

HAUSHALTSBEFRAGUNG

zum werktäglichen Verkehrsverhalten
der Bevölkerung in Herford
Oktober 2011



Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Straße 30
52066 Aachen

Impressum

Auftraggeber:	Stadt Herford Stadtverkehr Herford Rathausplatz 1 32052 Herford
Auftragnehmer:	Ingenieurbüro Helmert Malmedyer Str. 30 52066 Aachen
Bericht:	Kathrin Henninger
Redaktionsschluss	06.10.2011

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	1
2.	Methodik.....	1
3.	Untersuchungsgebiet.....	2
4.	Ergebnisse	3
4.1.	Mobilitätskennzahlen	4
4.2.	Demografische Daten.....	4
4.3.	Verkehrsmittelverfügbarkeit	6
4.4.	Einwohnermobilität	10
4.5.	Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)	11
4.6.	Wegedauer.....	14
4.7.	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs.....	15
4.8.	Entfernung und Geschwindigkeit	16
4.9.	Reisezweck	18
4.10.	Aktivitäten.....	22
5.	Zusammenfassung.....	25

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Befragte Einwohner nach Stadtbezirken.....	3
Abbildung 2:	Personen pro Haushalt.....	4
Abbildung 3:	Altersverteilung der Stichprobe gegenüber der tatsächlichen in Herford.....	5
Abbildung 4:	Beruflicher Status der Befragten.....	5
Abbildung 5:	KFZ pro Haushalt	6
Abbildung 6:	Fahrräder pro Haushalt	6
Abbildung 7:	Motorräder pro Haushalt.....	7
Abbildung 8:	Verfügbarkeit einer ÖPNV-Dauerkarte	7
Abbildung 9:	Regelmäßig genutztes Fahrzeug.....	8
Abbildung 10:	Führerscheinbesitz der Befragten ab 16 Jahren	9
Abbildung 11:	Bewertung des Fußgänger- und Fahrradangebotes	9
Abbildung 12:	Wegehäufigkeit	10
Abbildung 13:	Wegehäufigkeit differenziert nach Alter	10
Abbildung 14:	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	11
Abbildung 15:	Verkehrsmittelwahl nach Alter	12
Abbildung 16:	Zubringer zum öffentlichen Verkehr.....	13
Abbildung 18:	Wegedauer je Verkehrsmittel	14
Abbildung 19:	Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln.....	15
Abbildung 20:	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel.....	16
Abbildung 21:	Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel.....	17
Abbildung 22:	Verteilung der Verkehrsmittelnutzung auf Binnen-, Quell- und Zielverkehr	18
Abbildung 23:	Reisezweckverteilung.....	19
Abbildung 24:	Reisezweckverteilung des Öffentlichen Verkehrs	20
Abbildung 25:	Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel.....	21
Abbildung 26:	Verkehrsleistung nach Reisezweck	21
Abbildung 27:	Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck	22
Abbildung 28:	Summe der Aktivitäten am Tag	23
Abbildung 29:	Tageszeitliche Verteilung der Aktivitäten	24

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Umfang der Nettostichprobe.....	1
Tabelle 2:	Befragungsinhalte	2
Tabelle 3:	Vergleich Modal Split 1991 und 2011	12
Tabelle 4:	Gesamtfahrtenanzahl je Verkehrsmittel.....	13
Tabelle 5:	Mittlere Wegedauer und Weglänge nach Alter	14
Tabelle 6:	Mittlere Entfernung und Geschwindigkeit nach Verkehrsmittel	17
Tabelle 7:	Vergleich der Herforder Wegzweckverteilung mit der MID.....	19

1. Einleitung

Im Jahr 2011 führte die Stadt Herford eine umfassende Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch. Besonderes Augenmerk des Projektes lag auf der Ermittlung des aktuellen Modal Split, um einerseits Handlungshinweise für die Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit zu erhalten und andererseits - in längerer Frist - die Ergebnisse der Bemühungen im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte quantifizieren zu können.

Für die Befragung von Anfang Mai bis Ende Juli 2011 wurden im Vorfeld 3.000 Herforder Haushalte zufallsverteilt ausgewählt und mit einem Anschreiben über das Projekt informiert. In der Erhebung wurden die alltäglichen Wege aller Haushaltsmitglieder erfragt. Dabei wurden neben den im Haushalt vorhandenen Verkehrsmitteln insbesondere die genutzten Verkehrsmittel und Wegzwecke erfragt.

Die Ziele der Haushaltsbefragung liegen darin,

- Mobilitätskennzahlen für Herford zu ermitteln, um sie sowohl der Verkehrsentwicklungsplanung, als auch dem Verkehrsmodell zugrunde zu legen
- mit den Erkenntnissen zu Wegehäufigkeit, Reisezweckmischung sowie Verkehrsmittelwahl Ansatzpunkte zu identifizieren, wo Modal-Split-Verlagerungen erreicht werden können
- altersspezifische Betrachtungen zum Verkehrsverhalten durchzuführen, um Rückschlüsse auf die Anforderungen aus dem demographischen Wandel ziehen zu können

Dieser Bericht zeigt die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2011 in Herford.

2. Methodik

Die Haushaltsbefragung in Herford wurde im Zeitraum Mai bis Juli 2011 – außerhalb der Schulferien - an den Wochentagen von Montag bis Freitag durchgeführt. Die Befragung basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung.

Mit einem Informationsschreiben wurden die 3.000 ausgewählten Haushalte angeschrieben. Hierin und auf einer eigens gestalteten Internetseite der Stadt Herford wurde über die Hintergründe der Befragung informiert sowie die Befragungsinhalte erläutert. Dem Anschreiben lag der schriftliche Fragebogen bei, auf dem die Teilnehmer sowohl ihre Telefonnummer und einen Wunschtermin für ein Telefoninterview mitteilen, Ihre Daten direkt schriftlich eintragen oder auch Ihre Teilnahme absagen konnten. Die telefonische Befragung erfolgte zu dem von den Befragten als „Wunschzeit“ angegebenen Termin. Keine Person wurde unaufgefordert interviewt.

Es wurden jeweils alle Mitglieder eines Haushalts befragt. Dadurch konnten auch Abhängigkeiten bei der Verkehrsmittelwahl und Kfz-Verfügbarkeit berücksichtigt werden. Auch die Daten von Kindern im Kindergarten- oder Grundschulalter wurden berücksichtigt. Hier protokollierten die Eltern deren Wege.

	Personen- daten	Wege- daten
Herford	1.041	3.280

Tabelle 1: Umfang der Nettostichprobe

Im Fragebogen wurden die Wege und Aktivitäten eines ganzen Tages erfasst. Für zum Interviewzeitpunkt nicht anwesende Familienmitglieder wurde das Protokoll stellvertretend ausgefüllt.

