



Kurzbericht

Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Soest 2019



Stadt Soest
Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung
Windmühlenweg 21
59494 Soest

Impressum

Planersocietät Stadt. Mobilität. Dialog.

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

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

Bearbeitung

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

Bildnachweis

Titelseite: Kreis Soest

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

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	4
2	Methodische Rahmenbedingungen	5
3	Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung	7
3.1	Wegeanzahl	7
3.2	Wegelängen und Wegedauer	8
3.3	Verkehrszwecke	8
3.4	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	9
3.5	Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung	12
3.6	Bewertung der Verkehrssysteme	13
4	Zusammenfassung	14

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Die Stadt Soest hat in Zusammenarbeit mit dem Kreis Soest im Herbst 2019 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln.

Aus diesen aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind die Menschen am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät durchgeführt. Sie fand zwischen dem 24. September und 10. Oktober 2019 statt. Insgesamt sind rund 750 Personen aus gut 460 Haushalten befragt worden. Dies entspricht einem Anteil von 1,4 % der Bevölkerung. Die Teilnahme an der Mobilitätsuntersuchung war schriftlich, online sowie telefonisch möglich. Die abgefragten Inhalte sind der Abbildung 1 entnommen. Die gewonnenen Ergebnisse werden für die zukünftige Verkehrsplanung z. B. für die ÖV- und Radverkehrsplanung verwendet.

Abbildung 1: Befragungsinhalte

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

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

2 Methodische Rahmenbedingungen

Die Mobilitätsuntersuchung für die Stadt Soest wurde unter der Beachtung der methodischen Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) durchgeführt. Damit sind die Ergebnisse mit anderen aktuellen Erhebungen in anderen Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens, aber auch mit der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (2017) oder anderer nach vergleichbarer Methodik durchgeführten Untersuchungen vergleichbar. Als Vergleichswerte werden in den folgenden Ausführungen stellenweise die Ergebnisse aus der bundesweiten Erhebung dargestellt. Hier gilt es zwischen den gesamtdeutschen Ergebnissen (MiD) und denen der strukturell vergleichbaren Städte (in der MiD-Systematik Ländliche Region – Zentrale Stadt) zu unterscheiden.

Die Erhebung in der Stadt Soest wurde im September und Oktober 2019 in zwei Erhebungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf sechs Stichtage im Zeitraum zwischen dem 24. September und 10. Oktober 2019. Die Stichtage wurden zu gleichen Anteilen auf die zufällig ausgewählten Haushalte verteilt. Den Haushalten wurde jeweils ein Paket des schriftlichen Fragebogensatzes per Post bereitgestellt. Darüber hinaus bestand auch die Möglichkeit online oder telefonisch an der Befragung teilzunehmen. Insgesamt wurden 3.700 Haushalte angeschrieben. Nach einer Rücklaufquote von 12 % lagen schlussendlich die Ergebnisse von 755 Personen aus 457 Haushalten vor.

Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Stichprobenbedingt wurden zudem besonders viele junge Personen ausgewählt und angeschrieben. Aus diesen Gründen wurde durch eine Gewichtung der Daten eine Anpassung unter anderem an den Eckwerten des Zensus 2011 vorgenommen (hinsichtlich Haushaltsstrukturen, Altersstrukturen, Geschlechterverteilung, Kommunenanteil). Mit der vorgenommenen Gewichtung können Analysen und Auswertungen durchgeführt werden, die ein weitgehend repräsentatives Bild über das Mobilitätsverhalten und -geschehen in der Stadt Soest wiedergeben.

Die Temperaturen lagen zum Erhebungszeitraum auf einem jahreszeittypischen Niveau und bewegten sich in einer Spannweite zwischen 15° C und 20° C. An den Erhebungstagen war es zwar weitgehend bedeckt, dabei aber nicht übermäßig regnerisch, sodass die ermittelten Witterungsverhältnisse jahreszeittypische Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten lassen. Der Erhebungszeitraum der im Jahr 2011 durchgeführten Erhebung lag zwischen Mai und Juli. Folglich gilt es bei der Vergleichbarkeit der Ergebnisse die unterschiedlichen Erhebungszeiträume zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist herauszuheben, dass der Erhebungszeitraum außerhalb der Semesterzeiten der Hochschulen lag. Es ist anzunehmen, dass das alltägliche Mobilitätsverhalten der Studierenden nicht gänzlich in dieser Erhebung abgebildet werden kann. Die Ergebnisse sind daher bisweilen insbesondere vor dem Hintergrund der erhöhten ÖV- und Radaffinität der Studierenden entsprechend einzuordnen.

