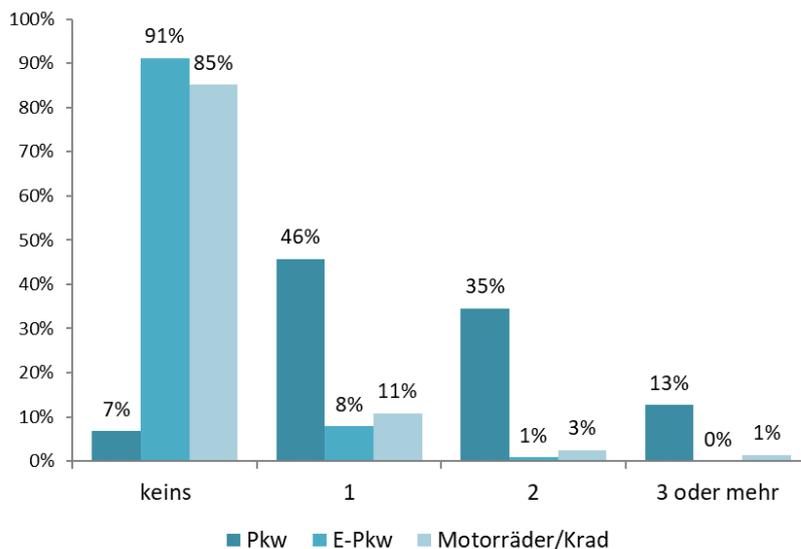


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. So weisen die in Emsdetten wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,37 Pkw je Haushalt auf. Der Anteil der Haushalte, die über keinen Pkw verfügen, ist in Laer am höchsten. In Westerkappeln hingegen liegt die Besitzquote mit 2,01 Pkw je Haushalt deutlich über dem kreisweiten Durchschnitt.

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Kreis Steinfurt liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 678 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im Vergleich der Städte und Gemeinden weist Tecklenburg mit

824 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Ochtrup mit 583 Fahrzeugen hingegen den geringsten.¹⁵

Stadt/Gemeinde	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Altenberge	0%	54%	31%	15%	1,64	714
Emsdetten	11%	50%	31%	8%	1,37	586
Greven	9%	49%	29%	13%	1,50	682
Hörstel	5%	37%	41%	17%	1,80	807
Hopsten	0%	34%	43%	23%	1,95	691
Horstmar	5%	38%	44%	12%	1,65	710
Ibbenbüren	1%	44%	41%	13%	1,71	709
Ladbergen	5%	31%	44%	20%	1,91	796
Laer	15%	39%	35%	11%	1,43	623
Lengerich	11%	51%	23%	15%	1,55	737
Lienen	5%	41%	39%	15%	1,69	734
Lotte	2%	53%	30%	15%	1,63	755
Metelen	3%	43%	39%	14%	1,70	694
Mettingen	8%	34%	48%	9%	1,64	605
Neuenkirchen	3%	46%	36%	15%	1,68	658
Nordwalde	0%	52%	36%	12%	1,62	626
Ochtrup	7%	46%	37%	10%	1,53	583
Recke	1%	45%	39%	14%	1,69	739
Rheine	13%	48%	29%	10%	1,39	641
Saerbeck	4%	35%	43%	17%	1,75	698
Steinfurt	5%	47%	37%	11%	1,58	708
Tecklenburg	3%	37%	44%	16%	1,79	824
Westerkappeln	0%	42%	35%	24%	2,01	809
Wettringen	2%	40%	41%	16%	1,72	801
Kreis Steinfurt	7%	46%	35%	13%	1,58	678

Abb. 5-2 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,10 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw gering aus. Insbesondere in Laer, Neuenkirchen und Saerbeck ist die Anzahl an E-Pkw mit maximal 24 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste E-Pkw-Besitzquote weist Lotte mit 88 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf.

Stadt/Gemeinde	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Altenberge	90%	10%	0%	0%	0,10	44
Emsdetten	91%	9%	0%	0%	0,10	43
Greven	93%	6%	1%	0%	0,07	32
Hörstel	91%	8%	1%	0%	0,09	40
Hopsten	93%	6%	1%	0%	0,08	28

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

Stadt/Gemeinde	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Horstmar	90%	10%	0%	0%	0,10	43
Ibbenbüren	93%	6%	1%	0%	0,07	29
Ladbergen	92%	8%	0%	0%	0,08	33
Laer	95%	5%	0%	0%	0,05	22
Lengerich	93%	4%	3%	0%	0,09	43
Lienen	95%	5%	0%	0%	0,05	22
Lotte	83%	16%	1%	0%	0,19	88
Metelen	94%	6%	0%	0%	0,06	24
Mettingen	88%	7%	4%	1%	0,18	66
Neuenkirchen	94%	6%	0%	0%	0,06	24
Nordwalde	89%	10%	1%	0%	0,12	46
Ochtrup	92%	7%	1%	0%	0,09	34
Recke	89%	9%	2%	0%	0,14	61
Rheine	90%	9%	1%	0%	0,11	51
Saerbeck	94%	6%	0%	0%	0,06	24
Steinfurt	91%	9%	1%	0%	0,10	45
Tecklenburg	94%	6%	0%	0%	0,06	28
Westerkappeln	87%	10%	3%	0%	0,15	60
Wettringen	87%	12%	1%	0%	0,13	61
Kreis Steinfurt	91%	8%	1%	0%	0,10	43

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

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt im Kreis bei 1,58 liegt, so ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im kreisweiten Durchschnitt mit 0,21 wesentlich geringer. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads oder Mofas weisen Hopsten, Lienen und Wettringen auf, in Laer sind dagegen kaum Motorräder/Krads oder Mofas vorhanden.

Stadt/Gemeinde	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Altenberge	88%	5%	4%	3%	0,22	96
Emsdetten	88%	10%	1%	1%	0,15	64
Greven	85%	10%	2%	2%	0,23	105
Hörstel	83%	15%	1%	1%	0,21	94
Hopsten	66%	25%	6%	3%	0,47	167
Horstmar	81%	12%	6%	2%	0,30	129
Ibbenbüren	86%	11%	3%	0%	0,18	75
Ladbergen	75%	19%	1%	5%	0,36	150
Laer	91%	8%	1%	0%	0,10	44
Lengerich	87%	11%	0%	3%	0,19	90
Lienen	75%	12%	13%	0%	0,38	165
Lotte	88%	9%	2%	0%	0,14	65
Metelen	89%	8%	3%	0%	0,14	57
Mettingen	89%	9%	1%	1%	0,15	55

Stadt/Gemeinde	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Neuenkirchen	82%	14%	2%	2%	0,25	98
Nordwalde	88%	11%	2%	0%	0,14	54
Ochtrup	85%	10%	4%	1%	0,21	80
Recke	86%	12%	2%	0%	0,17	74
Rheine	87%	9%	3%	1%	0,21	97
Saerbeck	85%	15%	0%	0%	0,15	60
Steinfurt	89%	9%	1%	1%	0,15	67
Tecklenburg	77%	16%	4%	3%	0,33	152
Westerkappeln	81%	12%	4%	3%	0,28	113
Wettringen	72%	15%	6%	7%	0,51	238
Kreis Steinfurt	85%	11%	3%	1%	0,21	90

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

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

77 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein herkömmliches Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 23 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr herkömmliche Fahrräder besitzen insgesamt 53 % aller Haushalte. Neben herkömmlichen Fahrrädern ist auch der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁶ mittlerweile häufiger verbreitet. In 52 % der Haushalte steht ein solches Verkehrsmittel zur Verfügung. Lastenräder und E-Scooter sind hingegen wenig verbreitet. Hier besitzen nur 2 % bzw. 3 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel.

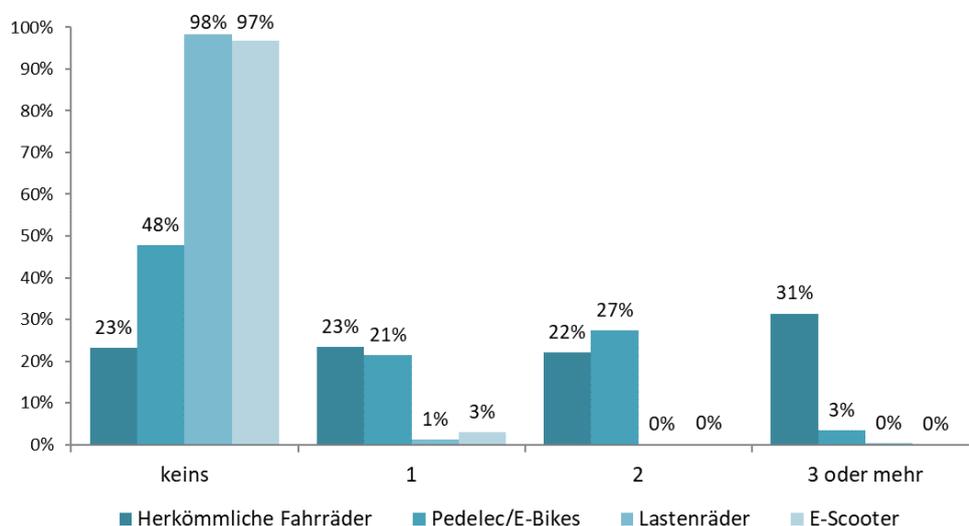


Abb. 5-5 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

Bei Betrachtung aller Arten von Fahrrädern zeigt sich, dass die durchschnittliche Anzahl an Fahrrädern je Haushalt im Kreis Steinfurt bei 2,83 liegt. Dies entspricht 1.214 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Insgesamt besitzen 93 % der Haushalte im Kreis ein Fahrrad, ein hoher Anteil von 49 % besitzt sogar drei oder mehr

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

Räder. In Lengerich, Laer und Ladbergen haben mit 12 % bzw. 13 % im kreisweiten Vergleich die meisten Haushalte kein Fahrrad. In Metelen und Neuenkirchen hingegen haben 98 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad.

Stadt/Gemeinde	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Altenberge	8%	19%	19%	54%	2,79	1.215
Emsdetten	4%	17%	23%	56%	3,15	1.348
Greven	8%	16%	25%	51%	2,93	1.332
Hörstel	8%	14%	24%	54%	3,02	1.354
Hopsten	3%	8%	23%	66%	3,56	1.262
Horstmar	11%	15%	27%	48%	2,63	1.131
Ibbenbüren	3%	21%	24%	52%	2,94	1.219
Ladbergen	12%	15%	26%	46%	2,71	1.129
Laer	12%	15%	30%	43%	2,70	1.176
Lengerich	13%	27%	24%	35%	2,16	1.026
Lienen	4%	23%	24%	49%	2,67	1.160
Lotte	3%	24%	22%	51%	2,87	1.330
Metelen	2%	28%	16%	54%	3,03	1.237
Mettingen	6%	17%	29%	48%	2,71	1.000
Neuenkirchen	2%	18%	27%	53%	3,05	1.195
Nordwalde	4%	15%	25%	56%	3,05	1.179
Ochtrup	7%	14%	21%	58%	3,05	1.162
Recke	3%	14%	30%	53%	2,97	1.298
Rheine	10%	19%	29%	42%	2,58	1.190
Saerbeck	7%	13%	16%	63%	3,27	1.304
Steinfurt	3%	21%	31%	45%	2,78	1.246
Tecklenburg	10%	22%	22%	45%	2,68	1.234
Westerkappeln	3%	16%	29%	52%	2,72	1.095
Wettringen	5%	11%	22%	62%	3,52	1.640
Kreis Steinfurt	7%	19%	26%	49%	2,83	1.214

Abb. 5-6 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der durchschnittliche Haushalt im Kreis Steinfurt besitzt 1,95 herkömmliche Fahrräder. Dies entspricht 836 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Städte und Gemeinden zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Mettingen (1,57 herkömmliche Fahrräder je Haushalt) und Lengerich (1,52 herkömmliche Fahrräder je Haushalt) die geringste Anzahl je Haushalt besitzen, ist die Anzahl in Wettringen und Hopsten mit Quoten von 2,59 und 2,60 herkömmlichen Fahrrädern je Haushalt erhöht.

Stadt/Gemeinde	Kein herkömmliches Rad	1 herkömmliches Rad	2 herkömmliche Räder	3 oder mehr herkömmliche Räder	Herkömmliches Rad je Haushalt	Herkömmliches Rad je 1.000 EW
Altenberge	20%	27%	22%	31%	2,01	876
Emsdetten	21%	20%	21%	38%	2,23	955
Greven	23%	20%	20%	37%	2,18	991

Stadt/Ge- meinde	Kein her- kömmli- ches Rad	1 her- kömmli- ches Rad	2 her- kömmliche Räder	3 oder mehr her- kömmliche Räder	Her- kömmli- ches Rad je Haus- halt	Herkömm- liches Rad je 1.000 EW
Hörstel	25%	17%	17%	41%	2,09	937
Hopsten	16%	20%	17%	48%	2,60	921
Horstmar	30%	23%	26%	21%	1,63	701
Ibbenbüren	25%	23%	21%	30%	1,90	788
Ladbergen	23%	22%	20%	35%	2,03	846
Laer	21%	24%	29%	27%	2,06	897
Lengerich	31%	27%	18%	25%	1,52	722
Lienen	15%	28%	33%	24%	1,91	830
Lotte	15%	30%	26%	29%	2,11	978
Metelen	24%	23%	21%	32%	2,02	824
Mettingen	36%	17%	22%	25%	1,57	579
Neuenkirchen	24%	21%	24%	31%	1,89	741
Nordwalde	22%	28%	23%	28%	1,82	704
Ochtrup	22%	24%	19%	35%	2,02	769
Recke	20%	21%	25%	34%	1,96	857
Rheine	26%	25%	23%	26%	1,76	812
Saerbeck	19%	18%	29%	34%	2,07	826
Steinfurt	16%	27%	24%	33%	2,00	896
Tecklenburg	26%	24%	21%	29%	1,81	834
Westerkappeln	18%	26%	32%	25%	1,82	733
Wettringen	20%	15%	13%	51%	2,59	1.207
Kreis Steinfurt	23%	23%	22%	31%	1,95	836

Abb. 5-7 Anzahl herkömmlicher Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,87 Pedelecs bzw. E-Bikes auf kreisweiter Ebene auf. Dies entspricht 373 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weisen Laer, Lotte und Lengerich mit maximal 0,64 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Nordwalde und Saerbeck mit 1,23 bzw. 1,18 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren mit Sicherheit weiterwachsen.

Wenn das Pedelec/E-Bike das Fahrrad ersetzen würde, ist anzunehmen, dass die Besitzquote von herkömmlichen Fahrrädern je Haushalt zurückgeht. Am Beispiel von Mettingen zeigt sich, dass dies in Teilen schon der Fall ist. Während Mettingen hinsichtlich der Besitzquote der herkömmlichen Fahrräder mit die geringste Quote aufweist, ist die Quote der Pedelecs bzw. E-Bikes die dritthöchste im kreisweiten Vergleich. Daraus entsteht die Hoffnung, dass die Nutzung des Pedelecs/E-Bikes bei entsprechend günstigen Wegelängen und sonstigen Bedingungen in Teilen eine Alternative zur Mobilität mit dem Auto sein kann, anstatt nur Fahrten mit dem Fahrrad weniger beschwerlich zu machen. Möglicherweise ist der Trend zu den elektrisch betriebenen Zweirädern noch zu neu, so dass bei Anschaffung von Pedelecs/E-Bikes in den Haushalten alte funktionstüchtige Fahrräder noch vorhanden waren und noch sind. Eventuell wird sich das Verhältnis von Fahrrad- und E-Bike/Pedelec-Besitz in den kommenden Jahren und Jahrzehnten angleichen.

Stadt/Gemeinde	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bike je Haushalt	E-Bike je 1.000 EW
Altenberge	53%	21%	23%	3%	0,79	344
Emsdetten	45%	26%	26%	3%	0,88	377
Greven	54%	20%	22%	3%	0,75	341
Hörstel	44%	23%	30%	3%	0,92	412
Hopsten	42%	25%	32%	1%	0,93	330
Horstmar	41%	19%	35%	5%	1,04	447
Ibbenbüren	38%	23%	36%	3%	1,04	431
Ladbergen	58%	17%	22%	4%	0,71	296
Laer	64%	13%	17%	6%	0,64	279
Lengerich	62%	19%	16%	2%	0,58	276
Lienen	56%	15%	26%	2%	0,76	330
Lotte	58%	23%	17%	1%	0,63	292
Metelen	41%	25%	27%	7%	1,03	420
Mettingen	36%	28%	27%	8%	1,14	421
Neuenkirchen	41%	14%	37%	7%	1,1	431
Nordwalde	31%	25%	37%	7%	1,23	476
Ochtrup	40%	22%	35%	3%	1,02	388
Recke	42%	21%	29%	7%	1,01	442
Rheine	49%	23%	26%	2%	0,82	378
Saerbeck	33%	21%	40%	5%	1,18	471
Steinfurt	55%	17%	25%	3%	0,78	349
Tecklenburg	46%	22%	32%	0%	0,87	401
Westerkappeln	50%	17%	26%	7%	0,97	391
Wettringen	48%	17%	31%	5%	0,94	438
Kreis Steinfurt	48%	21%	27%	3%	0,87	373

Abb. 5-8 Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Besitzquote an Lastenrädern fällt in den Haushalten im Kreis Steinfurt ebenfalls gering aus. Die kreisweite Quote liegt durchschnittlich bei 0,03 Lastenrädern je Haushalt. Dies entspricht einer Anzahl von 13 Lastenrädern je 1.000 EW. Die meisten Lastenräder sind Lotte mit 0,20 Lastenräder je Haushalt vorhanden. In mehreren Städten bzw. Gemeinden hat keiner der befragten Personen angegeben, ein Lastenrad zu besitzen.

Stadt/Gemeinde	kein Lastenrad	1 Lastenrad	2 Lastenräder	3 oder mehr Lastenräder	Lastenräder je Haushalt	Lastenräder je 1.000 EW
Altenberge	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Emsdetten	97%	2%	0%	1%	0,04	17
Greven	99%	1%	0%	0%	0,02	9
Hörstel	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Hopsten	98%	0%	2%	0%	0,04	14
Horstmar	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Ibbenbüren	98%	2%	0%	0%	0,02	8

Stadt/Gemeinde	kein Lastenrad	1 Lastenrad	2 Lastenräder	3 oder mehr Lastenräder	Lastenräder je Haushalt	Lastenräder je 1.000 EW
Ladbergen	99%	1%	0%	0%	0,01	4
Laer	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Lengerich	98%	1%	0%	1%	0,06	29
Lienen	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Lotte	93%	2%	0%	4%	0,16	74
Metelen	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Mettingen	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Neuenkirchen	95%	4%	0%	1%	0,07	27
Nordwalde	96%	2%	0%	2%	0,12	46
Ochtrup	99%	1%	0%	0%	0,01	4
Recke	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Rheine	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Saerbeck	96%	4%	0%	0%	0,04	16
Steinfurt	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Tecklenburg	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Westerkappeln	98%	2%	0%	0%	0,02	8
Wettringen	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Kreis Steinfurt	98%	1,3%	0,1%	0,3%	0,03	13

Abb. 5-9 Anzahl Lastenrad je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine kreisweite Quote von durchschnittlich 0,04 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 17 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Städten und Gemeinden aus. Die höchste Besitzquote liegt in Tecklenburg mit 0,09 E-Scootern je Haushalt vor, die niedrigste in Laer, Ibbenbüren, Lotte und Wettringen mit 0,01 E-Scootern je Haushalt. In Metelen, Mettingen und Westerkappeln hat keiner der Befragten angegeben einen E-Scooter zu besitzen. Es ist anzunehmen, dass die geringe Besitzquote an E-Scootern durch die weite Verbreitung an E-Scooter-Sharing-Diensten beeinflusst wird. Daher können die tatsächliche Nutzung und die Besitzquote von E-Scootern möglicherweise stark voneinander abweichen.

Stadt/Gemeinde	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Altenberge	96%	4%	1%	0%	0,05	22
Emsdetten	93%	6%	1%	0%	0,08	34
Greven	97%	3%	0%	0%	0,03	14
Hörstel	95%	3%	0%	2%	0,08	36
Hopsten	98%	1%	0%	1%	0,04	14
Horstmar	95%	5%	0%	0%	0,05	22
Ibbenbüren	99%	1%	0%	0%	0,01	4
Ladbergen	96%	4%	0%	0%	0,04	17
Laer	99%	1%	0%	0%	0,01	4
Lengerich	96%	3%	1%	0%	0,05	24
Lienen	98%	1%	1%	0%	0,03	13
Lotte	99%	1%	0%	0%	0,01	5

Stadt/Gemeinde	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Metelen	100%	0%	0%	0%	0	0
Mettingen	100%	0%	0%	0%	0	0
Neuenkirchen	96%	3%	1%	0%	0,05	20
Nordwalde	94%	6%	0%	0%	0,06	23
Ochtrup	97%	2%	0%	1%	0,04	15
Recke	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Rheine	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Saerbeck	97%	3%	0%	0%	0,03	12
Steinfurt	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Tecklenburg	91%	9%	0%	0%	0,09	41
Westerkappeln	100%	0%	0%	0%	0	0
Wettringen	99%	0%	1%	0%	0,01	5
Kreis Steinfurt	97%	3%	0%	0%	0,04	17

Abb. 5-10 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

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

5.2.1 ÖV-Zeitkartenbesitz

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

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Städten bzw. Gemeinden mit einem breiten ÖV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖV-Grundangebot. Dies trifft teilweise für den Kreis Steinfurt zu.

Anschluss an das SPNV-Netz besteht über die Bahnhöfe in Ochtrup, Metelen, Steinfurt, Nordwalde, Altenberge, Rheine, Hörstel, Ibbenbüren, Emsdetten, Greven und Lengerich. In den übrigen Städten und Gemeinden des Kreises Steinfurt besteht kein Anschluss an den SPNV. Eine Anbindung an das Busnetz besteht hingegen in allen Städten und Gemeinden. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schüler und Auszubildende eine ÖV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der stadt- bzw. gemeindespezifischen ÖV-Zeitkarten-Besitzquoten reicht von 9 % in Ochtrup und Recke bis zu 19 % in Altenberge.

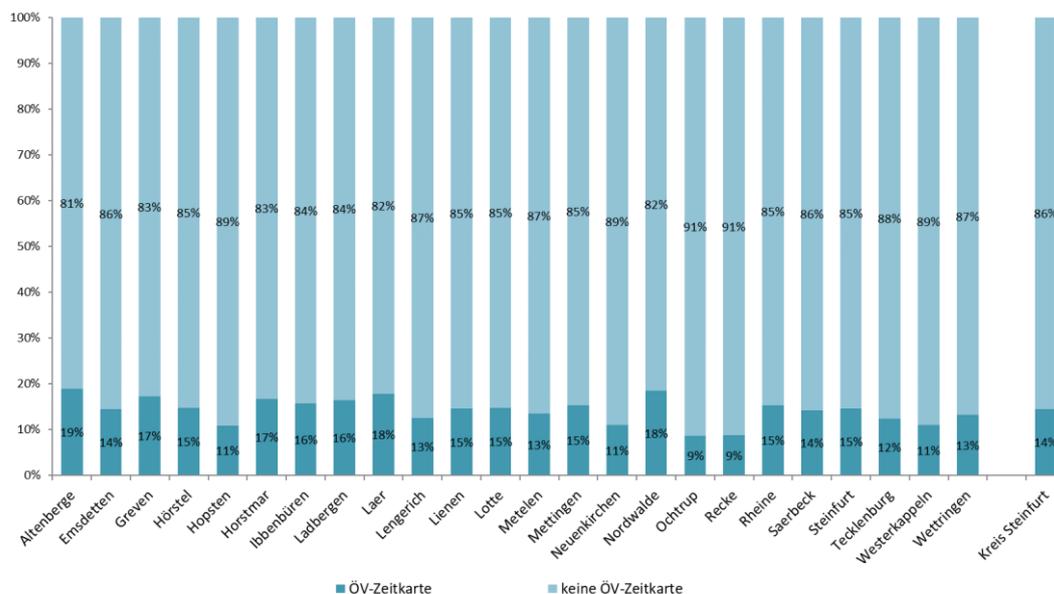


Abb. 5-11 Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 80 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Schülerinnen und Schüler (44 %) sowie Auszubildenden (40 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Hausfrauen und -männern, Rentner/innen bzw. Pensionär/innen sowie Arbeitslosen (je 4 %) vor.

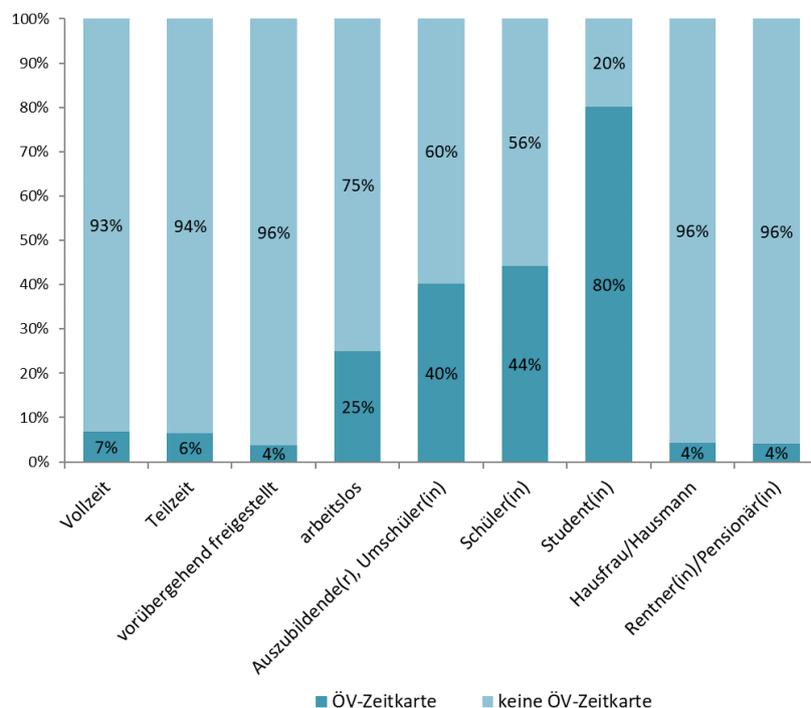


Abb. 5-12 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der 15-17-Jährigen rund 55 % Personen, sowie in der Gruppe der jungen

Erwachsenen im Alter von 18-24 Jahren noch 47 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (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 5 %.

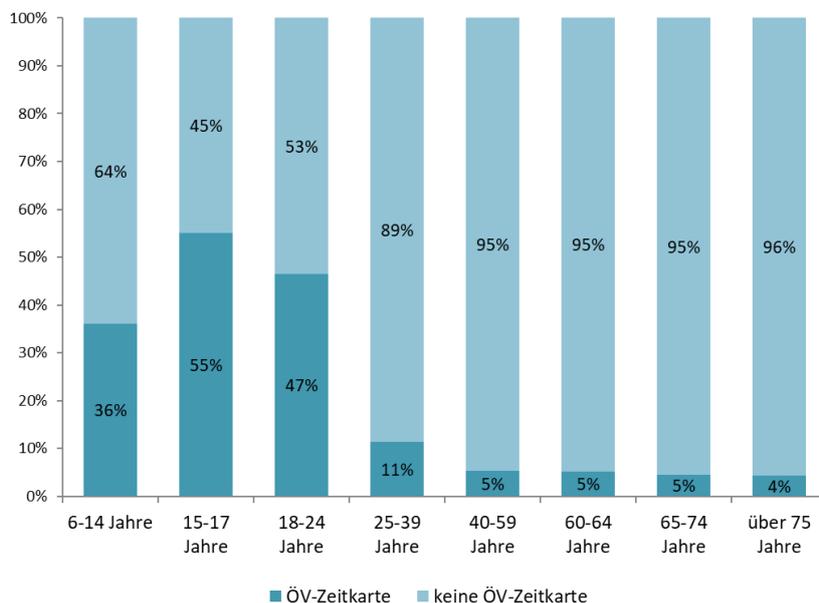


Abb. 5-13 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Kreisweit haben die Teilnehmenden angegeben, dass sich die nächste Bushaltestelle durchschnittlich in 513 Metern Entfernung befindet bzw. in ca. 7 Minuten fußläufig erreichbar ist. Der nächste Bahnhof sei hingegen durchschnittlich ca. 3,4 km entfernt bzw. in ca. 28 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 Städten und Gemeinden herangezogen werden, um die (subjektive) ÖV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen.

Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs lassen sich im Vergleich der Städte und Gemeinden einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt in Westerkappeln mit rund 1.044 Metern vor, die geringste in Emsdetten mit 317 Metern. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Städten und Gemeinden teils große Unterschiede auf.

Während die Bahnhöfe von Altenberge, Emsdetten und Steinfurt innerhalb von 20 Minuten fußläufig zu erreichen sind, beträgt die Dauer in Ladbergen, Laer und Recke und Westerkappeln über 75 Minuten. Die Entfernung in Hopsten (15.447 Meter) ist fast zehnmal so lang im Vergleich zur Gemeinde mit der kürzesten Entfernung Altenberge (1.513 Meter). Dies lässt sich auf fehlende SPNV-Anschlüsse zurückführen.

Stadt/Gemeinde	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Altenberge	507	7	1.513	19
Emsdetten	317	5	1.878	19
Greven	499	7	2.290	26
Hörstel	693	8	4.881	34
Hopsten	696	7	15.447	74
Horstmar	391	6	7.010	44
Ibbenbüren	370	6	2.320	21
Ladbergen	993	11	7.533	75
Laer	578	8	9.015	89
Lengerich	562	10	3.269	32
Lienen	737	10	5.450	36
Lotte	937	6	6.620	39
Metelen	632	7	3.725	39
Mettingen	684	8	6.237	41
Neuenkirchen	572	8	7.400	69
Nordwalde	537	8	2.047	23
Ochtrup	691	8	2.406	23
Recke	561	7	10.051	81
Rheine	333	5	2.393	25
Saerbeck	515	7	8.308	37
Steinfurt	542	7	1.590	17
Tecklenburg	418	6	3.192	26
Westerkappeln	1.044	12	7.046	78
Wettringen	469	7	8.615	38
Kreis Steinfurt	513	7	3.396	28

Abb. 5-14 ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 9-Euro-Ticket

Vom 01.06.2022 bis zum 31.08.2022 bestand die Möglichkeit, für 9 Euro ein bundesweit gültiges Monatsticket für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu erwerben. Das sogenannte 9-Euro-Ticket war Teil des Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung als Ausgleichsmaßnahme zu gestiegenen Lebenshaltungskosten. Zudem sollte ein Anreiz für den Umstieg auf den ÖV geschaffen werden. Das 9-Euro-Ticket wurde insgesamt rund 52 Millionen Mal verkauft.¹⁷

Im Rahmen der Befragung wurde abgefragt, ob das 9-Euro-Ticket den Kauf einer Zeitkarte für den ÖV beeinflusst habe. 83 % der Einwohnerinnen und Einwohnern im Kreis Steinfurt gaben an, dass infolge des 9-Euro-Tickets keine Motivation zum dauerhaften Kauf einer Zeitkarte entstanden ist, bei 17 % ist dies der

¹⁷ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft.

Fall gewesen. Im Vergleich der Städte und Gemeinden liegen die größten Anteile in Laer (31 %), Emsdetten und Wettringen (je 22 %). Hopsten weist die niedrigsten Anteile mit 4 % auf.

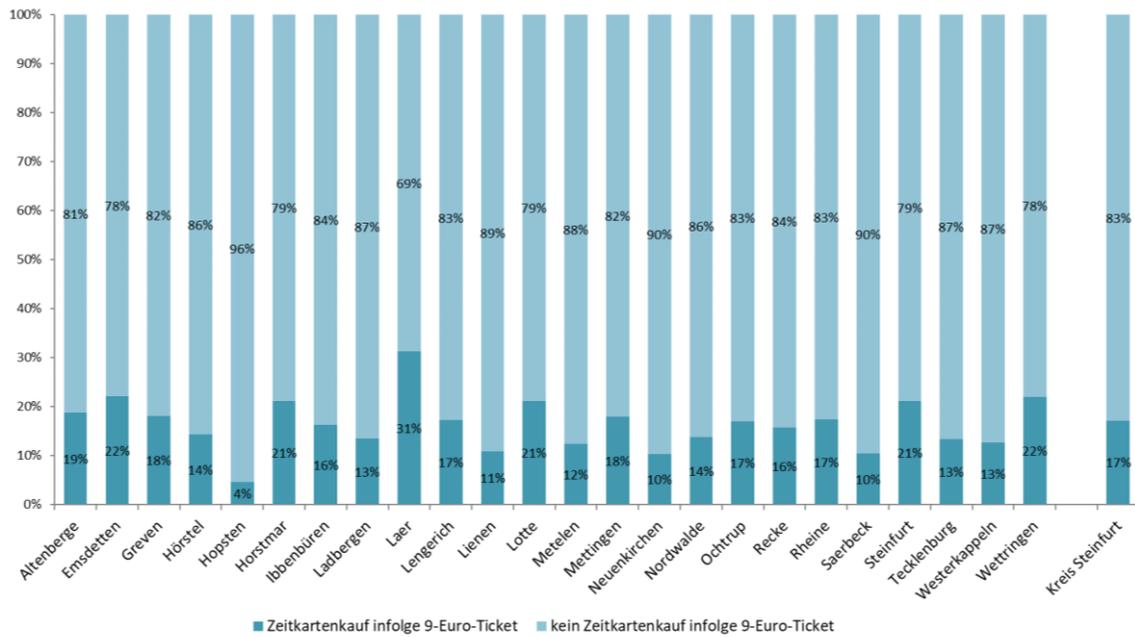


Abb. 5-15 Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Im Hinblick auf die Berufstätigkeit lässt sich feststellen, dass insbesondere Arbeitslose (49 %) durch das 9-Euro-Ticket zum Kauf einer Zeitkarte motiviert wurden. Bei Auszubildende sind es 33 %. Der geringste Anteil liegt mit 9 % in der Gruppe der Rentnerinnen und Rentnern bzw. Pensionärinnen und Pensionären vor.

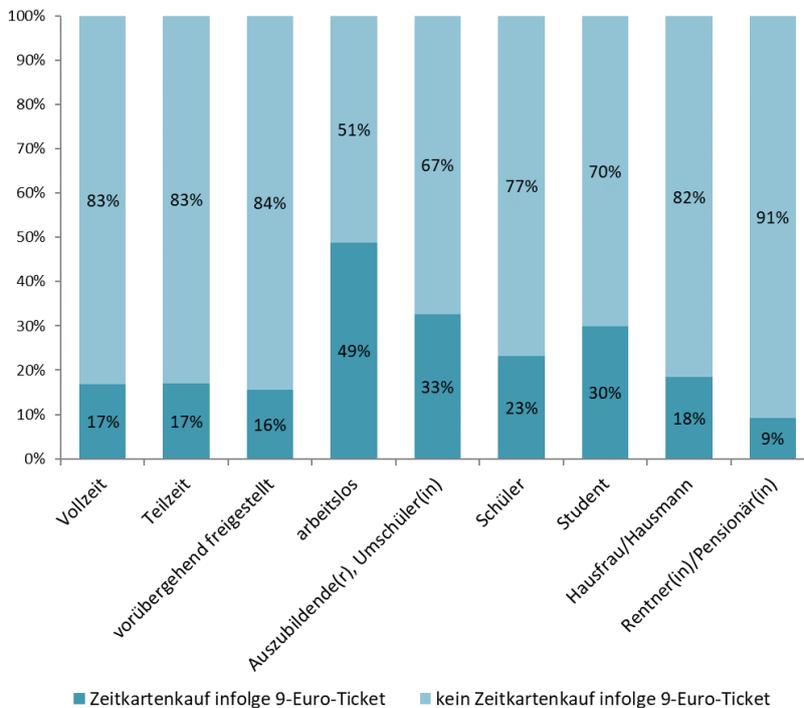


Abb. 5-16 Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Tickets nimmt mit zunehmendem Alter ab. Während in der Altersklasse der 15-17-Jährigen der Anteil bei 34 % liegt, sinkt die Quote ab 18 Jahren auf 30 %. Ab einem Alter von 25 Jahren sinkt der Anteil weiter auf 20 %. Der geringste Anteil liegt mit 6 % in der Altersklasse ab 75 Jahren vor.

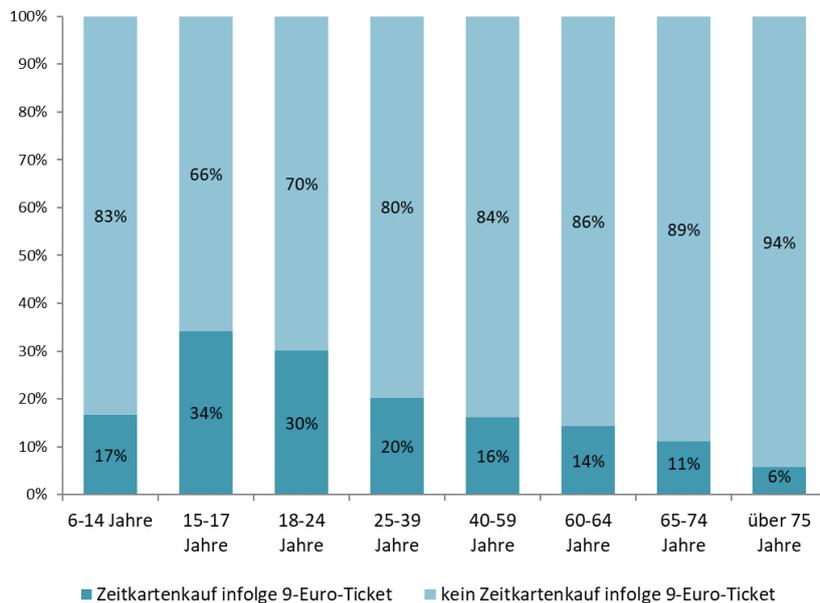


Abb. 5-17 Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

5.2.3 Führerscheinbesitz

94 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote im Kreis Steinfurt höher (MiD: 87 %) ¹⁸. Ein möglicher Grund ist die eher geringe Bevölkerungsdichte im Kreis aufgrund der zahlreichen tendenziell ländlich geprägten Gemeinden, in denen das eigene Auto und demnach auch der Führerschein einen hohen Stellenwert für die eigene Mobilität haben. Hopsten, Laer, Nordwalde und Wettringen weisen mit jeweils 97 % den höchsten Anteil an Bewohnern auf, die einen Führerschein besitzen. In Lengerich (90 %), Mettingen (91 %) und Saerbeck (90 %) besitzt hingegen ein leicht unterdurchschnittlicher Anteil der Personen einen Führerschein. Die hohe Besitzquote ist als Indiz zu sehen, dass aus Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw nicht zu bestreiten ist.

¹⁸ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

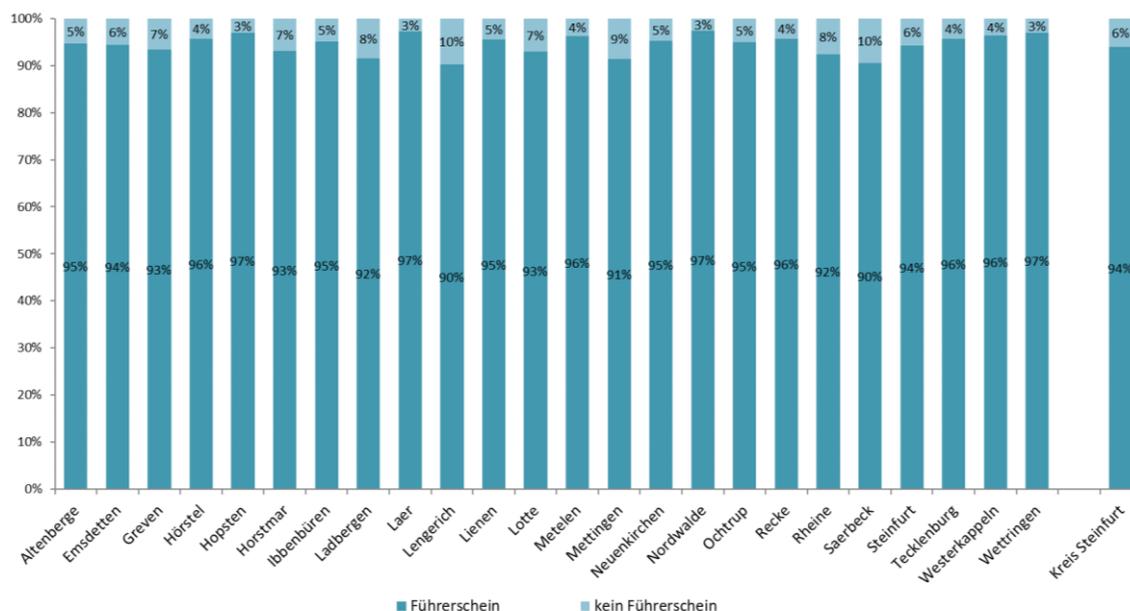


Abb. 5-18 Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren nur zu 86 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 93 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 98 %. Ab dem Alter von über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 87 % ab.