Die angeschriebenen Haushalte hatten die Möglichkeit, schriftlich, telefonisch oder online die Fragen zum Verkehrsverhalten zu beantworten. Durch diesen Mix sollte eine breite Streuung der Teilnehmer über möglichst alle Gesellschaftsschichten erreicht werden.

Darüber hinaus bietet speziell das Telefoninterview die Möglichkeit, mit gezielten Fragen den Zeitaufwand für die Befragten zu minimieren und fehlerhafte Angaben direkt zu korrigieren. Auch im Online-Fragebogen erleichterten verschiedene Eingabehilfen und Prüfroutinen die Eingabe.

Haushalt	Sozioökonomische Merkmale der Haushaltsmitglieder	Verkehrsmittelwahl für die Wege	Verkehrszweck für die Wege
Anzahl Personen	Alter	Bahn (Fernverkehr)	Nach Hause
Anzahl Kfz	Geschlecht	S-Bahn (Nahverkehr)	Zur Arbeit
Anzahl Motorräder	Staatsangehörigkeit	Bus	Geschäftlich unterwegs
Anzahl Fahrräder	Status	Taxi	Einkaufen / Bummeln
Minuten zur nächsten ÖPNV-Haltestelle	Regelmäßig genutztes Verkehrsmittel	KFZ Selbstfahrer	Besorgungen (Arzt, Bank)
Verbesserungsvorschläge zum Rad- / Fußgängerangebot	Bewertung des Fußgänger- und Radverkehrsangebots	KFZ Mitfahrer	Besuch (private Erledigungen)
	Gründe für Immobilität	Motorisiertes Zweirad	Ausbildung
		Fahrrad	Freizeit
		Fuß	Bringen / Holen

Tabelle 2: Befragungsinhalte

3. Untersuchungsgebiet

Die Kreisstadt Herford liegt im nordöstlichen Teil Nordrhein-Westfalens in Ostwestfalen-Lippe. Auf ca. 79 km² leben hier rund 65.000¹ Bürger.

Während die Herforder Innenstadt im Flusstal der Werre und ihrer Nebenflüsse liegt und relativ eben ist, steigt die Topografie bei Höhenunterschieden von fast 200 Metern stadtauswärts in östlicher und westlicher Richtung an.²

Die Stadt Herford ist in 9 Stadtbezirke unterteilt.

Dabei leben über 75% der Herforder in der Stadtmitte. Nur knapp ein Viertel der Einwohner Herfords bewohnen die übrigen Stadtteile.

In der Untersuchung wurden auch die Fahrten ins Umland der Stadt erfasst. Diese führten teilweise bis über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus.



¹ Stand: Dezember 2009.

² Quelle: <http://www.herford.de>

4. Ergebnisse

Es haben **1.053 Personen** an der Erhebung teilgenommen. Dabei wurden **3.292 Wege** erfasst und ausgewertet.

Ausgewählte Haushalte	3.000
Erreichte Haushalte	520
Erreichte Personen	1.053
Rücklaufquote	17,3%
Bevölkerung (12/2009)	66.015
Mikrozensus	1,6%
Mittlere Haushaltsgröße gemäß Statistik ³	2,0
Mittlere Haushaltsgröße der Stichprobe	2,0
Erfasste Wege	3.292
Mittlere Mobilität	3,2

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung unterscheidet sich die Stichprobe nur geringfügig von der Grundgesamtheit der Herforder Bürger:

	Einwohner Herford	Befragung Herford
Männer	48,11%	49,00%
Frauen	51,89%	51,00%

Es wurde die Einwohnerverteilung in der Stichprobe mit der realen Einwohnerverteilung verglichen. Sie stimmt in den Stadtbezirken mit einer maximalen Abweichung von $\pm 3\%$ überein.

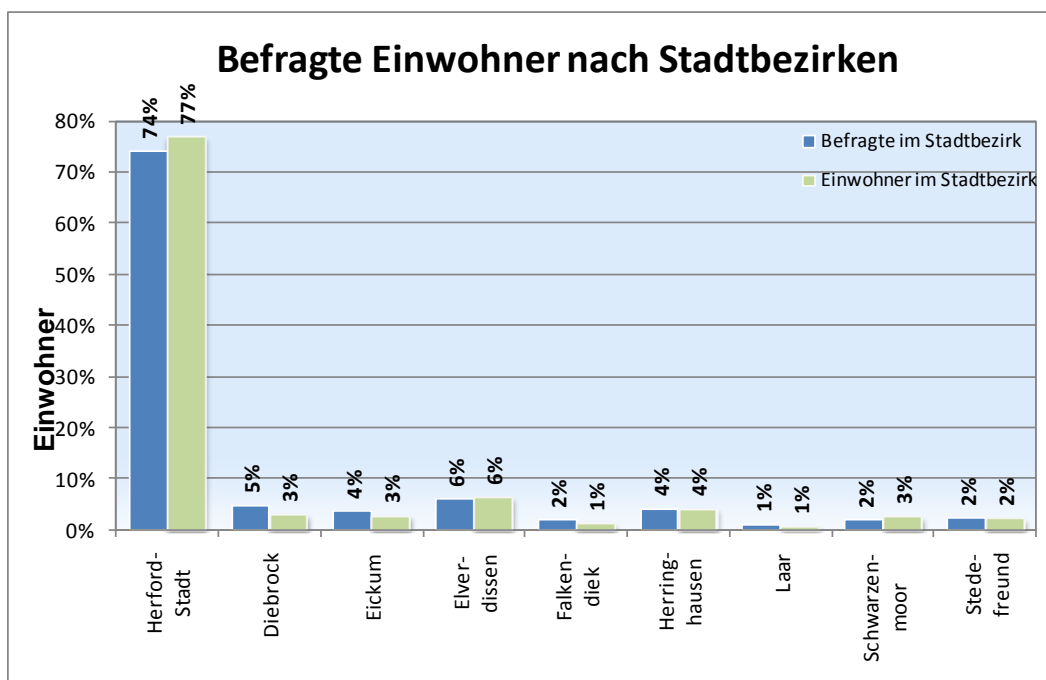


Abbildung 1: Befragte Einwohner nach Stadtbezirken

Damit kann das Verkehrsverhalten der Herforder an einem durchschnittlichen Werktag anhand einer repräsentativen Stichprobe abgebildet werden.

³ Quelle: LDS NRW, 2008.

4.1. Mobilitätskennzahlen

Für die Verkehrsteilnahme der Herforder Bevölkerung ergeben sich folgende Kennzahlen.