Vergleichbarkeit der Ergebnisse zur 2011 durchgeführten Befragung

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

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

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

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

3 Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung

3.1 Wegeanzahl

Die Mobilität der Bevölkerung der Stadt Soest lässt sich anhand verschiedener Parameter messen. Wichtig ist zunächst einmal die Wegeanzahl. Die Mobilitätserhebung hat ergeben, dass eine Person in der Stadt Soest pro Tag 3,2 Wege zurücklegt. Dies schließt die Zahl der immobilen Personen ein. 9 % der Bevölkerung verlassen das Haus an einem durchschnittlichen Werktag nicht. Bleiben diese in der Ermittlung der Wegeanzahl unberücksichtigt, erhöht sich die Wegeanzahl auf 3,5. Dies liegt nur leicht unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. Die Nähe zum Bundesdurchschnitt lässt sich darauf zurückführen, dass sich in der Anzahl der Wege die Anzahl wahrgenommener außerhäuslicher Aktivitäten wie Arbeiten, Einkaufen, oder Freizeitgestaltung widerspiegelt. Diese werden stärker von der Lebenssituation der Menschen als von Kenngrößen des Mobilitätsverhalten (wie etwa der Raumstruktur) bestimmt.

Tabelle 1: Zahl der zurückgelegten Wege an den erhobenen Stichtagen (Di.-Do.)

Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Personen ab 6 Jahren, in %)	Stadt Soest (n=696)	Kreis Soest (n=3.796)	Ländliche Region – Zentrale Stadt	MiD 2017
kein Weg (immobil)	9	9	15	15
ein bis zwei Wege	40	36	34	36
drei bis vier Wege	32	35	30	30
fünf bis sechs Wege	14	14	21	20
sieben bis acht Wege	5	5		
neun und mehr Wege	1	1		
	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	3,2	3,3	3,1	3,2
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	3,5	3,6	3,6	3,7

Die mobilste Gruppe ist die der Teilzeiterwerbstätigen, die 4,5 Wege/Werktag zurücklegt. Dies ist ein überdurchschnittliches Niveau. Deutlich immobiler sind Rentner und Rentnerinnen. Sie legen im Schnitt 2,9 Wege/Werktag zurück. Dies ist nicht ungewöhnlich, da in dieser Nutzergruppe alltägliche Wege zur Arbeit oder zum Ausbildungsort entfallen. Sehr wenig Wege bewältigen Auszubildende mit nur 2,5 Wege/Werktag. Unter den Haushaltstypen ergeben sich ebenfalls Unterschiede. Haushalte mit Kindern sind tendenziell mobiler als solche ohne Kinder. So sind Personen aus Paarhaushalten mit einem Kind mit 3,5 Wegen/Werktag die mobilste Haushaltsgruppe. Aufgrund ihrer Familiensituation müssen sie viele Lebensbereiche abdecken und koordinieren (Beruf, Familie, Freunde/Verwandte, Freizeit etc.), die mit einer überdurchschnittlich hohen Mobilität verbunden sind. Die Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern kann diese Haushalte entlasten. Weniger Wege unternehmen dagegen Paare ohne Kinder (3,2 Wege/Werktag) - auch weil Vollzeit-Erwerbstätige die mit Abstand stärkste Gruppe stellen.

3.2 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge eines Weges an einem Normalwerktag von Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Soest liegt bei rund 14,5 km. Werden ausschließliche Wege mit einer Länge unter 100 km betrachtet, reduziert sich dieser Wert weiter auf 10,3 km. Auffällig bei dieser Auswertung ist, dass zwar die durchschnittliche Entfernung eines Wegs der Soester Bevölkerung über jenem Wert der Kreisbevölkerung liegt, gleichzeitig aber die Hälfte aller Wege 3 km nicht überschreitet. Dies spricht für die insgesamt kompakte Stadtstruktur der Stadt Soest mit einem hohen Grad an Zentralität. Diese kurzen Wege stellen ein nennenswertes Verlagerungspotenzial zugunsten der Nahmobilität dar. Daneben äußert sich in der durchschnittlichen Entfernung wiederum ein hoher Anteil Fernpendler.

Der hohe Anteil kurzer Wege spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Wegedauer wider. Diese beträgt in der Stadt Soest lediglich 10 Minuten. Gleichzeitig beträgt der Median 15 Minuten. Das bedeutet, dass die Hälfte der Wege nicht mehr als 15 Minuten Wegedauer beanspruchen. Insgesamt beträgt die Unterwegszeit pro Person und Tag im Kreis Soest 49 Minuten.