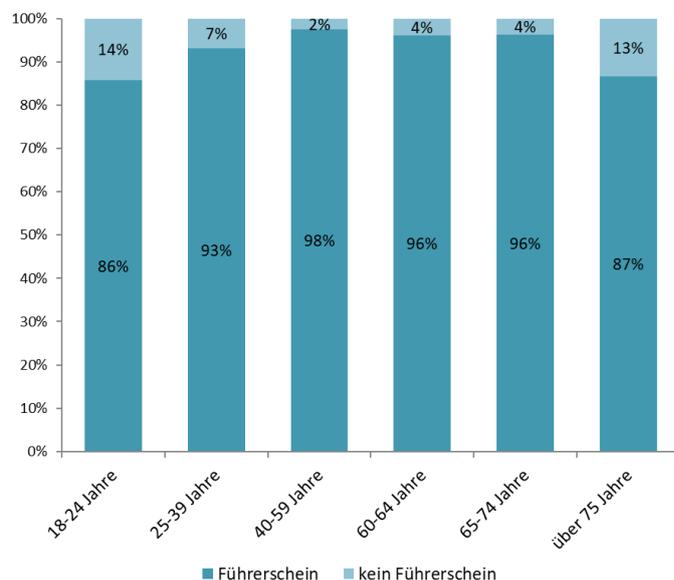


Abb. 5-19 Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.4 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 4 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt.

Rund 3 % der Befragten besitzen nur eine ÖV-Zeitkarte, rund 79 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 9 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 40 % der Personen sowohl über eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖV-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. 10 % der Frauen sind in Besitz von ÖV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 8 % bei den Männern).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	8%	6%	46%	40%
25-39 Jahre	5%	2%	83%	10%
40-59 Jahre	2%	1%	93%	5%
60-64 Jahre	3%	1%	91%	5%
65-74 Jahre	3%	1%	93%	4%
über 75 Jahre	11%	2%	85%	2%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	5%	2%	83%	10%
männlich	4%	1%	87%	8%
Kreis Steinfurt	4%	2%	85%	9%

Abb. 5-20 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Städten bzw. Gemeinden 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 ÖV-Zeitkarte verfügen, in Lengerich am höchsten. In Altenberge, Hopsten, Laer, Recke und Wettringen ist der Anteil mit 2 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖV-Zeitkarte verfügen. In Greven trifft dies auf 13 % der Personen zu. Demgegenüber besitzt Hopsten eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch ÖV-Zeitkarte (3 %).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadt/Gemeinde	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Altenberge	2%	3%	86%	8%
Emsdetten	5%	1%	82%	12%
Greven	3%	3%	80%	13%
Hörstel	3%	2%	90%	5%
Hopsten	2%	1%	94%	3%
Horstmar	4%	3%	86%	7%

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadt/Gemeinde	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Ibbenbüren	4%	1%	86%	9%
Ladbergen	7%	1%	81%	10%
Laer	2%	0%	90%	8%
Lengerich	10%	0%	83%	7%
Lienen	3%	2%	89%	6%
Lotte	4%	3%	85%	8%
Metelen	3%	1%	89%	7%
Mettingen	7%	1%	88%	5%
Neuenkirchen	4%	1%	87%	8%
Nordwalde	3%	0%	89%	9%
Ochtrup	4%	1%	89%	6%
Recke	2%	1%	92%	5%
Rheine	5%	3%	80%	12%
Saerbeck	7%	2%	84%	7%
Steinfurt	4%	2%	85%	10%
Tecklenburg	3%	1%	90%	6%
Westerkappeln	3%	1%	90%	6%
Wettringen	2%	0%	88%	10%
Kreis Steinfurt	4%	2%	85%	9%

Abb. 5-21 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.3 Nutzungsverhalten

Im Rahmen der Befragung wurde das Nutzungsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich verschiedener Mobilitätsangebote untersucht. Abgefragt wurde die Nutzung von Car- und Bikesharing-Angeboten, Fahrgemeinschaften. Daneben wurde die Nutzung von Homeoffice thematisiert.

5.3.1 Nutzung von Bikesharing-Angeboten

Die Nutzung von Bikesharing-Angeboten fällt im Kreis Steinfurt sehr gering aus. Nur in den Städten bzw. Gemeinden Altenberge, Hörstel, Ibbenbüren, Lotte, Metelen, Saerbeck und Tecklenburg lassen sich geringe Anteile von 1 % bis maximal 2 % feststellen. In den übrigen Städten und Gemeinden läuft die Nutzung von Bikesharing gegen 0 %.

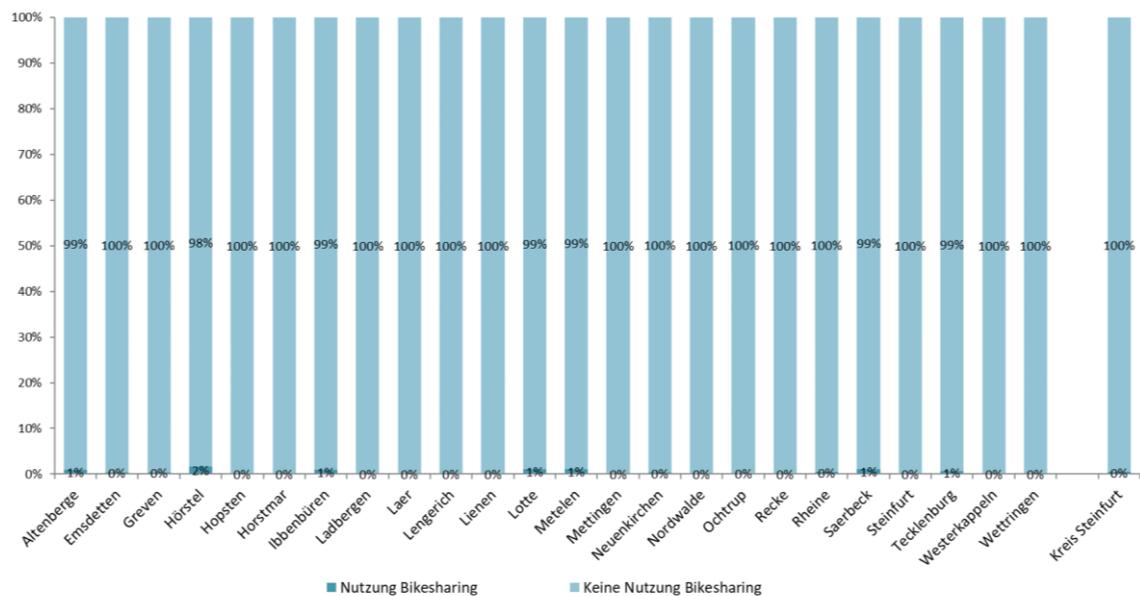


Abb. 5-22 Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Aufgrund der geringen Fallzahlen an Bikesharing-Nutzerinnen und -Nutzern wird an dieser Stelle auf weitere Auswertungen verzichtet.

5.3.2 Nutzung von Carsharing-Angeboten

Carsharing-Angeboten werden im Kreis Steinfurt genauso wie Bikesharing-Angebote kaum genutzt. In Laer, Mettingen, Neuenkirchen, Recke und Steinfurt liegen die Anteile bei 1 %. In den übrigen Städten bzw. Gemeinden sowie bei kreisweiter Betrachtung laufen die Anteile gegen 0 %.

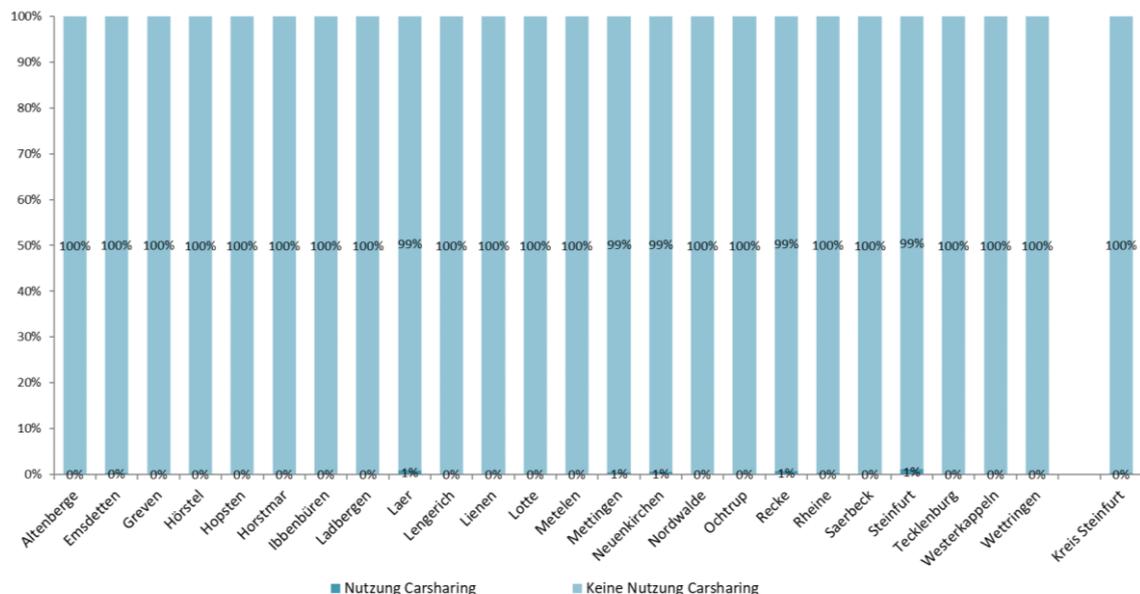


Abb. 5-23 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahren)

Da die Nutzerzahlen der Carsharing-Angebote im Rahmen der Befragung sehr gering ausfallen, wird an dieser Stelle ebenfalls auf eine tiefergehende Analyse verzichtet.

5.3.3 Nutzung von Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften werden im Vergleich zu Sharing-Angeboten von den Bürgerinnen und Bürgern tendenziell häufiger genutzt. Hier liegt der kreisweite Anteil bei 8 %. Im Vergleich der einzelnen Städte bzw. Gemeinden nutzen Bürgerinnen und Bürger aus Hörstel (15 %), Hopsten, Metelen und Recke (je 11 %) am häufigsten Fahrgemeinschaften. In Laer, Mettingen und Westerkappeln wird mit 5 % hingegen selten auf Fahrgemeinschaften zurückgegriffen.

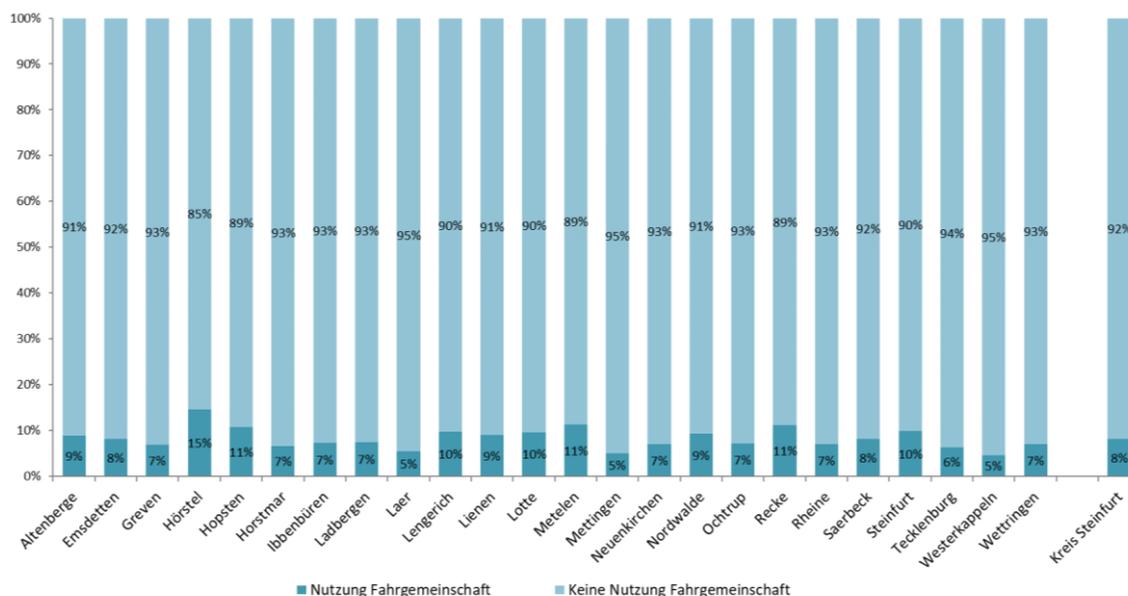


Abb. 5-24 Nutzung von Fahrgemeinschaften nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Im Hinblick auf das Alter der befragten Personen finden Fahrgemeinschaften vermehrt bei jüngeren Personen Zuspruch. Der höchste Anteil liegt in der Gruppe der 18-24-Jährigen mit 16 %. Mit zunehmendem Alter nimmt die Nutzung von Fahrgemeinschaften ab. Den geringsten Anteil weist die Gruppe der 65-74-Jährigen auf.

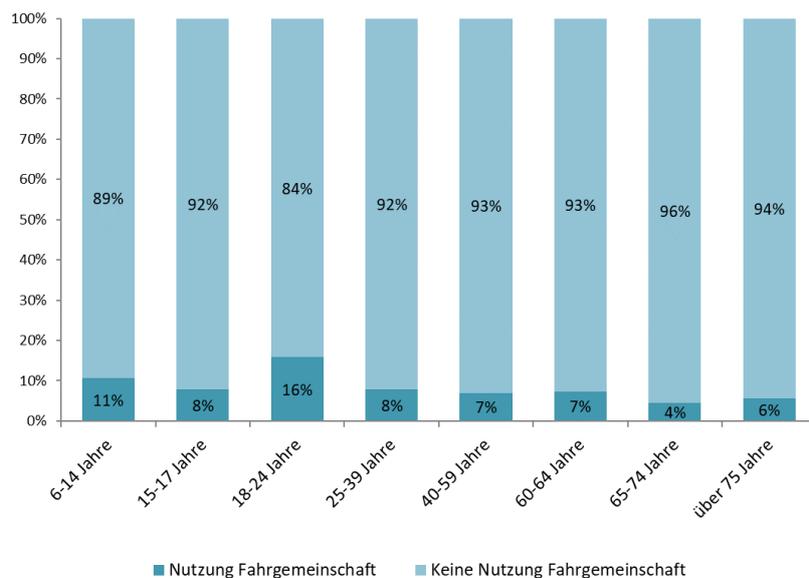


Abb. 5-25 Nutzung von Fahrgemeinschaften nach Alter
(Auswertung auf Personenebene)

Unter der Annahme, dass Personen unter 18 Jahren aufgrund des fehlenden Führerscheins öfters auf Fahrgemeinschaften angewiesen sind, stellt sich die Frage, wie die Nutzung von Fahrgemeinschaften bei Personen ab 18 Jahren aussieht, die tendenziell weniger auf Fahrgemeinschaften angewiesen sind. Im Vergleich zu der Nutzung über alle Altersklassen hinweg, lassen sich kreisweit keine Unterschiede feststellen. In einzelnen Städten bzw. Gemeinden ist die Nutzung leicht verändert. So ist beispielsweise der Anteil in Hörstel um zwei Prozentpunkte niedriger, während er in Recke um das gleiche Maß erhöht ist.

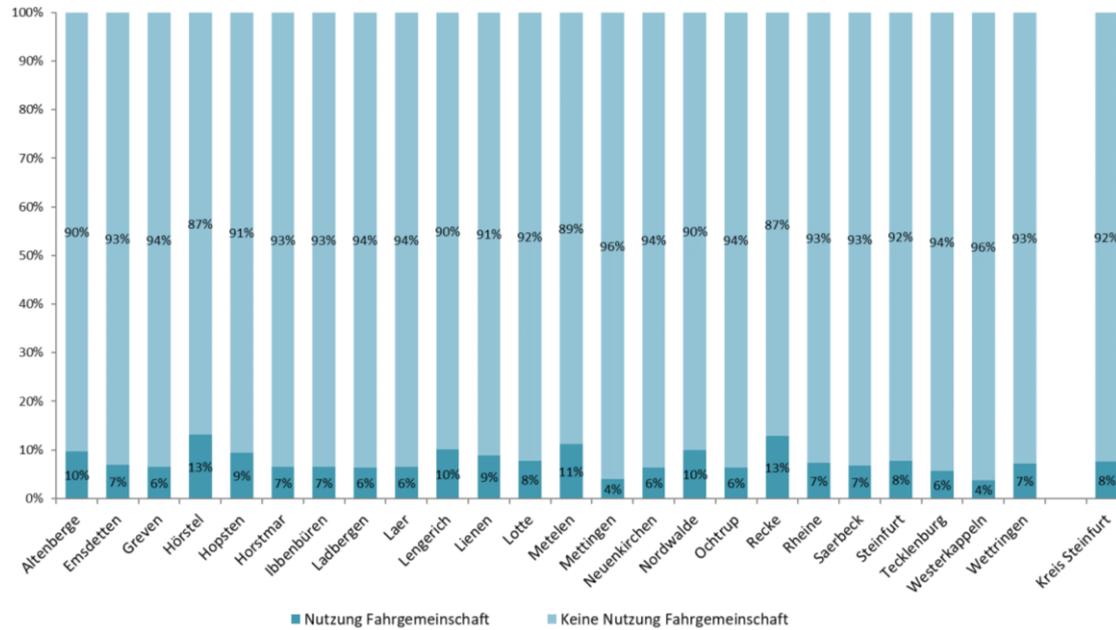


Abb. 5-26 Nutzung von Fahrgemeinschaften ab 18 Jahren
(Auswertung auf Personenebene)

Bei Betrachtung der Berufstätigkeit der befragten Bürgerinnen und Bürgern zeigt sich ein Zusammenhang mit dem Alter der Personen. Vorwiegend nutzen Auszubildende bzw. Umschüler(innen), Schüler(innen) und Studierende, also tendenziell jüngere Personen, Fahrgemeinschaften. Die Anteile liegen zwischen 10 % bei den Schüler(innen) und 19 % bei den Auszubildenden bzw. Umschüler(innen). Vollzeitbeschäftigte nutzen Fahrgemeinschaften noch zu 8 %. In den anderen Berufsgruppen sind Fahrgemeinschaften weniger vertreten.

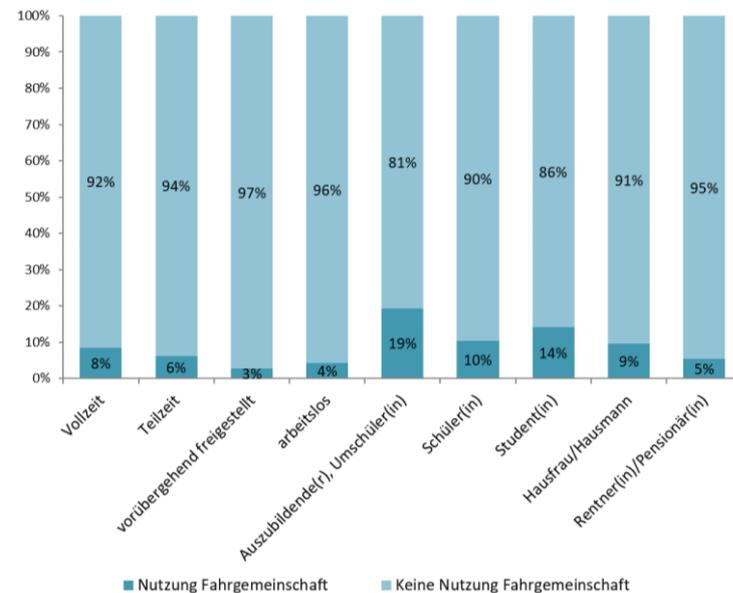


Abb. 5-27 Nutzung von Fahrgemeinschaften nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

5.3.4 Nutzung von Homeoffice

Hinsichtlich der Homeoffice-Nutzung der berufstätigen Personen (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienst) geben 27 % an, im Homeoffice zu arbeiten. Entsprechend haben 73 % der Berufstätigen keine Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten oder nutzen sie nicht. Im Vergleich der Städte und Gemeinden besteht die höchste Nutzungsquote in Altenberge mit 41 %, gefolgt von Laer (38 %) und Wetttringen (33 %). Die niedrigsten Anteile liegen in Hörstel mit 18 % und Westerkappeln mit 20 % vor.

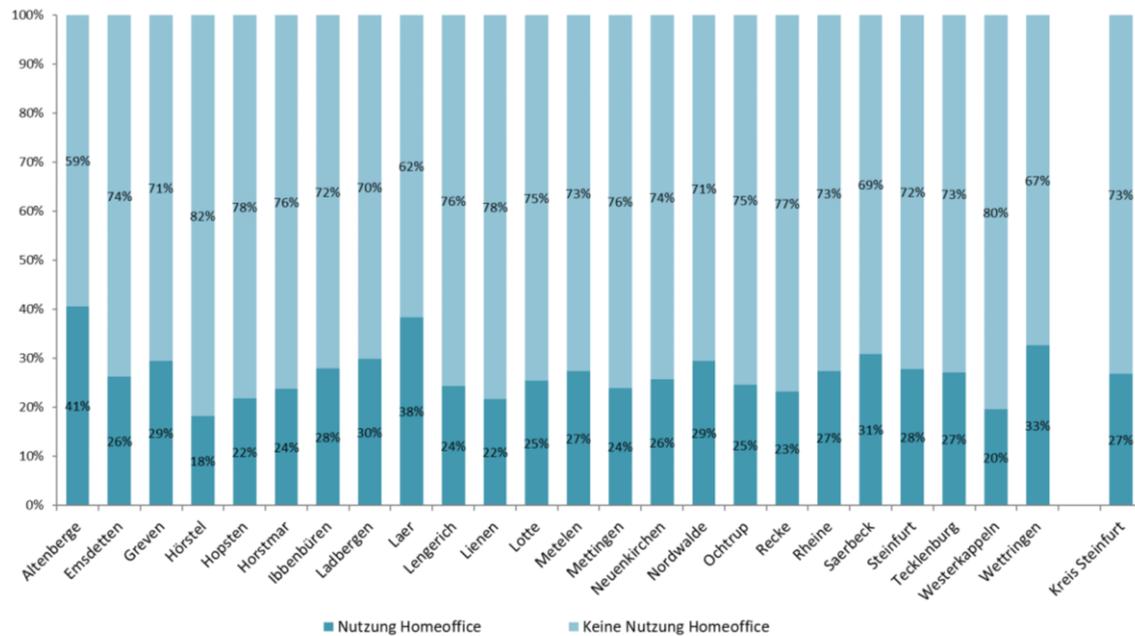


Abb. 5-28 Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt nutzt die Möglichkeit von Homeoffice an einem (29 %) oder an zwei Tagen (32 %) in der Woche. Ein Fünftel der befragten berufstätigen Personen 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 %.

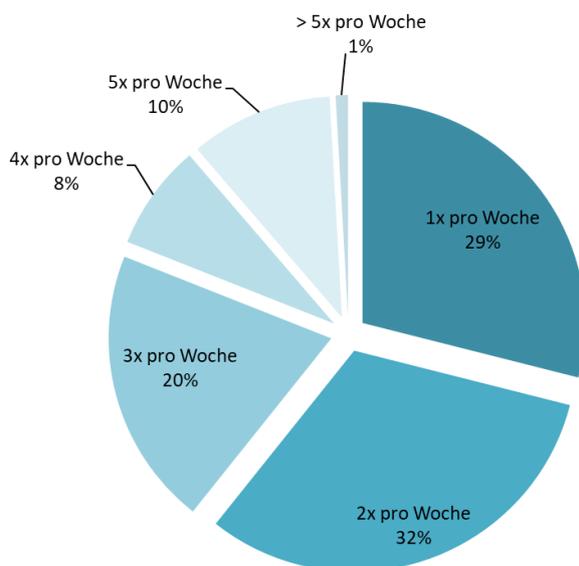


Abb. 5-29 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

5.4 Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖV

Eine weitere Frage thematisiert die Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖV. Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes geben kreisweit 23 % eine positive Bewertung mit der Note „sehr gut“ oder „gut“ ab. Ein großer Teil von 63 % bewertet die Erreichbarkeit jedoch mit ausreichend oder schlechter. Insgesamt liegt die kreisweite Durchschnittsnote bei 4,21. In den einzelnen Städten bzw. Gemeinden wird die Erreichbarkeit teils stark unterschiedlich bewertet. Die beste Bewertung erreichen Rheine und Altenberge mit einer durchschnittlichen Note von 3,67 bzw. 3,75. Am schlechtesten wird die Erreichbarkeit in Hopsten und Tecklenburg bewertet. Hier liegen die Durchschnittsnoten bei 5,11 und 5,14.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Rheine	3,67
Altenberge	3,75
Greven	3,86
Ibbenbüren	4,04
Emsdetten	4,08
Steinfurt	4,08
Horstmar	4,18
Nordwalde	4,24
Lengerich	4,26
Wettringen	4,27
Lotte	4,32
Mettingen	4,33
Recke	4,47
Ladbergen	4,48
Metelen	4,48
Ochtrup	4,48
Laer	4,58
Lienen	4,70
Westerkappeln	4,80
Hörstel	4,86
Saerbeck	4,86
Neuenkirchen	4,89
Hopsten	5,11
Tecklenburg	5,14
Kreis Steinfurt	4,21

Abb. 5-30 Bewertung der Erreichbarkeit, sortiert – Arbeit/Ausbildung
(Auswertung auf Personenebene)

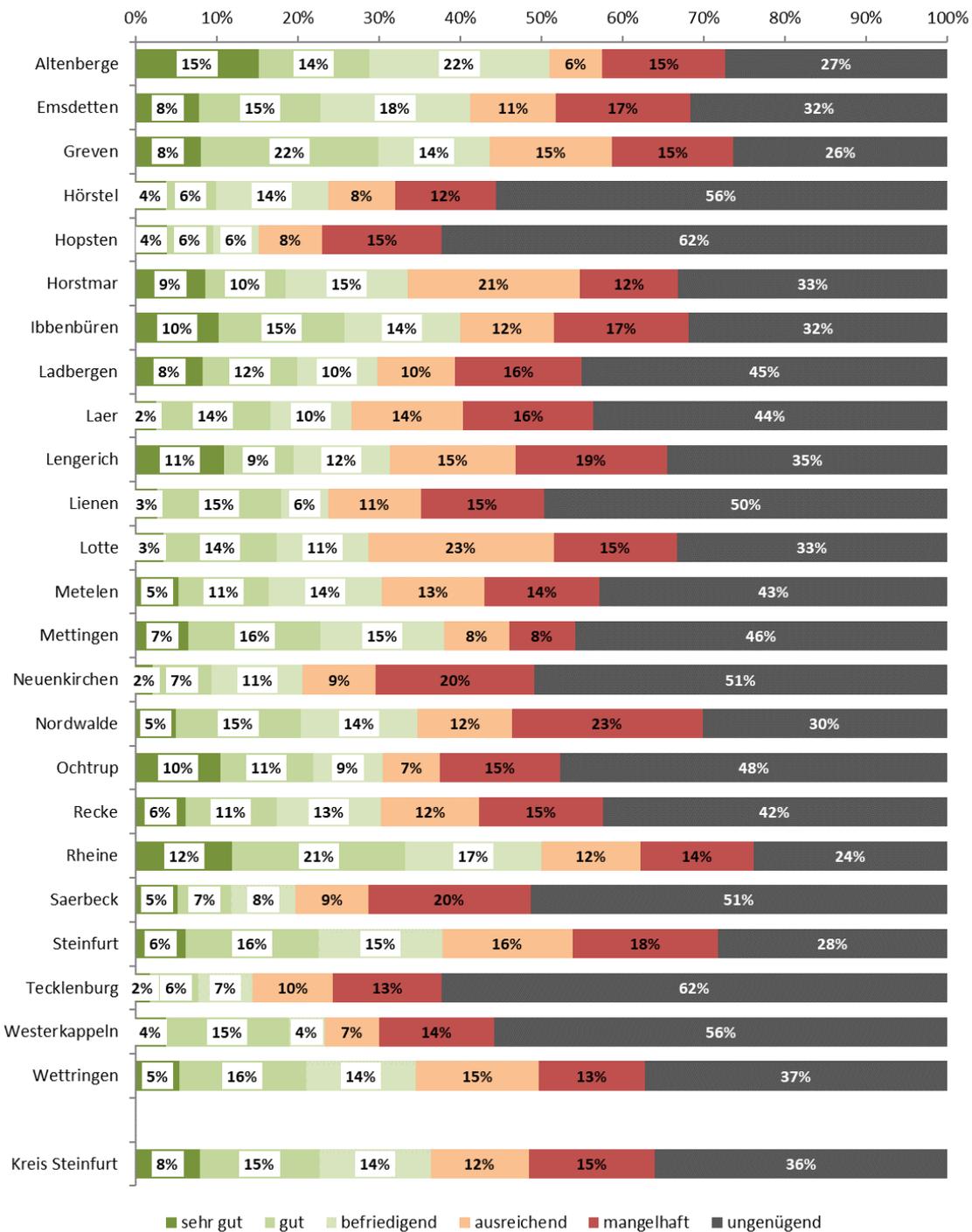


Abb. 5-31 Bewertung der Erreichbarkeit – Arbeit/Ausbildung
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zu der Erreichbarkeit von Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsstätte fällt die Bewertung der Erreichbarkeit des nächsten Supermarktes positiver aus. Die kreisweite Durchschnittsnote liegt bei 3,60 und stellt damit vergleichsweise die beste Note hinsichtlich der Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖV dar. Stadt- bzw. Gemeindegemeinschaften erzielen Rheine und Wettringen mit einer Durchschnittsnote von 2,71 bzw. 2,94 die beste Bewertung. Die schlechteste Bewertung erhalten Tecklenburg und Hopsten mit 4,56 und 5,10.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Rheine	2,71
Wettringen	2,94
Altenberge	3,14
Saerbeck	3,26
Ibbenbüren	3,27
Horstmar	3,43
Lotte	3,46
Greven	3,59
Nordwalde	3,66
Steinfurt	3,67
Lengerich	3,80
Emsdetten	3,89
Recke	3,89
Laer	3,91
Neuenkirchen	4,08
Lienen	4,09
Mettingen	4,12
Westerkappeln	4,13
Metelen	4,19
Hörstel	4,31
Ladbergen	4,35
Ochtrup	4,55
Tecklenburg	4,56
Hopsten	5,10
Kreis Steinfurt	3,60

Abb. 5-32 Bewertung der Erreichbarkeit, sortiert – Supermarkt
(Auswertung auf Personenebene)

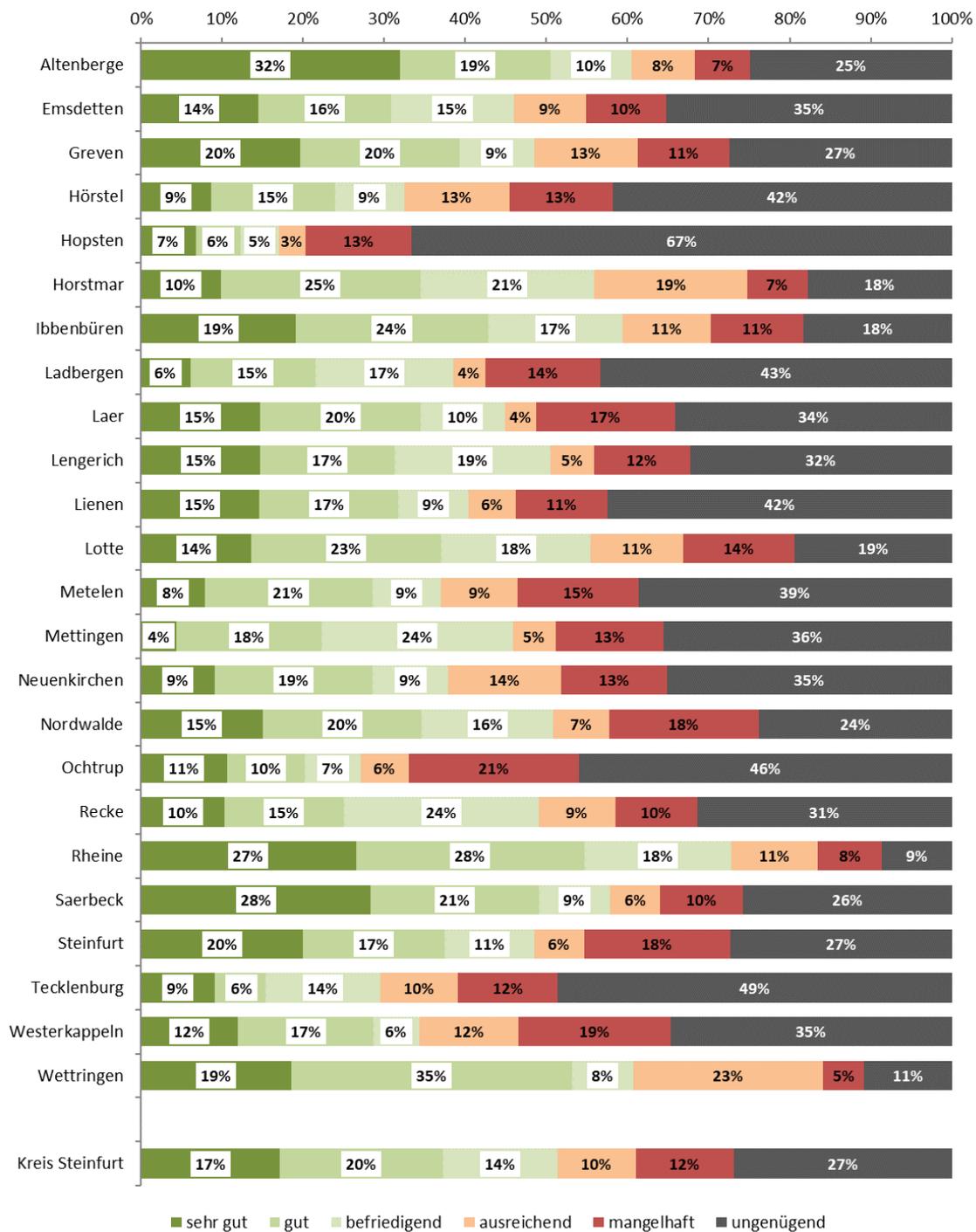


Abb. 5-33 Bewertung der Erreichbarkeit – Supermarkt
(Auswertung auf Personenebene)

Die Erreichbarkeit des nächsten Arztes bzw. Facharztes bewerten die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt mit einer durchschnittlichen Note von 3,71. Die beste Bewertung erhält, wie schon bei der Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplatz sowie des nächsten Supermarktes, Rheine mit einer Durchschnittsnote von 2,84. Darauf folgen Wettringen und Altenberge mit einer Note von 3,27 und 3,28. Die Bewertungen in Tecklenburg und Hopsten fallen auch in dieser Kategorie mit Durchschnittsnoten von 4,74 und 5,09 am schlechtesten aus.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Rheine	2,84
Wettringen	3,27
Altenberge	3,28
Lotte	3,44
Saerbeck	3,47
Greven	3,49
Nordwalde	3,55
Ibbenbüren	3,60
Horstmar	3,76
Steinfurt	3,77
Emsdetten	3,84
Recke	3,91
Laer	3,93
Lengerich	4,04
Mettingen	4,05
Neuenkirchen	4,08
Metelen	4,34
Hörstel	4,36
Westerkappeln	4,38
Lienen	4,49
Ladbergen	4,55
Ochtrup	4,55
Tecklenburg	4,74
Hopsten	5,09
Kreis Steinfurt	3,71

Abb. 5-34 Bewertung der Erreichbarkeit, sortiert – Arzt/Facharzt
(Auswertung auf Personenebene)

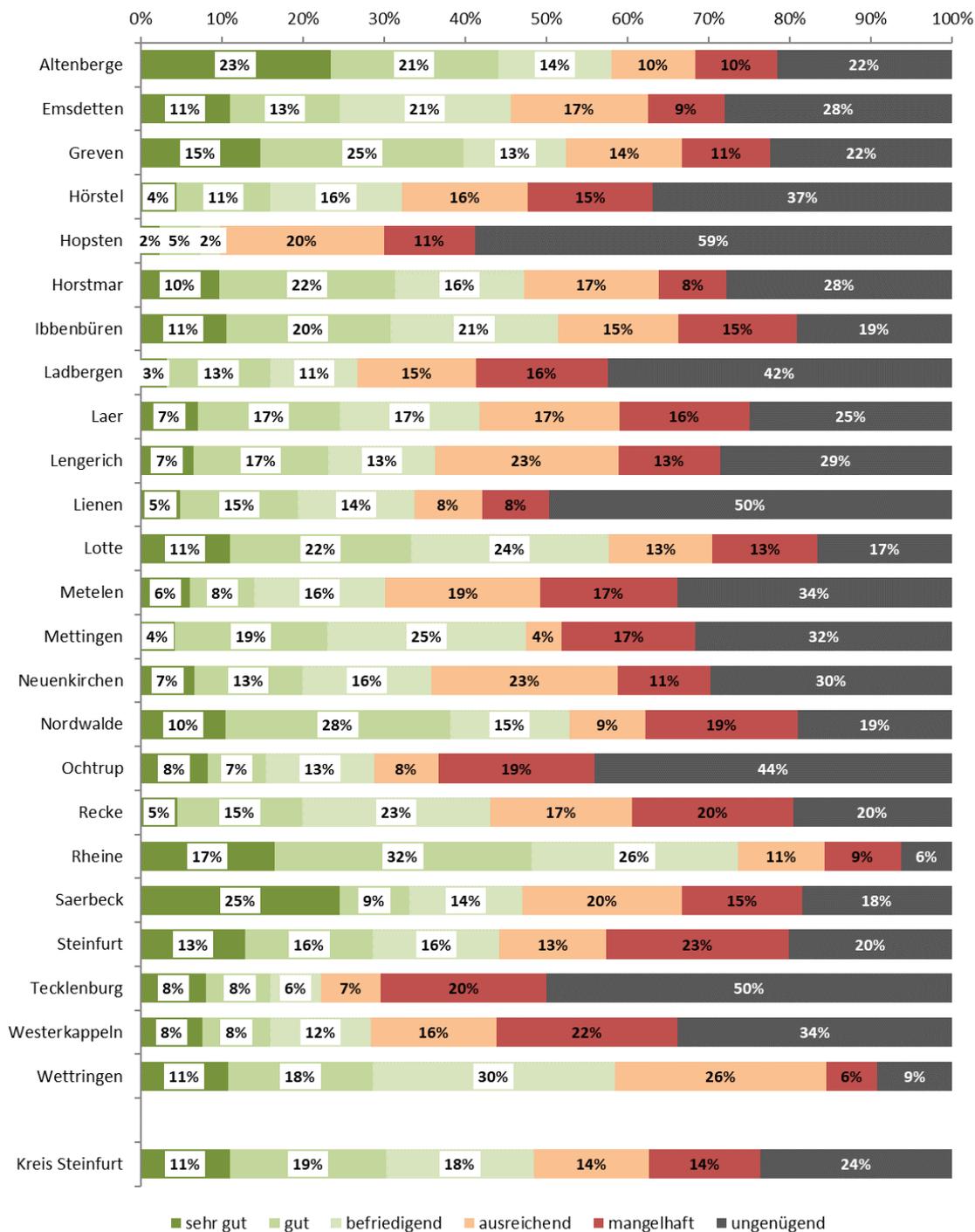


Abb. 5-35 Bewertung der Erreichbarkeit – Arzt/Facharzt
(Auswertung auf Personenebene)

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 18.914 Wege erfasst¹⁹. Jede Bürgerin bzw. jeder Bürger im Kreis Steinfurt legt durchschnittlich 2,9 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag. 84 % der Personen waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Gründe für die Nicht-Mobilität waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 43 %), Krankheit (ca. 14 %), Urlaub (12 %), oder körperliche Einschränkungen (9 %). Die Mobilitätsrate im Kreis Steinfurt liegt unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²⁰

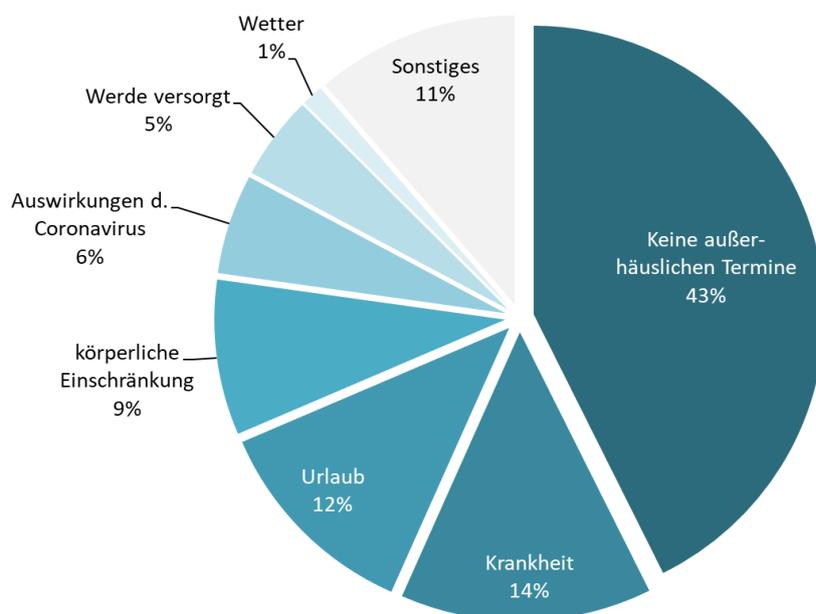


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

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 im Kreis Steinfurt bis zu den mittleren Altersklassen ansteigt und ab dort mit zunehmendem Alter wieder sinkt. Die mobilsten Personen sind bei den 25-39-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse wird das Wegemaximum mit 3,3 Wegen je Tag erreicht. In dieser Altersklasse ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und

¹⁹ 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.