Mittlere Mobilität	3,2	Wege am Tag
Mittlere Reiseweite	6,3	Kilometer
Mittlere Wegedauer	17	Minuten
Zeitbudget	56	Minuten/Tag

Die Hochrechnung ergibt eine durchschnittliche Wegeanzahl aller Herforder von

208.718 Wegen pro Werktag.

Darin sind auch die immobilen Personen enthalten, die am Stichtag keine Wege unternommen haben. Der Anteil der Immobilen liegt mit 18,9% recht hoch, was zum Teil auf die von vielen Herfordern gewählte Teilnahmemethodik zurückzuführen ist.⁴ Frauen haben etwas häufiger das Haus nicht verlassen als Männer (19,0% Frauen vs. 18,8% der Männer).

4.2. Demografische Daten

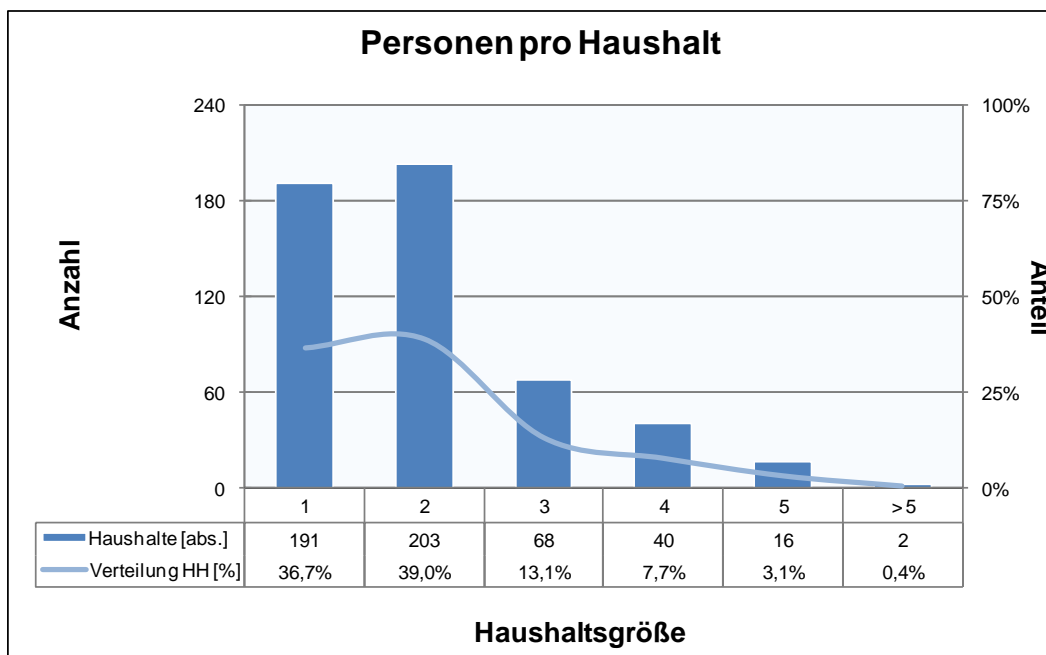


Abbildung 2: Personen pro Haushalt

In den 520 Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt 1.053 Personen befragt. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von **2,0 Personen je Haushalt**. Das heißt, in der vorliegenden Untersuchung sind die Personen, die in einem 2-Personen-Haushalt leben, mit 39,0% am stärksten vertreten.

⁴ Nahezu 85% der teilnehmenden Haushalte füllten den Fragebogen schriftlich aus. Es wurden teilweise nur die Personendaten angegeben und auf die Eingabe von Wegen verzichtet. Rückfragen waren bei dieser Art der Teilnahme nicht möglich.

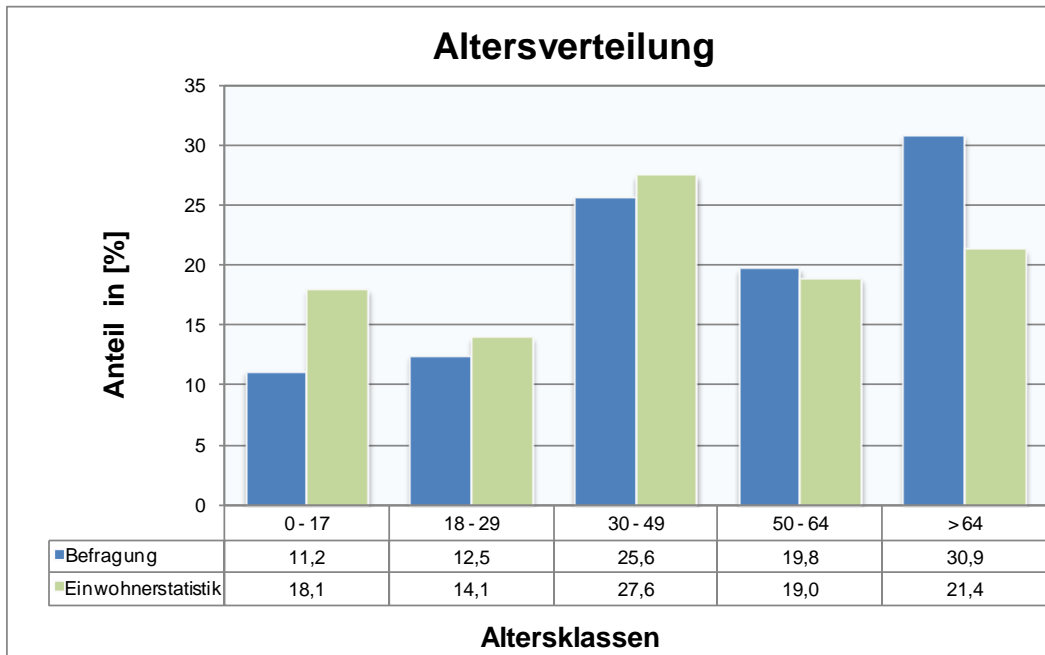


Abbildung 3: Altersverteilung der Stichprobe gegenüber der tatsächlichen in Herford.

Die Altersstruktur der befragten Bürger ist in etwa vergleichbar mit der Altersstruktur der insgesamt in Herford gemeldeten Einwohner.

Die Gruppe der über 64jährigen ist in der Befragung deutlich überrepräsentiert. Die Erreichbarkeit dieser Personengruppe ist aufgrund des Ruhestandes grundsätzlich besser als bei den Jugendlichen oder Berufstätigen. In den übrigen Altersgruppen hingegen liegen die Abweichungen nur bei maximal 7 %.

Die prozentualen Differenzen in den verschiedenen Altersgruppen wurden mittels eines Korrekturfaktors in der weiteren Auswertung berücksichtigt.