Tabelle 2: Entfernung der zurückgelegten Wege

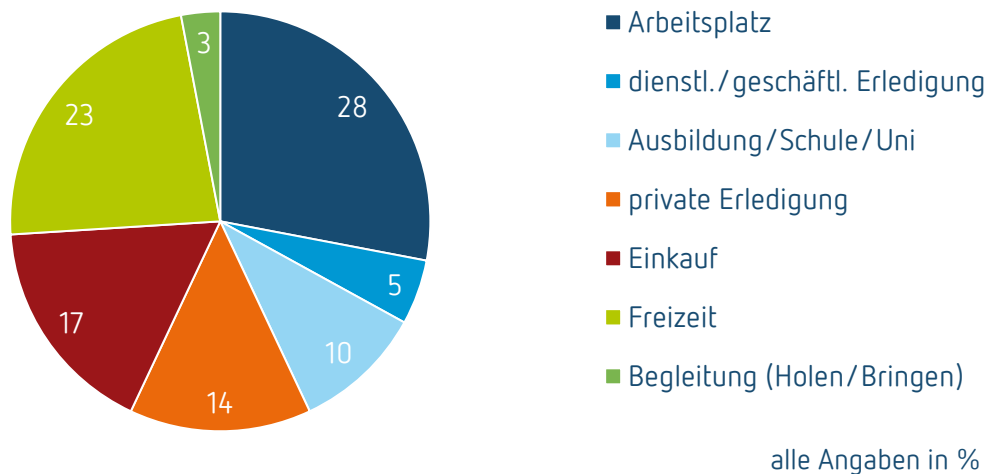
Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Wege von Personen ab 6 Jahren, in %)	Stadt Soest (n=2.123)	Kreis Soest (n=11.822)	Ländliche Region – Zentrale Stadt	MiD 2017
bis zu 0,5 km	8	7	10	10
über 0,5 km - 1 km	10	10	11	11
über 1,0 km - 2 km	19	14	16	14
über 2,0 km - 5 km	28	23	29	23
über 5,0 km - 10 km	8	16	15	16
über 10,0 km - 20 km	7	14	8	13
über 20,0 km - 50 km	14	12	7	9
über 50,0 km u. mehr	6	4	5	4
	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (km)	14,5	13,0	11,4	12,5
Durchschnitt (alle Wege < 100 km) (km)	10,8	10,3	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (km)	3,0	5,0	k. A.	k. A.

3.3 Verkehrszwecke

Hinter den zahlreichen Wegen in der Stadt Soest liegen viele unterschiedliche Zwecke. So entsprechen die Wege zu Freizeit Zwecken (23 %) und denen zum Arbeitsplatz (28 %) bereits über der Hälfte aller zurückgelegten Wege. Es folgen Wege zum Einkauf (17 %) und für private Erledigungen (14 %). Weitere 10 % entfallen auf Ausbildungswege, 3 % auf Begleitwege und 5 % auf Dienstwege.

Einschränkend muss hier erwähnt werden, dass die Erhebung außerhalb der Semesterzeiten der Hochschulen stattfand und somit einige der alltäglichen Ausbildungswege ggfs. unberücksichtigt geblieben sind.

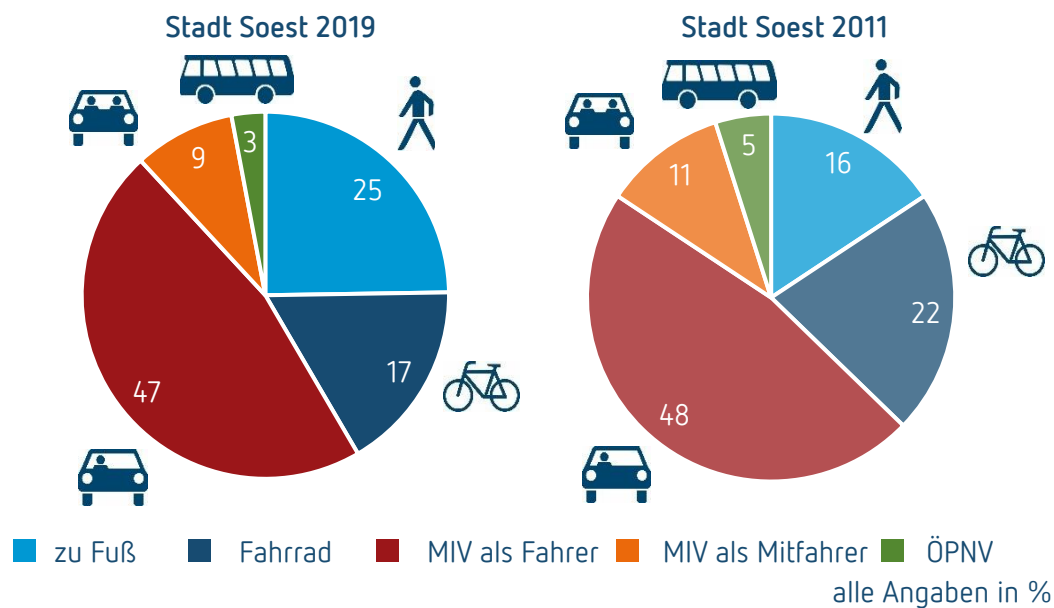
Abbildung 2: Zweck der zurückgelegten Wege