²⁰ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,0 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	10%	0%	41%	43%	5%	1%	3,0	3,3
15-17 Jahre	12%	0%	49%	32%	7%	1%	2,8	3,2
18-24 Jahre	14%	1%	52%	26%	6%	1%	2,6	3,1
25-39 Jahre	10%	0%	45%	28%	13%	4%	3,3	3,7
40-59 Jahre	13%	0%	43%	30%	10%	4%	3,1	3,6
60-64 Jahre	15%	1%	47%	24%	11%	3%	2,9	3,4
65-74 Jahre	25%	1%	36%	25%	11%	3%	2,7	3,6
über 75 Jahre	38%	0%	35%	19%	6%	2%	2,0	3,3
Kreis Steinfurt	16%	0%	43%	29%	9%	3%	2,9	3,5

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 2,9 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen 2,5 bzw. 2,8 Wege/Tag. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilien Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 75-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 31 % 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>	11%	0%	45%	30%	10%	3%	3,1	3,5
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	31%	0%	35%	21%	10%	3%	2,5	3,6
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	11%	1%	46%	36%	6%	0%	2,8	3,2
Kreis Steinfurt	17%	0%	43%	29%	9%	3%	2,9	3,5

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

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Stadt/Gemeinde

Bei Auswertung der Wegezahzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in Hopsten und Emsdetten besitzen die höchste Mobilitätsrate; 3,3 Wege legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Saerbeck, Lengerich und Lienen legen hingegen 2,4 bzw. 2,5 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner im Kreis Steinfurt. In der Stichprobe legen mit 12 % nur wenige Personen mehr als 5 Wege pro Tag zurück.

Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Altenberge	18%	2%	40%	28%	9%	3%	2,8	3,4
Emsdetten	13%	1%	36%	33%	13%	4%	3,3	3,8
Greven	18%	0%	44%	26%	9%	2%	2,8	3,4
Hörstel	20%	0%	41%	28%	9%	3%	2,8	3,5
Hopsten	8%	1%	42%	37%	8%	4%	3,3	3,6
Horstmar	18%	0%	47%	26%	8%	2%	2,7	3,3
Ibbenbüren	17%	0%	41%	31%	8%	3%	2,9	3,5
Ladbergen	21%	0%	38%	30%	9%	1%	2,8	3,6
Laer	24%	0%	31%	35%	7%	3%	2,8	3,7
Lengerich	21%	0%	47%	24%	6%	2%	2,5	3,2
Lienen	24%	0%	40%	26%	8%	1%	2,5	3,3
Lotte	19%	1%	50%	21%	7%	2%	2,6	3,2
Metelen	15%	2%	52%	21%	7%	3%	2,7	3,2
Mettingen	15%	0%	39%	34%	10%	2%	3,0	3,6
Neuenkirchen	16%	0%	44%	28%	10%	1%	2,8	3,4
Nordwalde	12%	1%	47%	27%	8%	4%	3,0	3,4
Ochtrup	17%	0%	42%	27%	12%	3%	2,9	3,6
Recke	12%	0%	44%	27%	14%	3%	3,2	3,7
Rheine	16%	1%	45%	27%	9%	2%	2,9	3,4
Saerbeck	27%	0%	40%	26%	5%	2%	2,4	3,3
Steinfurt	16%	0%	40%	30%	11%	2%	3,0	3,6
Tecklenburg	15%	1%	44%	30%	8%	2%	2,9	3,4
Westerkappeln	22%	1%	42%	23%	11%	2%	2,8	3,5
Wettringen	13%	0%	41%	35%	7%	3%	3,1	3,6
Kreis Steinfurt	17%	0%	43%	28%	9%	3%	2,9	3,5

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

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegezahzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Städten und Gemeinden gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jede Stadt bzw. Gemeinde ermittelt worden. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jede Stadt bzw. Gemeinde 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 Emsdetten mit 0,42 und Altenberge mit 0,40 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Recke und Westerkappeln zu verzeichnen. Dort legt jede Person 0,12 bzw. 0,13 Fußwege je Tag zurück. Der kreisweite Mittelwert liegt bei 0,25 Fußwegen je Person und Tag.

Kreisweit werden je Person 0,77 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 1,37 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner von Emsdetten an der Spitze. In Lotte werden mit 0,26 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 im Kreis Steinfurt legt im Mittel 1,66 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,23 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Saerbeck am niedrigsten, in Westerkappeln werden wiederum mit 2,18 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖV der Mittelwert der Wegezanzahl pro Person bei 0,20 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtspezifischen Werte reichen von 0,12 Wege in Ochtrup und Saerbeck bis 0,33 Wege in Horstmar.

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Sonstiges	Wege/ Person
Altenberge	0,40	0,42	1,72	0,26	0,02	2,82
Emsdetten	0,42	1,37	1,31	0,22	0,00	3,32
Greven	0,25	0,76	1,56	0,24	0,01	2,82
Hörstel	0,18	0,57	1,89	0,18	0,00	2,82
Hopsten	0,22	0,78	2,10	0,17	0,03	3,29
Horstmar	0,33	0,32	1,76	0,33	0,00	2,74
Ibbenbüren	0,22	0,79	1,78	0,15	0,00	2,94
Ladbergen	0,20	0,42	1,93	0,24	0,03	2,82
Laer	0,35	0,44	1,75	0,24	0,01	2,80
Lengerich	0,26	0,43	1,69	0,15	0,00	2,54
Lienen	0,25	0,27	1,74	0,25	0,01	2,51
Lotte	0,21	0,26	1,86	0,20	0,02	2,55
Metelen	0,16	0,64	1,57	0,30	0,01	2,69
Mettingen	0,27	0,64	1,88	0,23	0,00	3,02
Neuenkirchen	0,20	0,90	1,51	0,20	0,00	2,81
Nordwalde	0,20	0,62	1,80	0,35	0,02	2,99
Ochtrup	0,24	1,04	1,53	0,12	0,01	2,95
Recke	0,12	1,02	1,97	0,13	0,00	3,23
Rheine	0,24	0,90	1,51	0,22	0,00	2,87
Saerbeck	0,18	0,86	1,23	0,12	0,00	2,40
Steinfurt	0,33	0,90	1,57	0,20	0,02	3,01
Tecklenburg	0,25	0,29	2,09	0,22	0,00	2,86
Westerkappeln	0,13	0,31	2,18	0,16	0,00	2,77
Wettringen	0,19	0,98	1,59	0,31	0,02	3,08
Kreis Steinfurt	0,25	0,77	1,66	0,20	0,01	2,89

Abb. 6-5 Wegezanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Steinfurt hochgerechnet werden täglich etwa 1.303.500 Wege unternommen. Davon entfallen 91.900 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 747.700 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer: 638.800 Wege, MIV-Mitfahrer: 108.900 Wege). Insgesamt 460.800 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 113.900 zu Fuß und 346.900 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (220.100) von den Bewohnerinnen und Bewohner der bevölkerungsreichsten Stadt Rheine zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Metelen (17.400 Wege) am niedrigsten.

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Sonstiges	Gesamt	Wege/Person
Altenberge	4.200	4.400	18.000	2.700	200	29.500	2,8
Emsdetten	15.200	49.000	46.900	7.800	100	119.000	3,3
Greven	9.500	28.600	59.100	9.200	300	106.700	2,8
Hörstel	3.800	12.000	39.900	3.900	0	59.700	2,8
Hopsten	1.600	5.900	15.800	1.300	200	24.800	3,3
Horstmar	2.300	2.200	12.000	2.200	0	18.700	2,7
Ibbenbüren	11.200	40.000	90.600	7.400	200	149.400	2,9
Ladbergen	1.400	2.800	13.000	1.600	200	19.000	2,8
Laer	2.300	2.900	11.400	1.600	100	18.300	2,8
Lengerich	6.000	10.000	39.100	3.500	0	58.600	2,5
Lienen	2.200	2.400	15.600	2.200	100	22.500	2,5
Lotte	3.000	3.700	26.400	2.900	200	36.200	2,6
Metelen	1.000	4.200	10.200	1.900	100	17.400	2,7
Mettingen	3.200	7.400	21.900	2.600	0	35.100	3,0
Neuenkirchen	2.800	12.700	21.200	2.700	0	39.500	2,8
Nordwalde	1.900	5.900	17.200	3.300	200	28.500	3,0
Ochtrup	4.600	20.100	29.500	2.400	200	56.700	2,9
Recke	1.300	11.300	21.800	1.400	0	35.800	3,2
Rheine	18.300	68.900	116.000	16.700	200	220.100	2,9
Saerbeck	1.300	6.300	9.000	900	0	17.500	2,4
Steinfurt	11.300	31.100	54.500	6.800	800	104.500	3,0
Tecklenburg	2.300	2.800	19.800	2.100	0	26.900	2,9
Westerkappeln	1.400	3.400	24.500	1.800	0	31.100	2,8
Wettringen	1.700	8.900	14.400	2.800	100	27.900	3,1
Kreis Steinfurt	113.900	346.900	747.700	91.900	3.100	1.303.500	2,9

Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.1.4 Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Da die vorliegende Mobilitätsbefragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist es bedeutsam, die entsprechende Wegeanzahl zu ermitteln, die möglicherweise pandemiebedingt ausgefallen sind. So können Kenntnisse erlangt werden, inwiefern eine Abweichung vom „normalen“ Mobilitätsverhalten existiert. Im Befragungszeitraum (Oktober/November 2022) gab es keinen „Lockdown“, d.h. Geschäfte hatten geöffnet und Freizeitaktivitäten waren möglich. Einschränkungen gab es tendenziell verstärkt im Arbeitssektor, beispielsweise wurden Präsenztermine häufiger online durchgeführt.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass für die weiteren Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln die Anzahl der hochgerechneten Wege (vgl. Kapitel 6.1.3) genutzt wurden. Dies ermöglicht die Vergleichbarkeit der vorliegenden Ergebnisse mit möglichen zukünftigen Erhebungen. Damit jedoch deutlich wird, wie viele Wege möglicherweise pandemiebedingt ausgefallen sind, befasst sich dieses Kapitel mit der Wegebeeinflussung und den tatsächlich an den Stichtagen zurückgelegten Wegen.

Bezüglich einer möglichen Beeinflussung zeigt sich, dass der Großteil der Befragten an den Stichtagen nicht vom Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst ist (96 %). In Nordwalde haben mit 7 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben, in ihrem Mobilitätsverhalten durch das Coronavirus beeinflusst gewesen zu sein. In Hopsten und Tecklenburg hingegen hat kein wesentlicher Anteil der Befragten angegeben, beeinflusst gewesen zu sein.

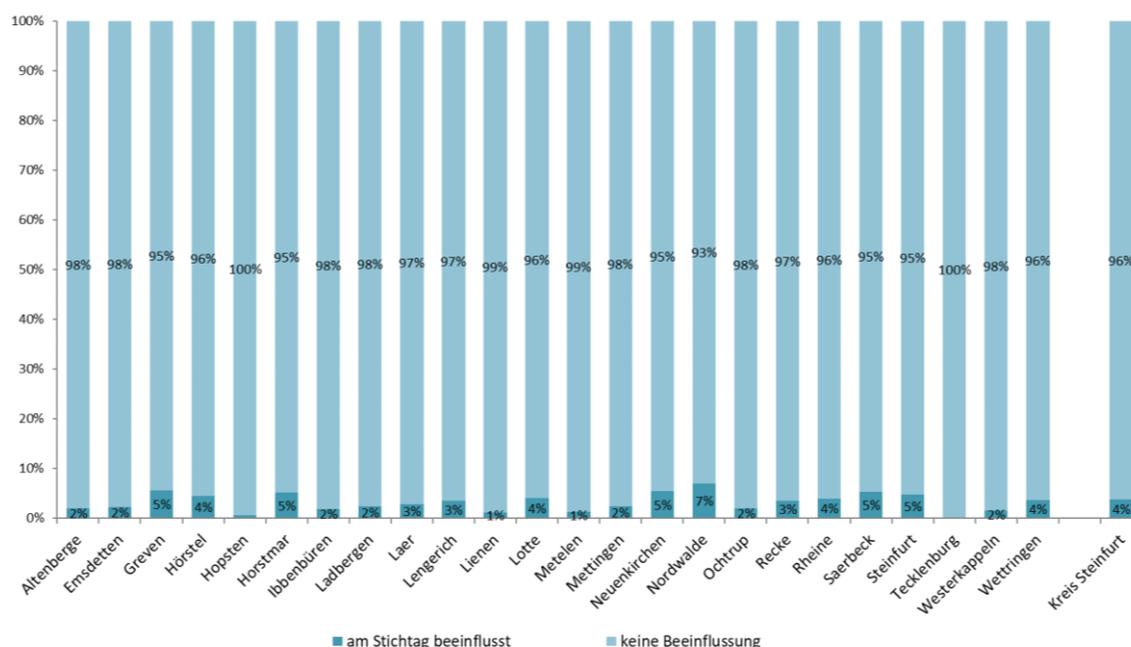


Abb. 6-7 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus (Auswertung auf Personenebene)

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Rund ein Drittel hat angegeben, dass vermehrt der ÖV gemieden wird. Gemäß nachstehender Abbildung wird deutlich, dass ebenso bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber den Arbeitnehmern die Möglichkeit eröffnet, die Arbeit von zu Hause aus zu erledigen. Andere Angaben beziehen sich beispielsweise darauf, erkrankt oder in Quarantäne zu sein.

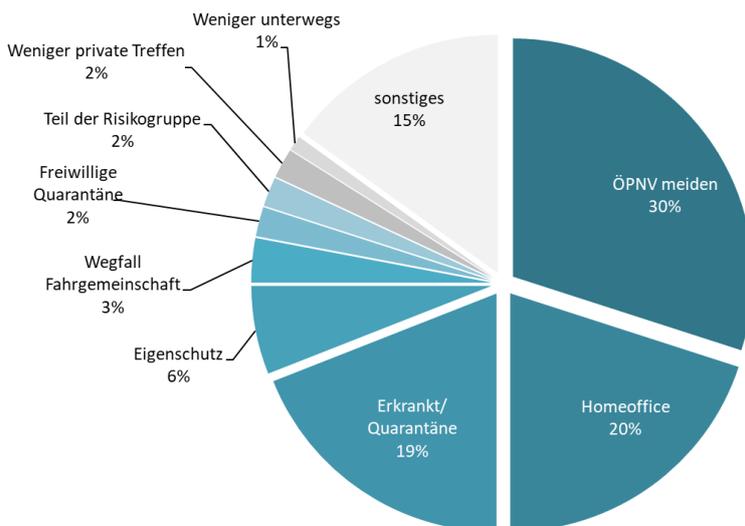


Abb. 6-8 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag
(Auswertung auf Personenebene)

Abbildung 6-9 zeigt, welche Auswirkungen das Coronavirus auf die Anzahl der tatsächlich zurückgelegten Wege an den Stichtagen hat. Im Vergleich mit den Wegen, die unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden haben (s. Abb. 6-4) ist erkennbar, dass der Anteil der Befragten, die keine oder weniger Wege zurückgelegt haben, in einzelnen kreisangehörigen Kommunen minimal erhöht ist. Die Wegeanzahl pro Person liegt allerdings unverändert bei 2,9 Wegen pro Tag. Somit wird deutlich, dass die Auswirkungen des Coronavirus auf das Mobilitätsverhalten der Personen an den Erhebungsstichtagen äußerst gering waren.

Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Altenberge	18%	2%	40%	29%	8%	3%	2,8	3,4
Emsdetten	13%	1%	36%	33%	13%	4%	3,3	3,8
Greven	18%	0%	45%	26%	9%	2%	2,8	3,4
Hörstel	20%	0%	40%	29%	9%	3%	2,8	3,5
Hopsten	8%	1%	43%	36%	8%	4%	3,3	3,6
Horstmar	18%	0%	46%	26%	8%	2%	2,7	3,3
Ibbenbüren	17%	0%	41%	31%	8%	3%	2,9	3,5
Ladbergen	21%	0%	39%	30%	9%	1%	2,8	3,5
Laer	24%	0%	31%	35%	7%	3%	2,8	3,7
Lengerich	22%	0%	46%	24%	6%	2%	2,5	3,2
Lienen	24%	0%	40%	26%	8%	1%	2,5	3,3
Lotte	19%	1%	50%	21%	7%	2%	2,6	3,2
Metelen	16%	2%	51%	21%	7%	3%	2,7	3,2
Mettingen	16%	0%	38%	34%	10%	2%	3,0	3,6
Neuenkirchen	18%	0%	43%	28%	10%	1%	2,8	3,4
Nordwalde	13%	1%	48%	26%	8%	4%	3,0	3,4
Ochtrup	18%	0%	41%	27%	12%	3%	2,9	3,6
Recke	13%	0%	44%	27%	13%	3%	3,2	3,7
Rheine	16%	1%	45%	27%	9%	2%	2,9	3,4

Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Saerbeck	27%	0%	41%	25%	5%	2%	2,4	3,3
Steinfurt	17%	0%	40%	30%	11%	2%	3,0	3,6
Tecklenburg	15%	1%	44%	30%	8%	2%	2,9	3,4
Westerkappeln	22%	1%	42%	23%	11%	2%	2,8	3,5
Wettringen	13%	0%	41%	35%	7%	3%	3,1	3,6
Kreis Steinfurt	17%	0%	42%	28%	9%	3%	2,9	3,5

Abb. 6-9 Anzahl der Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde während der Corona-Pandemie (Auswertung auf Wegeebe)

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten verdeutlicht, dass in erster Linie die berufstätigen Personen und Auszubildenden Auswirkungen in ihrem Mobilitätsverhalten aufgrund des Coronavirus erfahren. Die Anzahl derer, die an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt haben, ist in diesen Gruppen um einen Prozentpunkt höher als unter normalen Bedingungen (s. Abb. 6-3). Die Anzahl der durchschnittlichen Wege pro Person und Tag ist aber auch hier unverändert. Dies verdeutlicht an dieser Stelle noch einmal, dass die Auswirkungen des Coronavirus auf das Mobilitätsverhalten während der Stichtage äußerst gering war.

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 Bundesfreiwilligendienst</i>	12%	0%	45%	29%	10%	3%	3,1	3,5
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	31%	0%	35%	21%	9%	3%	2,5	3,6
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	12%	1%	46%	35%	6%	0%	2,8	3,2
Kreis Steinfurt	17%	0%	42%	28%	9%	3%	2,9	3,5

Abb. 6-10 Anzahl der Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie (Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner der Kommunen im Kreis Steinfurt hochgerechnet werden täglich etwa 1.296.000 Wege unternommen. Im Vergleich mit der hochgerechneten Wegeanzahl unter Normalbedingungen werden somit aufgrund der Corona-Pandemie im Kreis Steinfurt etwa 7.500 Wege weniger gezählt. Die meisten Wege entfallen bei den MIV-Fahrten (ca. 5.300 Wege pro Tag) sowie Fahrten mit dem Fahrrad (ca. 1.300 Wege pro Tag). Im Vergleich der kreisangehörigen Kommunen wird deutlich, dass vor allem in Steinfurt, Greven und Neuenkirchen weniger Wege zurückgelegt werden.

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Sonstiges	Gesamt	Wege/Person
Altenberge	4.200	4.400	17.900	2.700	200	29.400	2,8
Emsdetten	15.000	49.000	46.900	7.500	100	118.600	3,3

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Sonstiges	Gesamt	Wege/Person
Greven	9.500	28.400	58.600	9.200	300	106.000	2,8
Hörstel	3.800	12.000	39.400	3.900	0	59.100	2,8
Hopsten	1.600	5.900	15.800	1.300	200	24.700	3,3
Horstmar	2.300	2.100	12.000	2.200	0	18.600	2,7
Ibbenbüren	11.200	40.000	90.000	7.400	200	148.800	2,9
Ladbergen	1.300	2.800	12.900	1.600	200	18.800	2,8
Laer	2.300	2.900	11.400	1.600	100	18.300	2,8
Lengerich	6.000	10.000	38.600	3.500	0	58.100	2,5
Lienen	2.200	2.400	15.600	2.200	100	22.500	2,5
Lotte	3.000	3.700	26.400	2.900	200	36.200	2,6
Metelen	1.000	4.100	10.200	1.900	100	17.400	2,7
Mettingen	3.200	7.300	21.800	2.600	0	34.900	3,0
Neuenkirchen	2.800	12.700	20.700	2.600	0	38.800	2,8
Nordwalde	1.900	5.800	17.000	3.300	200	28.200	3,0
Ochtrup	4.600	20.100	29.200	2.400	200	56.500	2,9
Recke	1.300	11.000	21.700	1.400	0	35.400	3,2
Rheine	18.300	68.700	115.900	16.600	200	219.700	2,9
Saerbeck	1.300	6.300	8.900	900	0	17.400	2,4
Steinfurt	11.300	30.900	52.900	6.700	800	102.600	3,0
Tecklenburg	2.300	2.800	19.800	2.100	0	26.900	2,9
Westerkappeln	1.400	3.400	24.500	1.800	0	31.100	2,8
Wettringen	1.700	8.900	14.400	2.800	100	27.900	3,1
Kreis Steinfurt	113.800	345.600	742.300	91.200	3.100	1.295.900	2,9

Abb. 6-11 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde während der Corona-Pandemie, hochgerechnet (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

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

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)

Die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 57 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengefasst) und zu 43 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 9 % auf den Fußverkehr, 27 % auf den Radverkehr und 7 % auf den ÖV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Städte und Gemeinden können Unterschiede festgestellt werden. So weisen die Kommunen mit einem direkten Bahnanschluss einen überdurchschnittlich hohen Anteil des ÖV auf. Bei den Anrainerkommunen der Triangel-Radwegeverbindung (Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wettringen) liegt hingegen der Anteil am Radverkehr teilweise über dem kreisweiten Durchschnitt von 27 %. Den höchsten Umweltverbundanteil

weist Emsdetten mit 61 % auf. Hier ist vor allem der Radverkehrsanteil mit 41 % deutlich hervorzuheben. Kommunen, die abseits der Triangel liegen oder keinen Bahnanschluss besitzen, haben einen höheren MIV-Anteil. Westerkappeln weist mit 79 % den höchsten MIV-Anteil auf. Darauf folgen Lotte und Tecklenburg mit einem Anteil von jeweils 73 %. Die höchsten Anteile im Fußverkehr liegen in Altenberge (14 %) sowie Emsdetten mit 13 % vor. Hinsichtlich des ÖV weisen Horstmar und Nordwalde mit 12 % die höchsten Anteile auf.

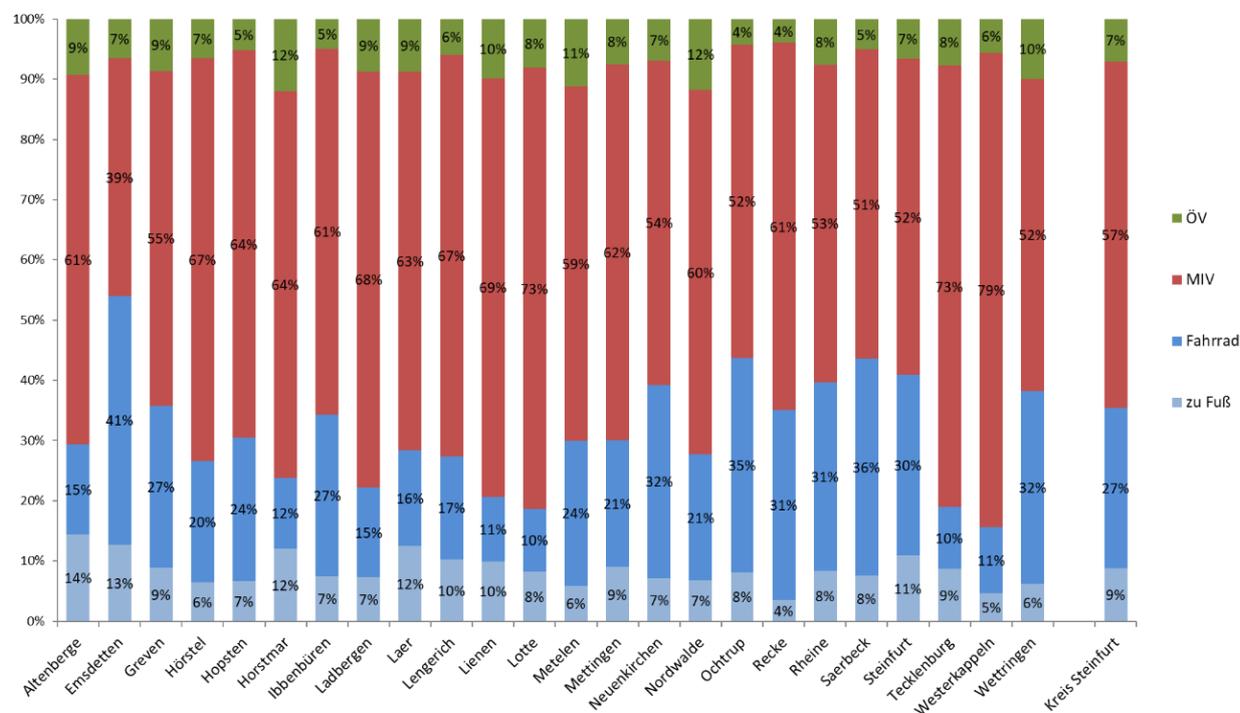


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden (Hauptgruppen)
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in nachfolgender Abbildung zu sehen.²¹ Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 7 %-igen ÖV-Anteil auf Ebene des Kreises 4 % auf den Busverkehr und 3 % auf den Schienennah- und -fernverkehr. Im Stadt- bzw. Gemeindevergleich zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Städte und Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügen, einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 57 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 48 % MIV-Fahrer, 8 % MIV-Mitfahrer und 1 % Motorradfahrer auf. Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrern ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer. Der MIV-Mitfahrer-Anteil weist in den einzelnen Städten und Gemeinden Werte zwischen 7 % und 12 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 27 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 19 % herkömmlichen Radverkehr (inklusive Lastenrad) und 8 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes²². Der höchste Anteil

²¹ An dieser Stelle sei angemerkt, dass bei der Haushaltsbefragung 2022 das Lastenrad als separates Verkehrsmittel abgefragt wurde. Der Anteil an Nutzerinnen und Nutzern ist jedoch mit 0,3 % äußerst gering. Somit spielt das Lastenrad in der Alltagsmobilität im Kreis Steinfurt (noch) keine bedeutsame Rolle.

²² 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.

an Pedelecs und E-Bikes lässt sich in Emsdetten feststellen (13 %), während die geringsten Anteile in Ladbergen (2 %) und Lotte (1 %) vorliegen.

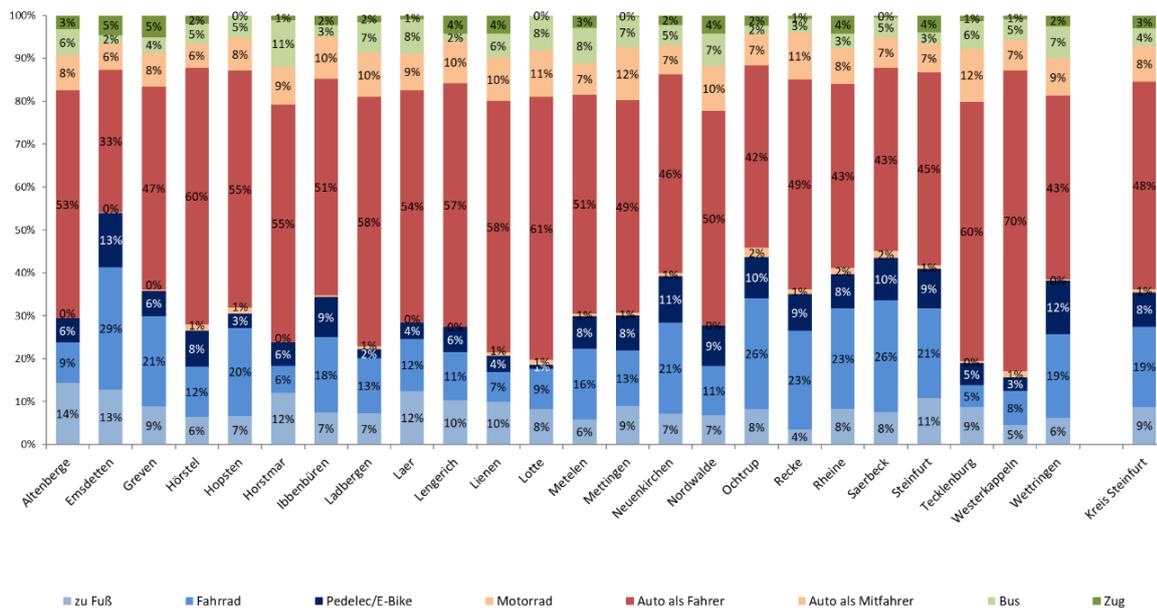


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden (Detail)
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen zusammen nur 9 % der Verkehrsleistung, auf den ÖV hingegen 14 %. Demnach werden 12.243 Tsd. Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern im Kreis Steinfurt mit dem MIV bestritten.

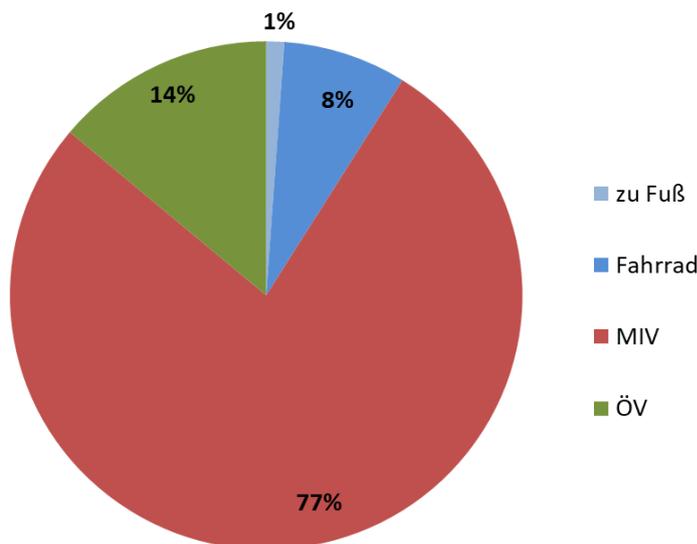


Abb. 6-14 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2022
ÖV	2.205.000
MIV	12.243.000
Fahrrad	1.237.000
zu Fuß	180.000
Kreis Steinfurt	15.865.000

Abb. 6-15 Verkehrsleistung in Personen-km (ohne sonstige Verkehrsmittel)
(Auswertung auf Wegeebe)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile im Kreis Steinfurt sind in der Abbildung 6-16 der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Kreise aufgeführt.

Vergleichsdaten liegen aus den umliegenden (Land-)Kreisen Coesfeld, Borken, Emsland, Osnabrück und Grafschaft Bentheim vor. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split anderer Kreise, teils größere Unterschiede. Die MIV-Anteile weichen um bis zu neun Prozentpunkte vom Anteil im Kreis Steinfurt ab. Hinsichtlich des Radverkehrs sind die Anteile im Kreis Borken und in der Grafschaft Bentheim gegenüber dem Kreis Steinfurt leicht erhöht. In den Landkreisen Emsland und Osnabrück wiederum liegen die Radverkehrsanteile um 12 bzw. 17 Prozentpunkte niedriger. Leichte Abweichungen hinsichtlich des ÖV-Anteils lassen sich vereinzelt im Kreis Borken und im Landkreis Grafschaft Bentheim feststellen. Hier ist der ÖV-Anteil um drei Prozentpunkte geringer. Im Hinblick auf den Fußverkehrsanteil ist insbesondere der Anteil im Landkreis Osnabrück erhöht (18 % gegenüber 9 % im Kreis Steinfurt). Die aktuellsten Vergleichsdaten liegen im benachbarten Kreis Coesfeld vor. Hier wurde ebenfalls im Jahr 2022 eine Haushaltsbefragung zur Mobilität durchgeführt. Der Vergleich mit den Daten aus dem Kreis Steinfurt zeigt, dass im Kreis Coesfeld der Radverkehrsanteil um einen Prozentpunkt minimal höher liegt als im Kreis Steinfurt. Größere Unterschiede lassen sich hingegen beim MIV-Anteil und beim Fußverkehrsanteil ausmachen. Der Fußverkehrsanteil liegt im Kreis Coesfeld um fünf Prozentpunkte höher, der MIV-Anteil stattdessen um vier Prozentpunkte niedriger als im Kreis Steinfurt. Dafür ist der ÖV-Anteil im Kreis Steinfurt um zwei Prozentpunkte höher.

Im Vergleich zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen (Quelle: MiD 2017) besitzt der Kreis Steinfurt einen identischen MIV-Anteil auf Bundesebene und Landesebene. Die Fußverkehrsanteile sind hingegen deutlich niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile 16 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖV-Anteile sind im Kreis Steinfurt leicht niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene.

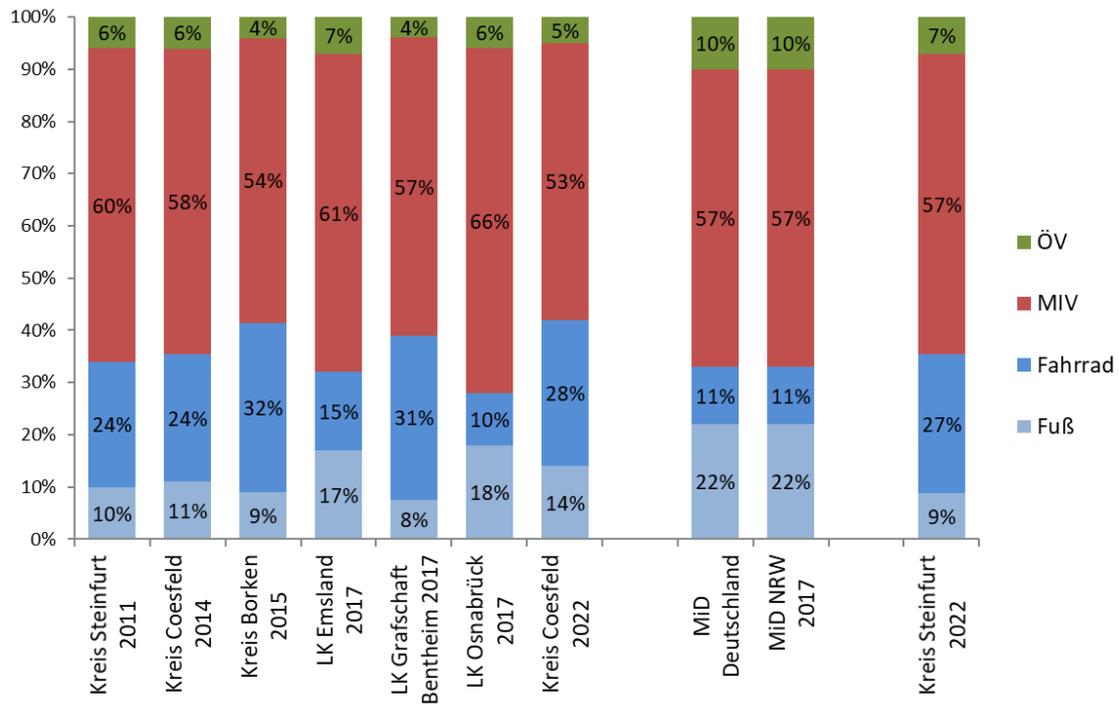


Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich²³

²³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2011 lassen sich einige Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. Insgesamt lässt sich ein höherer ÖV-Anteil gegenüber 2011 erkennen. Dieser steigt von 6 % auf 7 %. Daneben steigt der Radverkehrsanteil von 24 % auf 27 %. Der Fußverkehrsanteil sinkt dagegen um einen Prozentpunkt. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds um drei Prozentpunkte zu. Entsprechend sinken die Anteile des MIV um drei Prozentpunkte.

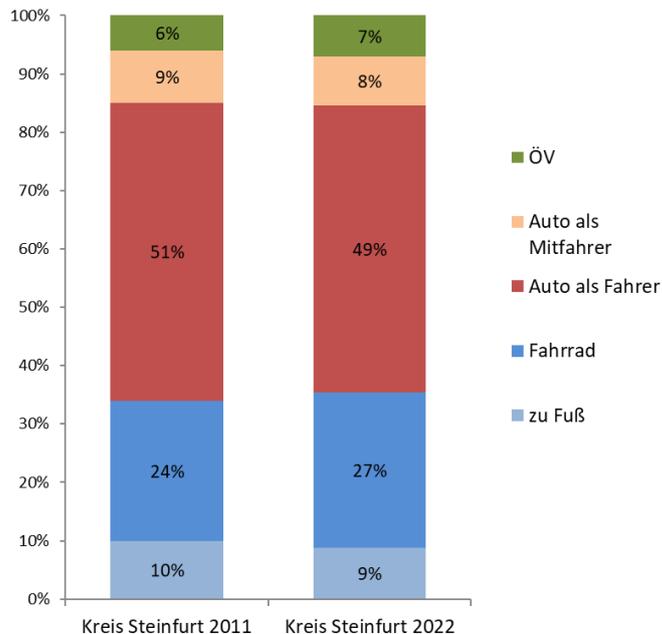


Abb. 6-17 Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebene)

Der Vergleich der genutzten Verkehrsmittel in der Zeitreihe auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen ist lediglich eingeschränkt möglich. Bei der letzten Mobilitätserhebung 2011 wurden die Kommunen teilweise zu Gruppen zusammengefasst, da aufgrund der teilweise niedrigen Rücklaufquoten zum damaligen Zeitpunkt keine statistisch sicheren und aussagekräftigen Ergebnisse auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ermittelt werden konnten. Demzufolge wurden die einzelnen Kommunen teilweise gruppiert:

- Altenberge/ Nordwalde
- Horstmar/ Laer/ Metelen/ Ochtrup
- Lotte/ Tecklenburg/ Westerkappeln
- Hopsten/ Mettingen/ Recke
- Ladbergen/ Lienen/ Saerbeck
- Neuenkirchen/ Wettringen

Im Anhang ist der Vergleich der Modal Split-Ergebnisse auf kommunaler Ebene dargestellt. Betrachtet man bei der Analyse lediglich die Kommunen, die nicht zusammengefasst wurden, fällt auf, dass im Zeitverlauf der Radverkehrsanteil in nahezu jeder Kommune zugenommen hat. In Emsdetten, Greven, Hörstel, Ibbenbüren, Rheine und Steinfurt ist er beispielsweise um vier Prozentpunkte gestiegen. In Lengerich ist der ÖV-Anteil von 2 % auf 6 % angestiegen.

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 den Kreis Steinfurt lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wesentliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind nicht zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß, während Männer etwas häufiger den MIV nutzen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.
- Vor allem in den jüngeren Altersklassen zwischen 15 und 24 Jahren nutzen Frauen den ÖV häufiger als Männer. Im Vergleich dazu ist der MIV-Anteil bei Männern in diesen Altersklassen höher.
- Insbesondere Frauen ab 75 Jahren gehen häufiger zu Fuß als Männer. Männer in dieser Altersklasse nutzen hingegen häufiger den MIV oder das Fahrrad.

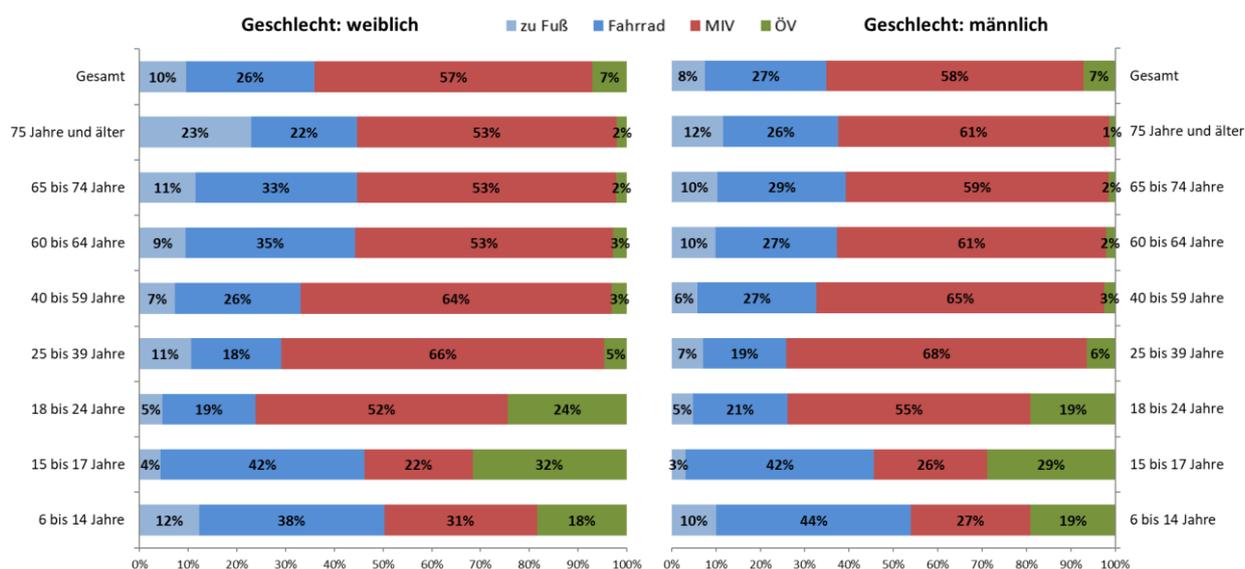


Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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 67 % bzw. 63 % sowie vorübergehend Freigestellte (61 %) 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 sowie der Studierenden. Diese Gruppen haben entsprechend den höchsten ÖV-Anteil mit 37 % bei den Studierenden und 23 % in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖV-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.