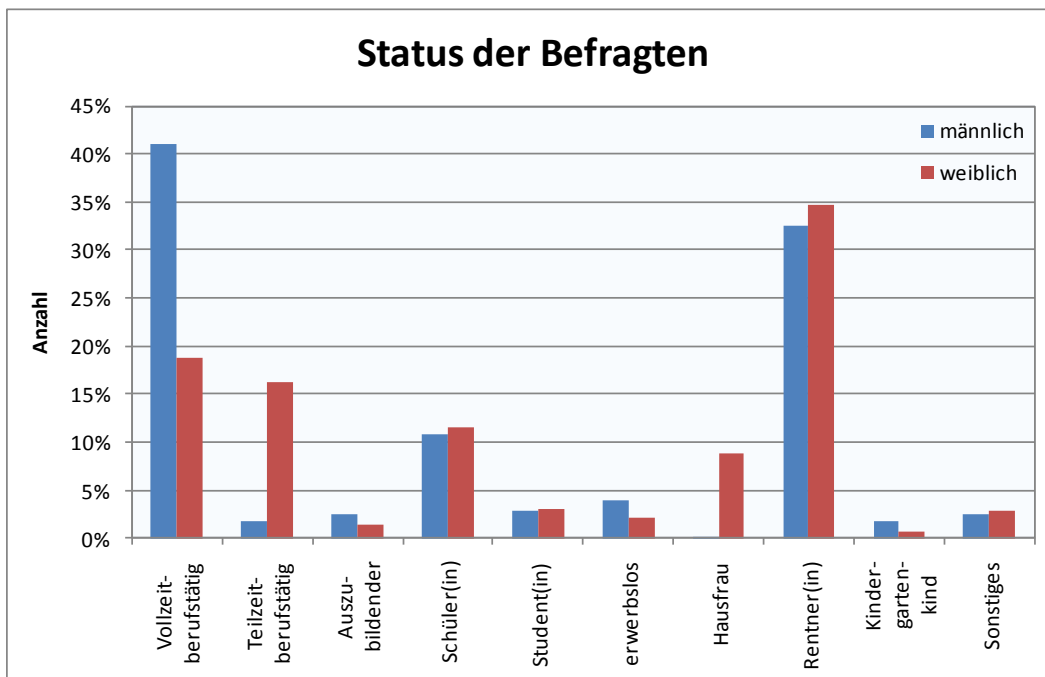


Abbildung 4: Beruflicher Status der Befragten

Bei der Betrachtung des angegebenen Status fällt auf, dass mehr als doppelt so viele Männer wie Frauen Vollzeit-berufstätig sind. Dagegen gibt es nur einen kleinen Anteil an Män-

nern, die in Teilzeit arbeiten. Erwartungsgemäß geben nahezu ausschließlich Frauen an, zu Hause zu sein und für einen Haushalt zu sorgen (Hausfrau /-mann).

4.3. Verkehrsmittelverfügbarkeit

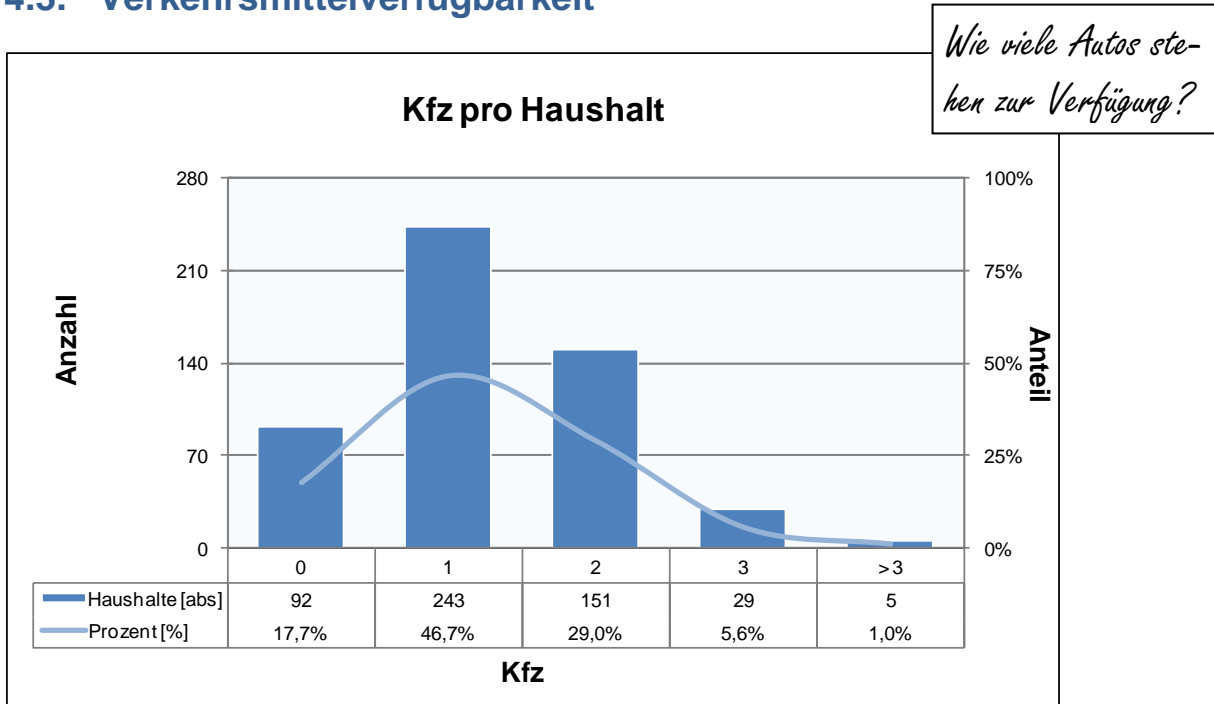


Abbildung 5: KFZ pro Haushalt

Ein Auto ist in sehr vielen Haushalten vorhanden. 82% der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrzeug. Ein Drittel der motorisierten Haushalte besitzt mindestens zwei Kfz und ein kleiner Teil von 6 % hat drei oder mehr Fahrzeuge.