3.4 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split stellt die zentrale Kenngröße der Verkehrsmittelwahl dar. Er gibt die Anteile der genutzten Verkehrsmittel auf allen zurückgelegten Wegen an. Über die Hälfte der Wege in der Stadt Soest werden mit dem Pkw (oder Motorrad/Krad) zurückgelegt. Insgesamt 47 % fahren das Fahrzeug selbst, weitere 9 % sind MitfahrerIn. Anhand dieser Werte zeigt sich in Bezug zu strukturell vergleichbaren Städten eine nur leicht erhöhte Autoaffinität. So liegen die Wegeanteile mit dem Pkw in diesen Städten im Durchschnitt bei 41 % als FahrerIn und 15 % als MitfahrerIn. Die leicht erhöhte Autoaffinität ist vornehmlich auf den höheren Anteil der MIV-FahrerInnen und somit individuellen Pkw-Bedeutung zurückzuführen. Daneben werden in der Stadt Soest gegenüber vergleichbaren Städten ähnlich viele Wege zu Fuß (25 % zu 24 %) zurückgelegt. Des Weiteren lässt sich ein höherer Radverkehrsanteil (17 % zu 13 %) sowie ein niedriger ÖV-Anteil (3 % zu 7 %) feststellen.

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Soest (Modal Split)

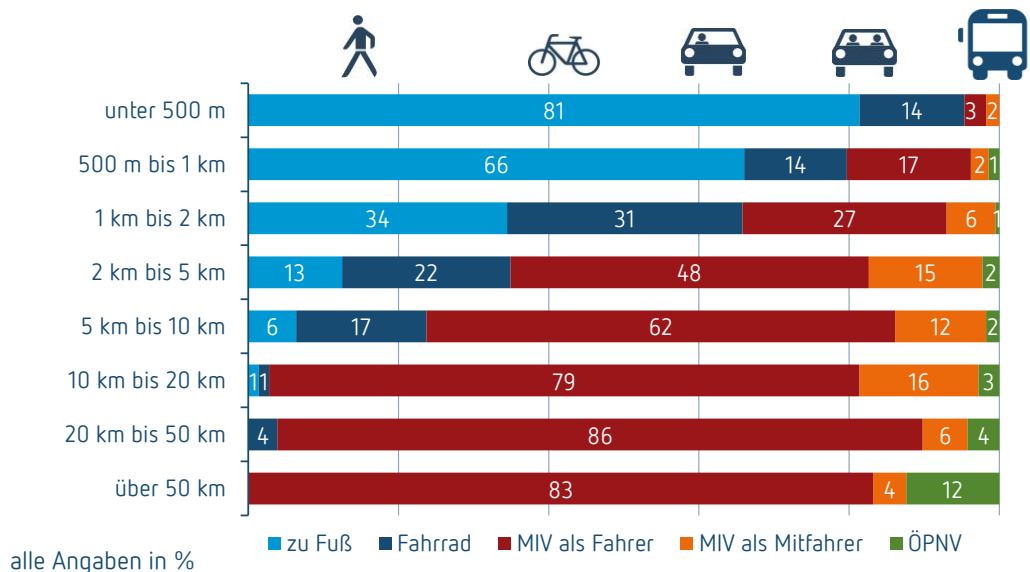


Gegenüber der Befragung im Jahr 2011 haben sich sowohl der Radverkehrs- als auch der ÖPNV-Anteil reduziert. Zur Entwicklung des Radverkehrsanteils kann jedoch konstatiert werden, dass hier auch jahreszeitlich bedingte Schwankungen eine Rolle spielen. So fand die Erhebung im Jahr 2011 in den Monaten Mai bis Juli mit überdurchschnittlichem Radverkehrsanteil statt, während sich in dieser Befragung die Stichtage auf den Zeitraum zwischen Ende September bis Mitte Oktober verteilen, in dem auch in der deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland, insbesondere in ländlichen Räumen, ein eher unterdurchschnittlicher Radverkehrsanteil ermittelt wurde.

Der Haupteinfluss des gesunkenen ÖPNV-Anteils kann mit großer Wahrscheinlichkeit einerseits auf rückläufige Schülerzahlen zurückgeführt werden. Die überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV von Schülerinnen und Schülern wirkte sich im Jahr 2019 dementsprechend geringer aus als acht Jahre zuvor. Zudem kann der Rückgang des ÖPNV mitunter damit erklärt werden, dass der Erhebungszeitraum der Erhebung 2019 mindestens teilweise in der vorlesungsfreien Zeit der Universitäten und Hochschulen lag und dadurch das alltägliche Verkehrsverhalten der ÖV-affinen Gruppe der Studierenden beeinflusst war. So ist nicht auszuschließen, dass die lokalen Hochschulen in Soest und Lippstadt sowie die mit dem ÖPNV gut zu erreichenden Universitätsstandorte (Dortmund, Paderborn) seltener als üblich das Ziel von Wegen mit dem ÖPNV waren.