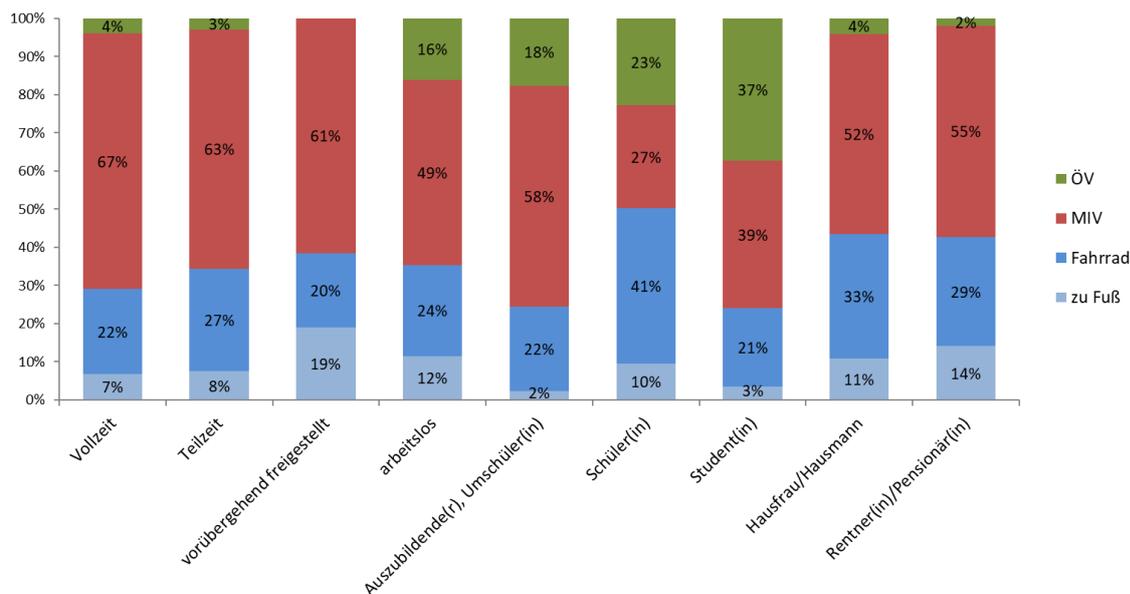


Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebene)

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	197.800	15,2%
1-2,5 km	273.600	21,0%
2,5-5 km	204.900	15,7%
5-10 km	210.500	16,1%
10-25 km	245.100	18,8%
25-50 km	117.000	9,0%
50-100 km	41.300	3,2%
> 100 km	13.200	1,0%
Gesamt	1.303.500	100%

Abb. 6-20 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist in Abbildung 6-21 dargestellt. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 31 %, der Radverkehrsanteil bei 44 %. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege bereits 24 % (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 vier 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 14 Prozentpunkte zu. Ab einer Länge von 5 km werden nur noch 2 % der Wege zu Fuß unternommen, der Radverkehrsanteil sinkt auf 18 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 8 %.

Die Anteile des ÖV steigen ab einer Distanz von 5 km deutlich an. Ab einer Wegelängenklasse von 25 km erreicht der ÖV einen Anteil von 18 %. Dies ist durch die Distanz der häufigsten Ziele der Befragten innerhalb und außerhalb des Kreises zu erklären. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Insgesamt zeigt sich aber auch bei längeren Wegedistanzen eine Dominanz der MIV-Anteile.

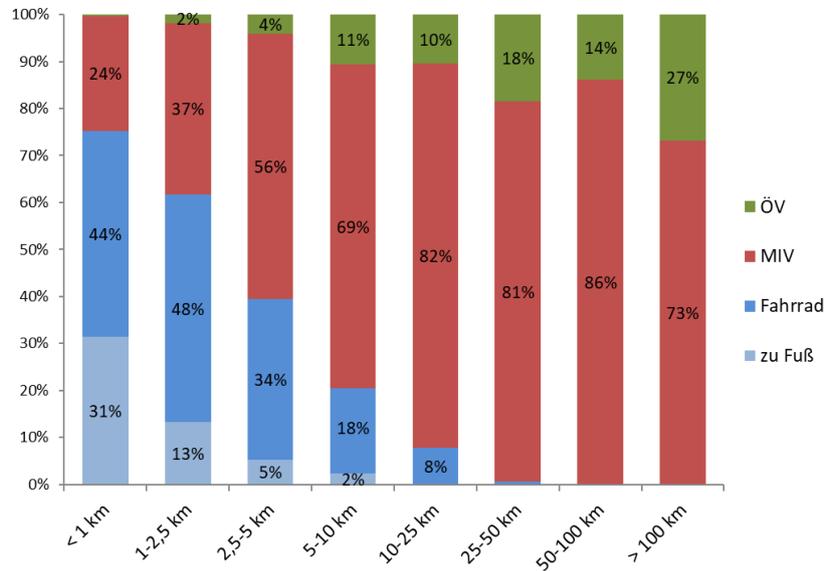


Abb. 6-21 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge 86 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 83 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass rund 90 % der Wege unter 50 km erfolgen. Beim ÖV werden vor allem Wege ab 2,5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

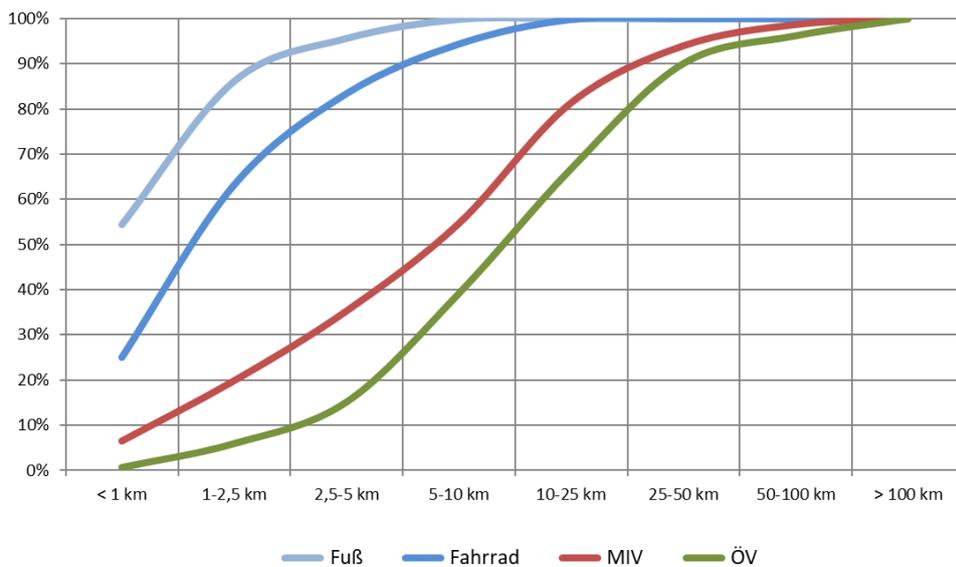


Abb. 6-22 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen in der Zeitreihe:

Bei der Mobilitätsbefragung 2011 wurde ebenfalls die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge in Entfernungsklassen bis 10 km analysiert. Im Vergleich mit den aktuellen Ergebnissen fällt auf, dass die gestiegenen Radverkehrsanteile vor allem bei kürzeren Wegen zu beobachten sind. In allen Wegelängensklassen bis 10 km ist der Radverkehrsanteil um vier bis acht Prozentpunkte gestiegen. Weitere Unterschiede sind zwischen den Fuß- und MIV-Anteilen auszumachen. Während 2011 kurze Wege unter 1 km noch zu 47 % zu Fuß erfolgten sind es 2022 nur noch 31 % der Wege. Darüber hinaus ist erkennbar, dass längere Wege tendenziell häufiger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

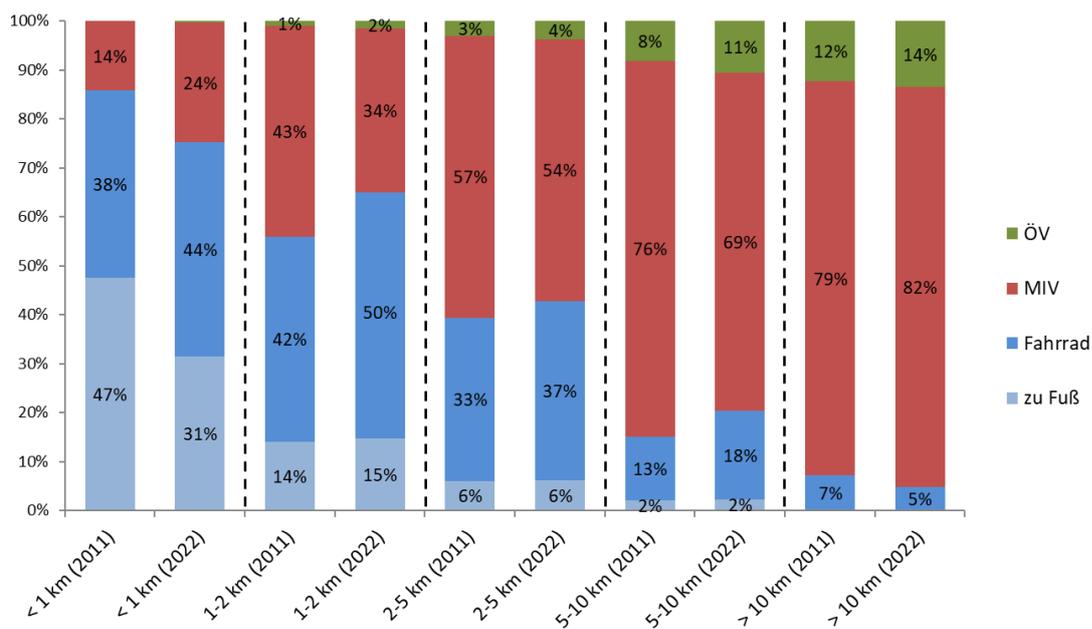


Abb. 6-23 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (2011-2022)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

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 29 % den höchsten Anteil auf. 16 % entfallen auf den Zweck „Freizeit“ und 15 % auf den Zweck „Einkaufen“. Mit 4 % und 5 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ sowie „Besuch“ die geringsten Anteile auf.²⁴ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

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

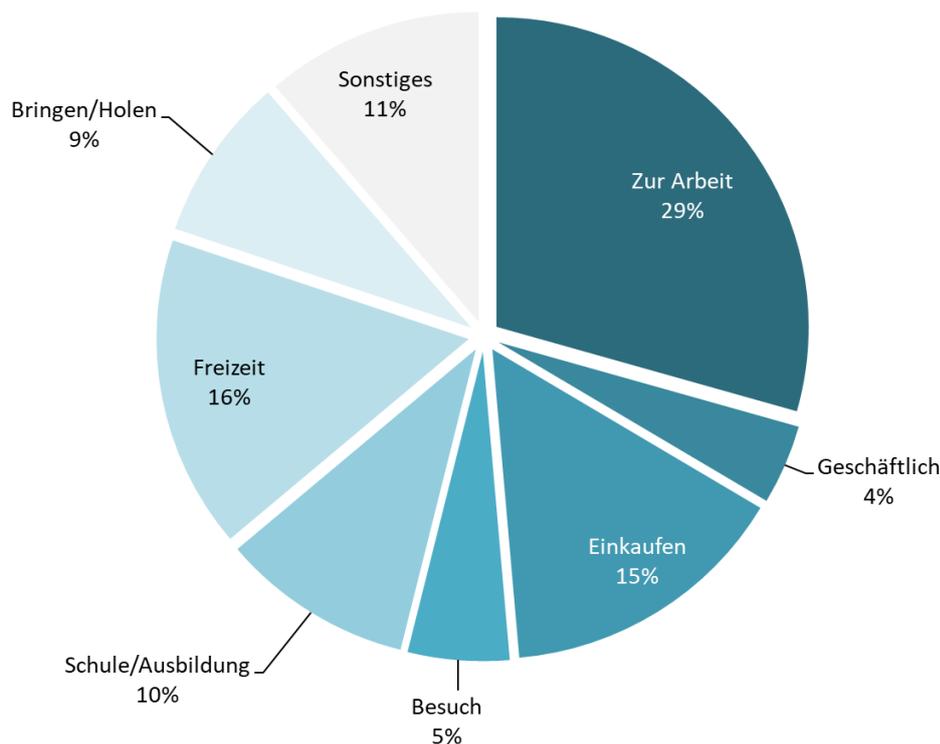


Abb. 6-24 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

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“ (80 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer), „Bringen/Holen“ (72 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) sowie „zur Arbeit“ (69 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 22 %. Diese teilen sich in etwa gleiche Teile in Selbst- und Mitfahrten auf²⁵. Der ÖV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 39 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem fahren Schüler, Studenten und Auszubildende mit 31 % häufiger mit dem Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen ÖV-Anteil von 6 % auf. Freizeit- sowie Einkaufswege haben dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 49 % der Freizeitwege und 43 % der Einkaufswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

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

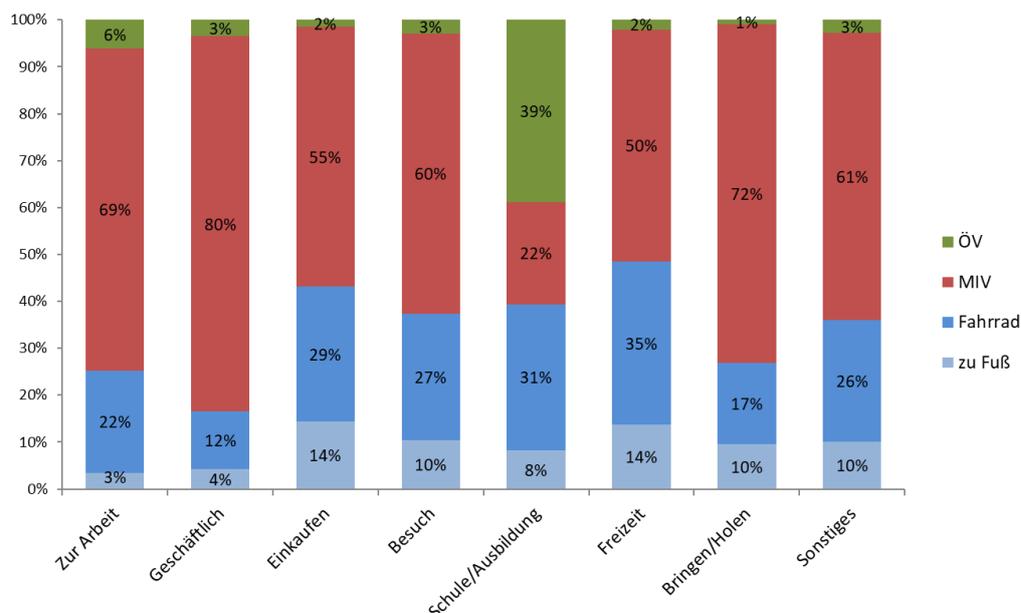


Abb. 6-25 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks
(Auswertung auf Weegebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck in der Zeitreihe:

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks wurde auch in der Mobilitätsbefragung 2011 ermittelt. Im Zeitreihenvergleich werden auf einzelnen Wegen mit einem bestimmten Wegezweck Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile deutlich. Beispielsweise werden Wege zur Arbeit 2022 tendenziell häufiger mit dem Fahrrad zurückgelegt, als es noch 2011 der Fall war. Das gleiche gilt für Freizeitwege, hier hat der Radverkehrsanteil zwischen 2011 und 2022 um fünf Prozentpunkte zugenommen. Wege zur Schule oder Ausbildung werden im Jahr 2022 vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Gleichzeitig hat aber auch hier der MIV-Anteil zugenommen. Im Bring- und Holverkehr hat sich zwischen 2011 und 2022 keine Änderung ergeben.

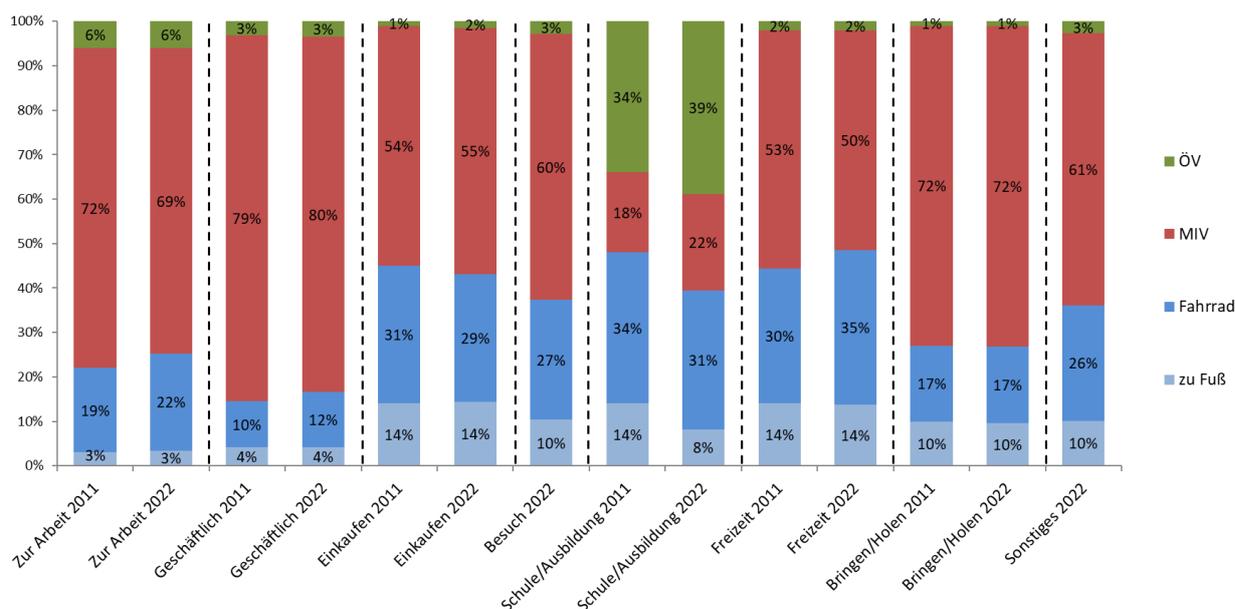


Abb. 6-26 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (2011-2022)
(Auswertung auf Weegebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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 des Kreises verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 34,1 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 11,0 km. Die mittlere Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert 33 Minuten, mit dem Bus sind es 15 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 14,7 km und die Wegedauer im Mittel 16 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 11,6 km und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Abb. 6-28). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,6 km deutlich kürzer; die Wegedauer weicht mit 14 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch weniger stark ab. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 4,2 km bei erhöhter Wegedauer von 19 Minuten. Hinsichtlich Lastenräder liegt die Wegelänge bei 3,3 km und einer Wegedauer von 17 Minuten.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei **10,6 km**. Damit liegt die mittlere Wegelänge nahezu auf dem gleichen Niveau wie 2011, hier betrug die durchschnittliche Wegelänge 10,8 km. Die bundesweiten Ergebnisse aus der Studie Mobilität in Deutschland haben 2017 eine durchschnittliche Wegelänge von 12 km ermittelt. Demzufolge wird deutlich, dass sich die mittlere Wegelänge im Kreis Steinfurt zwischen 2011 und 2022 kaum verändert hat und im Vergleich zum bundesweiten Wert die Wege tendenziell kürzer ausfallen. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die den Kreis verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 6,1 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Kreises bzw. innerhalb der jeweiligen Kommune ab. Demnach weisen die Distanzen identische bzw. 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 der eigenen Kommune 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 im Kreis Steinfurt beträgt 17 Minuten; im Binnenverkehr sind es 13 Minuten. Bei 2,9 Wegen je Person (s. Abb. 6-2) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 49 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner im Kreis Steinfurt einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt			Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,4	11	1,4	11	1,4	11
Fahrrad	2,6	14	2,4	14	2,4	14
Pedelec/E-Bike	4,2	19	3,7	18	3,7	18
Lastenrad	3,3	17	3,3	17	3,3	17
Motorrad	13,1	16	8,6	12	8,6	12
Auto als Fahrer	14,7	16	9,0	12	9,0	12
Auto als Mitfahrer	11,6	14	7,5	11	7,5	11
Bus	11,0	15	8,5	12	8,5	12
Zug (SPNV)	34,1	33	16,9	21	16,9	21
Mittelwert	10,6	16	6,1	13	6,1	13

Abb. 6-27 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 17,0 km bzw. 18,3 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 5,0 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 7 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 68 % der Wege eine Distanz von 5 km überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Wegezweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	7%	12%	12%	16%	28%	18%	6%	17,0	21
Geschäftlich	12%	13%	15%	13%	21%	14%	10%	18,3	20
Einkaufen	27%	29%	18%	13%	10%	2%	1%	5,0	11
Besuch	17%	19%	20%	15%	19%	9%	1%	9,3	16
Schule/Ausbildung	15%	21%	15%	20%	15%	10%	3%	10,7	16
Freizeit	16%	25%	18%	17%	19%	3%	1%	7,2	15
Bringen/Holen	22%	26%	19%	15%	13%	4%	2%	6,4	11
Sonstiges	18%	25%	17%	16%	18%	4%	1%	7,3	13
Gesamt	15%	21%	16%	16%	19%	9%	3%	10,6	16

Abb. 6-28 Wegelängenverteilung nach Wegezweck
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 10,6 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner von Lengerich zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 15,0 km. Die kürzesten Wege legen mit 7,9 km die Bewohner in Emsdetten zurück. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Waren des täglichen Bedarfs, Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der eher ländlich geprägten Kommunen legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Kommunen leben.

Stadt/Ge- meinde	< 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
Altenberge	18%	15%	10%	15%	33%	7%	2%	11,0	16
Emsdetten	20%	34%	17%	7%	12%	8%	2%	7,9	16
Greven	13%	22%	18%	15%	21%	9%	2%	10,3	16
Hörstel	16%	9%	20%	18%	25%	8%	3%	11,4	15
Hopsten	18%	17%	8%	20%	27%	7%	3%	11,7	16
Horstmar	19%	10%	8%	27%	14%	20%	2%	12,8	17
Ibbenbüren	14%	18%	19%	21%	16%	8%	5%	10,8	16
Ladbergen	13%	15%	9%	10%	36%	13%	3%	13,3	16
Laer	21%	15%	9%	9%	36%	8%	2%	12,0	17
Lengerich	10%	20%	20%	9%	19%	14%	8%	15,0	18
Lienen	12%	8%	11%	23%	32%	11%	4%	13,8	17
Lotte	5%	11%	20%	33%	22%	7%	4%	11,3	16
Metelen	16%	13%	10%	22%	21%	16%	3%	13,2	17
Mettingen	16%	23%	14%	20%	18%	8%	1%	8,7	14
Neuenkirchen	23%	19%	10%	18%	15%	13%	2%	11,0	17
Nordwalde	14%	19%	12%	9%	36%	9%	1%	11,2	17
Ochtrup	19%	25%	17%	9%	17%	9%	3%	9,9	15
Recke	20%	18%	16%	12%	18%	10%	6%	12,2	16
Rheine	14%	28%	21%	14%	13%	6%	3%	9,1	16
Saerbeck	17%	19%	10%	21%	19%	12%	2%	11,3	19
Steinfurt	15%	25%	13%	16%	17%	12%	2%	9,7	16
Tecklenburg	12%	10%	5%	34%	25%	10%	4%	13,0	16
Westerkappeln	10%	16%	7%	29%	30%	7%	2%	10,8	15
Wettringen	23%	16%	3%	23%	21%	11%	3%	11,5	17
Kreis Steinfurt	15%	21%	16%	16%	19%	9%	3%	10,6	16

Abb. 6-29 Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 81 % der Wege der Bevölkerung des Kreises Steinfurt entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-30 bis 6-34 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 6-6. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.²⁶ Zur besse-

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

ren Übersicht wurden die Wegeverflechtungen mit weniger als 200 Wege/Tag in den Karten nicht abgebildet. Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Kreises Steinfurt, sondern der Verkehr innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-30) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Kommunen im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Die meisten Fußgängerströme zwischen den Kommunen bewegen sich zwischen Ibbenbüren und Mettingen sowie zwischen Ibbenbüren und Recke mit rund 300-400 täglichen Wegen. Die Fußwegebeziehungen zwischen diesen beiden Kommunen begrenzen sich v. a. auf Freizeitwege (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Stadtteilgrenze liegen. In den übrigen kreisangehörigen Kommunen beschränkt sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb der jeweiligen Stadt/Gemeinde.

Bei Betrachtung des **Radverkehrs** (s. Abb. 6-31) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Kommunen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit circa 2.900 Wegen zwischen Neuenkirchen und Rheine. Daneben ist die Fahrradmobilität mit Blick auf die zurückgelegten Wege insbesondere zwischen Emsdetten und Greven bzw. Emsdetten und Rheine sowie zwischen Hörstel und Ibbenbüren ausgeprägt.

Im **MIV** (s. Abb. 6-32) erfolgen vergleichsweise die meisten Fahrten auf einer Achse zwischen Ibbenbüren – Hörstel – Rheine – Emsdetten. Die meisten Wege werden zwischen Hörstel und Ibbenbüren mit dem Auto zurückgelegt (ca. 10.800 Wege). Daneben bestehen starke Verbindungen zwischen Emsdetten und Rheine sowie zwischen Ibbenbüren und Mettingen mit jeweils ca. 8.500 täglichen MIV-Wegen. Als Wegeziel im MIV-Verkehr dominieren Ibbenbüren und Rheine. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegen mit rund 59 % innerhalb von Rheine am höchsten. Darauf folgt Greven mit 53 %. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im **ÖV** (s. Abb. 6-33) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der kreisangehörigen Kommunen mitunter von der jeweiligen lokalen ÖV-Angebotsqualität abhängig. So zeigt sich beispielsweise, dass größere und stärker verdichtete Kommunen im Kreis Steinfurt deutlich höhere Binnenverkehrsanteile aufweisen als kleinere und eher ländlich geprägte Gemeinden. In Rheine und Greven beträgt der Binnenverkehrsanteil beispielsweise ca. 50 %. Einen positiven Effekt auf die ÖV-Erreichbarkeit hat das innerhalb von Rheine und Greven existierende Stadtbussystem. Mehrere Linien ermöglichen jeweils einen guten innerstädtischen Anschluss. Hopsten oder Wetringen zählen hingegen zu den Kommunen im Kreis Steinfurt, bei denen der Binnenverkehrsanteil niedriger ausfällt. Dieser liegt hier bei unter 3 %. Auch bei den Verflechtungen zwischen den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen sind Unterschiede erkennbar. Tendenziell lässt sich eine verstärkte Ausrichtung auf Rheine, Ibbenbüren, Emsdetten und Steinfurt erkennen. Die stärkste Verflechtung ist zwischen Emsdetten und Rheine mit rund 2.300 täglichen Fahrten auszumachen. Darauf folgen die Verbindungen Hörstel und Ibbenbüren mit etwa 1.600 täglichen Fahrten sowie Nordwalde und Steinfurt mit rund 1.500 täglichen Fahrten. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in der Abbildung nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Kreisgebietes mit dem Zug fährt)²⁷.

²⁷ Die Bedeutung der kreisangehörigen Kommunen mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Horstmar mit dem Bus nach Steinfurt fährt und dort in den Zug nach Münster umsteigt, ist in Horstmar Teil des Quellverkehrs und in Münster Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

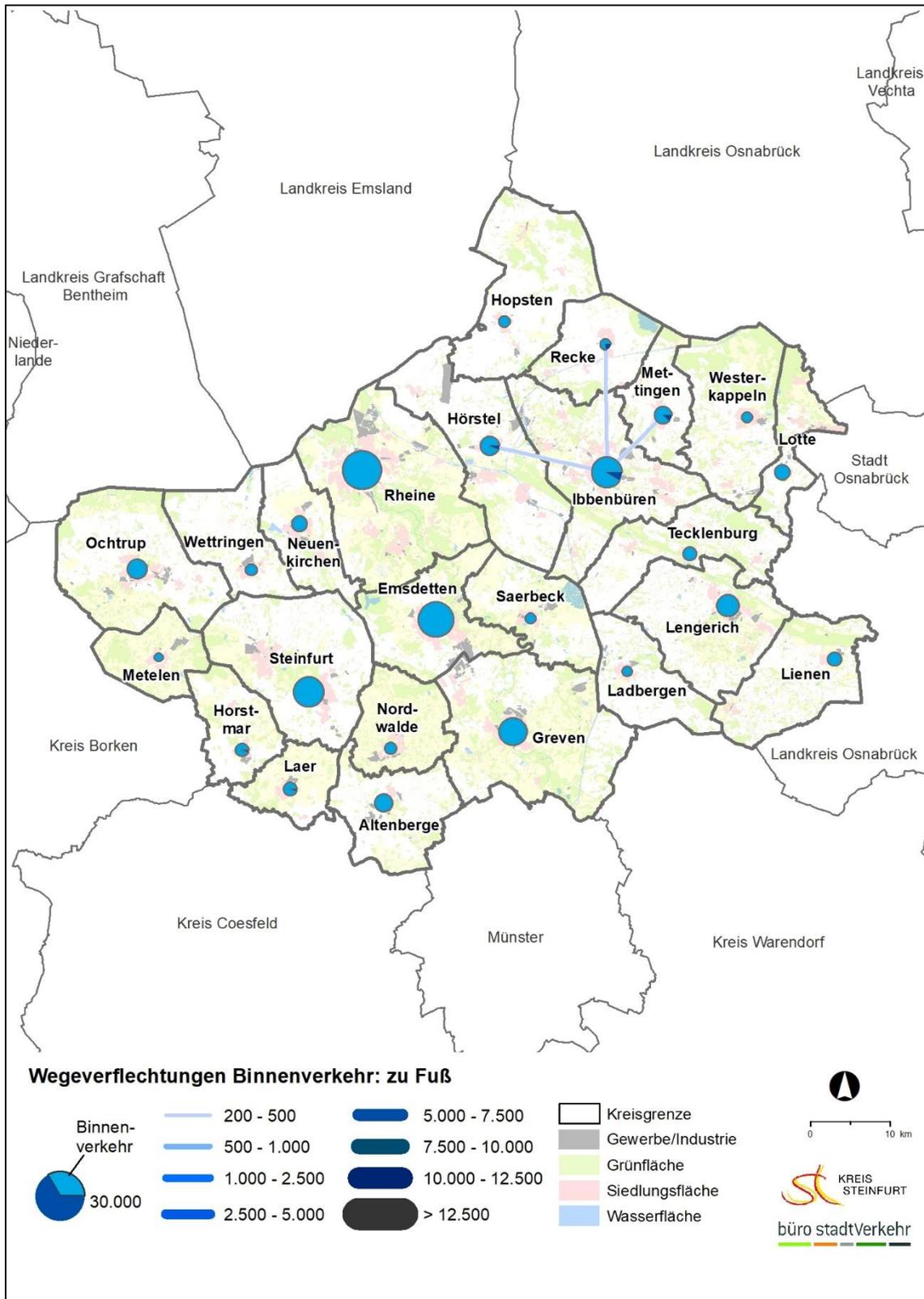


Abb. 6-30 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Steinfurt²⁸
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

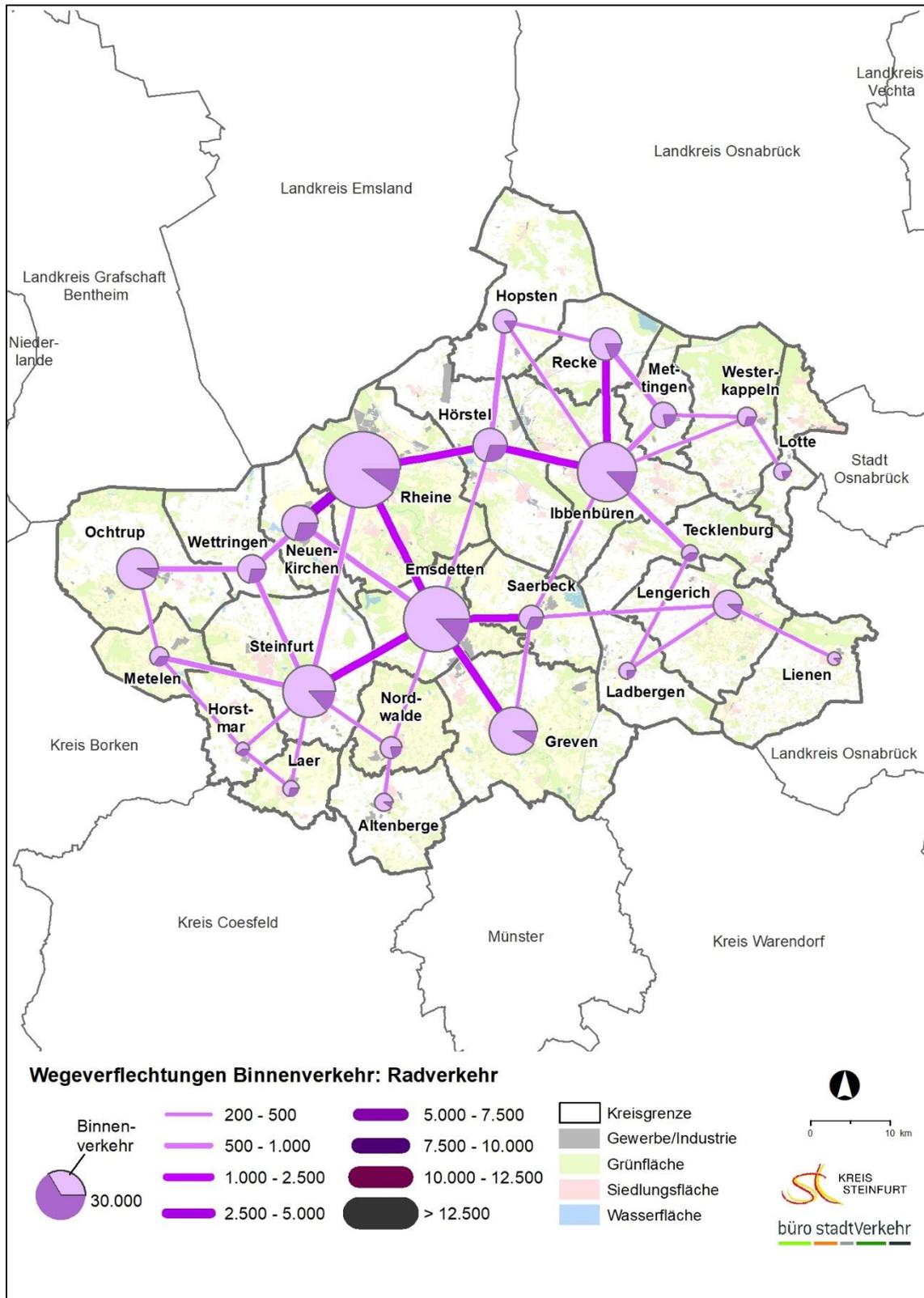


Abb. 6-31 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Steinfurt²⁹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

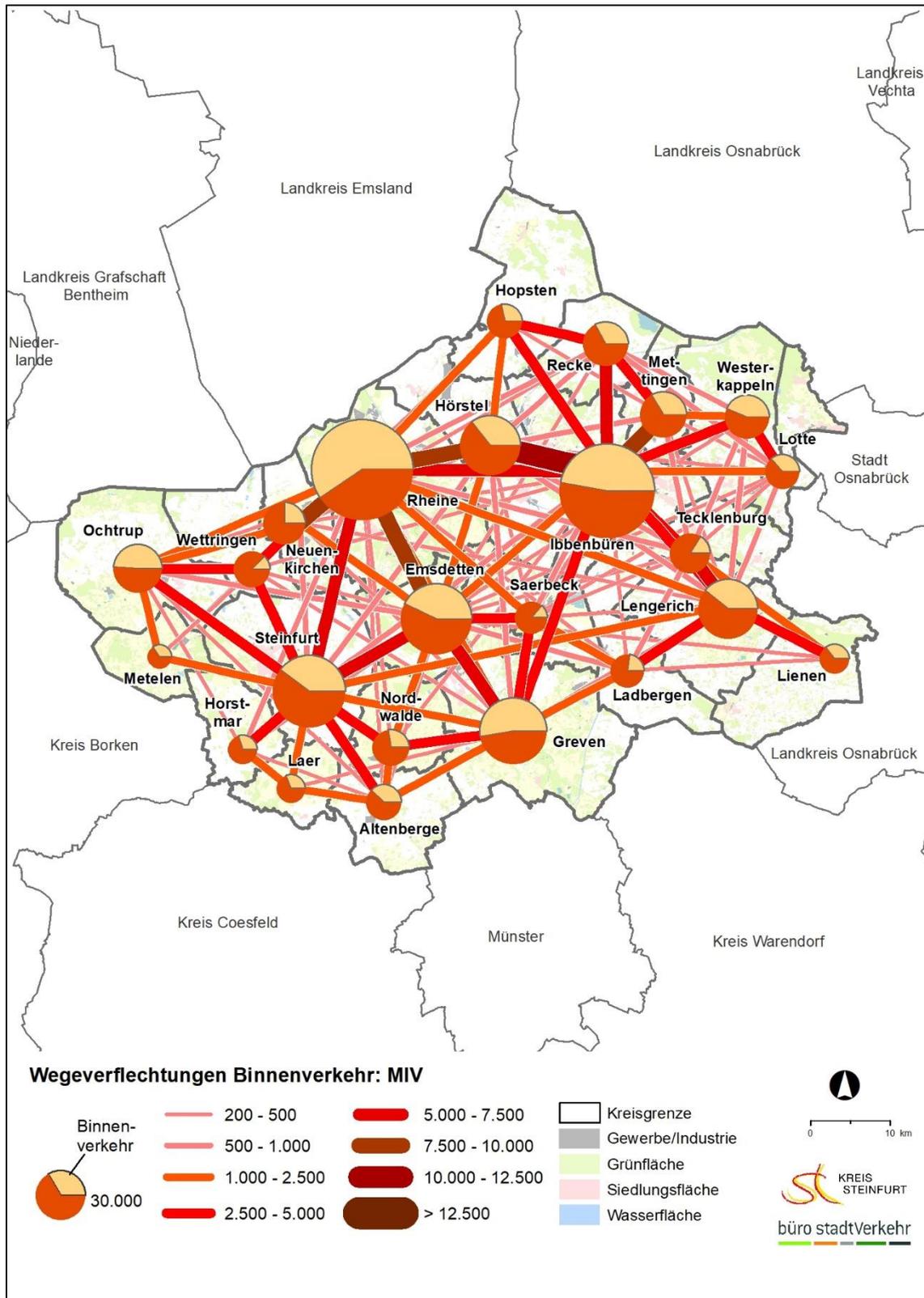


Abb. 6-32 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Steinfurt³⁰
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