Im Vergleich mit dem Landesdurchschnitt für Nordrhein-Westfalen, wo 83,3% aller Haushalte mindestens ein Auto besitzen, liegt Herford nahezu genau im Mittel.⁵

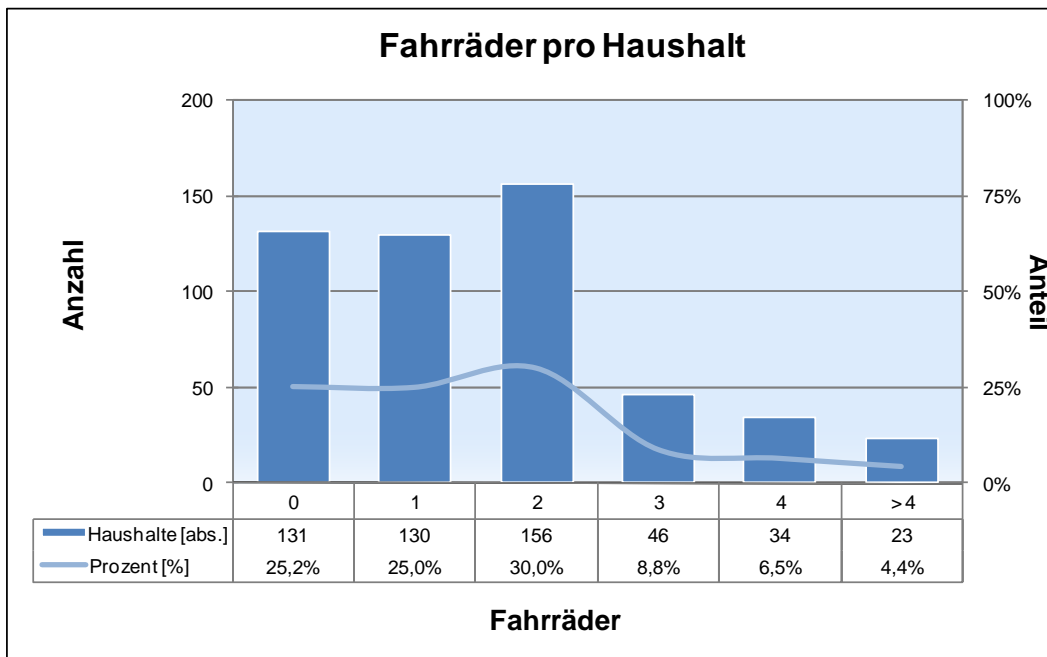


Abbildung 6: Fahrräder pro Haushalt

⁵ Quelle: MID 2008

In 3 von 4 Haushalten (74,7 %) ist mindestens ein Fahrrad vorhanden. Bei 19,7 % der Haushalte sind sogar drei Fahrräder oder mehr vorzufinden. Immerhin ein Viertel aller Haushalte hat gar kein Fahrrad.

Vergleicht man diese Fahrradverfügbarkeit mit dem Durchschnitt in NRW, so haben die Herforder häufiger kein Fahrrad. In ganz NRW sind es nur 18,8% der Haushalte, die kein Fahrrad besitzen.

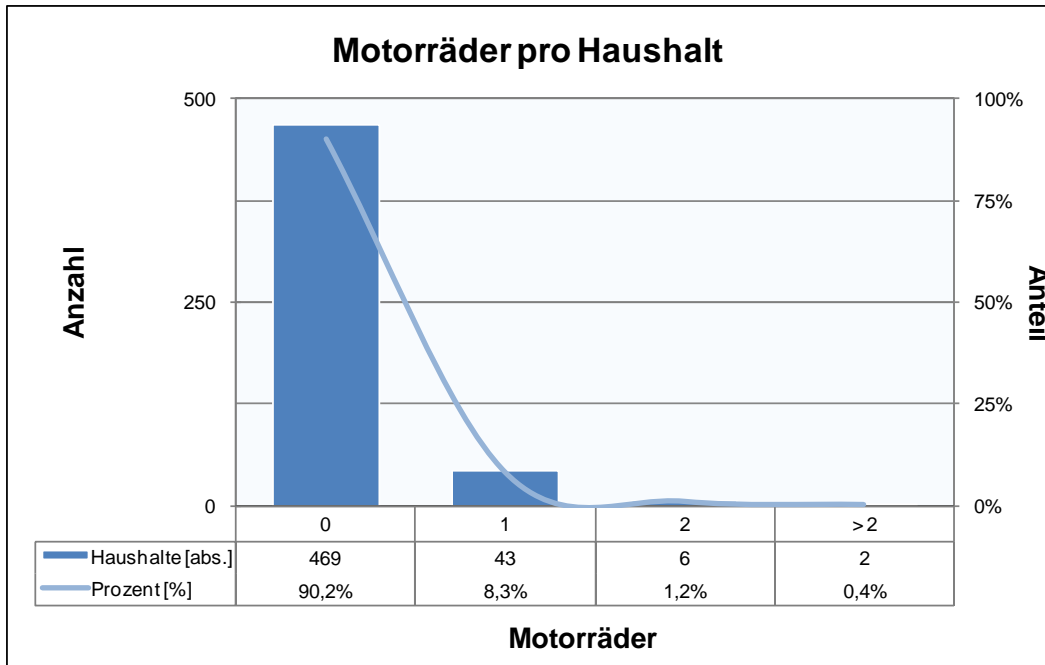


Abbildung 7: Motorräder pro Haushalt

Der Großteil der Herforder Haushalte besitzt kein motorisiertes Zweirad (~90 %). In Nordrhein-Westfalen besitzen 85 % kein Motorrad oder Mofa.

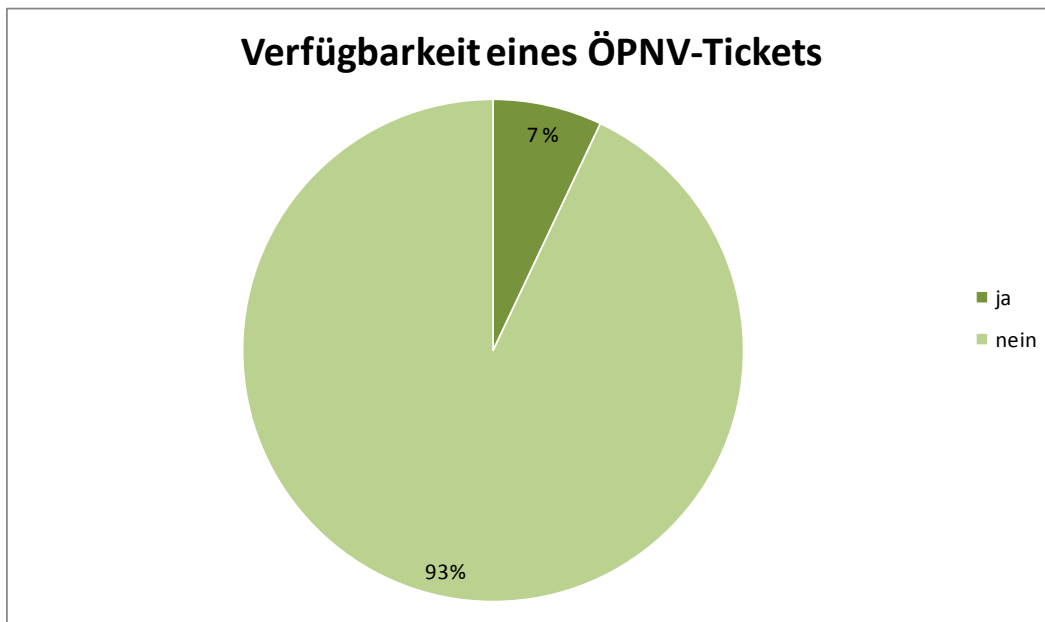


Abbildung 8: Verfügbarkeit einer ÖPNV-Dauerkarte

Von den 520 befragten Haushalten besitzen 93% der Haushalte keine ÖV-Dauerkarte. Ein ähnlich hoher Anteil von 92% an Haushalten ohne Besitz einer Dauerkarte für den ÖPNV ist

auch in der bundesweiten Erhebung SrV 2008⁶ ermittelt worden. In größeren Städten – mit einem hohen Studentenanteil - wie Mainz - verfügen weit mehr Haushalte (20%) über ein ÖV-Zeitticket.