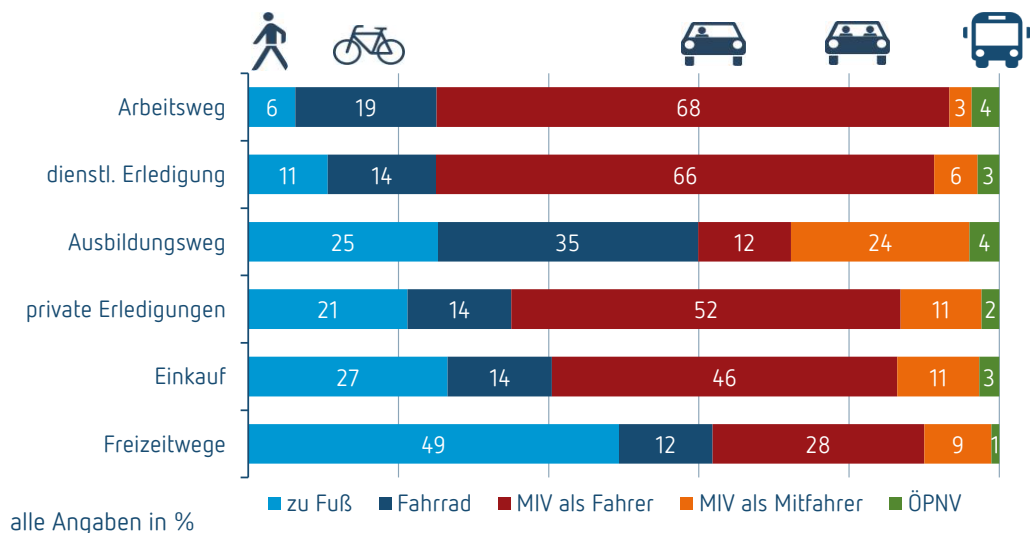
Je nach Distanz des Weges variiert die Verkehrsmittelwahl stark. Auf den kurzen dominiert klar die Nahmobilität. Noch bis zu einer Entfernung von 2 km werden annähernd zwei Drittel der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. In den folgenden Entfernungsklassen ist aber schließlich der MIV deutlich das stärkste Verkehrsmittel. Um den Radverkehrsanteil wieder zu erhöhen, gilt es vor allem auf Wegen bis 5 km Verlagerungspotenziale zu generieren und abzurufen. Vor dem Hintergrund einer stärkeren Elektrifizierung des Radverkehrs erscheinen auch Zugewinne auf Distanzen bis 10 km auf alltäglichen Wegen realistisch. Dazu gilt es die entsprechende Infrastruktur aus den Nachbarstädten und Ortsteilen in die Kernstadt sicher zu stellen. Auffällig ist zudem, dass der Öffentliche Verkehr für den städtischen Verkehr nur eine geringfügige Bedeutung einnimmt. Merklichen Anteile werden erst ab 10 km im Umland- und Fernverkehr wahrgenommen.

Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Soest



Die Verkehrsmittelnutzung weicht ebenso je nach Verkehrszweck ab. Vor allem arbeitsorientierte Wege werden überdurchschnittlich häufig mit dem Auto zurückgelegt. Für private Erledigungen (63 %) sowie den Einkauf (57 %) wird ebenfalls in über der Hälfte der Fälle das Auto gewählt. Weniger bedeutsam ist es dagegen auf Freizeitwegen. Zu diesem Zweck werden die meisten Wege zu Fuß bewältigt. Dies ist auch auf zahlreiche Spaziergänge zurückzuführen, wenngleich ein Anteil von fast 50 % deutlich überdurchschnittlich ist und vermuten lässt, dass auch z. B. Besuchswege in der kompakten Stadtstruktur vermehrt zu Fuß bewältigt werden. Dagegen wird das Fahrrad auf Freizeitwegen verhältnismäßig wenig genutzt. Dessen Maximum wird mit 35 % auf Ausbildungswegen erreicht. Die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen setzt sich insgesamt deutlich von der zu anderen Zwecken ab. Auffällig ist dennoch der auch hier geringe ÖPNV-Anteil, der zwar zu großen Teilen durch den Radverkehr, in Teilen aber auch durch den MIV – verdeutlicht anhand des hohen MIV-Mitfahrer-Anteils - kompensiert wird. Insgesamt fällt die geringe ÖPNV-Nutzung auf. Sie übersteigt zu keinem Zweck den Anteil von 4 %. Hier besteht folglich ein großes Handlungserfordernis, den ÖPNV für alltägliche Zwecke nutzbarer zu machen.