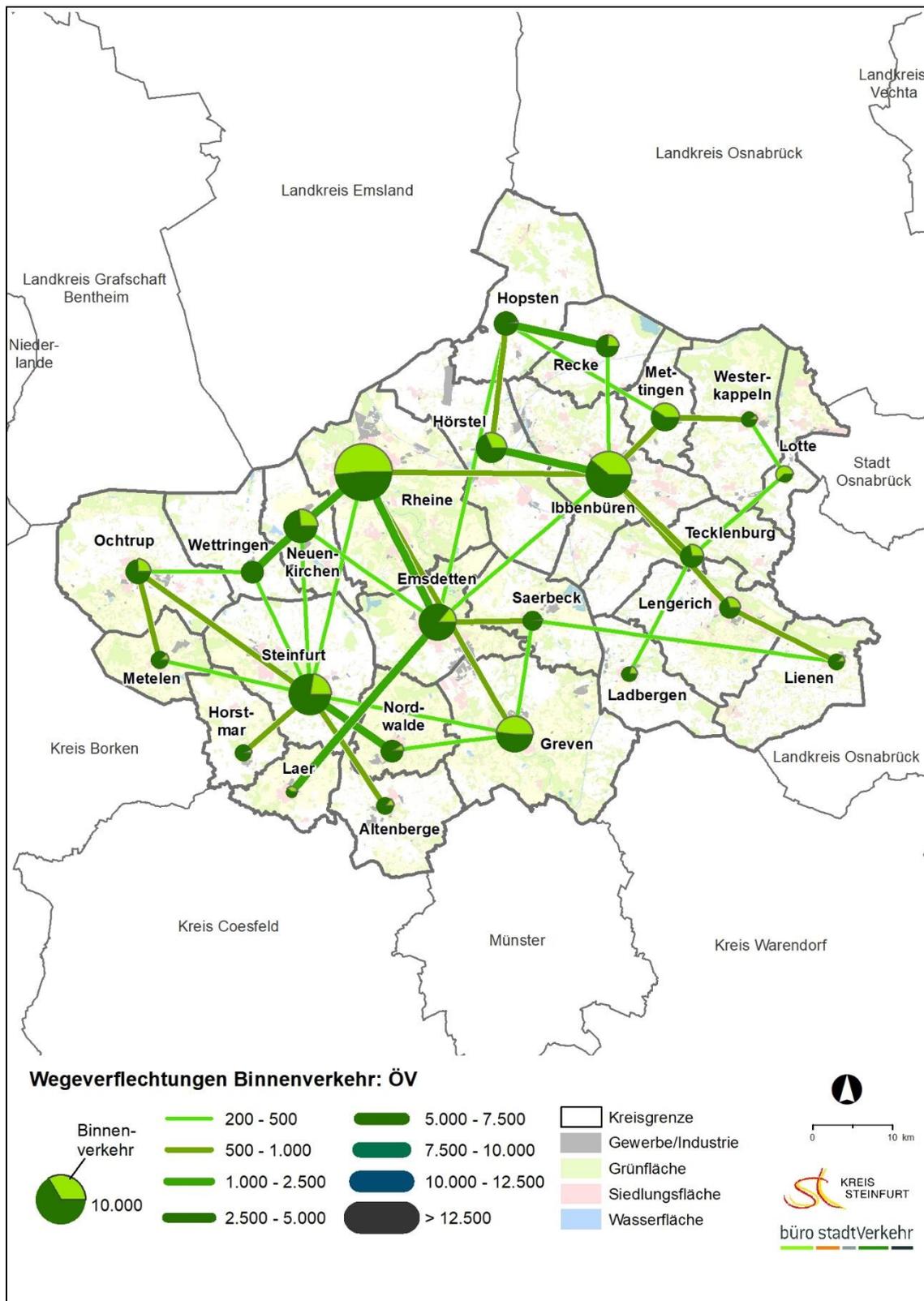


Abb. 6-33 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Steinfurt³¹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

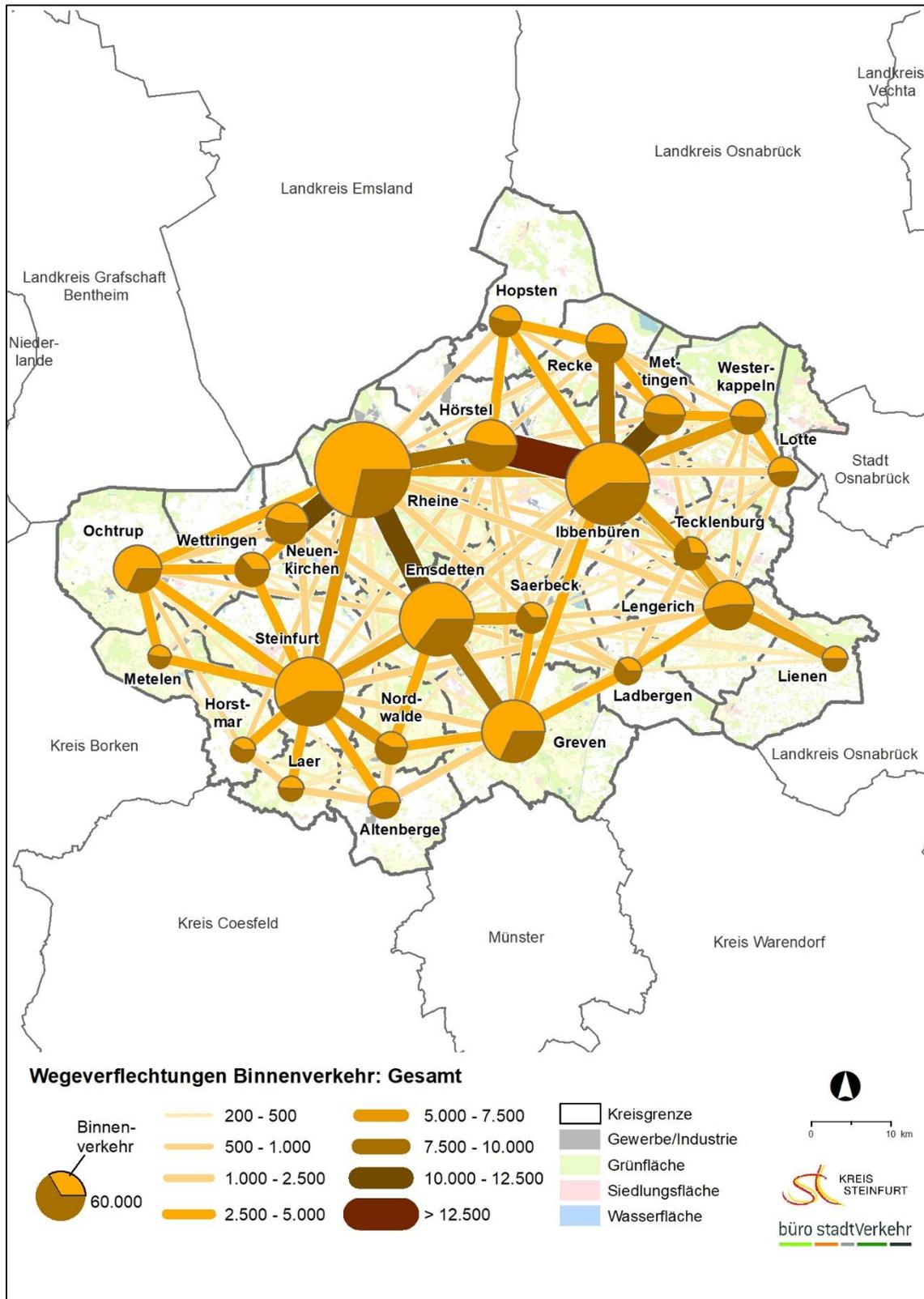


Abb. 6-34 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Steinfurt³²
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

Die Gesamtbetrachtung aller Verkehre innerhalb des Kreises Steinfurt zeigt Hörstel, Ibbenbüren, Emsdetten, Rheine und Neuenkirchen als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen in Rheine mit rund 71 % vor. In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen Hörstel und Ibbenbüren (ca. 14.200 Wege)³³, Emsdetten und Rheine (ca. 12.300 Wege), Neuenkirchen und Rheine (ca. 12.000 Wege) sowie zwischen Ibbenbüren und Mettingen (ca. 10.200 Wege) vergleichsweise die meisten Wege erfolgen. Insgesamt werden rund 1.303.500 Wege zurückgelegt.

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	13.600	100	800	100	-	200	-	-	600	-	-	-	100	100	-	1.200	200	-	300	-	2.000	-	-	100	4.900	24.300
Emsdetten	100	88.000	4.600	900	100	100	1.200	400	100	-	100	200	100	200	1.200	1.300	400	200	6.300	2.800	3.200	100	100	200	5.800	117.700
Greven	700	4.500	65.900	400	-	100	1.500	1.300	200	500	-	-	-	-	200	1.700	100	-	1.100	1.600	1.300	100	100	200	11.700	93.000
Hörstel	100	1.000	300	31.300	1.400	-	6.900	100	-	400	-	200	-	500	200	300	100	500	4.600	300	500	400	200	100	3.900	53.100
Hopsten	-	100	100	1.500	11.500	-	1.500	-	-	100	-	100	-	500	100	-	-	2.100	1.100	-	-	100	-	200	1.800	20.500
Hostmar	100	100	100	-	-	6.600	-	-	1.100	-	-	-	100	-	-	100	300	-	400	-	2.200	-	-	-	2.500	13.700
Ibbenbüren	-	1.100	1.500	7.300	1.500	-	102.000	200	100	2.400	100	900	-	5.200	100	200	100	4.100	3.500	600	300	3.100	2.600	200	8.500	145.900
Ladbergen	-	400	1.300	100	-	-	200	7.200	-	2.100	300	-	-	-	100	-	-	200	100	700	-	800	-	-	2.300	15.600
Laer	800	100	200	-	-	1.100	100	-	7.700	-	-	-	100	-	-	100	100	-	100	100	1.400	-	-	-	2.700	14.500
Lengerich	-	-	500	400	100	-	2.400	2.200	-	32.500	2.900	300	-	200	100	-	-	-	800	300	600	3.300	300	-	7.200	54.000
Lienen	-	100	-	-	-	-	100	200	-	2.900	8.100	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	600	-	-	3.400	15.600
Lotte	-	100	-	-	-	-	1.300	-	-	300	-	11.300	-	200	-	-	-	300	200	100	-	300	2.400	-	7.900	24.500

³³ Die Berechnung der Verkehrsverflechtungen erfolgt durch Summieren der Wegeanzahl von Start- und Zielort, z. B. können im Falle der Relation Hörstel – Ibbenbüren von Hörstel nach Ibbenbüren 6.900 Wege und von Ibbenbüren nach Hörstel 7.300 Wege gezählt werden. So ergibt sich eine Gesamtzahl von 14.200 Wegen.

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt
Metelen	100	100	-	-	-	100	-	-	100	-	-	-	6.400	-	-	-	1.500	-	100	-	1.500	-	-	200	2.300	12.500
Mettingen	100	200	-	500	400	-	5.000	-	-	200	-	100	-	19.500	100	-	-	2.100	300	100	-	300	-	1.500	1.500	31.800
Neuenkirchen	-	1.300	200	300	-	100	100	100	-	100	-	-	-	100	20.400	-	800	200	5.900	-	700	-	-	2.400	3.400	36.100
Nordwalde	1.000	1.200	1.700	200	-	100	200	-	100	-	-	-	-	-	-	10.800	100	-	200	-	2.500	-	-	-	3.300	21.600
Ochtrup	200	400	100	100	-	300	100	-	100	-	-	-	1.300	-	800	-	38.400	-	1.300	-	2.100	-	-	2.100	4.900	52.300
Recke	-	200	100	500	2.000	-	4.200	200	-	-	100	400	-	1.800	100	-	-	19.800	300	100	100	100	400	-	2.200	32.600
Rheine	200	6.100	1.100	4.400	1.100	400	3.400	100	100	800	100	100	100	300	6.100	200	1.300	400	162.600	600	3.600	400	-	1.500	13.900	208.700
Saarbeck	-	2.800	1.600	300	-	-	500	700	-	300	100	100	-	100	-	-	-	100	700	8.200	-	100	-	-	1.100	16.900
Steinfurt	2.000	3.300	1.200	400	-	2.300	300	-	1.500	600	-	-	1.600	-	600	-	2.100	100	3.600	-	67.000	-	-	2.300	7.800	99.300
Tecklenburg	-	100	100	400	100	-	3.000	700	-	3.300	600	300	-	300	-	-	-	100	400	100	-	8.000	300	-	2.700	20.400
Westerkappeln	-	200	-	200	-	-	2.500	-	-	400	-	2.300	-	1.400	-	-	-	500	-	-	-	300	15.200	-	3.400	26.400
Wettingen	100	200	100	100	200	100	200	-	-	-	-	-	100	-	2.500	-	1.800	-	1.500	-	2.400	-	-	10.600	1.800	21.800
Außen	5.200	6.200	11.400	3.700	2.000	2.200	8.600	2.300	2.700	7.200	3.400	7.900	2.400	1.600	3.500	3.100	4.900	2.200	13.700	1.100	7.800	2.500	3.400	1.900	20.100	130.800
Gesamt	24.300	117.800	92.900	53.000	20.400	13.600	145.500	15.500	14.500	53.900	15.600	24.300	12.500	32.000	36.100	21.500	52.400	32.600	209.000	16.900	99.300	20.400	26.400	21.900	131.200	1.303.500

Abb. 6-35 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegerektion. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der

Binnenverkehrsanteil im Kreis Steinfurt liegt bei rund 81 %. Demzufolge haben 81 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb des Kreises, 19 % der Wege verlassen das Kreisgebiet. Die Binnenverkehre spielen sich zu 59 % innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune ab und zu ca. 22 % zwischen den Kommunen des Kreises Steinfurt (s. Abb. 6-37).

Bei Betrachtung des Binnenverkehrs innerhalb des Kreises liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im Durchschnitt der kreisweiten Ergebnisse. Bei den Binnenwegen werden die vergleichsweise kürzesten Distanzen zurückgelegt. Die Fußverkehrs- und vor allem die Radverkehrsanteile haben noch einmal einen höheren Anteil am Modal Split als im kreisweiten Mittel. Der Fußverkehrsanteil ist um einen Prozentpunkt höher, der Radverkehrsanteil um fünf Prozentpunkte. In der Wegemobilität innerhalb der kreisangehörigen Kommunen beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 14 % und der Radverkehrsanteil 40 %: Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖV und MIV gegenüber dem Wert auf Ebene des gesamten Kreises deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Kreisgebiet verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 5 % der Wege erfolgen nicht-motorisiert. Mit 17 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖV zurückgelegt, das bedeutet, dass bei diesen Wegerelationen mehr als doppelt so viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb des Kreises Steinfurt auf den MIV mit 77 % zurückgegriffen.

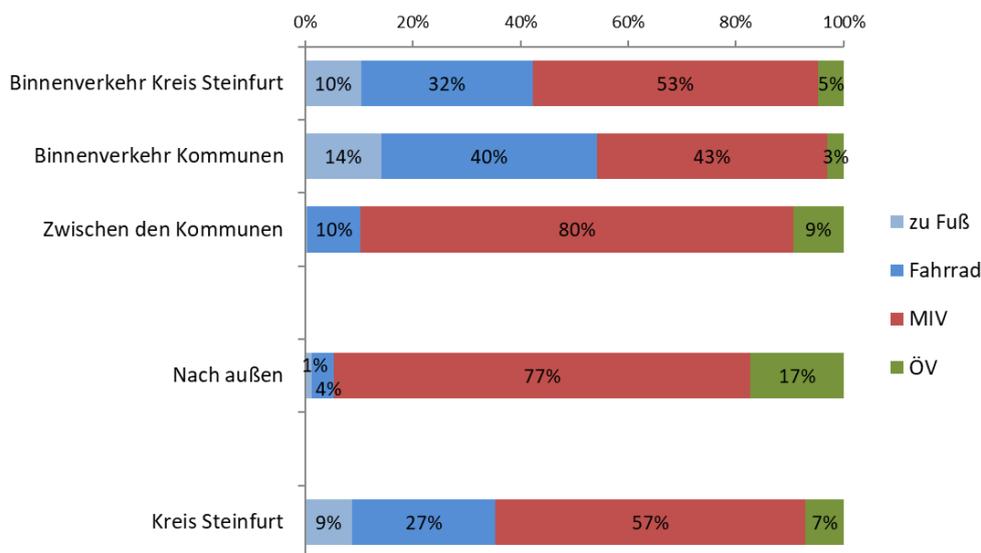


Abb. 6-36 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in folgender Tabelle dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung des Kreises Steinfurt zählen die beiden Nachbarstädte Münster und Osnabrück. Rund 86.000 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen dem Kreis Steinfurt und der Stadt Münster zurückgelegt. Dahinter folgt die Stadt Osnabrück mit etwa 37.700 täglichen Wegen.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Kreis	81,4%		1.061.600
<i>Binnenverkehr Stadt/Gemeinde</i>		59,3%	772.700
<i>zwischen den Städten/Gemeinden</i>		22,2%	288.900
nach außen	18,6%		241.900
<i>Stadt Münster</i>		6,6%	86.000
<i>Stadt Osnabrück</i>		2,9%	37.700
<i>Landkreis Emsland</i>		1,6%	21.500
<i>Landkreis Osnabrück</i>		1,4%	17.800
<i>Kreis Borken</i>		1,2%	16.000
<i>Kreis Coesfeld</i>		0,6%	7.300
<i>Kreis Warendorf</i>		0,5%	6.700
<i>Landkreis Grafschaft Bentheim</i>		0,5%	6.200
<i>Kreis Gütersloh</i>		0,1%	1.600
<i>Sonstige Außenziele</i>		3,2%	41.200

Abb. 6-37 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Steinfurt zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus dem Kreis heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen in den Landkreis Emsland oder den Landkreis Grafschaft Bentheim. Diese Wege haben dann aber auch ein Ziel im nahen Grenzbereich. Höhere ÖV-Anteile können vor allem bei Wegen in die benachbarten Städte Münster und Osnabrück beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine bedeutsame Rolle.

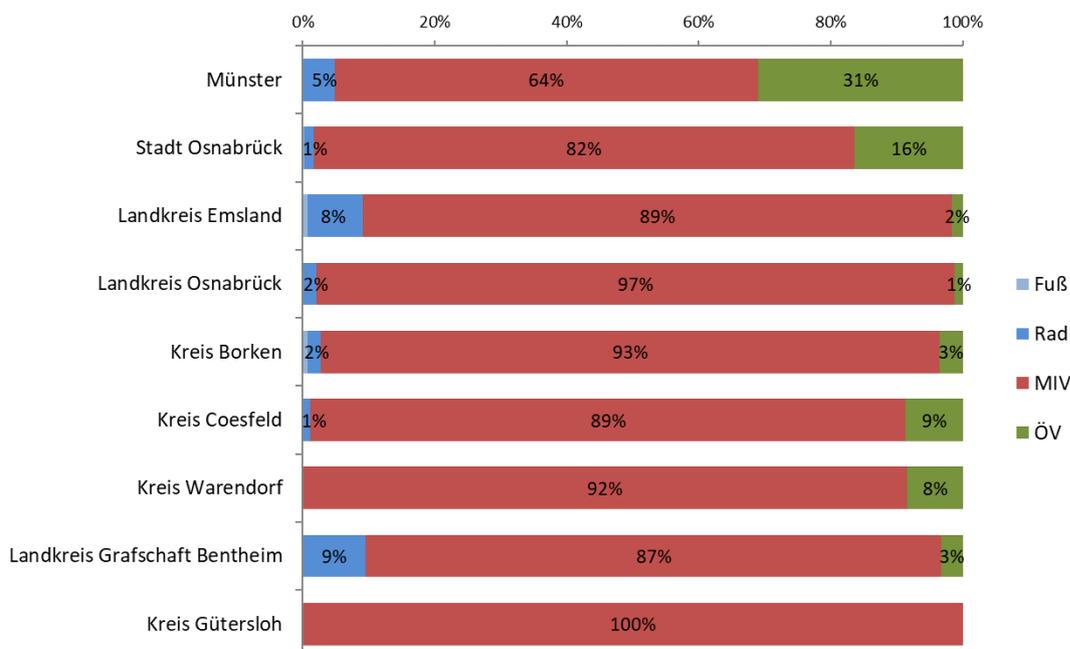


Abb. 6-38 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebe)

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

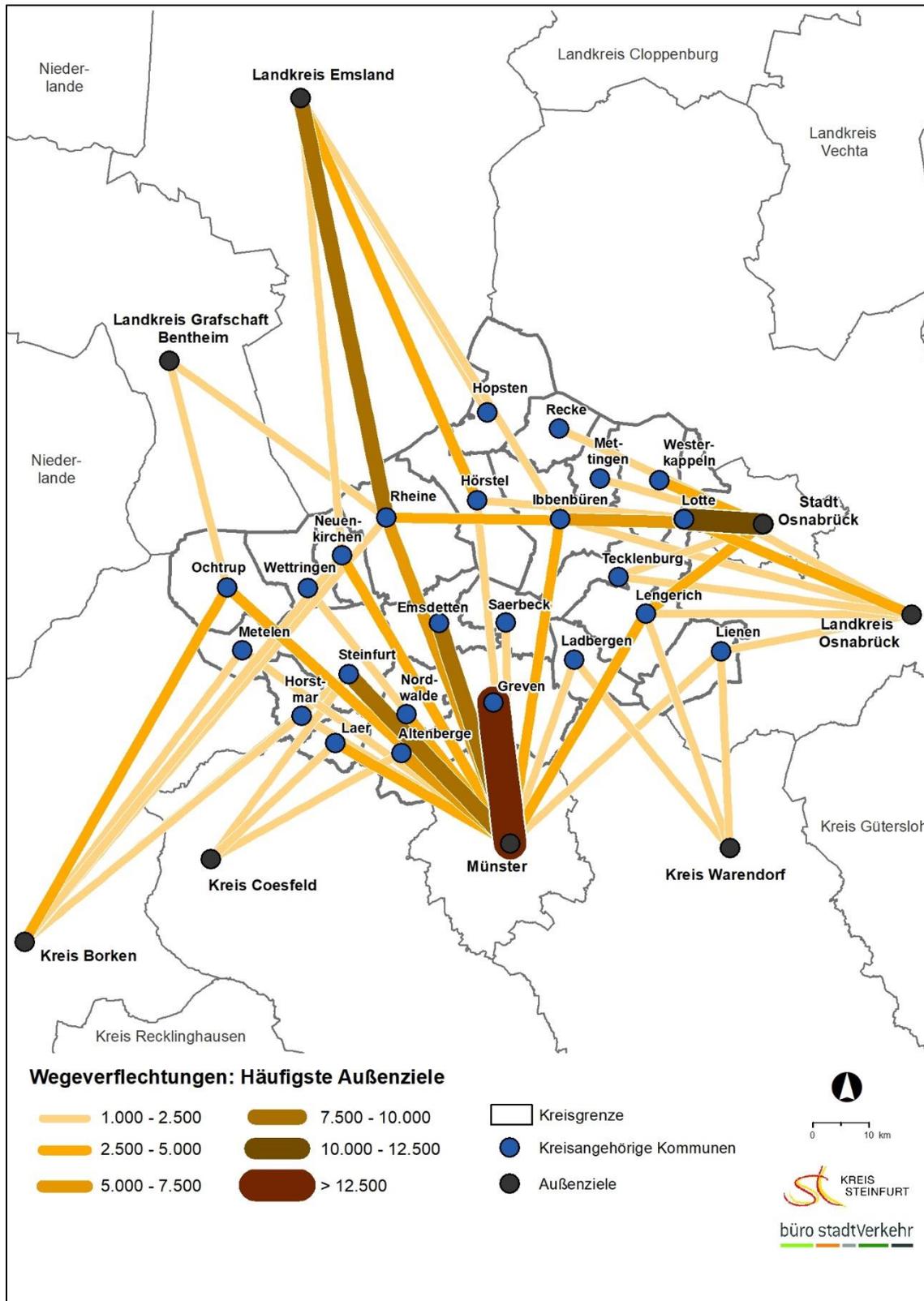


Abb. 6-39 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele³⁴
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Abbildung 6-39 verdeutlicht nicht nur die zahlreichen Wegebeziehungen über die Kreisgrenze hinaus, sondern zeigt auch die lokalen Unterschiede im Kreis Steinfurt auf. Während beispielsweise zahlreiche Wege aus den südlich gelegenen Kommunen im Kreis Steinfurt in Richtung Münster orientiert sind, erfolgen

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

zahlreiche Wege aus dem Tecklenburger Land in Richtung Osnabrück. In den Landkreis Emsland (vor allem nach Spelle und Salzbergen) erfolgen primär Wege aus nördlich gelegenen Kommunen. Zu den stärksten Wegebeziehungen zählen

- Greven und Münster (ca. 18.000 Wege/Tag),
- Lotte und Osnabrück (ca. 10.700 Wege/Tag),
- Steinfurt und Münster (ca. 9.700 Wege/Tag),
- Rheine und Landkreis Emsland (v.a. nach Spelle und Salzbergen) (ca. 9.500 Wege/Tag),
- Emsdetten und Münster (ca. 7.800 Wege/Tag).

Auch im Vergleich mit der Mobilitätshebung aus dem Jahr 2011 zeigt sich, dass die Verbindung Greven – Münster zu einer der stärksten Verkehrsbeziehungen zählt (Wegeanzahl 2011: ca. 17.900 Wege pro Tag). Die Verbindung Lotte – Osnabrück wurde 2011 noch einmal stärker genutzt als 2022, 2011 wurden hier ca. 12.300 Wege pro Tag ermittelt.

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens im Kreis Steinfurt 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 erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf das typischerweise spitze Vormittagsmaximum folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab der Mittagszeit 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.

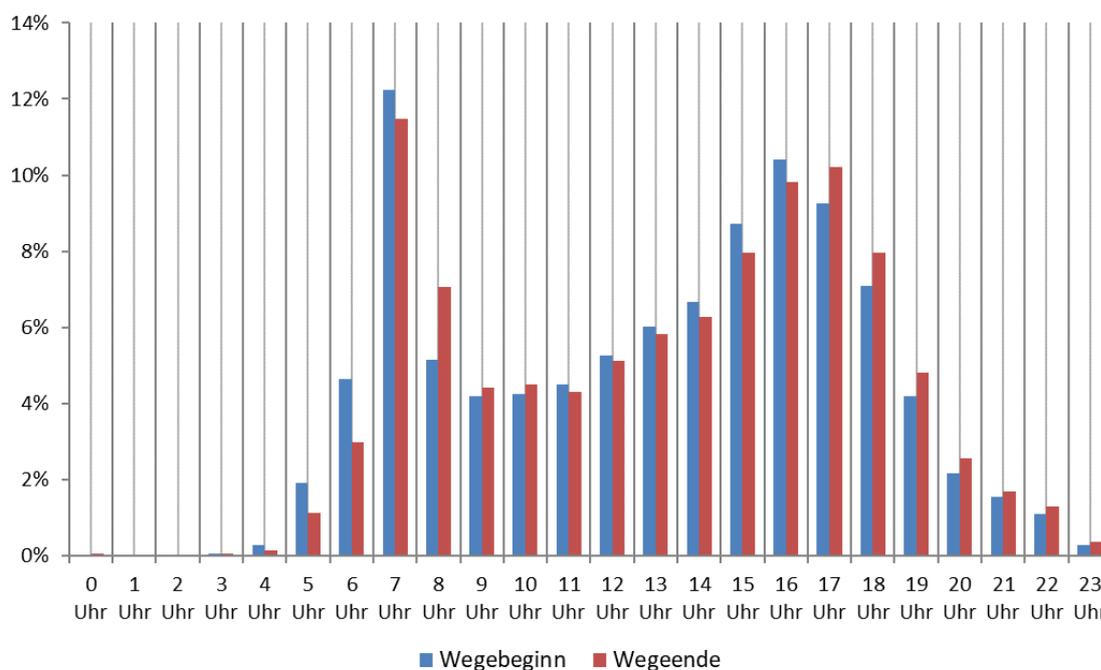


Abb. 6-40 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁵ wird deutlich, dass der ÖV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 15 und 16 Uhr. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal 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 17 und 18 Uhr.

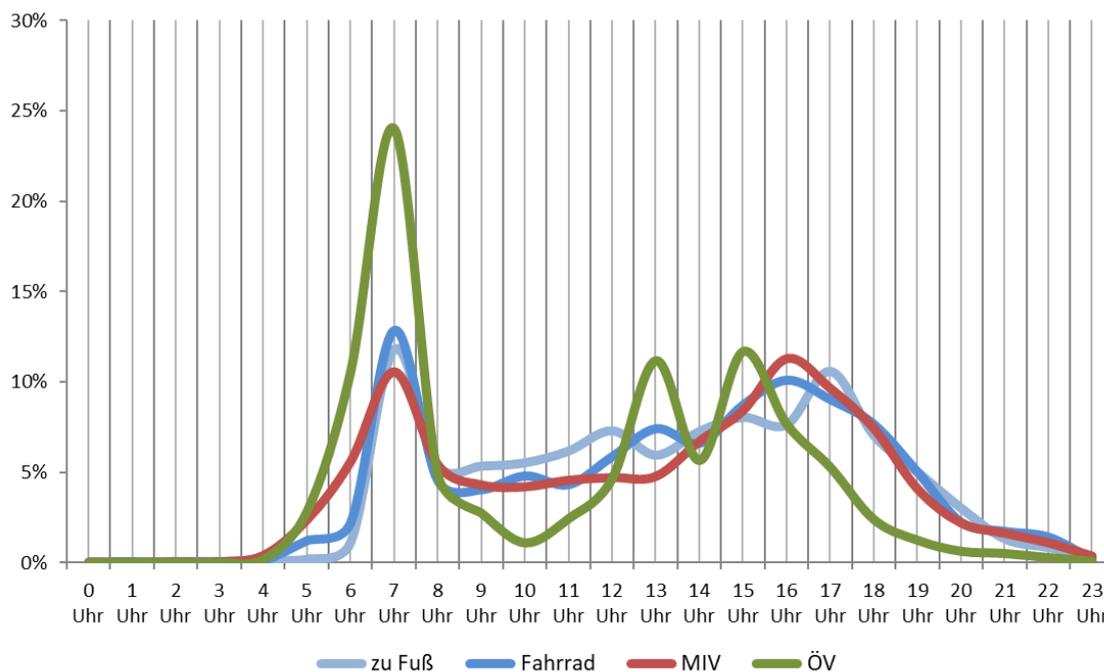


Abb. 6-41 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 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 jedoch in verkehrsschwachen Zeiten am späten Abend und früh am Morgen. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 11 und 13 Uhr sowie abends zwischen 20 und 21 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezzweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

³⁵ In Abbildung 6-41 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖV erreicht z.B. das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr (→ ca. 20 % aller durchgeführten ÖV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

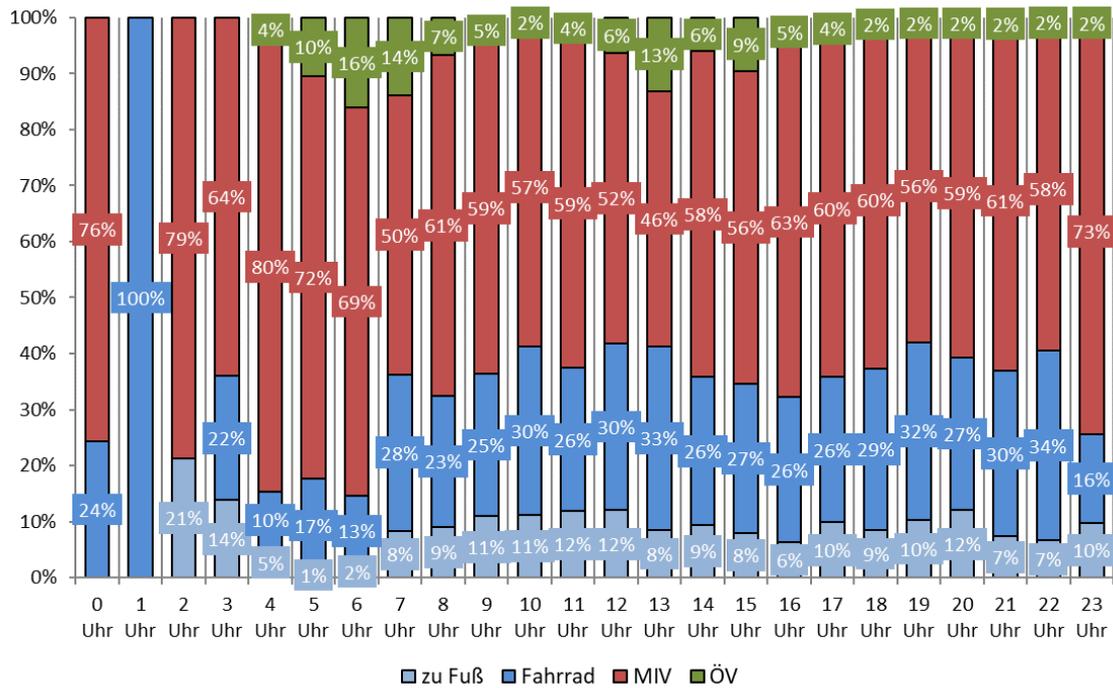


Abb. 6-42 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Weegebene)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn sowie MIV im Kreis Steinfurt. Darüber hinaus wurde nach konkretem Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu diesen Verkehrsangeboten gefragt. Zudem wurde das Nutzungsverhalten der Triangel-Radwegeverbindung betrachtet und der Radweg wurde durch die Befragten bewertet. Schließlich hatten die Haushalte die Möglichkeit ihre beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele im Kreis anzugeben.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

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

7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,13 am besten bewertet. Kreisweit bewerten 75 % der befragten Bürgerinnen und Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Wettlingen aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 1,57. Kreisweit bewerten 8 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Wettlingen	1,57
Saerbeck	1,74
Emsdetten	1,96
Nordwalde	1,97
Altenberge	1,99
Mettingen	2,00
Greven	2,03
Rheine	2,03
Neuenkirchen	2,05
Ochtrup	2,09
Hörstel	2,11
Ibbenbüren	2,17
Laer	2,17
Recke	2,17
Horstmar	2,19
Metelen	2,19
Steinfurt	2,22
Hopsten	2,34
Lengerich	2,35
Lotte	2,36
Ladbergen	2,42
Tecklenburg	2,42
Westerkappeln	2,60

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Lienen	2,63
Kreis Steinfurt	2,13

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

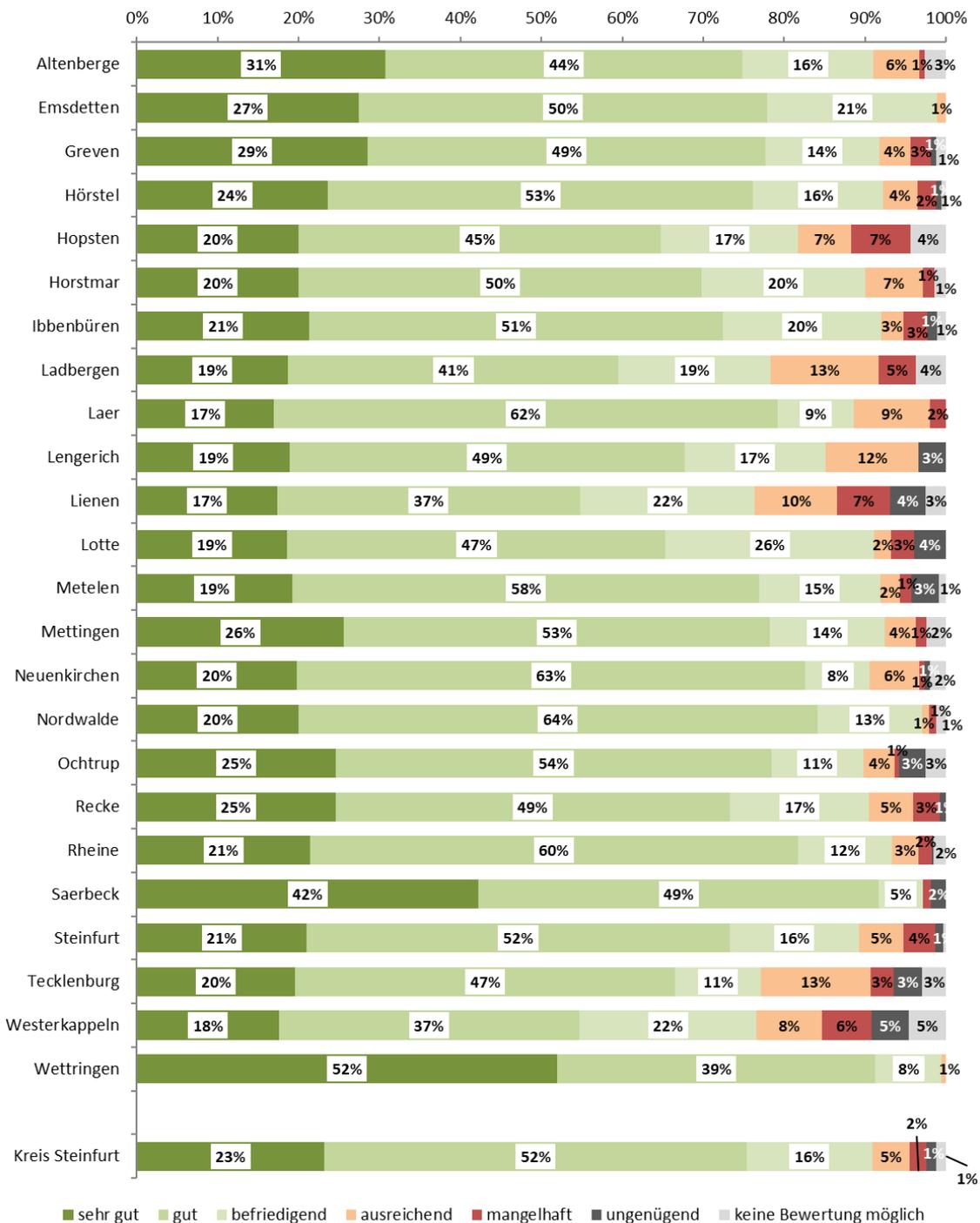


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.2 Radverkehr

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt negativer als die Bewertung des Fußverkehrsangebots aus. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln wird der Radverkehr im Rahmen dieser Befragung am drittbesten bewertet. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 2,62. 54 % der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 75 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Städte bzw. Gemeinden bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner in Westerkappeln, Lienen und Tecklenburg das Radverkehrsangebot unterdurchschnittlich schlecht. In Wettringen, Saerbeck und Metelen hingegen liegt die Bewertung des Radverkehrs über dem Durchschnitt. Die beste Bewertung weist Wettringen mit einer Durchschnittsnote von 1,66 auf. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Wettringen	1,66
Saerbeck	2,11
Metelen	2,13
Neuenkirchen	2,17
Mettingen	2,26
Altenberge	2,37
Horstmar	2,43
Emsdetten	2,44
Ochtrup	2,47
Recke	2,48
Rheine	2,51
Steinfurt	2,56
Greven	2,63
Hörstel	2,64
Nordwalde	2,65
Hopsten	2,77
Ibbenbüren	2,81
Lengerich	2,89
Laer	2,91
Ladbergen	3,11
Lotte	3,12
Tecklenburg	3,20
Lienen	3,31
Westerkappeln	3,34
Kreis Steinfurt	2,62

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

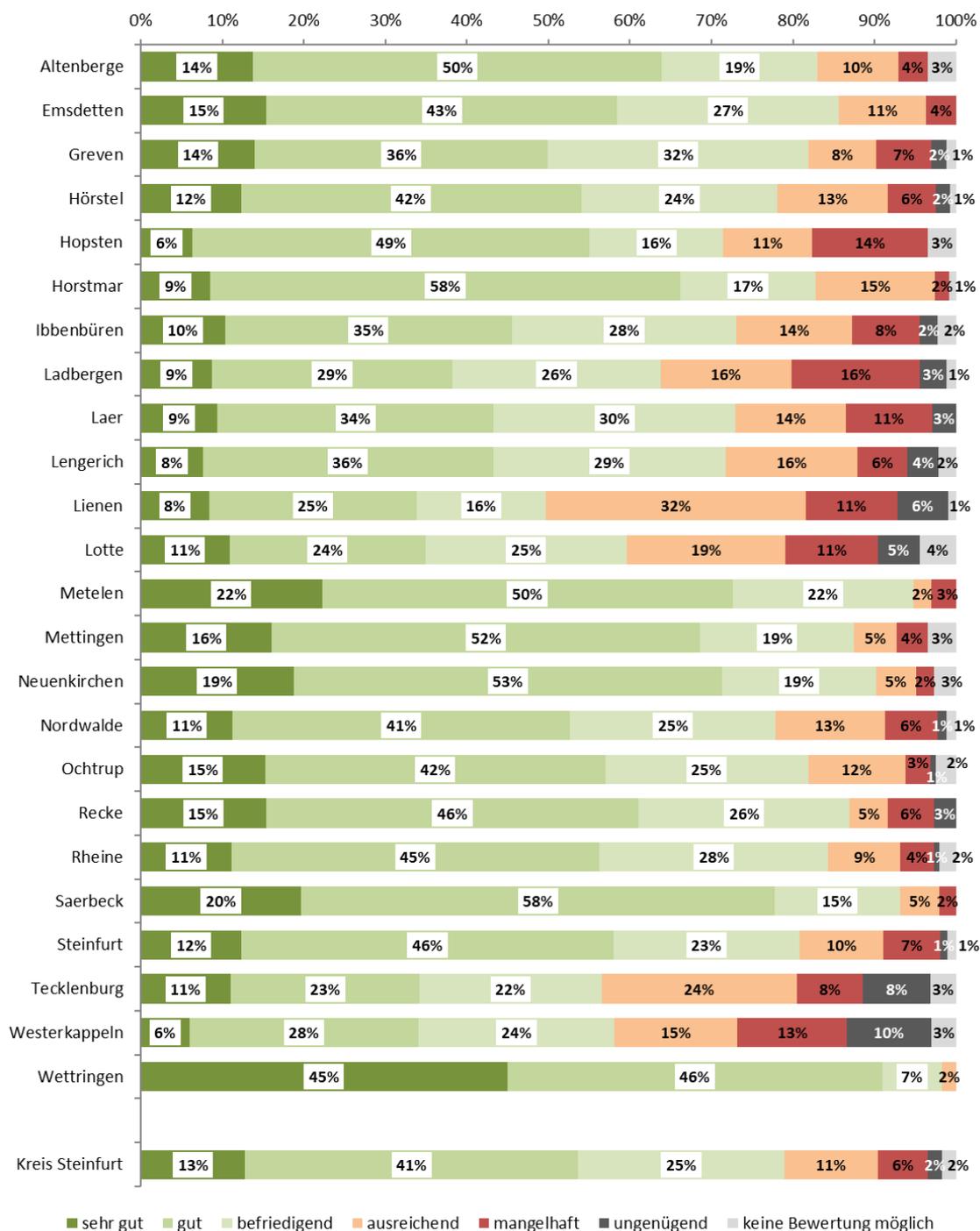


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.3 Busverkehr

Der Busverkehr im Kreis Steinfurt wird mit einer Durchschnittsnote von 3,66 vergleichsweise am schlechtesten bewertet. Kreisweit bewerten 3 % der Personen das Angebot als sehr gut und 17 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Rheine bewertet (Durchschnittsnote: 2,76), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Hopsten hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,96). Kreisweit empfinden 48 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Rheine	2,76
Altenberge	3,16
Laer	3,35
Mettingen	3,42
Wettringen	3,54
Lotte	3,56
Ibbenbüren	3,60
Recke	3,64
Nordwalde	3,66
Horstmar	3,67
Westerkappeln	3,67
Greven	3,70
Lengerich	3,78
Neuenkirchen	3,83
Emsdetten	3,86
Steinfurt	3,89
Saerbeck	4,01
Lienen	4,40
Hörstel	4,42
Ladbergen	4,43
Metelen	4,49
Ochtrup	4,57
Tecklenburg	4,69
Hopsten	4,96
Kreis Steinfurt	3,66