Dennoch ist der Anteil der Haushalte mit einer Dauerkarte in Herford relativ hoch verglichen mit dem eher geringen ermittelten Modal Split Anteil des ÖPNV (vgl. Kapitel 4.5).

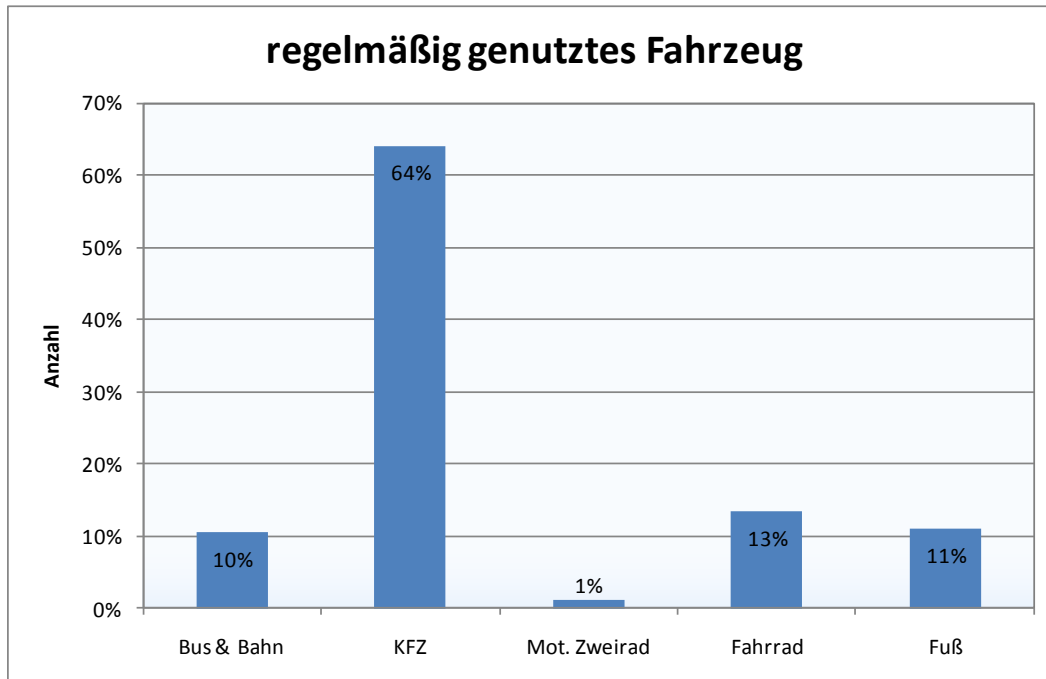


Abbildung 9: Regelmäßig genutztes Fahrzeug

In der Erhebung wurde erfragt, mit welchem Verkehrsmittel die Personen eines Haushaltes normalerweise die täglichen Wege zurücklegen.

64 % der Befragten gaben das Auto als ihr regelmäßig genutztes Verkehrsmittel an. Mit 13 % Anteil erreichte das Fahrrad den zweiten Rang unter den regelmäßig genutzten Verkehrsmitteln. Die Öffentlichen Verkehrsmittel rangieren mit dem Fußverkehr auf Rang drei.

Die Untersuchung MID ermittelte für Gemeinden zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner einen Anteil an IV-Stammkunden von 28 %. Für Nordrhein-Westfalen liegt der Anteil bei 34,2 % und in ländlichen Räumen bei 53,7 %. Dieser Vergleich macht deutlich, dass in Herford das KFZ überdurchschnittlich oft, als hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel genannt wurde.

⁶ Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘. TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 11/2009

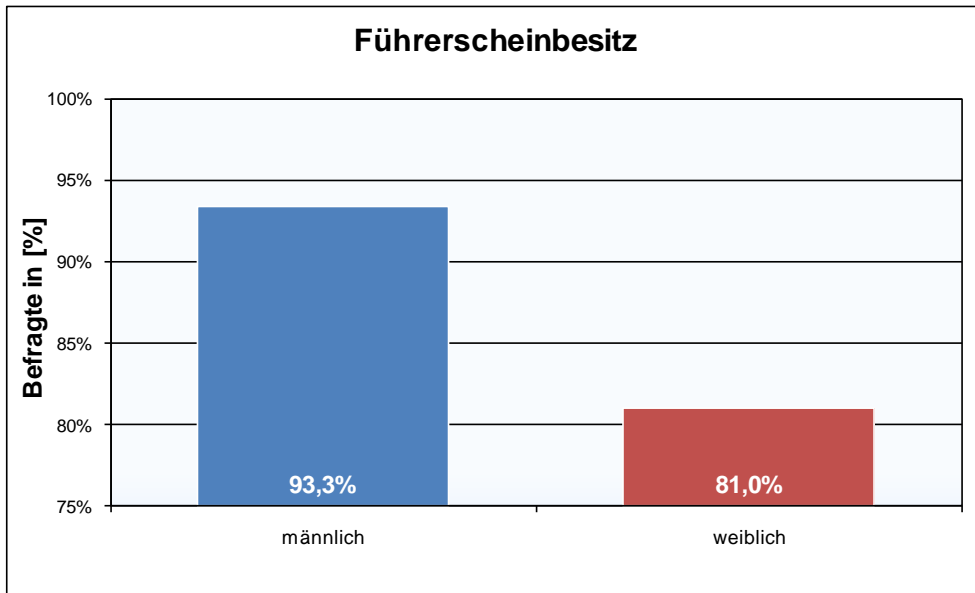


Abbildung 10: Führerscheinbesitz der Befragten ab 16 Jahren

Rund 93% der befragten Männer, älter als 16 Jahre, gaben an, einen Führerschein zu besitzen, bei den Frauen waren es nur 81%. Damit besitzen etwa 13% der befragten Herforder keinen Führerschein.

Darüber hinaus wurde jede Person im Fragebogen um eine Bewertung des Fußgänger- und Fahrradangebotes in Herford gebeten. Dabei wurden die Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend herangezogen.