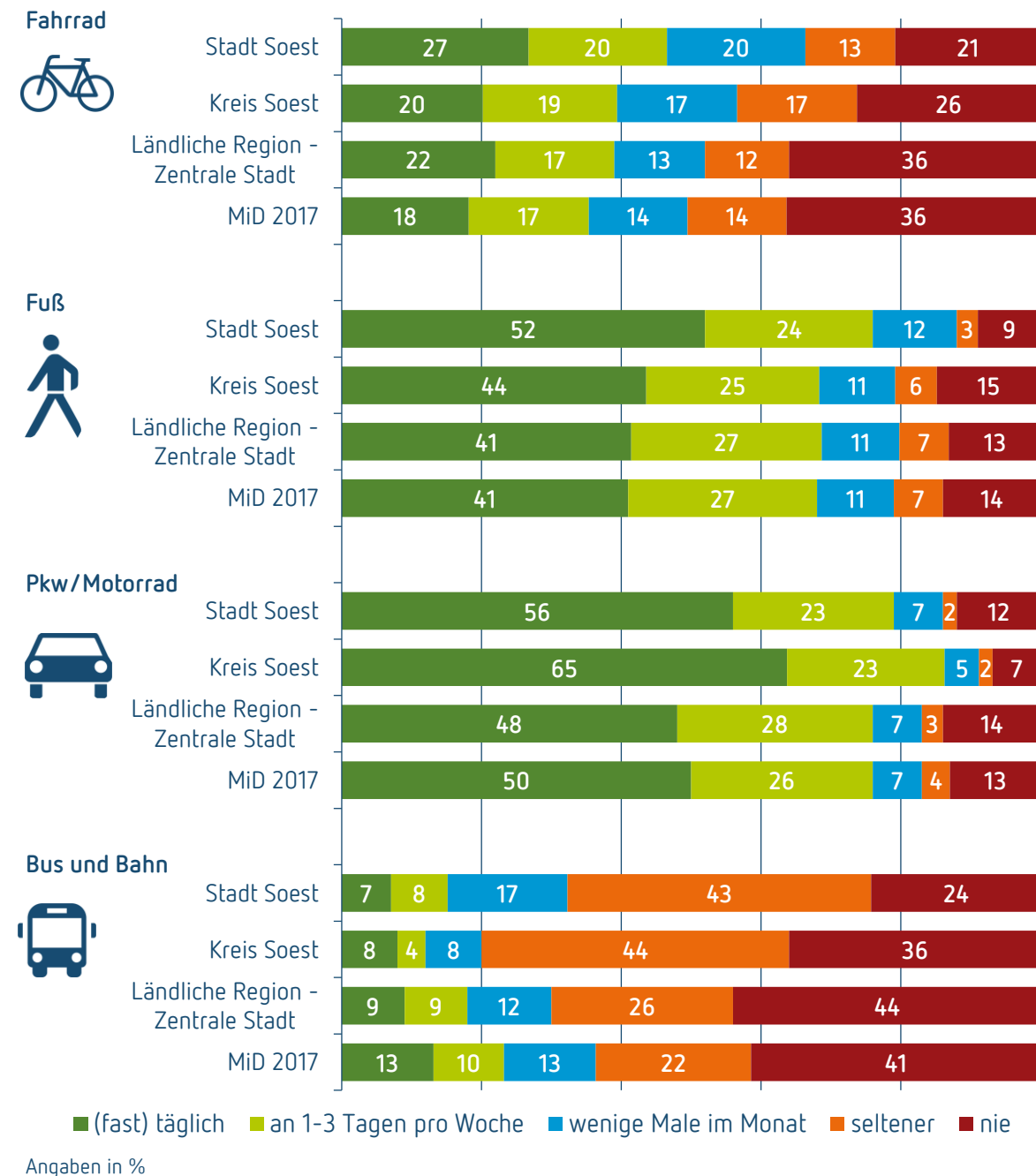
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck im Kreis Soest



3.5 Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung

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

Abbildung 6: Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung



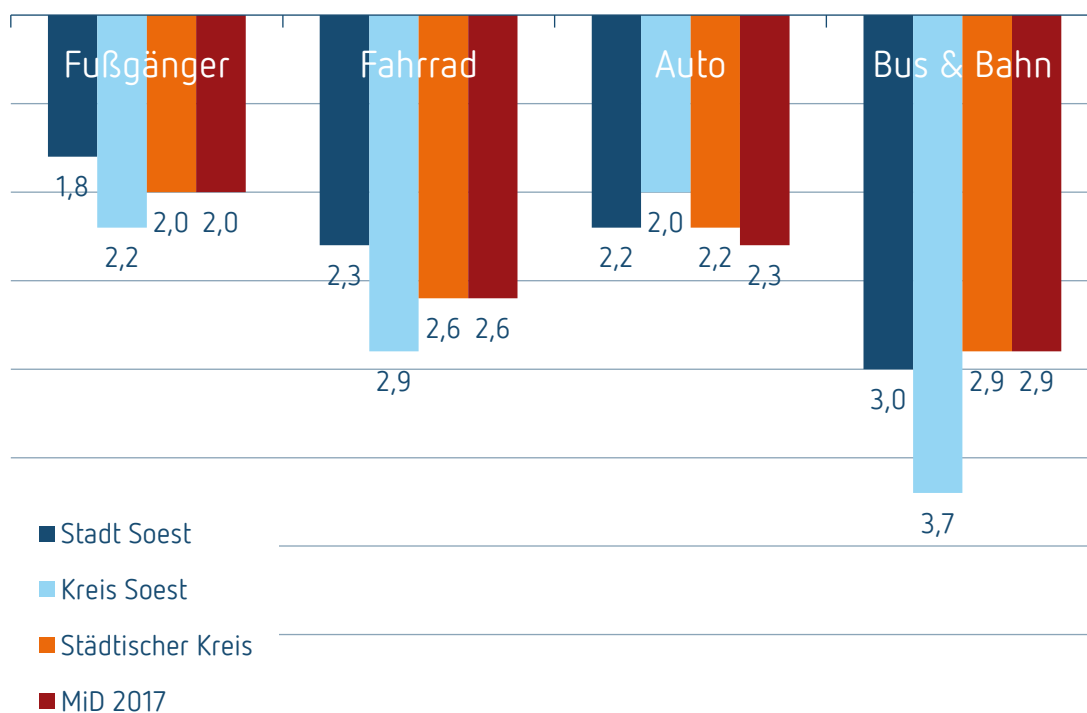
Das Auto ist von den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 79 % mindestens wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Busse und Bahnen am seltensten genutzt. Lediglich 15 % gaben an, den ÖV wenigstens wöchentlich zu nutzen. Ein vergleichsweise großer Anteil