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

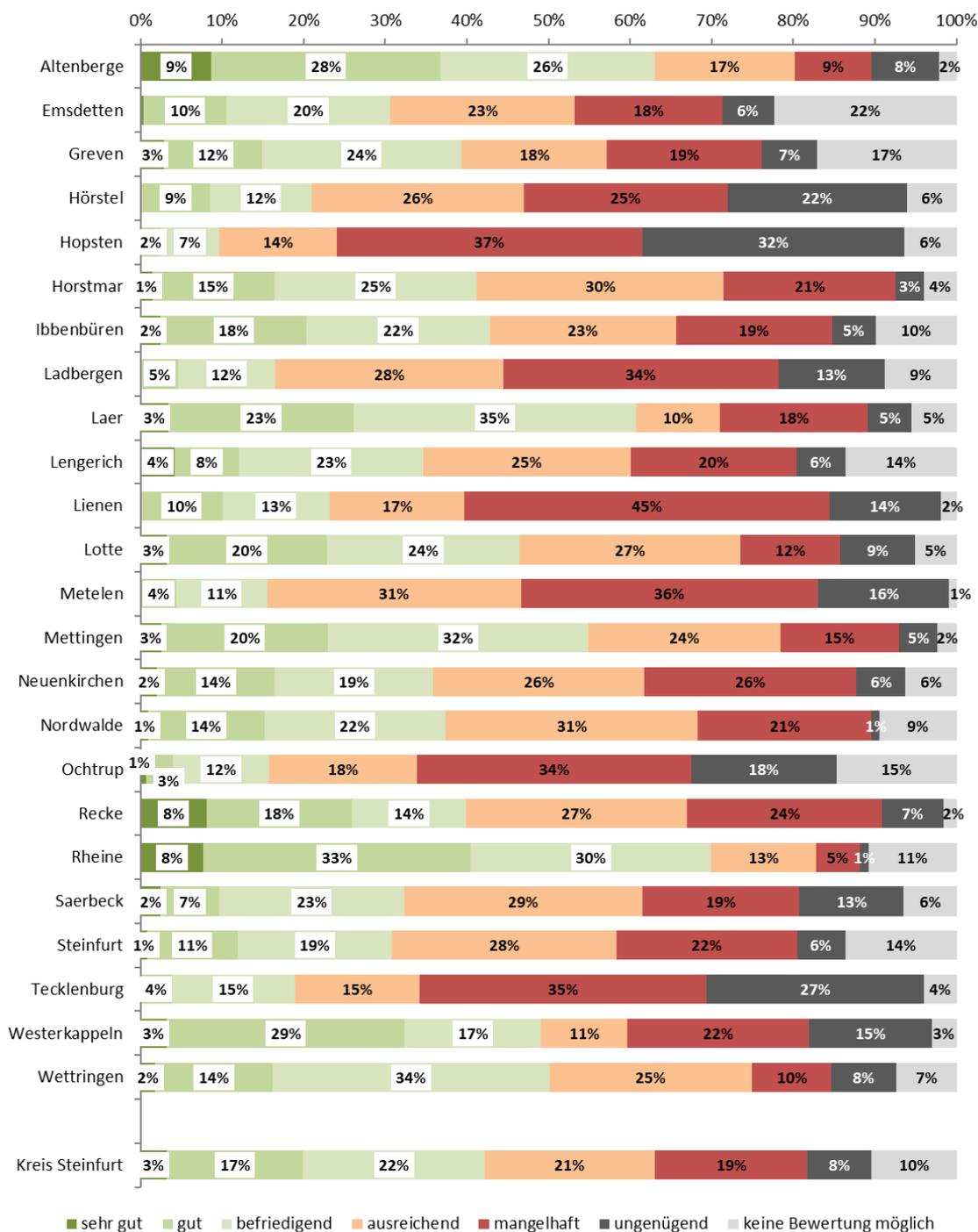


Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.4 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr wird mit einer Durchschnittsnote von 3,44 im Kreis Steinfurt etwas besser bewertet als der Busverkehr, ist jedoch nach dem Busverkehr das am zweit schlechtesten bewertete Verkehrsmittel. Im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen schließt der ÖV damit am schlechtesten ab. Kreisweit haben 26 % der befragten Personen den Bahnverkehr mit sehr gut oder gut bewertet. Die beste Bewertung des Bahnverkehrs liegt im Emsdetten mit einer Note von 2,66 vor. 34 % der Personen bewerten das Angebot hingegen als ausreichend oder schlechter. Die schlechteste Bewertung wurde mit einer Durchschnittsnote von 5,80 in Hopsten abgegeben. Zur Einordnung der Durchschnittsnoten ist zu beachten, dass auch die generellen Anschlussmöglichkeiten im Bahnverkehr eine entscheidende Rolle für die Bewertung spielen. Die Gemeinden Hopsten und Saerbeck verfügen beispielsweise über keinen Bahnanschluss, dementsprechend fällt die Bewertung eher schlecht aus.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Emsdetten	2,66
Rheine	2,82
Altenberge	2,87
Greven	2,94
Nordwalde	3,09
Lengerich	3,28
Ibbenbüren	3,35
Steinfurt	3,40
Ochtrup	3,56
Metelen	4,05
Hörstel	4,16
Lienen	4,17
Lotte	4,49
Laer	4,51
Tecklenburg	4,98
Neuenkirchen	5,10
Mettingen	5,11
Ladbergen	5,19
Wettringen	5,25
Horstmar	5,35
Recke	5,45
Westerkappeln	5,55
Saerbeck	5,65
Hopsten	5,80
Kreis Steinfurt	3,44

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

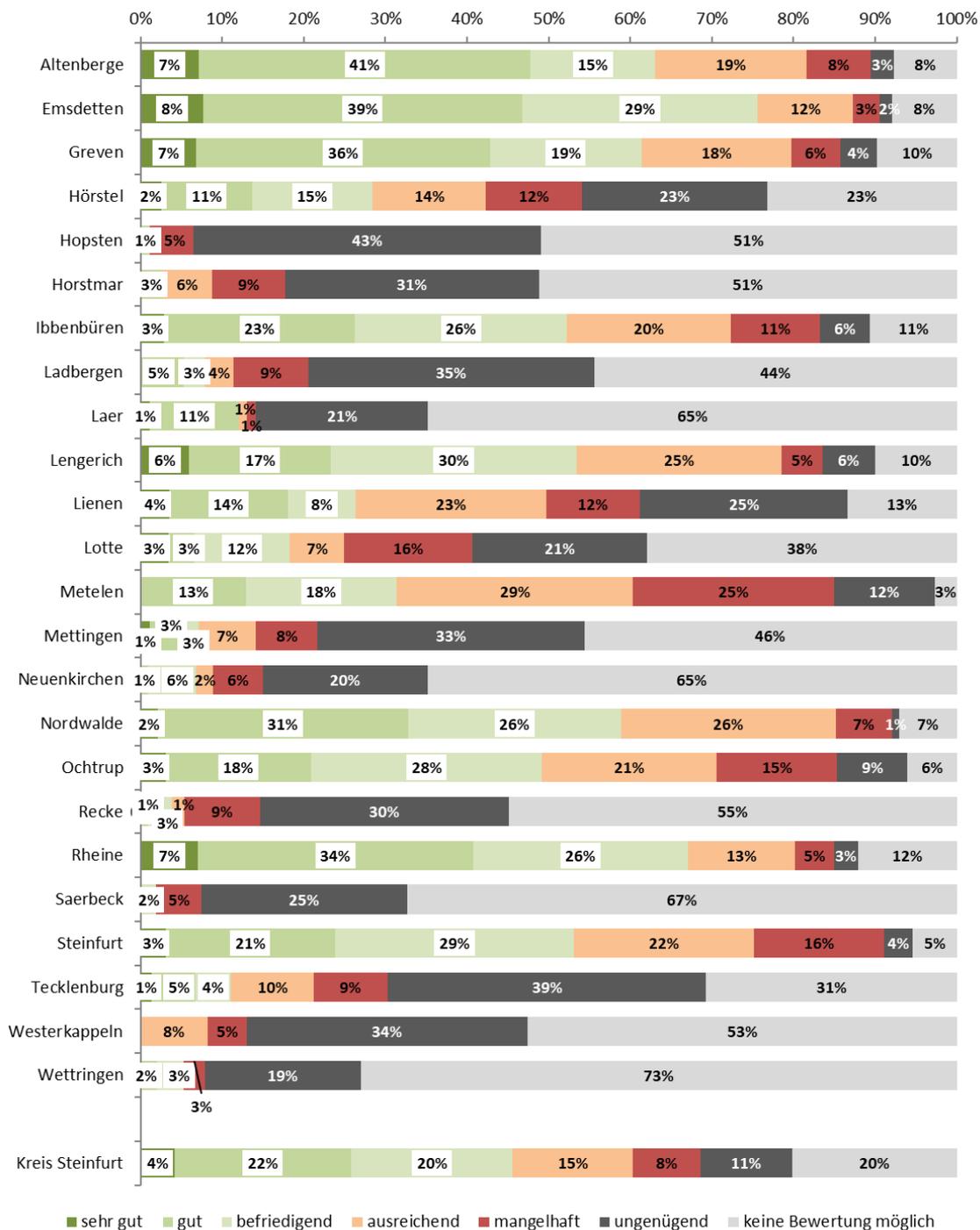


Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.5 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,37 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 64 % der Befragten den Autoverkehr im Kreis Steinfurt als sehr gut oder gut. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Altenberge, Wettringen und Ladbergen beurteilen den Autoverkehr überdurchschnittlich gut. Die Bewertung in Laer, Greven und Steinfurt fällt hingegen unterdurchschnittlich aus. Die beste Bewertung lässt sich für Altenberge mit 1,93, die schlechteste für Laer mit 2,73 ermitteln.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Altenberge	1,93
Wettringen	1,97
Ladbergen	2,06
Metelen	2,10
Lengerich	2,11
Horstmar	2,18
Mettingen	2,18
Ibbenbüren	2,19
Neuenkirchen	2,21
Nordwalde	2,21
Saerbeck	2,27
Hörstel	2,30
Ochtrup	2,30
Tecklenburg	2,30
Lienen	2,36
Westerkappeln	2,39
Lotte	2,40
Recke	2,43
Hopsten	2,46
Emsdetten	2,48
Rheine	2,48
Steinfurt	2,58
Greven	2,69
Laer	2,73
Kreis Steinfurt	2,37

Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

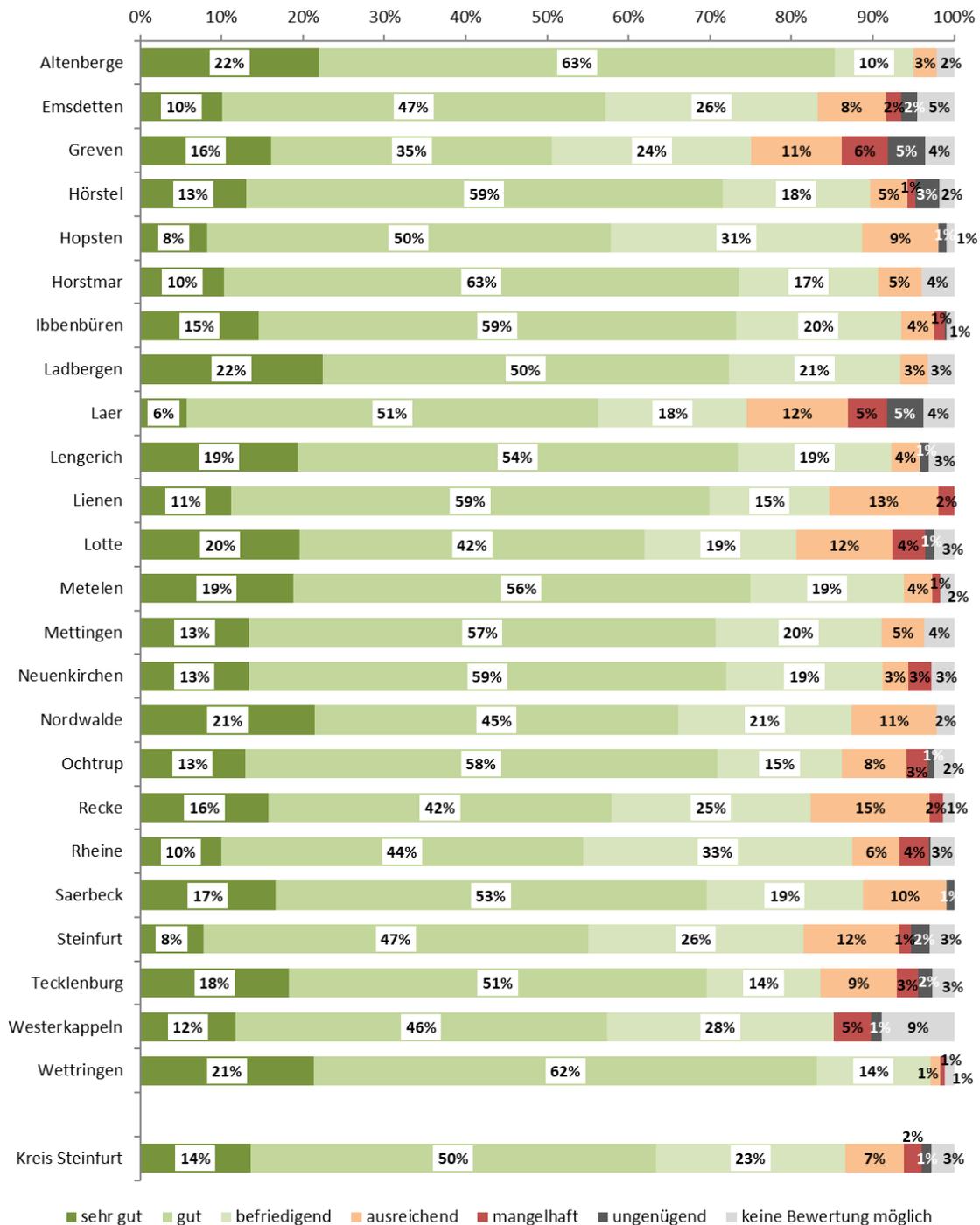


Abb. 7-10 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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

Stadt/Gemeinde	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Bus	Ø Bahn	Ø Autoverkehr
Altenberge	1,99	2,37	3,16	2,87	1,93
Emsdetten	1,96	2,44	3,86	2,66	2,48
Greven	2,03	2,63	3,70	2,94	2,69
Hörstel	2,11	2,64	4,42	4,16	2,30
Hopsten	2,34	2,77	4,96	5,80	2,46
Horstmar	2,19	2,43	3,67	5,35	2,18
Ibbenbüren	2,17	2,81	3,60	3,35	2,19
Ladbergen	2,42	3,11	4,43	5,19	2,06
Laer	2,17	2,91	3,35	4,51	2,73
Lengerich	2,35	2,89	3,78	3,28	2,11
Lienen	2,63	3,31	4,40	4,17	2,36
Lotte	2,36	3,12	3,56	4,49	2,40
Metelen	2,19	2,13	4,49	4,05	2,10
Mettingen	2,00	2,26	3,42	5,11	2,18
Neuenkirchen	2,05	2,17	3,83	5,10	2,21
Nordwalde	1,97	2,65	3,66	3,09	2,21
Ochtrup	2,09	2,47	4,57	3,56	2,30
Recke	2,17	2,48	3,64	5,45	2,43
Rheine	2,03	2,51	2,76	2,82	2,48
Saerbeck	1,74	2,11	4,01	5,65	2,27
Steinfurt	2,22	2,56	3,89	3,40	2,58
Tecklenburg	2,42	3,20	4,69	4,98	2,30
Westerkappeln	2,60	3,34	3,67	5,55	2,39
Wettringen	1,57	1,66	3,54	5,25	1,97
Kreis Steinfurt	2,13	2,62	3,66	3,44	2,37

Abb. 7-11 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 Bürgerinnen und Bürger im Kreis die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe anzuführen. In den folgenden Kapiteln sind die Nennungen zusammengefasst.

7.2.1 Fußverkehr-Verbesserungsbedarf

Zum Fußverkehr werden in den Städten und Gemeinden mit 27 % am häufigsten der Zustand der Gehwege (Sauberkeit, Oberfläche) als Verbesserungsbedarf genannt. Häufig werden zudem Nennungen

hinsichtlich ausreichender Gehwegbreiten getätigt (20 %). Darauf folgen die Beleuchtung, Fußgängerquerungsanlagen und fußgängerfreundliche Ampeln. Die Wegweisung wird nur von 6 % als verbesserungswürdig angesehen. 3 % der Befragten haben sonstige Angaben (Freitexteingabe der Bürger) z. B. zur Barrierefreiheit oder zu fehlenden Gehwegen getätigt.

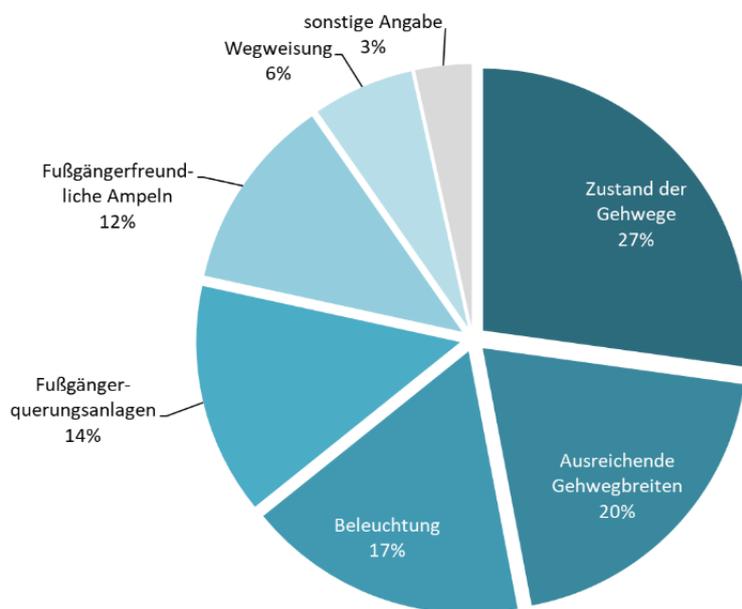


Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene, N=2.148 Haushalte)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Gehwege	27%
2 Ausreichende Gehwegbreiten	20%
3 Beleuchtung	17%
4 Fußgängerquerungsanlagen	14%
5 Fußgängerfreundliche Ampeln	12%
6 Wegweisung	6%
zusätzliche Angaben	3%
	<i>davon</i>
Barrierefreiheit fehlt	12%
Gehwege fehlen/Ausbau Fußwegenetz	11%
Überprüfung Gehwegzustand	9%
Fehlende/unsichere Fußgängerquerungsanlagen	9%
Beleuchtung schwach/fehlend	8%
Bessere Trennung von Fuß und Rad	6%
Sonstiges	46%

Abb. 7-13 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 Ausbau des Radwegenetzes (23 %), die Trennung des Rad- vom

Autoverkehr (22 %) und der Zustand der Radwege (17 %). Darauf folgt das Thema Abstellanlagen für Fahrräder, bei dem von 12 % der Befragten Verbesserungsbedarf gesehen wird.

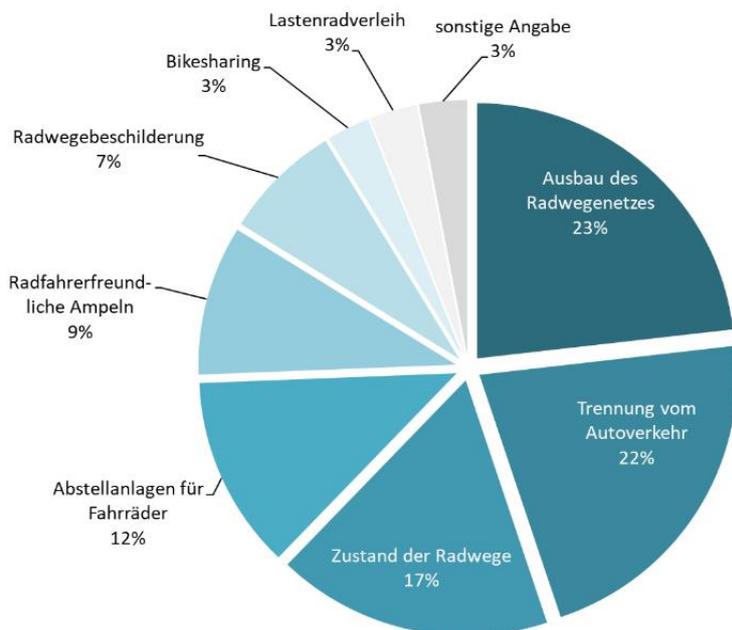


Abb. 7-14 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene, N=2.419 Haushalte)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau des Radwegenetzes	23%
2 Trennung vom Autoverkehr	22%
3 Zustand der Radwege	17%
4 Abstellanlagen für Fahrräder	12%
5 Radfahrerfreundliche Ampeln	9%
6 Radwegebeschilderung	7%
7 Bikesharing	3%
8 Lastenradverleih	3%
zusätzliche Angaben	3%
	<i>davon</i>
Fehlende Radwege/Ausbau (regionales) Radwegenetz	25%
Sicherheit	12%
Beleuchtung mangelhaft/fehlt	9%
Oberflächenzustand Radweg	9%
Trennung Verkehrsteilnehmer (eigenständige Radwege)	7%
Bessere Kontrolle der Verkehrsteilnehmer	6%
Sonstiges	32%

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

7.2.3 Busverkehr-Verbesserungsbedarf

Das Angebot im Busverkehr hat mit einer Durchschnittsnote von 3,66 die schlechteste Bewertung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Vor allem eine Erweiterung des Busnetzes wurde als Wunsch von den Bürgerinnen und Bürgern geäußert (31 %). Darüber hinaus wurden das Preis- bzw. Tarifsystem (26 %) sowie die Taktung (25 %) als verbesserungswürdig genannt. Die Themen Barrierefreiheit, Sicherheit und ÖPNV-Vorrang an Ampeln spielen eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlich getätigte Angaben beziehen sich beispielsweise auf bessere Verbindungen in umliegende Städte oder ein breiteres Angebot am Wochenende und nachts.

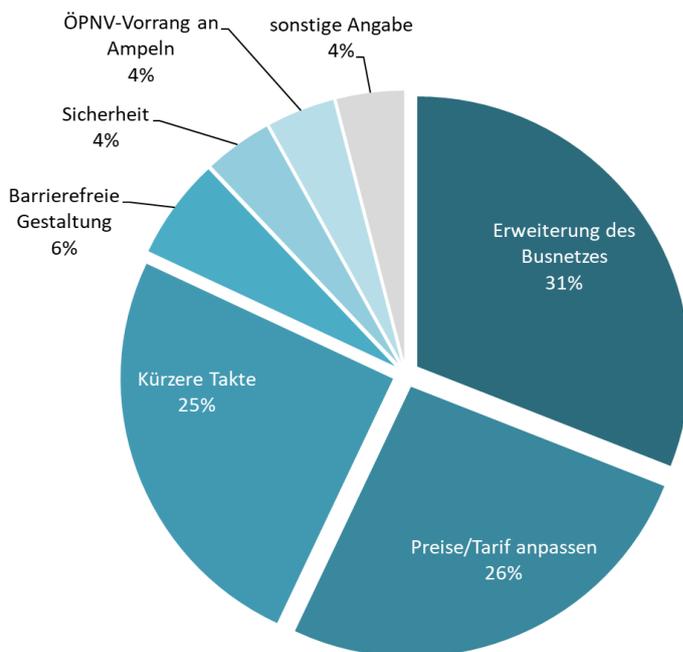


Abb. 7-16 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus
(Auswertung auf Haushaltsebene, N=2.243 Haushalte)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Erweiterung des Busnetzes	31%
2 Preise/Tarif anpassen	26%
3 Kürzere Takte	25%
4 Barrierefreie Gestaltung	6%
5 Sicherheit	4%
6 ÖPNV-Vorrang an Ampeln	4%
zusätzliche Angaben	4%
	<i>davon</i>
Verbindungen in umliegende Städte verbessern	22%
Taktung ausbauen (z. B. Wochenende/nachts)	15%
Netzausbau	12%
Preis anpassen	9%
Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit verbessern	5%
Anbindung an Haltestelle zu schlecht	5%
Sonstiges	32%

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

7.2.4 Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Bahnverkehrs zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Busverkehr. Die Themen Anpassung der Preise bzw. des Tarifs (34 %), Erweiterung des Bahnnetzes (21 %) und kürzere Takte (18 %) werden auch hier als die wichtigsten Aspekte genannt. Weniger häufig werden Barrierefreiheit, Elektrifizierung des Bahnnetzes und Sicherheitsaspekte von den befragten Personen thematisiert. Zusätzliche Angaben beziehen sich insbesondere auf die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit. Zudem haben viele Personen angegeben, dass in ihrer Kommune kein Bahnanschluss vorhanden ist.

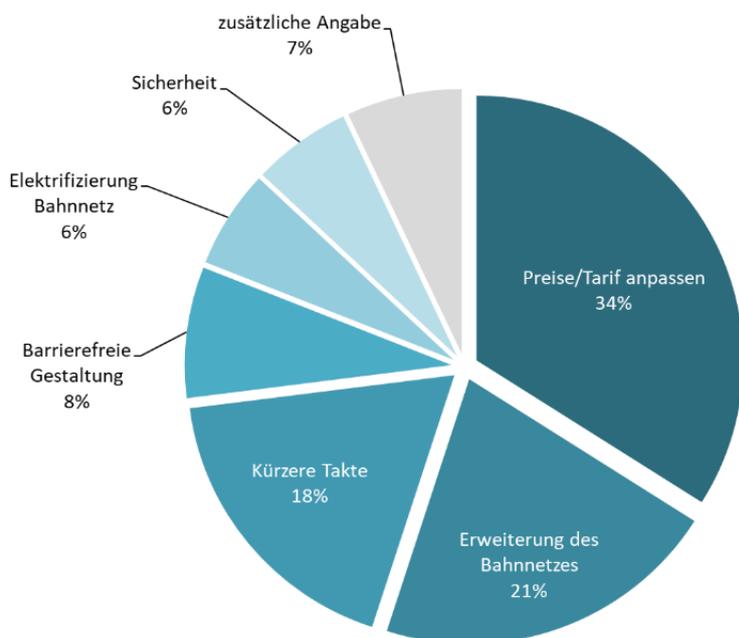


Abb. 7-18 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn
(Auswertung auf Haushaltsebene, N=1.814 Haushalte)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Preise/Tarif anpassen	34%
2 Erweiterung des Bahnnetzes	21%
3 Kürzere Takte	18%
4 Barrierefreie Gestaltung	8%
5 Elektrifizierung Bahnnetz	6%
6 Sicherheit	6%
zusätzliche Angaben	7%
	<i>davon</i>
Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit verbessern	34%
Bahnhof nicht vorhanden/keine Anbindung	22%
Preis anpassen	10%
Anbindung an Haltepunkt zu schlecht	10%
Taktung verbessern	8%
Netzausbau	7%
Sonstiges	49%

Abb. 7-19 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.5 Autoverkehr-Verbesserungsbedarf

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie drei Themen genannt. Die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt kritisieren vor allem den Zustand der Straßen (22 %). Außerdem halten 19 % der Befragten das Parkplatzangebot für verbesserungswürdig. Für eine Verringerung des Lkw-Verkehrs stimmen ebenfalls 19 % der Befragten. Bei den sonstigen Angaben werden fehlende Grüne Wellen bzw. eine zu wenig intelligente Schaltung der Lichtsignalanlagen bemängelt.

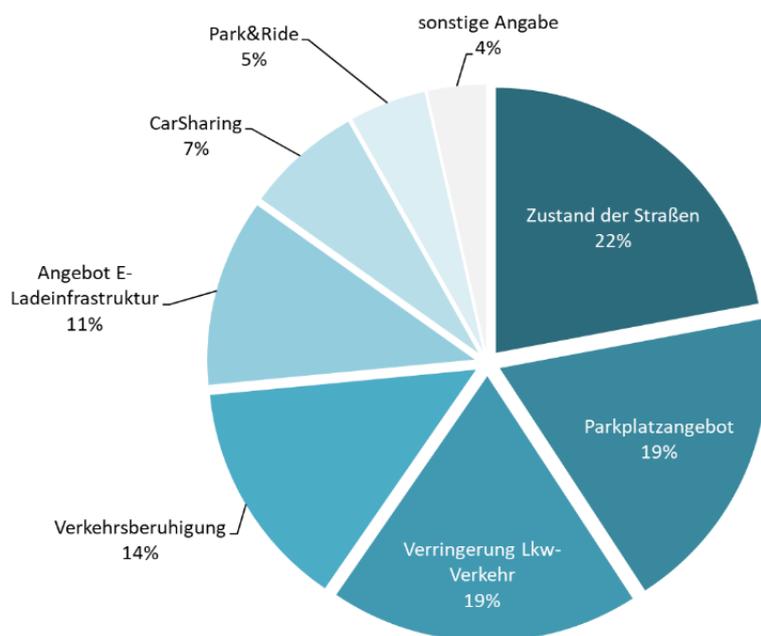


Abb. 7-20 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene, N=2.208 Haushalte)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Straßen	22%
2 Parkplatzangebot	19%
3 Verringerung Lkw-Verkehr	19%
4 Verkehrsberuhigung	14%
5 Angebot E-Ladeinfrastruktur	11%
6 Carsharing	7%
7 Park&Ride	5%
zusätzliche Angaben	4%
	<i>davon</i>
Ampelschaltung verbessern (Grüne Welle)	11%
Mehr Kontrollen durch überhöhte Geschwindigkeit	10%
Ausbau Straßennetz/Umgehungsstraßen	9%
(mehr) Tempo 30 innerorts	9%
Verkehrsberuhigung, weniger MIV	9%
Straßenzustand (v. a. Oberfläche)	8%
Sonstiges	44%

Abb. 7-21 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung

Die Triangel ist die erste Veloroute im Kreis Steinfurt, die die Städte und Gemeinden Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wettringen größtenteils über ehemalige Schienenstrecken verbindet. Insgesamt 33% der befragten Personen im Kreis Steinfurt haben angegeben, dass sie die Triangel-Radwegeverbindung kennen. Zahlreiche Personen, die die Radwegeverbindung kennen, nutzen diese auch. Von allen befragten Personen kennen und nutzen 19 % die Triangel-Radwegeverbindung.

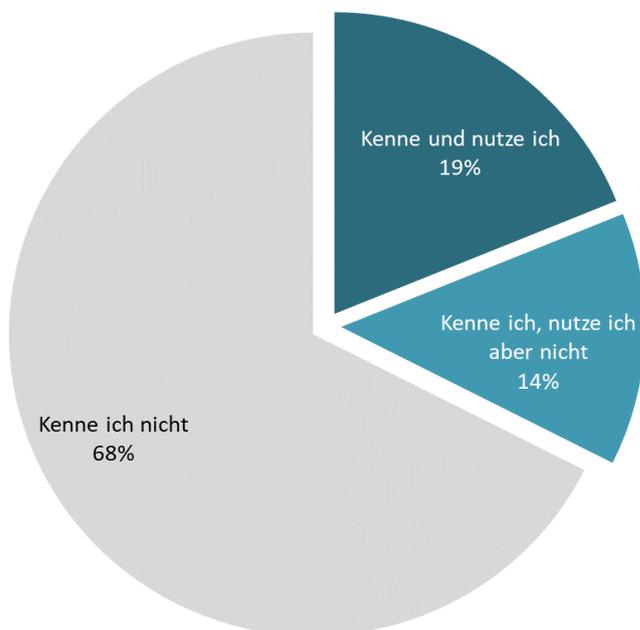


Abb. 7-22 Bekanntheit und Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei Analyse der Städte bzw. Gemeinden, die direkten Anschluss an die Triangel-Radwegeverbindung haben, zeigt sich bezüglich der Bekanntheit und Nutzung ein anderes Bild. Die meisten Personen kennen und nutzen die Triangel-Radwegeverbindung in Wettringen (73%). Darauf folgen Metelen (69 %), Neuenkirchen (66 %) und Ochtrup (54 %). In Rheine und Steinfurt kennen und nutzen deutlich weniger Bürgerinnen und Bürger die Radwegeverbindung. Hier sind es nur etwas mehr als ein Drittel der Befragten Personen. Der Anteil der Befragten, die die Radwegeverbindung nicht kennen, liegt zwischen 17 % und 50 %. Die höchste Bekanntheit liegt in Metelen vor (nur 17 % kennen die Triangel nicht), am unbekanntesten ist die Triangel in Steinfurt. Hier kennt die Hälfte der befragten Haushalte die Verbindung nicht.

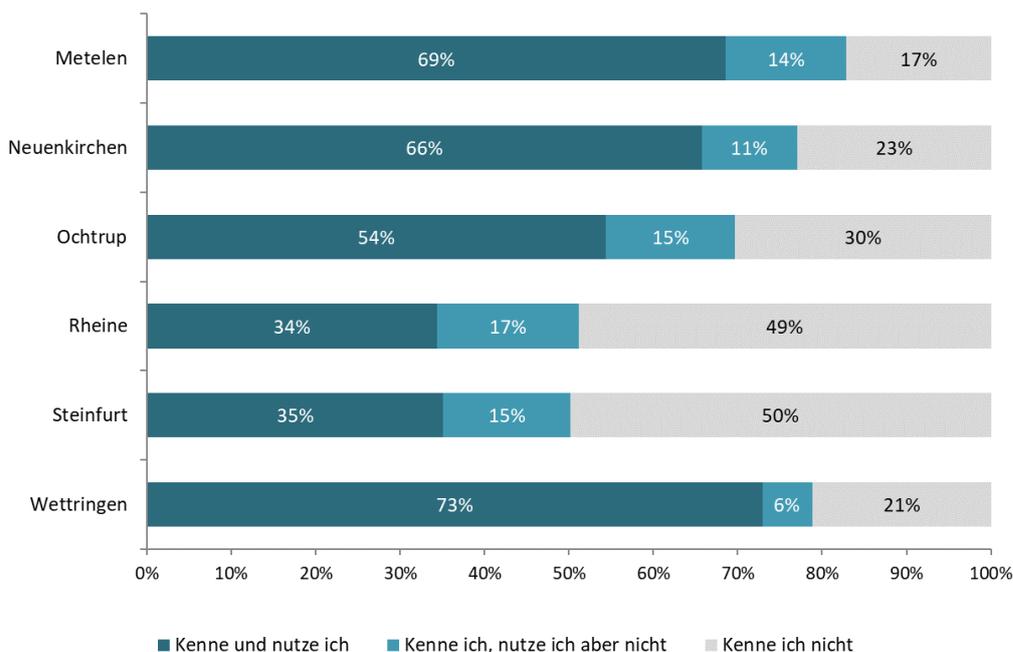


Abb. 7-23 Bekanntheit und Nutzung der Triangel-Radwegverbindung in ausgewählten Städten/Gemeinden (Auswertung auf Haushaltsebene)

Abseits der Städte und Gemeinden, die direkten Anschluss an die Triangel-Radwegverbindung haben, ist die Radwegverbindung den meisten Bürgerinnen und Bürgern in Horstmar und Laer bekannt. Hier sind es rund ein Drittel, die die Triangel-Verbindung kennen und teilweise nutzen. Beide Kommunen liegen an der Radbahn Münsterland, die die Städte Coesfeld und Rheine miteinander verbindet. Die Triangel und die Radbahn Münsterland verlaufen von Steinfurt bis Rheine über dieselbe ehemalige Bahntrasse. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Überblick in den einzelnen Städten und Gemeinden.

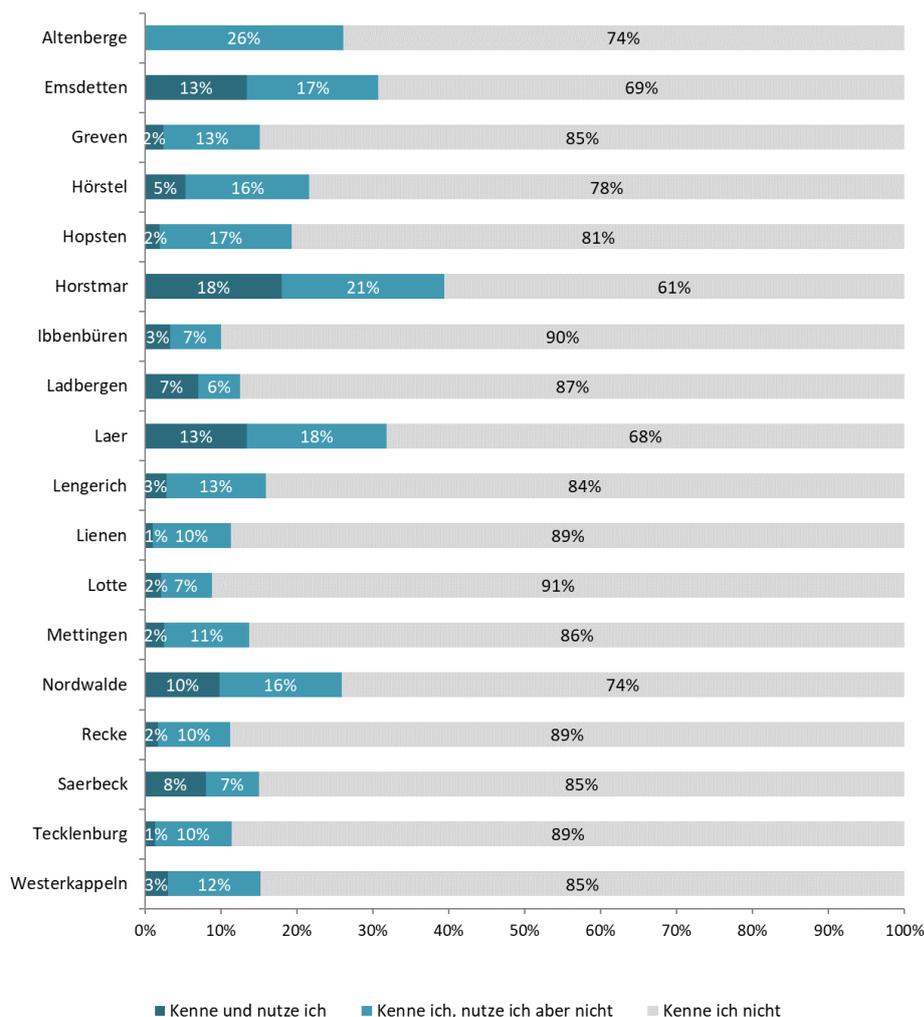


Abb. 7-24 Bekanntheit und Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung nach Städten/Gemeinden (Triangel-Nichtanrainerkommunen)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die mitgeteilt haben, die Triangel-Radwegeverbindung zu nutzen, haben 33 % angegeben, die Verbindung mehrmals pro Jahr zu nutzen. 29 % haben angekreuzt, dass sie die Triangel zwei bis vier Mal pro Monat nutzen. 20 % der befragten Personen nutzen die Radwegeverbindung mehrmals pro Woche.