Abbildung 11: Bewertung des Fußgänger- und Fahrradangebotes

Im Schnitt bewerten die Herforder das Fußgänger- und Fahrradangebotes mit einer **2,9** (befriedigend). Die eingegebenen Verbesserungsvorschläge liegen der Stadt Herford in digitaler Form vor.

4.4. Einwohnermobilität

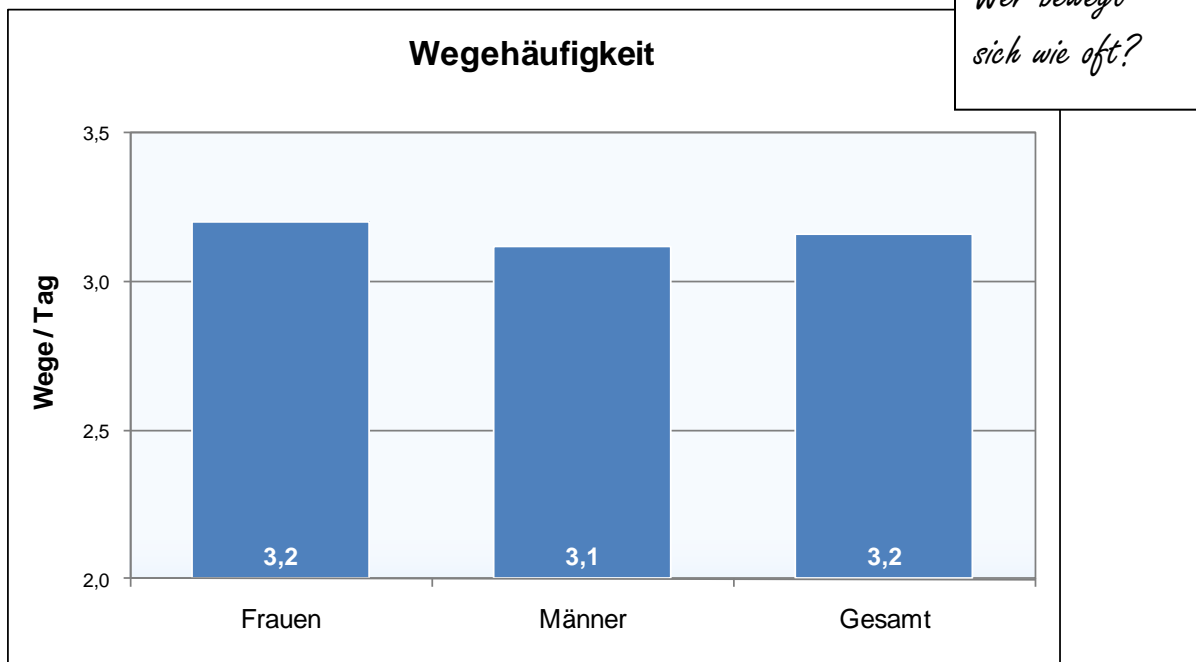


Abbildung 12: Wegehäufigkeit

An einem ganz normalen Arbeitstag legen die Herforder Einwohner **3,2 Wege** zurück. Frauen sind mit 3,2 Wegen/Tag etwas häufiger unterwegs als Männer (3,1), was oft an Servicewegen für Kinder liegt.

Stadt	Jahr	Wege/Tag
Bonn	2008	3,5
Hamm	2008	3,1
Mainz	2008	3,2
MID NRW	2008	3,5
Münster	2007	3,8
Dortmund	2006	2,8

Andere meist nordrhein-westfälische Städte haben eine vergleichbare Wegehäufigkeit vorzuweisen, wie nebenstehende Tabelle zeigt. In der Studie Mobilität in Deutschland (MID) wurde in NRW für das Jahr 2008 eine Mobilität von 3,5 Wegen/Tag⁷ ermittelt.

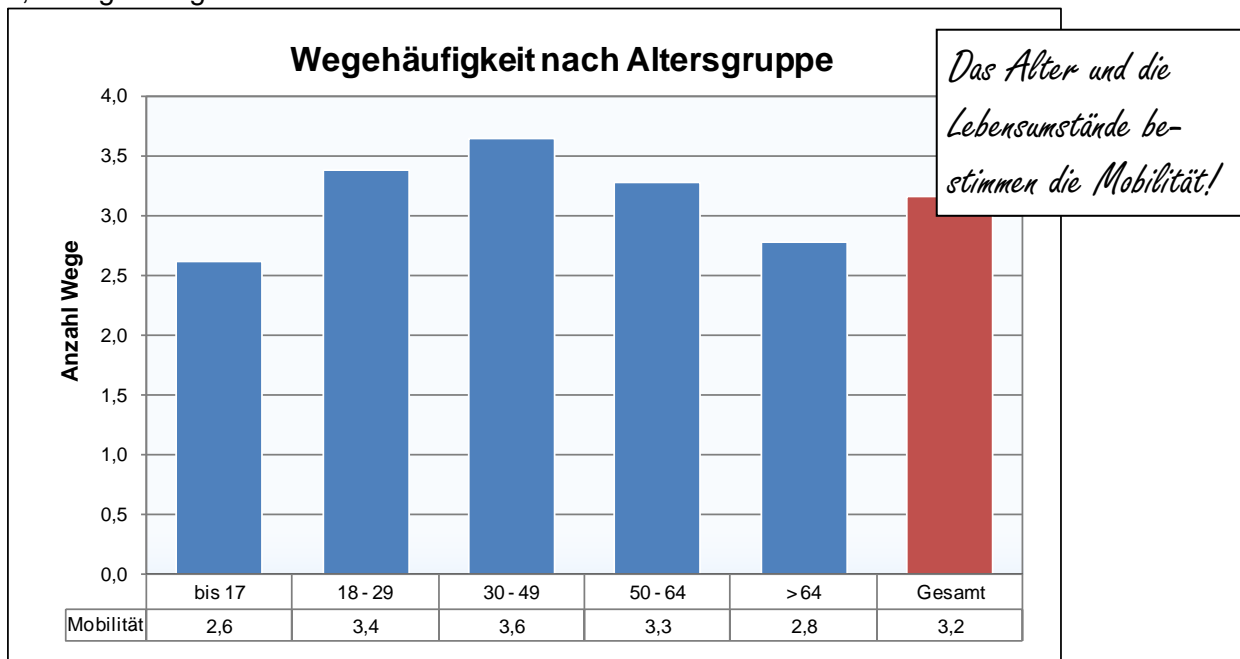


Abbildung 13: Wegehäufigkeit differenziert nach Alter

⁷ Quelle: MID 2008

Die Mobilität des Einzelnen ist stark abhängig von der jeweiligen Lebensphase und den Lebensumständen. Die Berufstätigen (18 bis 49 Jahre) legen mit 3,4 bis 3,6 die meisten Wege pro Tag zurück. In Teilzeit arbeitende Frauen legen durchschnittlich noch mehr Wege zurück, 4,5 Wege/Tag. Schüler, Studenten und Auszubildende haben eine deutlich geringere Mobilität als der Durchschnitt. Ältere Menschen sind ebenfalls deutlich weniger unterwegs.