von 17 % gibt an, den ÖPNV wenige Male im Monat zu nutzen. Diesen Personen ist das Öffentliche Verkehrssystem demzufolge grundsätzlich vertraut. Hier lassen sich Verlagerungspotenziale generieren. Das Fahrrad wird zwar häufiger als der ÖV, aber deutlich seltener als der MIV genutzt. Insgesamt gibt knapp die Hälfte der Teilnehmenden an, wenigstens wöchentlich das Fahrrad zu nutzen. Dass Wege wenigstens einmal in der Woche bewusst zu Fuß bewältigt werden, trifft auf 76 % der Befragten zu.

3.6 Bewertung der Verkehrssysteme

Abschließend geht es um die Zufriedenheit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln. Über das klassische Schulnotensystem bestand die Möglichkeit, jedes Verkehrsmittel entsprechend zu bewerten. Auffällig ist zunächst vor allem, dass die Bewertungen der Soester Bevölkerung nur in geringem Maße von denen auf Bundesebene abweichen. Die beste Bewertung erfährt der Fußverkehr (1,8). Hier spiegeln sich erneut die mit der kompakten Stadtstruktur einhergehenden Vorteile von kurzen und direkten Wegen für Fußgänger wider. Es folgen auf annähernd gleichem Niveau das Radverkehrs- und Autosystem (2,3 & 2,2). Die grundsätzlich gute Bewertung des Radverkehrs lässt einmal mehr die Vermutung zu, dass der Rückgang des Radverkehrsanteils im Modal Split auch durch jahreszeitliche Verzerrungen zu erklären ist. Gegenüber den Vergleichsräumen besteht hier die größte positive Abweichung. Gleichwohl besteht weiteres Entwicklungspotenzial im Radverkehr – insbesondere bei einer stärkeren Berücksichtigung der vermehrt aufkommenden elektrifizierten Fahrräder. Die schwächste Bewertung erfährt der ÖPNV (3,0). Hier besteht folglich weiterer Optimierungsbedarf. Anhand der Bewertung der Verkehrssysteme wird darüber hinaus aber auch deutlich, dass die Stadt Soest im kreisweiten Vergleich sehr gut aufgestellt ist. Mit Ausnahme des Autos wird jedes der Verkehrsmittel besser bewertet und verfügt daher bereits über einen guten Standard, den es in Zukunft weiter auszubauen und zu verbessern gilt.