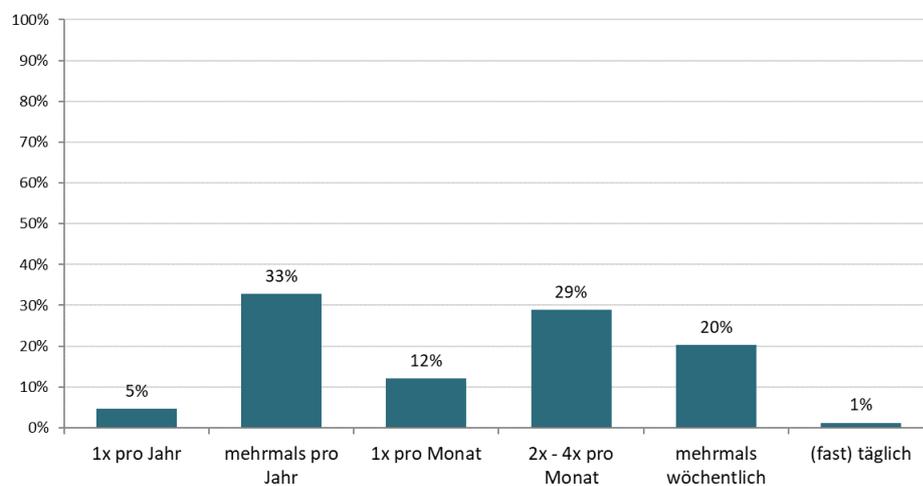


Abb. 7-25 Nutzungshäufigkeit der Triangel-Radwegeverbindung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Als Grund für die Nichtnutzung hat rund ein Drittel der befragten Personen angegeben, dass die Entfernung zwischen Triangel und Wohnort zu groß sei. Weitere Gründe für die Nichtnutzung sind aus Sicht der Bürgerinnen und Bürgern eine unpraktische Streckenführung (12 %), kein Interesse bzw. Bedarf (10 %), eine grundsätzlich seltene Nutzung des Fahrrads (9 %), körperliche oder altersbedingte Einschränkungen sowie fehlende Gelegenheiten (8 %).

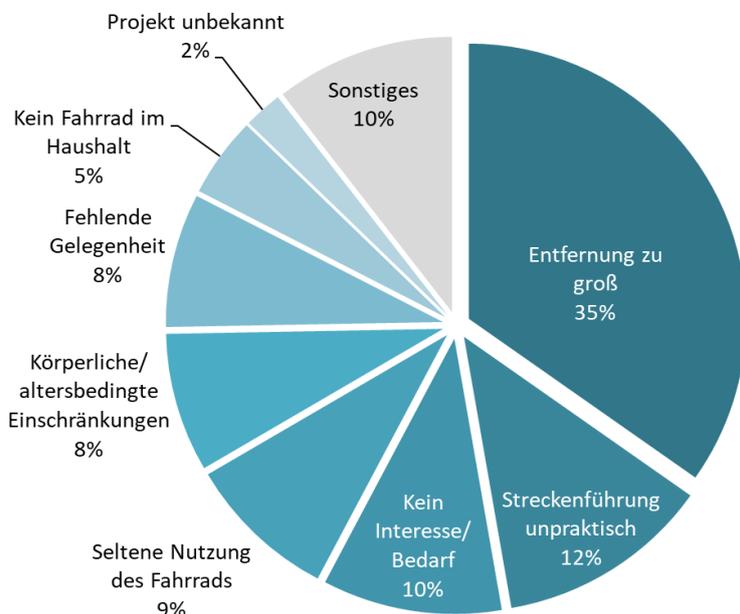


Abb. 7-26 Gründe Nichtnutzung der Triangel-Radwegeverbindung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Genutzt wird die Triangel-Radwegeverbindung in erster Linie für Freizeitwecke. 75 % aller Angaben sind diesem Zweck zugeordnet. Darauf folgen die Wegezwecke „Einkaufen“ mit 14 % und „Arbeit“ mit 8 %. Eine untergeordnete Rolle bei der Nutzung der Triangel spielen Schule bzw. Ausbildung sowie Besuche.

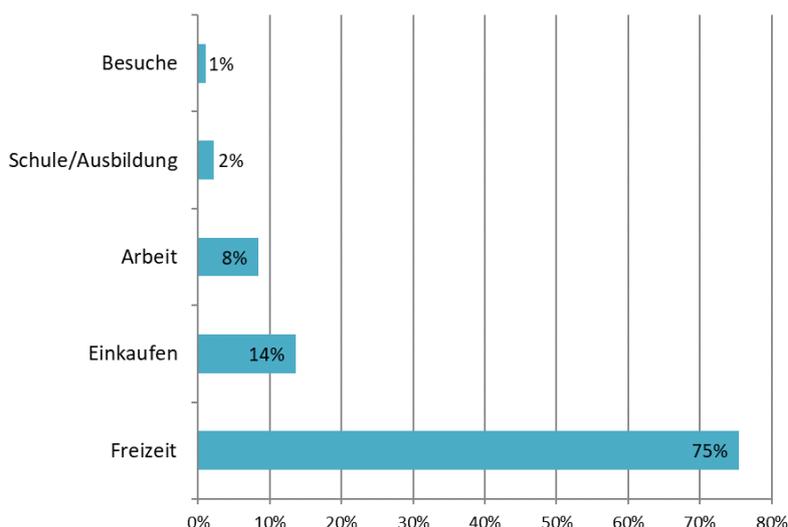


Abb. 7-27 Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung – Wegezweck
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Eine weitere Frage beschäftigt sich mit der Nutzung der einzelnen Teilabschnitte der Triangel-Radwegeverbindung. Die Hälfte der befragten Personen hat angegeben, den Teilabschnitt zwischen Steinfurt und Rheine zu benutzen. Darauf folgt mit 32 % der Abschnitt zwischen Ochtrup und Rheine, der Wettringen

und Neuenkirchen einschließt. Weniger Personen benutzen den Abschnitt zwischen Ochtrup und Steinfurt, der über Metelen verläuft. Hier beträgt der Anteil 18 %.

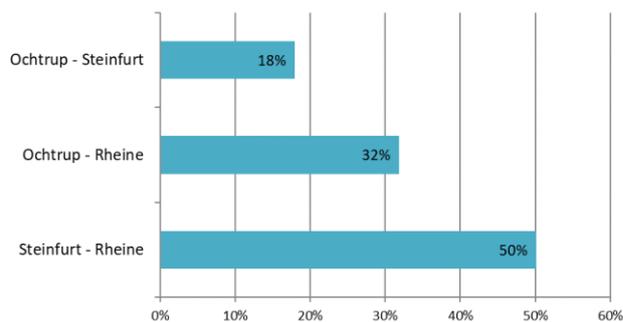


Abb. 7-28 Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung – Teilabschnitte
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Bewertung der Triangel-Radwegeverbindung

Auf die Frage nach dem Nutzungsverhalten hinsichtlich der Triangel-Radwegeverbindung schließt die Frage nach der Bewertung der Verbindung an. Insgesamt haben 59 % der befragten Personen die Verbindung mit gut oder sehr gut bewertet. 9 % bewerten die Triangel mit befriedigend, während nur 2 % die Note „ausreichend“ vergeben. Die Noten „mangelhaft“ und „ungenügend“ werden von den Befragten praktisch nicht vergeben. Ein größerer Anteil von 29 % konnte keine Bewertung abgeben, was vermutlich im Zusammenhang mit der Nichtnutzung steht. Bei Betrachtung der einzelnen Städte und Gemeinden zeigt sich, dass die meisten positiven Bewertungen in den Städten bzw. Gemeinden getätigt werden, in denen ein Anschluss an die Triangel-Radwegeverbindung besteht. So vergeben in Neuenkirchen beispielsweise 84 % der befragten Personen die Note „sehr gut“ oder „gut“; in Ochtrup sind es noch 79 %. Der Anteil an Personen, für die keine Bewertung möglich war, liegt entsprechend in den Städten und Gemeinden am höchsten, in denen kein Anschluss an die Triangel besteht. In Mettingen liegt der Anteil beispielsweise bei 94 %.

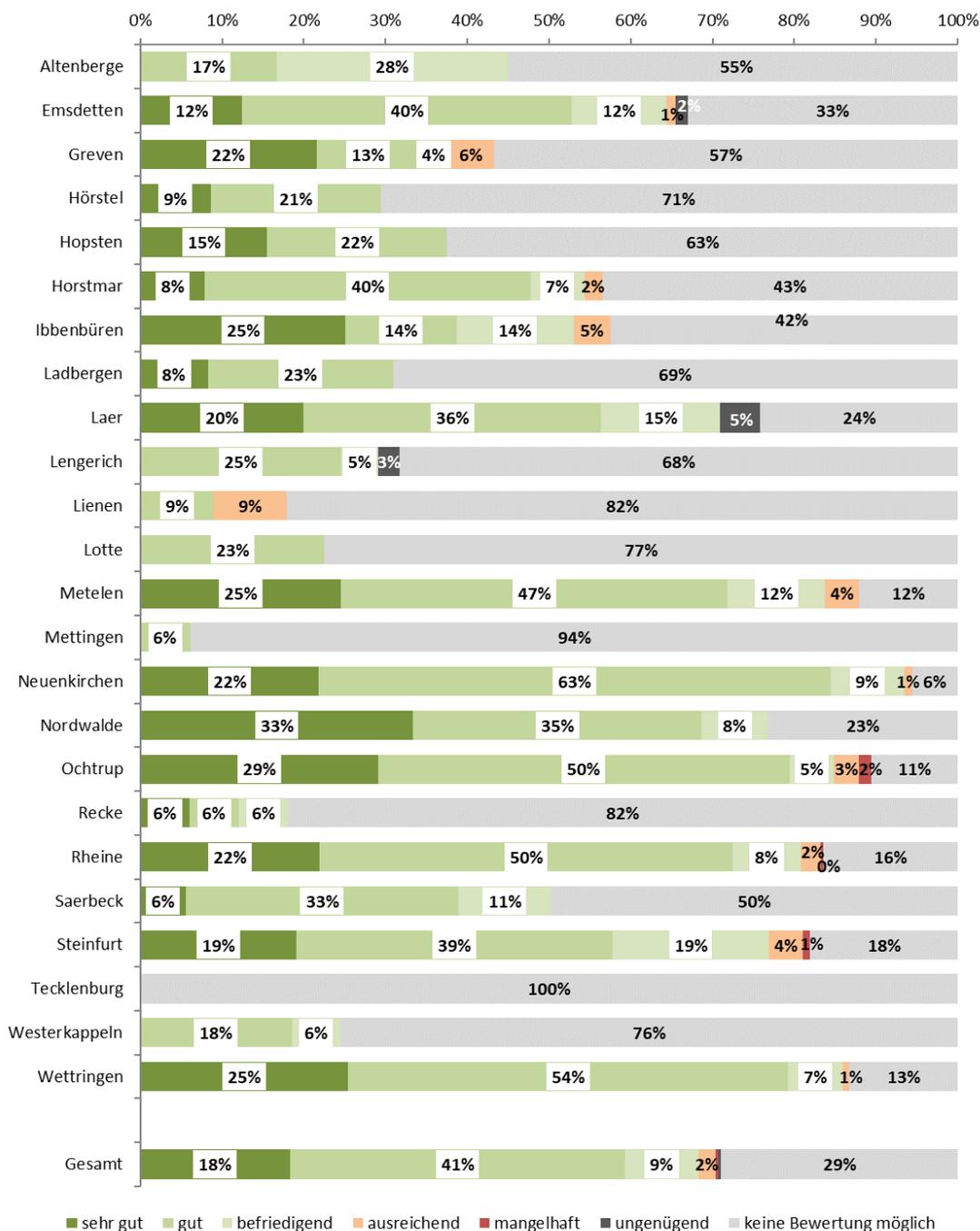


Abb. 7-29 Bewertung der Triangel-Radwegeverbindung nach Städten/Gemeinden
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Als maßgeblichen Grund für die abgegebene Bewertung gibt ein Großteil der Befragten die Wegebeschaffenheit an (45 %). Des Weiteren ist die Schnelligkeit für die Bürgerinnen und Bürger von Bedeutung, 29 % haben dies als Grund für ihre Bewertung angegeben. Weniger oft haben Befragte die Nutzungsvielfalt (14 %) und die Beleuchtung (10 %) genannt. 2 % haben ein sonstiges Kriterium angegeben.

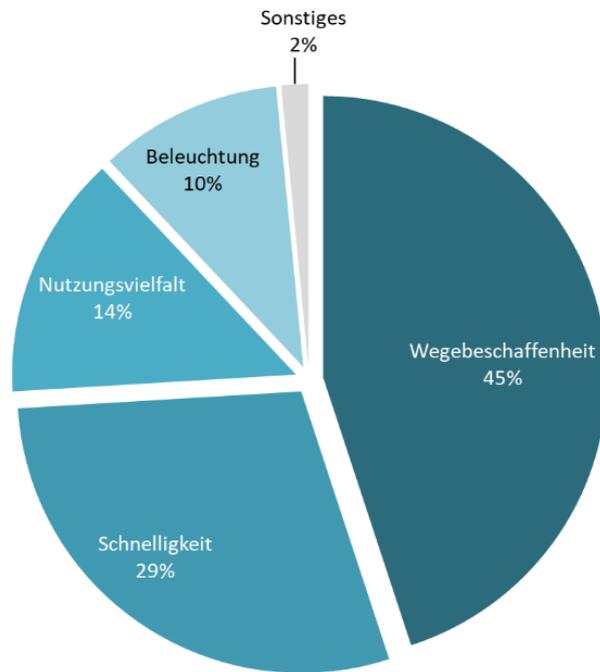


Abb. 7-30 Maßgebliche Gründe für die Bewertung der Triangel-Radwegverbindung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.5 Beliebteste Freizeit- und Ausflugsziele

Der Kreis Steinfurt ist eine beliebte Urlaubsregion mit attraktiven Freizeit- und Ausflugszielen. Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele abgefragt. Zu den beliebtesten Freizeit- und Ausflugszielen im Kreis Steinfurt zählen die folgenden Orte:

- Steinfurter Bagno
- Teutoburger Wald
- Tecklenburg Altstadt
- NaturZoo in Rheine
- Aasee in Ibbenbüren
- Rheine Innenstadt
- Ibbenbüren Innenstadt
- Offlumer See in Neuenkirchen
- Emsdetten Innenstadt
- Haddorfer Seen in Wettringen
- Torfmoorsee in Hörstel
- Wildfreigehe Nöttler Berg in Saerbeck
- Naturschutzgebiet Emsdettener Venn
- Stadtpark Emsdetten
- Kreislehrgarten Steinfurt
- Nasses Dreieck in Hörstel-Bergeshövede

Es zeigt sich, dass neben konkreten Orten und Zielen auch größere Regionen mit einer besonderen landschaftlichen Attraktivität genannt werden. Daneben sind die Innen- und Altstädte verschiedener Kommunen mit ihrer Angebotsvielfalt für viele ein attraktives Ausflugsziel. Dies gilt beispielsweise auch für die angrenzenden Kommunen, beispielsweise Münster oder Osnabrück. Am häufigsten wurde das Steinfurter Bagno als beliebtes Freizeit- und Ausflugsziel im Kreis Steinfurt genannt. Daneben wird der Teutoburger Wald zum Wandern, Radfahren oder einfach zum Natur erleben geschätzt. Einen Überblick über die Verteilung der beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele im Kreis Steinfurt bietet Abbildung 7-31.

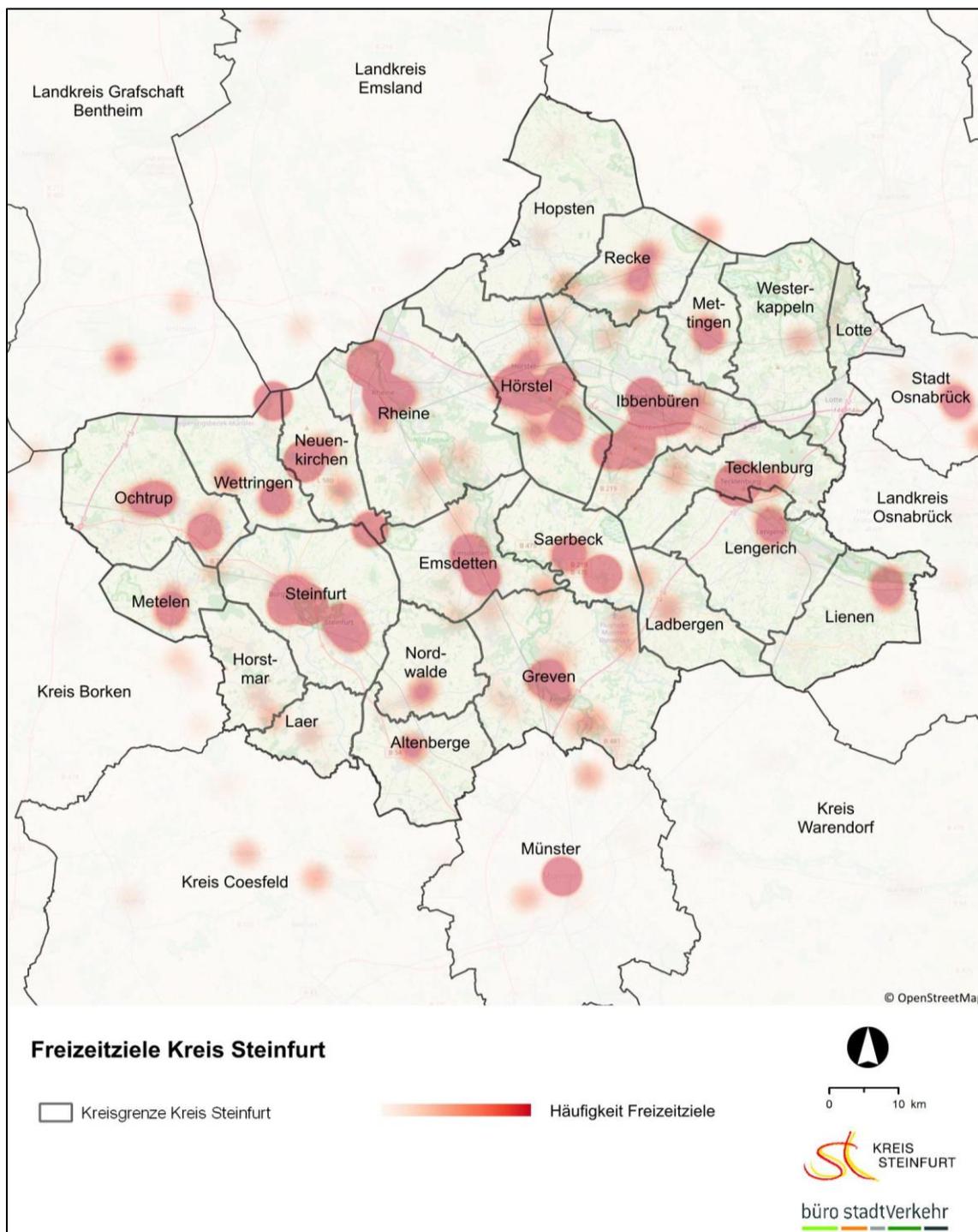


Abb. 7-31 Verteilung der beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele im Kreis Steinfurt³⁶
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

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

8 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl für den gesamten Kreis, als auch auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Das Verkehrsverhalten ist sehr heterogen und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren. Darüber hinaus sind der Wohnort und die Angebotsqualität der jeweiligen Verkehrsmittel vor Ort (z. B. Anbindung an das regionale und überregionale ÖV-Netz, Anbindung an (über)regionale Radverkehrsrouen) wichtige Faktoren des Verkehrsverhaltens.

Bezüglich der Besitzquoten von Pkw und Fahrrad kann festgehalten werden, dass 93 % der Haushalte im Kreis Steinfurt mindestens einen Pkw und ebenfalls 93 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen 48 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 75 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in den Kommunen Westerkappeln, Hopsten und Tecklenburg vorhanden. E-Fahrzeuge werden bisher noch von wenigen genutzt. Hier ist aber alleine vor dem Hintergrund der gesteckten bundesweiten Ziele zur Förderung der Elektromobilität bis 2030 davon auszugehen, dass die Besitzquote in den nächsten Jahren steigen wird. Eine bereits erfolgte Steigerung der Besitzquoten ist beispielsweise bei E-Bikes und Pedelecs zu erkennen. Viele Haushalte besitzen mittlerweile ein solches Rad, dies lässt sich an der deutlichen Steigerung der Besitzquoten zwischen 2011 und 2022 ablesen. Während 2011 nur 6 % der Haushalte ein solches Fahrrad besessen haben, trifft dies im Jahr 2022 auf bereits 52 % der Haushalte zu. Diese Entwicklung ist bei den Lastenrädern noch nicht zu erkennen. Hier zeigen die bisherigen Besitzquoten, dass aktuell nur wenige Haushalte über ein Lastenrad verfügen und dieses im Alltag nutzen.

Die Fahrzeugbesitzquoten lassen bereits den Schluss zu, dass das eigene Auto für einen Großteil der Bewohnerinnen und Bewohner des Kreises Steinfurt nach wie vor ein wichtiges bzw. das zentrale Verkehrsmittel darstellt, vor allem in den ländlicheren Teilräumen, in denen der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) qualitativ für viele Menschen offenbar keine gute Alternative in der Alltagsmobilität darstellt. Das zeigt sich auch in der Besitzquote von ÖV-Zeitkarten und Führerschein. Während 94 % der Personen über einen Führerschein verfügen, besitzen 14 % der Personen eine ÖV-Zeitkarte. 9 % der über 18-Jährigen besitzen sowohl einen Führerschein, als auch eine ÖV-Zeitkarte, davon sind die meisten Personen unter 30 Jahre alt (häufig Studierende mit NRW-Ticket).

Wie die Nutzungsquoten bereits vermuten lassen, werden die meisten Wege von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kreises Steinfurt mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Auf Kreisebene verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 57 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 43 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn). Dabei nimmt der Radverkehr mit 27 % den größten Teil ein, darauf folgt der Fußverkehr mit 9 % und der ÖV mit 7 %. Im Vergleich mit den Werten der letzten Erhebung aus dem Jahr 2011 sind keine ausgeprägten Veränderungen im Modal Split erkennbar. Der Radverkehr hat zwar einen Zuwachs um drei Prozentpunkte erfahren, gleichzeitig ist jedoch der Fußverkehrsanteil um einen Prozentpunkt gesunken. Hier ist davon auszugehen, dass es zu Verlagerungen vom Fußverkehr zugunsten des Radverkehrs gekommen ist. Der MIV-Anteil ist um drei Prozentpunkte gesunken und der ÖV-Anteil um einen Prozentpunkt gestiegen. Im Vergleich mit den benachbarten Kreisen oder den Werten aus den überregionalen Erhebungen zeigen sich ähnliche Verkehrsmittelanteile. Im Vergleich mit den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt der Kreis Steinfurt einen identischen MIV-Anteil, der Radverkehrsanteil ist jedoch deutlich höher, dafür ist aber der Fußverkehrsanteil niedriger. Zusammengefasst weist der Kreis Steinfurt einen Nahmobilitätsanteil von 36 % auf (9 % Fußverkehr und 27 % Radverkehr). Damit erfüllt der Kreis Steinfurt die im Rahmen des

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes formulierten Zielsetzungen von 25 % Radverkehrsanteil auf den zurückgelegten Wegen.³⁷

In den letzten Jahren hat die Nahmobilität im Kreis Steinfurt also grundsätzlich eine positive Entwicklung erfahren, doch es besteht weiterhin Potenzial zur Stärkung. Dazu sind weitere Verbesserungen notwendig, u. a. könnten Maßnahmen wie Radvorrangnetze, (übergeordnete) Radschnellverbindungen, Vernetzung des Fahrrades (z. B. im Rahmen von Mobilstationen), Sicherheitsaspekte sowie Gleichrangigkeit von Fuß und Rad mit den übrigen Verkehrsmitteln forciert werden.

Der benachbarte Kreis Coesfeld hat im Jahr 2022 ebenfalls eine Haushaltsbefragung zur Mobilität durchgeführt. Während der Radverkehrsanteil auf einem ähnlichen Niveau liegt, zeigen sich im Kreis Coesfeld höhere Fußverkehrsanteile und niedrigere MIV-Anteile. Diese Vergleichsdaten in Kombination mit den Anteilsentwicklungen seit der letzten Modal Split-Erhebung zeigen auf, dass im Kreis Steinfurt auch weiterhin Verlagerungspotenziale zur Stärkung der Umweltverbundanteile existieren. Notwendig sind dafür konkrete Vorhaben, die beispielsweise die Attraktivität von Rad oder Bus/Bahn stärken, sodass diese Verkehrsmittel für weitere Bewohnerinnen und Bewohner eine gute Alternative zum MIV darstellen. Zu den kreisweiten Vorhaben, die in den nächsten Jahren bearbeitet werden, zählen beispielsweise die Umsetzung weiterer Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Kreises Steinfurt formuliert wurden. Darüber hinaus sind Themen wie Velorouten in der Stadtregion Münster und gegebenenfalls weitere Radschnellwege (z. B. Triangel) von hoher Bedeutung. Andere Vorhaben betreffen die Stärkung des ÖV, dazu zählt beispielsweise die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn, das Projekt S-Bahn Münsterland oder die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Konzept „Mobiles Münsterland“.

Die Binnenverkehrsquote beträgt im Kreis Steinfurt 81 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Steinfurt innerhalb des Kreisgebietes. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 6,1 km (bei Betrachtung aller Wege liegt sie bei 10,6 km). Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils nach Emsdetten, Rheine und Ibbenbüren erfolgen. 19 % der Wege haben ein Ziel außerhalb des Kreisgebietes, in den meisten Fällen die benachbarten Oberzentren Münster und Osnabrück.

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Kreis Steinfurt und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den einzelnen kreisangehörigen Kommunen unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach dem Wohnort der befragten Haushalte. Im Verkehrsmittelvergleich erhält der Bus- und Bahnverkehr die schlechteste Bewertung. Bei beiden Verkehrsmitteln sind aus Sicht der befragten Haushalte sowohl das Taktangebot bestehender Verbindungen sowie das Preisgefüge bzw. die Tarifkosten verbesserungswürdig. Auch der Ausbau des Bus- sowie des Bahnnetzes wird von vielen gewünscht. Darüber hinaus werden Verbesserungsvorschläge im Radverkehr genannt. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sollte das Radwegenetz ausgebaut und die Sicherheit für Radfahrende optimiert werden. Die Trennung der Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer) im Straßenraum kann insgesamt zu einer höheren Sicherheit beitragen. Zudem sind aus Sicht der Haushalte der Zustand der Radwege verbesserungswürdig. Es besteht somit das Potenzial, dass der Radverkehr noch häufiger zu einer attraktiven Alternative zum MIV wird.

Im Rahmen der Befragung konnten die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt untersucht werden. Der Großteil ist laut eigener Aussage zwar nicht betroffen und die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sind gering (nur 4 % durch die Corona-Pandemie beeinflusst), trotzdem lässt sich in erster Linie bei der Gruppe der Berufstätigen eine tendenziell verstärkte Nutzung von Homeoffice-Angeboten feststellen, sodass vereinzelt Arbeitswege o-

³⁷ Quelle: Meilenstein für besseren Rad- und Fußverkehr in Nordrhein-Westfalen: Landtag verabschiedet das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz.

der geschäftliche Wege wegfallen. Technologische Verbesserungen wie z. B. in der Videokonferenz-Technologie vereinfachen verschiedene (Abstimmungs-)Prozesse und ermöglichen ortsunabhängiges Arbeiten. Bei der Nutzung der Möglichkeit von Homeoffice ist jedoch zu berücksichtigen, dass nur ein gewisser Teil der berufstätigen Personen (27 % der Berufstätigen) aktuell regelmäßig von Zuhause aus arbeitet. Zum einen ist hier zu berücksichtigen, dass die Nutzungsmöglichkeit abhängig vom Beruf und den Inhalten ist, da nicht jede Tätigkeit von Zuhause aus erledigt werden kann. Andererseits wird sich bei denjenigen, die Homeoffice regelmäßig als Arbeitsform nutzen können, zeigen, in welcher Häufigkeit dies auch in Zukunft weiter betrieben wird. Aktuell arbeiten die meisten Personen entweder 1x oder 2x pro Woche im Homeoffice. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Arbeitssituation in der Zukunft gestaltet und wie sich die Nutzung des Homeoffice, unabhängig einer Pandemiesituation, entwickeln wird.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen im Kreis Steinfurt **Verbesserungspotenziale** existieren und welche **Handlungsfelder** sich daraus ableiten lassen, vor allem vor dem Hintergrund, dass die meisten Wege in der alltäglichen Mobilität nach wie vor mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden.

Förderung des Radverkehrs

Zunächst einmal hat sich gezeigt, dass der Anteil von E-Bikes und Pedelecs in den letzten Jahren stark gestiegen ist und davon ausgegangen werden kann, dass dieser Anteil auch weiter steigen wird. 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 mehr als 2,5 km dominiert bereits der MIV. Während 2011 zumeist ältere Personen E-Bikes und Pedelecs genutzt haben, hat sich dies in jüngere Altersklassen verschoben, 2022 waren die meisten Nutzer zwischen 25-59 Jahre alt. Dementsprechend nutzen häufig Personen diese Räder, die sich in einem erwerbsfähigen Alter befinden. Aktuell nutzen die meisten Berufstätigen das eigene Auto für den Arbeitsweg, hier besteht aber sicherlich noch weiteres Verlagerungspotenzial, sodass zukünftig mehr Personen auch den Weg zur Arbeit mit dem Pedelec/E-Bike zurücklegen. Entscheidend dafür ist eine vernünftige Infrastrukturausstattung, beispielsweise das Vorhandensein von Abstellmöglichkeiten für die meist hochwertigen und höherpreisigen Räder am Zielort. Außerdem müssen komfortable und sichere Wegeverbindungen existieren, auf denen eine zügige Fahrt u. a. im Alltagsradverkehr möglich ist. Die Triangel-Radwegeverbindung bietet hierfür eine gute Basis und könnte eine Blaupause für zukünftige Projekte sein. Es wird sich zukünftig zeigen, welche Potenziale hier noch ausgeschöpft werden können.

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn)

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 ÖV-Anteil im Kreis Steinfurt lediglich 7 %. Vor allem auf den Wegen in die Oberzentren (sowohl im Kreis Steinfurt als auch in direkt an den Kreis Steinfurt angrenzend) ergeben sich jedoch Verlagerungspotenziale. Sicherlich spielt die Angebotsqualität eine wichtige Rolle, denn es macht einen Unterschied, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Regionalbahn abfährt, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen in größere Städte ermöglicht. Viele befragte Personen erachten die Preise und Tarife als großes Hindernis im ÖV, die die Attraktivität von Bus und Bahn stark einschränken. Hier wird interessant sein, welche Potenziale durch das Deutschlandticket ausgeschöpft werden können und ob Personen tatsächlich in der Alltagsmobilität das Auto stehen lassen und stattdessen den Weg mit Bus oder Bahn zurücklegen. Das Deutschlandticket bietet eine gute Gelegenheit, den teilweise unübersichtlichen Tarifen zu entfliehen und stattdessen ein bundesweit gültiges Ticket zu erwerben. Das reicht jedoch alleine nicht aus, um Personen dauerhaft von Bus und Bahn zu überzeugen, denn gleichzeitig spielen weitere Aspekte eine wichtige Rolle für die Angebotsqualität des ÖV, u. a. die Verlässlichkeit, Fahrpläne, Verbindung in umliegende Städte, Anbindung von Mittel-/Oberzentren. Auch On-Demand Verkehre sind in diesem Zusammenhang

zu nennen, die v. a. im ländlichen Raum an Bedeutung gewinnen. On-Demand Verkehre sind öffentliche Verkehrsmittel, die nur auf Abruf verkehren (z. B. flexible Minibusse). So wird vor allem Personen in dünn besiedelten sowie ländlich geprägten Regionen, die beispielsweise über kein eigenes Auto verfügen, eine flexiblere Mobilität ermöglicht.

Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Mobilstationen)

Ein weiterer Aspekt zur Verlagerung von Wegen vom MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel ist die sinnvolle Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg, beispielsweise indem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Ein Ansatz dafür bietet der Aufbau von Mobilstationen im Kreisgebiet. Hierzu liegen auf Ebene des Kreises bereits politische Beschlüsse vor. Der Kreis Steinfurt wird die Feinplanung von Mobilstationen an Bahnhöfen und Haltestellen zusammen mit den Kommunen forcieren, um ein kreisweites Netz von Verknüpfungspunkten für unterschiedliche Verkehrsträger zu etablieren und eine klimafreundliche Mobilität zu fördern.

Je nach Ausstattung bieten Mobilstationen nicht nur für Bürgerinnen und Bürger des Kreises Steinfurt die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren, sondern gleichzeitig profitieren auch Personen, die von außerhalb in den Kreis Steinfurt reisen, vom einheitlichen Design und dem hohen Wiedererkennungswert. An dieser Stelle können auch Sharingangebote (Bikesharing, Carsharing) verstärkt in den Fokus rücken.

Konzepte und Controlling

Ein Instrument, um weitere Vorschläge für eine nachhaltige Mobilität im Kreis Steinfurt zu identifizieren, sind Mobilitätskonzepte. Mobilitätskonzepte betrachten verschiedene Verkehrsarten wie Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖV sowie Trends und Innovationen im Mobilitätsmanagement und führen zu einem Maßnahmenkatalog mit kurz-, mittel- und langfristigen Strategien. Einzelne Kommunen im Kreis Steinfurt arbeiten bereits an solchen Konzepten, aber auf Kreisebene könnten weitere Inhalte und Verbesserungen z.B. für den ÖV erarbeitet werden. Regelmäßige Haushaltsbefragungen zur Mobilität sollten dabei als Controlling- und Monitoringwerkzeug herangezogen werden, um umgesetzte Maßnahmen und ihre Auswirkungen zu evaluieren. Eine Fortschreibung im Turnus von 5-10 Jahren wird empfohlen.

Abschließend kann festgehalten werden, dass eine der größten Aufgaben darin bestehen wird, attraktive Mobilitätsalternativen zum Pkw zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Selbstverständlich wird dies nicht bei allen Menschen und bei allen Fahrten gelingen. Insoweit ist es gleichzeitig wichtig, dass die Wege, die weiterhin mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden müssen, zukünftig verstärkt mit umweltfreundlichen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge) erfolgen. Aufgrund steigender Kraftstoffkosten und politischer Zielsetzungen ist dabei mit einer weiteren Zunahme von Elektroautos in den nächsten Jahren zu rechnen. Am Ende dürfte es im ländlichen Raum aber immer einen Mix der unterschiedlichen Verkehrsmittel geben.

Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

Kreis Coesfeld: Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht. Planersocietät, 2017.

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

Kreis Steinfurt: Mobilitätsverhalten 2011. Planersocietät, 2011.

Kreis Steinfurt: Zahlen|Daten|Fakten. Abrufbar unter:

https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Kreisportrait/Zahlen%7CDaten%7CFakten/. 2023.

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

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

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

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft. 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. A	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden des Kreises Steinfurt	VI
Abb. B	Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich	VII
Abb. C	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	VIII
Abb. D	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge	IX
Abb. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Steinfurt	2
Abb. 1-2	Die Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt	4
Abb. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	8
Abb. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	9
Abb. 2-3	Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/kreis-stiefurt/)	10
Abb. 3-1	Befragungsinhalte	11
Abb. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden	12
Abb. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde	14
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde	15
Abb. 4-3	Geschlecht nach Stadt/Gemeinde	16
Abb. 4-4	Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde	17
Abb. 4-5	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde	18
Abb. 4-6	Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde	19
Abb. 4-7	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 4-8	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	20
Abb. 4-9	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	20
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt	22
Abb. 5-2	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde	23
Abb. 5-3	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde	24
Abb. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde	25
Abb. 5-5	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt	25
Abb. 5-6	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde	26
Abb. 5-7	Anzahl herkömmlicher Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde	27
Abb. 5-8	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadt/Gemeinde	28
Abb. 5-9	Anzahl Lastenrad je Haushalt und Stadt/Gemeinde	29
Abb. 5-10	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde	30
Abb. 5-11	Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde	31
Abb. 5-12	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	31
Abb. 5-13	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	32
Abb. 5-14	ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	33
Abb. 5-15	Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde	34
Abb. 5-16	Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Berufstätigkeit	34
Abb. 5-17	Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Altersklasse	35
Abb. 5-18	Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde	36
Abb. 5-19	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	36
Abb. 5-20	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	37
Abb. 5-21	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde	38
Abb. 5-22	Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	39
Abb. 5-23	Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde	39
Abb. 5-24	Nutzung von Fahrgemeinschaften nach Stadt/Gemeinde	40
Abb. 5-25	Nutzung von Fahrgemeinschaften nach Alter	40

Abb. 5-26 Nutzung von Fahrgemeinschaften ab 18 Jahren	41
Abb. 5-27 Nutzung von Fahrgemeinschaften nach Berufstätigkeit	41
Abb. 5-28 Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige)	42
Abb. 5-29 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)	42
Abb. 5-30 Bewertung der Erreichbarkeit, sortiert – Arbeit/Ausbildung.....	43
Abb. 5-31 Bewertung der Erreichbarkeit – Arbeit/Ausbildung.....	44
Abb. 5-32 Bewertung der Erreichbarkeit, sortiert – Supermarkt	45
Abb. 5-33 Bewertung der Erreichbarkeit – Supermarkt	46
Abb. 5-34 Bewertung der Erreichbarkeit, sortiert – Arzt/Facharzt	47
Abb. 5-35 Bewertung der Erreichbarkeit – Arzt/Facharzt	48
Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität	49
Abb. 6-2 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen.....	50
Abb. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	50
Abb. 6-4 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde	51
Abb. 6-5 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde	52
Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet	53
Abb. 6-7 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus	54
Abb. 6-8 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag	55
Abb. 6-9 Anzahl der Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde während der Corona-Pandemie	56
Abb. 6-10 Anzahl der Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie	56
Abb. 6-11 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde während der Corona-Pandemie, hochgerechnet	57
Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden (Hauptgruppen)	58
Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden (Detail)	59
Abb. 6-14 Modal Split nach Verkehrsleistung.....	59
Abb. 6-15 Verkehrsleistung in Personen-km (ohne sonstige Verkehrsmittel)	60
Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich.....	61
Abb. 6-17 Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich.....	62
Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	63
Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	64
Abb. 6-20 Anteil der Wegelängensklassen am Gesamtwegeaufkommen	64
Abb. 6-21 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	65
Abb. 6-22 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	65
Abb. 6-23 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (2011-2022)	66
Abb. 6-24 Wegezwecke aller Wege	67
Abb. 6-25 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	68
Abb. 6-26 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (2011-2022)	68
Abb. 6-27 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	70
Abb. 6-28 Wegelängenverteilung nach Wegezweck	70
Abb. 6-29 Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde.....	71
Abb. 6-30 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Steinfurt	73
Abb. 6-31 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Steinfurt	74
Abb. 6-32 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Steinfurt	75

Abb. 6-33 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Steinfurt	76
Abb. 6-34 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Steinfurt...	77
Abb. 6-35 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) ...	79
Abb. 6-36 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	80
Abb. 6-37 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele	81
Abb. 6-38 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen	81
Abb. 6-39 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele	82
Abb. 6-40 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	83
Abb. 6-41 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	84
Abb. 6-42 Modal Split im Tagesverlauf	85
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr	87
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr	87
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr	88
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr	89
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus	90
Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus	91
Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn	92
Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn	93
Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	94
Abb. 7-10 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr	95
Abb. 7-11 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	96
Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	97
Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr	97
Abb. 7-14 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	98
Abb. 7-15 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr	98
Abb. 7-16 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus	99
Abb. 7-17 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr	99
Abb. 7-18 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn	100
Abb. 7-19 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr	100
Abb. 7-20 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	101
Abb. 7-21 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr	101
Abb. 7-22 Bekanntheit und Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung	102
Abb. 7-23 Bekanntheit und Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung in ausgewählten Städten/Gemeinden	103
Abb. 7-24 Bekanntheit und Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung nach Städten/Gemeinden (Triangel-Nichtanrainerkommunen)	104
Abb. 7-25 Nutzungshäufigkeit der Triangel-Radwegeverbindung	104
Abb. 7-26 Gründe Nichtnutzung der Triangel-Radwegeverbindung	105
Abb. 7-27 Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung – Wegezweck	105
Abb. 7-28 Nutzung der Triangel-Radwegeverbindung – Teilabschnitte	106
Abb. 7-29 Bewertung der Triangel-Radwegeverbindung nach Städten/Gemeinden	107
Abb. 7-30 Maßgebliche Gründe für die Bewertung der Triangel-Radwegeverbindung	108
Abb. 7-31 Verteilung der beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele im Kreis Steinfurt	109

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 im Kreis Steinfurt



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

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

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

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



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



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



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

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 18.10., dem 20.10., dem 25.10. oder dem 27.10.2022**.
- 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: _____).
- Sollte Sie das **Coronavirus (COVID-19)** zu einem veränderten Mobilitätsverhalten veranlassen (durch Homeoffice, geschlossene Schulen etc.), bitten wir Sie, im Wegeprotokoll die Wege in Klammern zu notieren, die Sie unter normalen Umständen an den Stichtagen unternommen hätten.

Was ist ein Weg?



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

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

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



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof +

zu Fuß zum Arbeitsort = **drei genutzte Verkehrsmittel** auf einem Weg!

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

büro stadtVerkehr

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

Kreis Steinfurt

- Telefon (Herr Dr. Guth): 02551 / 69-1464
- E-Mail: dennis.guth@kreis-steinfurt.de

Mit der Übersendung des ausgefüllten Fragebogens 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 welcher Stadt bzw. Gemeinde im Kreis Steinfurt wohnen Sie?						
Altenberge <input type="radio"/>	Horstmar <input type="radio"/>	Lienen <input type="radio"/>	Nordwalde <input type="radio"/>	Steinfurt <input type="radio"/>		
Emsdetten <input type="radio"/>	Ibbenbüren <input type="radio"/>	Lotte <input type="radio"/>	Ochtrup <input type="radio"/>	Tecklenburg <input type="radio"/>		
Greven <input type="radio"/>	Ladbergen <input type="radio"/>	Metelen <input type="radio"/>	Recke <input type="radio"/>	Westerkappeln <input type="radio"/>		
Hörstel <input type="radio"/>	Laer <input type="radio"/>	Mettingen <input type="radio"/>	Rheine <input type="radio"/>	Wettringen <input type="radio"/>		
Hopsten <input type="radio"/>	Lengerich <input type="radio"/>	Neuenkirchen <input type="radio"/>	Saerbeck <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 (gesamt): _____, <u>davon</u> : _____ Elektro-/Hybridautos Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder (gesamt): _____, <u>davon</u> : _____ Elektrofahrräder/Pedelecs <u>davon</u> : _____ Lastenfahrräder				
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						
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)						
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"/>					
männlich	<input type="radio"/>					
divers	<input type="radio"/>					
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="radio"/>					
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>					
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>					
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>					
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>					
Schüler(in)	<input type="radio"/>					
Student(in)	<input type="radio"/>					
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>					
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>					
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>					
Schulabschluss						
Hauptschule, Volksschule	<input type="radio"/>					
Mittlere Reife (Realschule)	<input type="radio"/>					
(Fach-)Hochschulreife (Abitur)	<input type="radio"/>					
ohne	<input type="radio"/>					

Personenfragebogen (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten) Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? <i>(z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)</i>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Hat Sie das „9-Euro-Ticket“ zum dauerhaften Kauf einer Zeitkarte für Bus und Bahn motiviert?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Nutzen Sie auf Ihren Wegen Bikesharing-Angebote?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Nutzen Sie auf Ihren Wegen Carsharing-Angebote?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Nutzen Sie auf Ihren Wegen Fahrgemeinschaften?	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>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit folgender Ziele mit dem ÖPNV? a) Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz b) nächster Supermarkt c) nächster Arzt/Facharzt	Schulnote <i>(Skala 1 bis 6)</i> a) _____ b) _____ c) _____					
War Ihr Mobilitätsverhalten <u>am Stichtag</u> aufgrund des Coronavirus (COVID-19) beeinflusst?	ja <input type="radio"/> <i>bitte erläutern Sie</i> _____ nein <input type="radio"/>					
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	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"/>					
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>					
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>					
Urlaub	<input type="radio"/>					
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>					
Wetter	<input type="radio"/>					
Sonstiges	<input type="radio"/>					
Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, geschlossene Schulen) ▶ Bitte Wegeprotokoll beachten!	<input type="radio"/>					
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					

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

Seite 3



Hinweis: Sind Sie von den Auswirkungen des **Coronavirus** betroffen (z. B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst **nicht erkrankt**, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre **Wege in Klammern** ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage unternommen hätten.



Wegeprotokoll für den Stichtag				
Nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten.				
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: <input type="radio"/> 18.10.2022 <input type="radio"/> 20.10.2022 <input type="radio"/> 25.10.2022 <input type="radio"/> 27.10.2022				

BEISPIEL

	1. Start	2. Ziel	3. Zeitpunkt	
	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	7:00	7:25
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	16:40	17:00
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	17:15	17:20
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									
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Lastenrad	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Sonstiges (Taxi, Flugzeug)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg			
1. Person																							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg			
2. Person																							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg			
3. Person																							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg			

BEISPIEL

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

Seite 5



Hinweis: Sind Sie von den Auswirkungen des **Coronavirus** betroffen (z. B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst **nicht erkrankt**, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre **Wege in Klammern** ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage unternommen hätten.



Wegeprotokoll für den Stichtag
Nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten.
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: 18.10.2022 20.10.2022 25.10.2022 27.10.2022

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>	7:00	7:25
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	16:40	17:00
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	17:15	17:20
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										
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Lastenrad	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Sonstiges (Taxi, Flugzeug)	zur Wohnung	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 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"/>	1. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg					
<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 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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	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"/>	8. Weg	

BEISPIEL

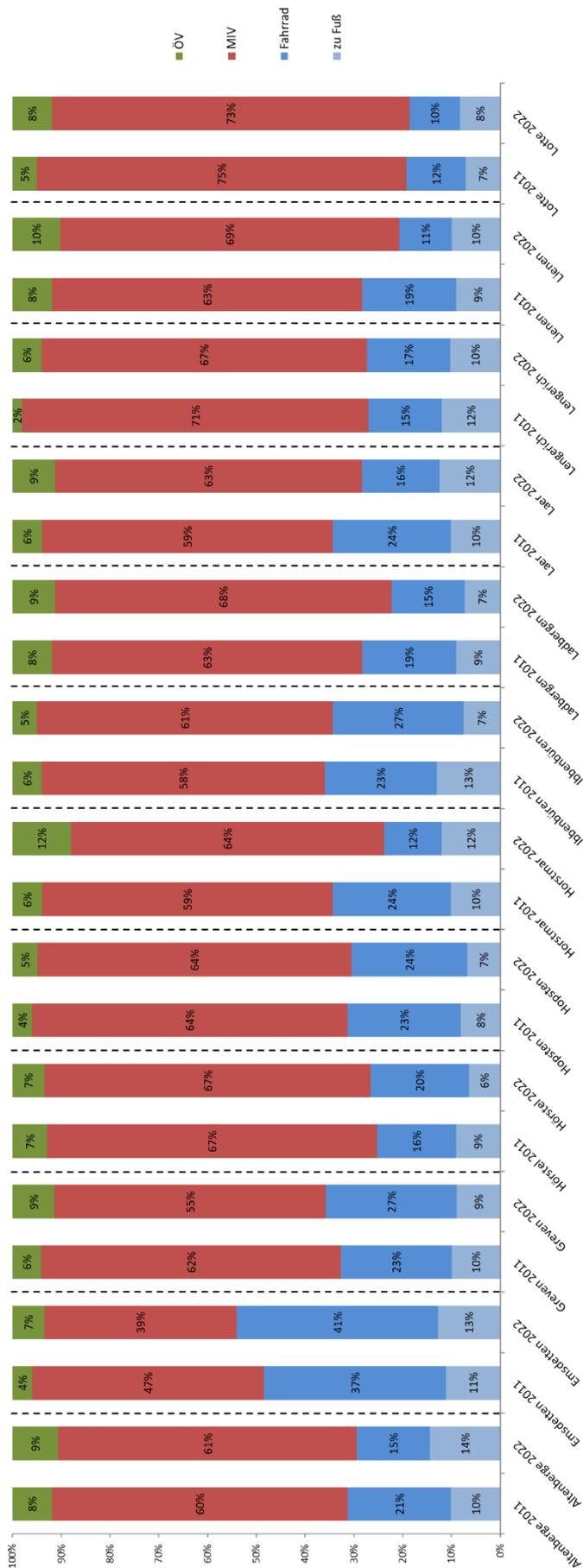
Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

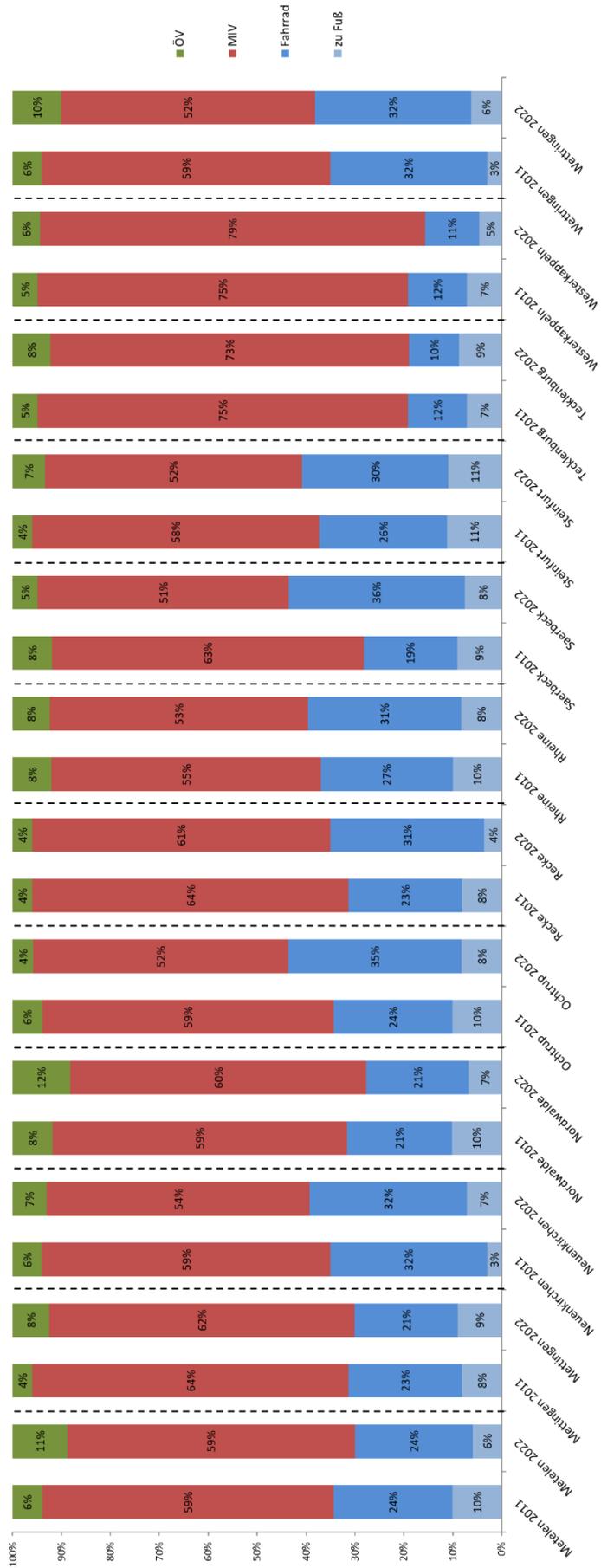
Seite 7

Zusatzfragebogen							
<i>(Bitte lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen des Zusatzfragebogens stellvertretend für den Haushalt beantworten.)</i>							
Frage 1: Wie bewerten Sie insgesamt die Verkehrsangebote in Ihrem Heimatort?							
	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"/>
Busverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahnverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote in Ihrem Heimatort sehen Sie Verbesserungsbedarf? (Mehrfachnennungen sind möglich)							
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"/>		Radwegeschilderung <input type="radio"/>		Zustand der Radwege <input type="radio"/>		
	Radfahrerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>		Bikesharing <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"/>							
Busverkehr	Erweiterung des Busnetzes <input type="radio"/>		Kürzere Takte <input type="radio"/>		ÖPNV-Vorrang an Ampeln <input type="radio"/>		
	Barrierefreie Gestaltung <input type="radio"/>		Sicherheit <input type="radio"/>		Preise/Tarif anpassen <input type="radio"/>		
	<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>						
Bahnverkehr	Erweiterung des Bahnnetzes <input type="radio"/>		Kürzere Takte <input type="radio"/>		Elektrifizierung Bahnnetz <input type="radio"/>		
	Barrierefreie Gestaltung <input type="radio"/>		Sicherheit <input type="radio"/>		Preise/Tarif anpassen <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"/>		
	Angebot E-Ladeinfrastruktur <input type="radio"/>						
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
Frage 3: Kennen und nutzen Sie die Triangel-Radwegeverbindung im Kreis Steinfurt?							
Kenne ich und nutze ich ___ x pro Monat <input type="radio"/>				Kenne ich und nutze ich ___ x pro Jahr <input type="radio"/>			
Kenne ich, nutze ich jedoch <u>nicht</u> <input type="radio"/>				Nein, kenne ich nicht <input type="radio"/>			
Warum nutzen Sie die Triangel-Radwegeverbindung <u>nicht</u>?							

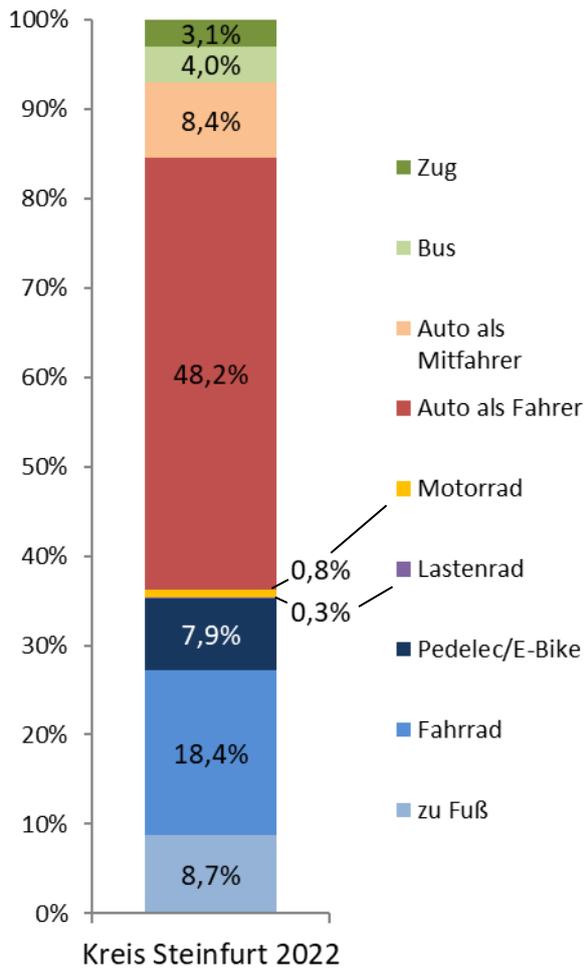
Wenn Sie die Triangel-Radwegeverbindung <u>nutzen</u>: Was ist der Zweck oder das Ziel des Weges?							
Freizeit <input type="radio"/> Einkaufen <input type="radio"/> Arbeit <input type="radio"/> Schule/Ausbildung <input type="radio"/> Sonstiges: _____							
Frage 4: Nutzen Sie einzelne Teilschnitte der Triangel? Welche wären das? (Mehrfachnennungen sind möglich)							
Steinfurt - Rheine <input type="radio"/>		Ochtrup - Rheine <input type="radio"/>			Ochtrup - Steinfurt <input type="radio"/>		
Frage 5: Wie bewerten Sie die Triangel-Radwegeverbindung?							
sehr gut <input type="radio"/>	gut <input type="radio"/>	befriedigend <input type="radio"/>	ausreichend <input type="radio"/>	mangelhaft <input type="radio"/>	ungenügend <input type="radio"/>	keine Bewertung möglich <input type="radio"/>	
Was sind die maßgeblichen Gründe für Ihre Bewertung? (Mehrfachnennungen sind möglich)							
Wegebeschaffenheit <input type="radio"/> Schnelligkeit <input type="radio"/> Beleuchtung <input type="radio"/> Nutzungsvielfalt <input type="radio"/> Sonstiges: _____							
Frage 6: Bitte nennen Sie die vier beliebtesten Freizeit- und Ausflugsziele Ihres Haushaltes im Kreis Steinfurt.							
1) _____				2) _____			
3) _____				4) _____			

Zeitreihe Verkehrsmittelwahl in den Städten und Gemeinden





Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Kreisebene



Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Horstmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt
Altenberge	3.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.800
Emsdetten	-	15.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.100
Greven	-	-	9.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.300
Hörstel	-	-	-	4.200	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.300
Hopsten	-	-	-	-	1.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.600
Horstmar	-	-	-	-	-	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	2.100
Ibbenbüren	-	-	-	100	-	-	10.200	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	10.600
Ladbergen	-	-	-	-	-	-	-	1.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.200
Laer	-	-	-	-	-	-	-	-	2.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.100
Lengerich	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.800
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.200
Lotte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	2.800
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900
Mettingen	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	3.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.400
Neuenkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.800

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt
Nordwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.600
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.600	-	-	-	-	-	-	-	-	4.600
Recke	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.100	-	-	-	-	-	-	-	1.300
Rheine	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.000	-	-	-	-	-	100	18.100
Saarbeck	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.300	-	-	-	-	-	1.300
Steinfurt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.100	-	-	-	-	11.100
Tecklenburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.200	-	-	-	2.200
Westerkappeln	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400	-	-	1.400
Wettingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500	1.500	
Außen	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	2.500	2.600
Gesamt	3.800	15.200	9.300	4.300	1.600	2.100	10.600	1.200	2.200	5.800	2.200	2.700	900	3.400	2.800	1.600	4.600	1.300	18.000	1.300	11.100	2.200	1.400	1.500	2.700	113.900

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	3.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	300	4.100
Emsdetten	-	45.400	900	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	100	-	-	700	600	500	-	-	-	200	49.100
Greven	-	900	25.100	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	-	1.500	27.700
Hörstel	-	200	-	9.800	300	-	700	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	500	100	-	-	100	-	300	12.100
Hopsten	-	-	-	300	5.500	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	6.000
Hostmar	-	-	-	-	-	1.400	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	200	2.000
Ibbenbüren	-	-	100	700	100	-	37.000	-	-	100	-	100	-	200	-	-	-	500	100	100	-	400	200	-	-	39.700
Ladbergen	-	-	-	-	-	-	-	2.400	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	2.800
Laer	-	-	-	-	-	200	-	-	2.200	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	2.700
Lengerich	-	-	-	-	-	-	100	200	-	9.100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	9.600
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	1.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	2.100
Lotte	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	2.700	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	300	-	300	3.300
Metelen	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	2.900	-	-	-	200	-	-	-	500	-	-	-	100	3.800
Mettingen	-	-	-	100	-	-	300	-	-	-	-	-	-	6.100	-	-	-	400	-	-	-	-	100	-	100	7.200
Neuenkirchen	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.000	-	-	-	1.500	-	100	-	300	-	100	13.300
Nordwalde	200	100	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	4.500	-	-	-	-	200	-	-	-	100	5.200

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	19.000	-	-	-	100	-	-	-	400	-	19.800
Recke	-	-	-	100	100	-	500	-	-	-	-	100	-	400	-	-	-	10.000	-	-	-	-	-	-	-	11.200	
Rheine	-	700	-	600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500	-	-	-	62.600	100	300	-	-	300	800	66.900	
Saar- beck	-	500	100	100	-	-	100	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	100	5.000	-	-	-	-	-	6.100	
Stein- furt	-	500	-	-	-	100	-	-	200	-	-	-	500	-	100	200	100	-	300	-	28.600	-	-	300	-	30.900	
Teck- lenburg	-	-	-	-	-	-	400	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000	-	-	-	2.600	
Wester- kappeln	-	-	-	100	-	-	200	-	-	-	-	300	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	3.100	-	-	3.700	
Wett- ringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	300	-	400	-	-	-	-	-	-	7.000	-	8.300	
Außen	300	200	1.200	300	-	200	-	-	-	-	100	300	100	100	100	100	-	-	800	-	-	-	-	-	2.100	5.900	
Gesamt	4.100	49.100	27.500	12.200	6.000	2.000	39.600	2.800	2.700	9.600	2.100	3.300	3.800	7.100	13.300	5.200	19.800	11.200	67.000	6.200	30.900	2.600	3.700	8.300	6.100	346.300	

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	5.900	100	800	100	-	100	-	-	700	-	-	-	-	-	-	900	-	-	300	-	1.500	-	-	100	3.600	14.500
Emsdetten	100	26.700	3.400	700	100	100	1.000	400	100	-	100	200	100	200	600	1.200	400	200	4.400	1.700	2.600	100	100	200	3.500	48.100
Greven	700	3.300	28.700	300	-	100	1.300	400	200	500	-	-	-	-	200	1.500	100	-	700	1.300	1.100	100	100	200	7.900	49.400
Hörstel	100	800	200	16.100	800	-	5.200	100	-	400	-	200	-	400	200	300	100	400	4.000	200	500	400	100	100	3.200	33.800
Hopsten	-	100	100	800	4.300	-	1.300	-	-	100	-	100	-	300	100	-	-	1.300	1.000	-	-	100	-	200	1.800	11.500
Hostmar	100	100	100	-	-	3.200	-	-	800	-	-	-	100	-	-	100	200	-	300	-	1.700	-	-	-	1.700	8.400
Ibbenbüren	-	900	1.300	5.600	1.400	-	51.700	200	100	2.000	100	800	-	4.400	100	100	100	3.200	3.100	500	300	2.500	2.300	200	7.200	88.300
Ladbergen	-	300	1.300	100	-	-	200	3.200	-	1.900	300	-	-	-	100	-	100	100	600	-	-	300	-	-	1.900	10.400
Laer	700	100	200	-	-	800	100	-	3.100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	100	1.200	-	-	-	2.100	8.600
Lengerich	-	-	500	400	100	-	2.100	2.100	-	16.900	2.400	300	-	200	100	-	-	-	800	100	600	3.300	300	-	6.000	36.000
Lienen	-	100	-	-	-	-	100	200	-	2.500	3.800	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	500	-	-	2.800	10.000
Lotte	-	100	-	-	-	-	1.200	-	-	300	-	5.200	-	200	-	-	-	200	200	100	-	200	2.100	-	6.700	16.600
Metelen	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.400	-	-	-	800	-	100	-	1.000	-	-	200	1.900	6.700
Mettingen	100	200	-	500	100	-	4.100	-	-	200	-	100	-	8.900	100	-	-	1.600	300	100	-	300	1.100	-	1.200	18.800
Neuenkirchen	-	700	200	300	-	-	100	100	-	100	-	-	-	100	5.400	-	800	200	3.700	-	500	-	-	1.500	3.000	16.600
Nordwalde	900	1.100	1.500	200	-	100	100	-	100	-	-	-	-	-	-	4.500	100	-	200	-	1.600	-	-	-	2.400	12.900

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	200	400	100	100	-	300	100	-	100	-	-	-	700	-	700	-	14.100	-	1.200	-	1.800	-	-	-	1.600	4.200	25.700
Recke	-	200	100	400	1.200	-	3.300	100	-	-	100	400	-	1.400	100	-	-	8.200	200	100	100	100	100	400	2.100	18.400	
Rheine	200	4.100	700	3.700	1.000	300	3.100	100	100	800	100	100	100	300	3.900	200	1.200	400	75.000	500	3.100	300	-	-	9.300	109.600	
Saar- beck	-	1.800	1.300	200	-	-	400	600	-	100	-	100	-	100	-	-	-	100	600	1.800	-	100	-	-	1.000	8.400	
Stein- furt	1.400	2.700	1.000	400	-	1.800	300	-	1.200	600	-	-	1.100	-	400	1.600	1.800	100	3.000	-	25.500	-	-	-	5.800	50.500	
Teck- lenburg	-	100	100	400	100	-	2.300	300	-	3.200	500	200	-	300	-	-	-	100	300	100	-	3.200	300	-	2.500	14.000	
Wester- kappeln	-	200	-	100	-	-	2.300	-	-	400	-	2.000	-	1.000	-	-	-	500	-	-	-	300	10.600	-	3.300	20.500	
Wett- ringen	100	200	100	100	200	-	200	-	-	-	-	-	100	-	1.600	-	1.300	-	1.100	-	1.800	-	-	-	2.100	10.400	
Außen	3.800	3.700	7.900	3.100	1.900	1.500	7.400	1.900	2.200	6.100	2.700	6.900	2.000	1.300	2.900	2.300	4.200	2.000	9.200	900	5.700	2.200	3.200	1.400	13.600	100.000	
Gesamt	14.300	48.000	49.500	33.600	11.400	8.400	87.900	10.400	8.600	36.000	10.000	16.600	6.700	19.100	16.600	12.900	25.700	18.400	110.000	8.400	50.700	13.900	20.400	10.500	99.900	748.000	

Matrix: ÖV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	1.000	1.700
Emsdetten	-	800	200	-	-	-	200	100	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	1.200	500	100	-	-	-	2.100	5.400
Greven	-	200	2.600	100	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	500	200	200	-	-	-	2.300	6.300
Hörstel	-	-	100	1.200	400	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	400	2.900
Hopsten	-	-	-	400	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	500	-	-	-	-	-	-	100	1.300
Hostmar	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	-	300	-	-	-	600	1.200
Ibbenbüren	-	200	100	800	-	-	3.400	-	-	300	-	-	-	400	-	100	-	200	300	-	-	200	100	-	1.300	7.300
Ladbergen	-	100	100	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	-	400	1.100
Laer	-	-	-	-	-	100	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	1.000
Lengerich	-	-	-	-	-	-	300	-	-	600	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	1.200	2.400
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	-	600	1.200
Lotte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	700	1.700
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	400	-	-	-	100	-	-	-	300	1.100
Mettingen	-	-	-	-	200	400	-	-	-	-	-	-	-	1.300	-	-	-	100	-	-	-	-	300	-	200	2.500
Neuenkirchen	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	1.200	-	-	-	700	-	100	-	-	600	400	3.300
Nordwalde	-	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	800	-	-	-	700	1.900
																									700	1.900

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Ochtrup	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	600	-	-	-	300	-	-	100	500	2.100
Recke	-	-	-	-	600	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	100	-	-	-	-	-	200	1.500
Rheine	-	1.100	500	100	-	100	300	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	6.900	-	200	100	-	100	3.700	13.800
Saar- beck	-	500	200	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	1.100
Stein- furt	500	100	200	-	-	300	-	-	100	-	-	-	100	-	100	800	300	-	200	-	1.600	-	-	200	1.800	6.300
Teck- lenburg	-	-	-	-	-	-	300	100	-	100	100	100	-	-	-	-	-	-	100	-	-	600	-	-	200	1.600
Wester- kappeln	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	700
Wett- ringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	200	-	100	-	200	-	-	-	300	1.400
Außen	900	2.000	2.300	300	100	500	1.200	400	600	1.100	500	700	300	200	500	700	500	300	3.600	100	1.900	200	200	400	1.800	21.500
Gesamt	1.700	5.500	6.400	2.900	1.300	1.200	7.200	900	1.000	2.300	1.100	1.600	1.100	2.500	3.400	1.900	2.200	1.600	13.700	1.000	6.100	1.700	800	1.400	21.900	92.200

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt
Altenberge	1.400	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	400	-	-	-	2.300	4.500
Emsdetten	100	9.200	900	200	-	-	600	100	-	-	-	-	-	-	100	300	100	100	1.000	300	500	-	-	-	3.600	17.100
Greven	200	1.600	5.600	-	-	-	800	200	-	100	-	-	-	-	100	100	100	-	300	100	300	-	-	-	6.600	16.100
Hörstel	-	300	200	2.700	200	-	1.900	100	-	100	-	-	-	200	100	200	100	100	1.700	100	200	300	-	-	2.100	10.500
Hopsten	-	100	-	400	1.100	-	400	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	300	300	-	-	-	-	-	900	3.900
Hostmar	100	100	-	-	-	700	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	-	100	-	600	-	-	-	1.300	3.200
Ibbenbüren	-	100	500	1.200	300	-	11.400	100	-	500	-	100	-	600	-	100	-	400	2.000	-	-	500	500	-	5.400	23.500
Ladbergen	-	-	300	-	-	-	100	500	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	-	-	-	1.200	2.500
Laer	100	-	100	-	-	100	100	-	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	300	-	-	-	1.500	3.200
Lengerich	-	-	200	200	-	-	600	700	-	3.500	100	100	-	-	100	-	-	-	300	-	600	300	100	-	4.200	11.100
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.300	600	-	-	-	-	-	-	-	100	-	200	-	-	-	2.100	4.200
Lotte	-	100	-	-	-	-	400	-	-	100	-	900	-	100	-	-	-	-	200	-	-	100	100	-	4.400	6.300
Metelen	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	300	-	-	-	600	-	-	-	1.400	3.200
Mettingen	100	100	-	100	100	-	900	-	-	200	-	100	-	1.500	100	-	-	400	100	100	-	100	100	-	900	4.800
Neuenkirchen	-	400	100	100	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	1.900	-	200	-	1.400	-	400	-	-	100	1.900	6.400
Nordwalde	100	200	200	-	-	100	100	-	100	-	-	-	-	-	-	800	-	-	200	-	700	-	-	-	1.300	3.900

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	200	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	200	-	300	100	4.200	-	400	-	200	-	-	-	400	2.800	9.200
Recke	-	-	100	200	100	-	800	100	-	-	-	100	-	400	100	-	-	1.400	300	-	100	100	100	-	1.300	5.000	
Rheine	100	2.500	600	600	100	-	700	-	-	300	-	-	-	100	600	-	300	-	21.300	200	1.400	-	-	100	7.700	36.600	
Saarbeck	-	500	400	-	-	-	200	200	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	200	700	-	-	-	-	800	3.400	
Steinfurt	400	800	500	100	-	100	200	-	-	100	-	-	200	-	200	500	400	-	500	200	7.100	-	-	100	5.000	16.200	
Tecklenburg	-	100	100	100	100	-	700	-	-	600	100	100	-	100	-	-	-	-	300	-	-	400	-	-	1.400	3.800	
Westerkappeln	-	100	-	200	-	-	600	-	-	100	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	1.100	-	2.000	4.200	
Wettingen	100	200	100	-	100	-	200	-	-	-	-	-	-	-	300	-	400	-	500	-	700	-	-	900	1.200	4.600	
Außen	-	-	100	-	100	-	200	-	-	-	-	-	100	100	-	-	100	100	-	-	100	-	-	-	2.100	3.000	
Gesamt	2.900	16.600	10.300	6.000	2.100	900	21.100	2.100	900	7.300	800	1.600	1.200	3.100	4.000	2.100	6.400	2.900	31.500	1.800	14.100	1.900	2.000	1.700	65.200	210.600	

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	400	600
Emsdetten	-	1.100	100	-	-	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	-	100	100	-	-	-	-	200	2.000
Greven	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	100	-	-	-	1.000	1.700
Hörstel	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	400	600
Hopsten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200
Hostmar	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	500
Ibbenbüren	-	100	-	100	-	-	1.300	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	100	100	-	-	-	-	-	400	2.200
Ladbergen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300
Laer	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300
Lengerich	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	800
Lienen	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300
Lotte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	200	800
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300
Mettingen	-	-	-	100	-	-	200	-	-	100	-	-	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	700
Neuenkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	300	400
Nordwalde	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	300

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	100	800
Recke	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	100	-	-	-	-	-	100	600
Rheine	-	-	-	100	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.900	-	100	-	-	-	-	900	4.100
Saarbeck	-	200	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	400
Steinfurt	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	1.200	-	-	-	100	400	2.100
Tecklenburg	-	-	-	100	-	-	100	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	300	800
Westerkappeln	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	200	600
Wettingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	-	-	100	400	
Außen	300	100	300	200	-	-	-	-	-	200	-	100	-	-	-	-	-	100	400	-	200	-	-	-	-	6.400	8.300
Gesamt	400	1.500	1.000	700	100	500	2.200	200	200	700	400	500	200	300	100	300	600	400	3.900	300	2.000	200	500	300	12.400	29.800	

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	1.400	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	400	2.000
Emsdetten	-	9.400	200	200	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	200	400	200	-	-	-	300	11.100
Greven	-	400	9.700	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	-	-	200	10.500
Hörstel	-	-	-	3.700	100	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	300	4.500
Hopsten	-	-	100	-	1.200	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	1.500
Hostmar	-	-	-	-	-	500	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	-	-	200	1.200
Ibbenbüren	-	-	-	300	-	-	9.300	-	-	-	-	100	-	200	-	-	-	100	100	200	-	100	-	-	-	10.500
Ladbergen	-	-	100	-	-	-	-	800	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	1.100
Laer	100	-	-	-	-	300	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	1.500
Lengerich	-	-	-	-	-	-	300	-	-	4.000	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	4.500
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	1.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	2.000
Lotte	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	700	1.900
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	200	-	-	-	100	-	-	-	100	1.100
Mettingen	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	-	-	-	-	1.900	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	2.700
Neuenkirchen	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.300	-	100	-	-	-	100	-	-	100	300	3.000
Nordwalde	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.600	-	-	-	-	-	-	-	-	200	1.900
Außen																									400	2.000
Gesamt																									2.000	11.100

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.200	-	-	-	200	-	-	-	100	300	4.800
Recke	-	100	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	2.900	-	-	-	-	-	-	100	3.500	
Rheine	-	500	-	200	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	16.700	-	100	-	-	-	300	18.100	
Saar- beck	-	300	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	-	-	-	-	-	1.400	
Stein- furt	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	200	-	-	200	-	6.900	-	-	200	200	8.100	
Teck- lenburg	-	-	-	-	-	-	400	-	-	500	100	100	-	100	-	-	-	-	-	100	-	700	-	-	100	1.900	
Wester- kappeln	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	1.900	-	-	2.300	
Wett- ringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	200	-	100	-	100	-	-	-	1.600	2.300	
Außen	100	200	200	-	-	-	400	-	100	300	-	300	-	-	100	100	-	-	100	-	200	-	100	-	2.200	4.400	
Gesamt	1.700	11.100	10.300	4.400	1.200	900	12.300	800	1.200	5.600	1.300	1.200	700	2.200	2.900	2.100	4.900	3.300	17.800	1.800	8.400	900	2.600	2.000	6.600	107.900	

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	500	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700
Emsdetten	-	1.800	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	-	100	-	200	2.500
Greven	-	-	3.000	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	100	500	3.700
Hörstel	-	100	-	900	100	-	200	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	300	1.800
Hopsten	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	100	800
Hostmar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200
Ibbenbüren	-	-	100	-	-	-	2.700	-	-	200	-	100	-	100	-	-	-	100	100	-	-	-	200	-	300	3.900
Ladbergen	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	400
Laer	-	-	-	-	-	100	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	600
Lengerich	-	-	-	-	-	-	100	100	-	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	400	1.700
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Lotte	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	1.000
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300
Mettingen	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	100	100	-	-	-	100	-	100	1.000
Neuenkirchen	-	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	100	-	200	-	-	-	-	-	100	600
Nordwalde	100	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	200	500

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	1.100	-	-	-	200	-	-	-	-	200	1.700
Recke	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	100	900	
Rheine	-	200	-	200	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	-	6.000	-	100	-	-	200	600	7.400	
Saarbeck	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	700	
Steinfurt	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.200	-	-	-	100	2.400	
Tecklenburg	-	-	-	-	-	-	100	200	-	400	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	100	1.100	
Westerkappeln	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	100	800	
Wettingen	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	100	-	-	200	-	700	
Außen	-	200	100	100	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	100	-	-	-	300	-	-	-	-	-	1.000	2.000	
Gesamt	700	2.700	3.300	1.400	700	200	3.600	500	400	1.700	100	900	400	1.100	500	100	1.400	900	6.900	600	2.700	400	700	400	5.200	37.600	

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

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	300	-	-	-	600	1.100
Emsdetten	-	4.000	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	400	300	300	-	-	-	600	5.800
Greven	-	200	3.500	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200	200	-	-	-	1.100	5.300
Hörstel	-	-	-	1.600	400	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	500	3.200
Hopsten	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700	100	-	-	-	-	-	100	1.700
Hostmar	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	500	1.300
Ibbenbüren	-	-	-	200	100	-	6.600	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	400	100	-	-	100	100	-	900	8.600
Ladbergen	-	-	100	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	300	900
Laer	-	-	-	-	-	200	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	300	1.000
Lengerich	-	-	-	-	-	-	200	-	-	1.300	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	1.100	2.900
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	200	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	-	-	300	900
Lotte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	500	2.200
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	200	1.000
Mettingen	-	-	-	100	200	300	-	-	-	-	-	-	-	1.400	-	-	-	100	-	-	-	-	100	-	100	2.100
Neuenkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.900	-	-	-	300	-	-	-	-	-	300	2.500
Nordwalde	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	100	-	-	-	600	-	-	-	700	2.000

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.300	-	-	-	400	-	-	-	800	3.500
Recke	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.200	-	-	-	-	-	-	200	1.500
Rheine	-	200	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	200	-	7.800	-	300	-	-	-	2.200	11.500
Saarbeck	-	200	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	100	1.000
Steinfurt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	4.100	-	-	-	1.200	5.400
Tecklenburg	-	-	-	-	-	-	400	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	600	-	-	100	1.300
Westerkappeln	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	200	1.400
Wettingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	200	-	100	-	300	-	-	500	300	1.800
Außen	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	1.100	1.300
Gesamt	200	4.600	4.200	2.000	1.600	600	8.300	400	400	1.700	200	1.500	400	2.000	3.300	500	3.100	2.300	9.400	1.200	6.800	1.100	1.000	500	14.000	71.300

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	1.600	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	200	-	-	-	700	2.800
Emsdetten	-	10.600	400	-	-	-	100	200	-	-	-	-	-	-	400	100	-	-	700	300	400	-	-	-	700	13.800
Greven	100	400	5.100	100	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	300	-	-	-	-	1.400	8.200
Hörstel	-	-	-	4.600	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	400	100	100	-	-	100	100	6.300
Hopsten	-	-	-	100	1.000	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	300	1.600
Hostmar	-	-	-	-	-	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	-	-	-	1.600
Ibbenbüren	-	100	-	1.300	200	-	10.400	-	-	100	-	-	-	-	900	-	-	700	-	-	-	300	100	-	500	14.400
Ladbergen	-	-	100	-	-	-	-	1.200	-	300	100	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	200	-	-	300	2.300
Laer	200	-	100	-	-	-	-	-	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	300	1.600
Lengerich	-	-	-	-	-	-	300	100	-	3.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	300	3.800
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	1.400
Lotte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	400	-	1.100	2.500
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	100	800
Mettingen	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	2.100	-	-	-	200	-	-	-	-	100	-	200	3.300
Neuenkirchen	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.300	-	-	-	1.200	-	-	-	-	300	300	4.100
Nordwalde	100	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.200	-	-	-	-	100	-	-	-	300	2.000
																									300	2.000

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt	
Ochtrup	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	4.100	-	-	-	100	-	-	-	300	400	5.000
Recke	-	-	-	-	100	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.700	-	-	-	-	-	-	200	2.200	
Rheine	-	700	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	200	-	14.400	100	200	100	-	200	2.000	18.900	
Saar- beck	-	300	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	1.000	-	-	-	-	1.600		
Stein- furt	100	300	100	-	-	300	-	-	200	-	-	-	300	-	-	100	200	-	200	-	6.300	-	-	300	600	8.700	
Teck- lenburg	-	-	-	-	-	-	100	-	-	400	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	300	1.600	
Wester- kappeln	-	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	100	-	100	-	-	-	-	-	-	-	200	1.700	-	200	2.600	
Wett- ringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	300	-	100	-	200	-	100	-	-	1.300	100	2.100	
Außen	-	200	100	100	-	-	100	-	-	100	-	-	-	100	-	100	100	100	200	-	200	100	-	-	3.000	4.400	
Gesamt	2.000	13.000	6.100	6.500	1.200	1.100	12.900	1.700	1.000	3.900	1.000	1.000	800	3.300	3.600	2.200	4.700	3.100	17.600	2.100	8.100	1.600	2.300	2.400	13.600	117.000	

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

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saerbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettringen	Außen	Gesamt
Altenberge	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	300	1.500
Emsdetten	-	5.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	100	-	-	-	-	5.700
Greven	-	-	3.900	-	-	-	-	300	-	100	-	-	-	-	-	100	-	-	100	-	-	-	-	-	200	4.600
Hörstel	100	200	-	1.800	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.200
Hopsten	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	100	800
Hostmar	-	-	-	-	-	500	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	700
Ibbenbüren	-	-	100	100	100	-	7.400	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	300	-	-	400	8.600
Ladbergen	-	-	-	-	-	-	-	300	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100	700
Laer	-	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500
Lengerich	-	-	100	-	-	-	-	-	-	2.000	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	2.400
Lienen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	900
Lotte	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	300	1.400
Metelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	100	900
Mettingen	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	-	1.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	2.100
Neuenkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.100	-	-	-	200	-	-	-	-	200	-	1.400
Nordwalde	100	100	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	-	-	-	-	100	-	-	-	300	1.700

von/ nach Kom- mune	Altenberge	Emsdetten	Greven	Hörstel	Hopsten	Hostmar	Ibbenbüren	Ladbergen	Laer	Lengerich	Lienen	Lotte	Metelen	Mettingen	Neuenkirchen	Nordwalde	Ochtrup	Recke	Rheine	Saarbeck	Steinfurt	Tecklenburg	Westerkappeln	Wettingen	Außen	Gesamt
Ochtrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.500	-	100	-	-	-	-	100	-	2.700
Recke	-	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	200	-	100	-	-	-	1.300	100	-	-	-	-	100	-	1.800
Rheine	-	-	100	200	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	100	7.700	100	-	-	-	-	200	8.500
Saar- beck	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	600
Stein- furt	100	600	-	-	-	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100	200	-	100	-	3.000	-	-	200	100	4.500
Teck- lenburg	-	100	-	100	-	-	300	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	100	1.500
Wester- kappeln	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	800	-	100	1.500
Wett- ringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	-	-	-	-	500	-	700
Außen	-	200	500	-	-	-	200	-	100	200	-	100	-	100	100	100	100	-	100	-	200	-	300	100	1.100	3.200
Gesamt	1.400	6.500	4.700	2.300	700	600	8.800	600	800	3.100	500	1.100	800	2.000	1.300	1.200	2.900	2.000	8.600	600	3.500	1.000	1.300	1.100	4.000	61.300