Abbildung 7: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote



4 Zusammenfassung

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

- Durchschnittlich legt eine Person in der Stadt Soest pro Werktag 3,2 Wege zurück. Insgesamt 9 % der Bevölkerung gelten als immobil und verlassen ihre Wohnung nicht. Bleiben diese Personen bei der Ermittlung der durchschnittlichen Wegeanzahl unberücksichtigt, erhöht sich diese auf 3,5. Da die Wegeanzahl weniger von räumlichen Faktoren als von den wahrgenommenen außerhäuslichen Aktivitäten abhängt, entspricht die Wegeanzahl in Soest in etwa dem Bundesdurchschnitt.
- Die durchschnittliche Länge dieser Wege beträgt 14,8 km. Dem allgemeinen Trend in Deutschland folgend liegt dieser relativ hoch. Gleichzeitig beträgt der Median lediglich 3,0 km. Dies lässt sich auf die kompakten Stadtstrukturen zurückführen. Ohne Berücksichtigung der Fernfahrten von mehr als 100 km ergibt sich eine durchschnittliche Wegedistanz von 10,3 km. Im Mittel sind die Personen in der Stadt Soest für einen Weg lediglich 10 Minuten unterwegs. Dies führt zu einer täglichen Unterwegszeit von 49 Minuten.
- In einer der zentralen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, dem Modal Split, haben sich in der Stadt Soest im Vergleich zur vorherigen Erhebung Verschiebungen ergeben. Der MIV-Anteil am Modal Split ist um drei Prozentpunkte auf 56 % zurückgegangen. Dabei ist der Fahreranteil von 48 % auf 47 % und der Mitfahrer-Anteil von 11 % auf 9 % gesunken. Der ÖPNV wie auch der Radverkehr mussten Verluste von 5 % auf 3 % bzw. 22 % auf 17 % hinnehmen. Dagegen stieg der Fußverkehrsanteil von 16 % auf 25 %. Als wesentliche Einflussfaktoren für die Veränderungen gelten unter Anderem jahreszeitlich bedingte Verschiebungen auf Grund der differenzierten Erhebungszeiträume (Frühsommer 2011 und Herbst 2019), der Rückgang der Schülerzahlen als wichtige Nutzergruppe des ÖPNV sowie der gewählte Erhebungszeitraum außerhalb der Semesterzeiten der Hochschulen.
- Gegenüber der Befragung im Jahr 2011 haben sich sowohl der Radverkehrs- als auch der ÖPNV-Anteil reduziert. Zur Entwicklung des Radverkehrsanteils kann jedoch konstatiert werden, dass hier auch jahreszeitlich bedingte Schwankungen eine Rolle spielen. So fand die Erhebung im Jahr 2011 in den Monaten Mai bis Juli mit überdurchschnittlichem Radverkehrsanteil statt, während sich in dieser Befragung die Stichtage auf den Zeitraum zwischen Ende September bis Mitte Oktober verteilen, in dem auch in der deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland, insbesondere in ländlichen Räumen, ein eher unterdurchschnittlicher Radverkehrsanteil ermittelt wurde.
- Der Haupteinfluss des gesunkenen ÖPNV-Anteils kann mit großer Wahrscheinlichkeit einerseits auf rückläufige Schülerzahlen zurückgeführt werden. Die überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV von Schülerinnen und Schülern wirkte sich im Jahr 2019 dementsprechend geringer aus als acht Jahre zuvor. Zudem kann der Rückgang des ÖPNV mitunter damit erklärt werden, dass der Erhebungszeitraum der Erhebung 2019 mindestens teilweise in der vorlesungsfreien Zeit der Universitäten und Hochschulen lag und dadurch das alltägliche Verkehrsverhalten der ÖV-affinen Gruppe der Studierenden beeinflusst war. So ist nicht auszuschließen, dass die lokalen Hochschulen in Soest und Lippstadt sowie die mit dem ÖPNV gut zu erreichenden Universitätsstandorte (Dortmund, Paderborn) seltener als üblich das Ziel von Wegen mit dem ÖPNV waren.
- Die Wahl der Verkehrsmittel nach der Wegelänge hat gezeigt, dass der MIV bereits ab einer Wegelänge von 2 km deutlich das dominante Verkehrsmittel ist. Auf diesen kurzen Distanzen bis 5 km liegen große Potenziale zur Verlagerung von Wegen auf die Nahmobilität.

- Die Auswertung der Verkehrsmittelwahl nach den Wegezwecken ergab, dass insbesondere der Ausbildungsverkehr zu den Schulen und Hochschulen sowie Freizeitwege durch die aktiven Mobilitätsformen wahrgenommen werden. Fast die Hälfte aller Freizeitwege werden zu Fuß zurückgelegt. Neben Spaziergängen ist dies ein weiteres Indiz für kurze und direkte Wege in der kompakten Stadtstruktur z. B. bei einem Besuch von Freunden. Arbeitswege werden dagegen mit einem Anteil von über 70 % durch den MIV dominiert.
- Das Auto wird erwartungsgemäß von den meisten Personen am häufigsten genutzt. Über die Hälfte der Bevölkerung nutzt es täglich. Zu Fuß sind täglich 52 %, mit dem Fahrrad 27 % unterwegs. Durch eine stärkere Elektrifizierung des Radverkehrs und damit einhergehender größerer Reichweite kann der Radverkehr in Zukunft eine noch größere Bedeutung in der Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung spielen.
- Eine abschließende Bewertung der Verkehrssysteme kam zu dem Ergebnis, dass die Bedingungen für den Fußverkehr mit 1,8 am besten bewertet wurde. Es folgt der Auto- und Radverkehr mit einer Note von 2,2 bzw. 2,3. Höheren Handlungsbedarf sehen die Teilnehmenden dagegen vor allem im ÖPNV (3,0). Die grundsätzlich gute Bewertung des Radverkehrs lässt einmal mehr die Vermutung zu, dass der Rückgang des Radverkehrsanteils im Modal Split auch durch jahreszeitliche Verzerrungen zu erklären ist.