Die Herforder sind durchschnittlich **56 Minuten/Tag** für ihre Aktivitäten unterwegs. In ganz NRW investieren die Bürger durchschnittlich 78 Minuten in Ortsveränderungen, wobei hier auch ländliche Räume mit entsprechend größeren Distanzen einbezogen sind.⁸

4.5. Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Womit bewegen wir uns fort?

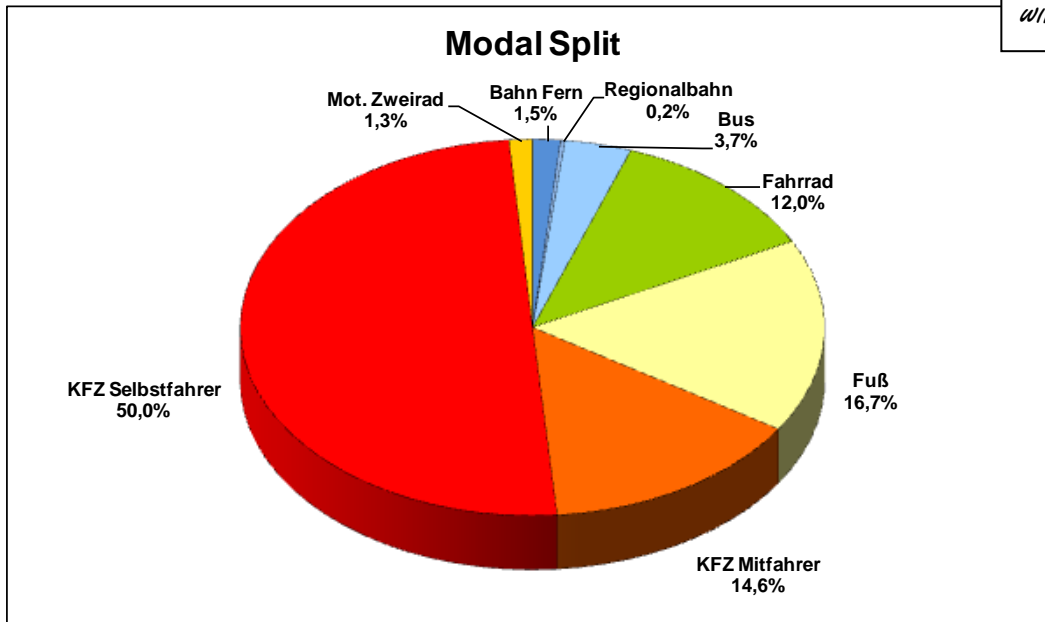


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

In unserer modernen Zeit ist das Auto aus der Gesellschaft nicht mehr weg zu denken. Das Leben fordert immer mehr in immer weniger Zeit. Damit wird die Wahl des Verkehrsmittels für einen Weg oft dadurch bestimmt, wie das Ziel am schnellsten erreicht wird. Erwartungsgemäß fällt die Wahl dann häufig auf das eigene Auto.

Die Attraktivität des Autos kann im Stadtverkehr oft nur durch eine schwierige oder teure Parkplatzsituation oder einen attraktiven ÖPNV gebrochen werden.

In Herford werden über **zwei Drittel** aller Wege (66%) **motorisiert** zurückgelegt. Dies ist ein Wert, der, verglichen mit anderen Städten, hoch liegt. Die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** (ÖV, Rad, Fuß) werden für die verbleibenden 34% der Wege genutzt.

5,5% der Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr unternommen. Dabei entfällt ein Großteil der ÖV-Fahrten auf den Bus (68%). Die Regionalbahn hat einen Anteil von 4% und die Fernbahn von 28% an allen ÖV-Fahrten der Interviewten.

Der öffentliche Verkehr hat in Herford in der jüngsten Vergangenheit eine starke Umwälzung erfahren, nachdem im Juni 2011 das Busunternehmen VMR (Verkehrsbetriebe Minden-Ravensberg GmbH) insolvent ging und die Fahrten von der DB Tochter BVO (Busverkehr Ostwestfalen GmbH) übernommen wurden. Nach Aussagen der BVO war zuletzt die Angebotsqualität bei VMR nicht mehr ausreichend. Es gab nur kleine Fahrplanveränderungen. Dieser Wechsel zu einem neuen Betreiber der Buslinien löst bei den Fahrgästen anfangs natürlich eine große Verunsicherung aus. Damit kann sicherlich auch der sehr geringe Anteil von ÖV-Fahrten in Herford erklärt werden.

⁸ Quelle: MID 2008

Im letzten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Herford aus dem Jahr 1991 wurde ein, mit Hilfe eines Verkehrsmodells, berechneter Modal Split veröffentlicht.

Verkehrsmittel	1991	2011
Fuß	16,6 %	16,7%
Rad	8,7 %	12,0%
ÖV	7,2 %	5,5%
Kfz	67,5 %	65,9%

Tabelle 3: Vergleich Modal Split 1991 und 2011

Vergleicht man die Werte von 1991 mit den aktuell ermittelten, so stellt man fest, dass es nur geringe Veränderungen gegeben hat.

Die Kfz-Nutzung reduziert sich leicht um 1,6 %, bleibt dennoch auf hohem Niveau. Der Anteil im Fußverkehr bleibt konstant. Innerhalb des Umweltverbundes nimmt der Anteil an Radfahrten deutlich zu (+ 3,3 %), was demgegenüber weniger ÖV- (-1,7 %) und Kfz-Fahrten bedeutet.

Im Vergleich mit NRW nutzen die Herforder den Umweltverbund weniger, denn im Landeschnitt für NRW werden 10 % weniger Wege im KFZ zurückgelegt.

Auch das Alter bestimmt mit über die Wahl des Verkehrsmittels, wie Abbildung 15 zeigt. In jungen Jahren, wenn noch kein Führerschein verfügbar ist, legen die Jugendlichen 53% ihrer Wege zu Fuß, mit dem Rad oder im öffentlichen Verkehr zurück, auf den restlichen 47% der Wege werden sie als Mitfahrer im Auto gebracht.

Innerhalb des Umweltverbundes fällt in dieser Altersstufe auf, dass weit über ein Viertel der Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Der ÖV hat in dieser Altersgruppe einen nur 6%igen Anteil.

Sobald der Führerschein da ist, sinkt der Anteil am Umweltverbund rapide auf 32% und später noch weiter auf 22% (im Alter zwischen 30 und 49 Jahren).

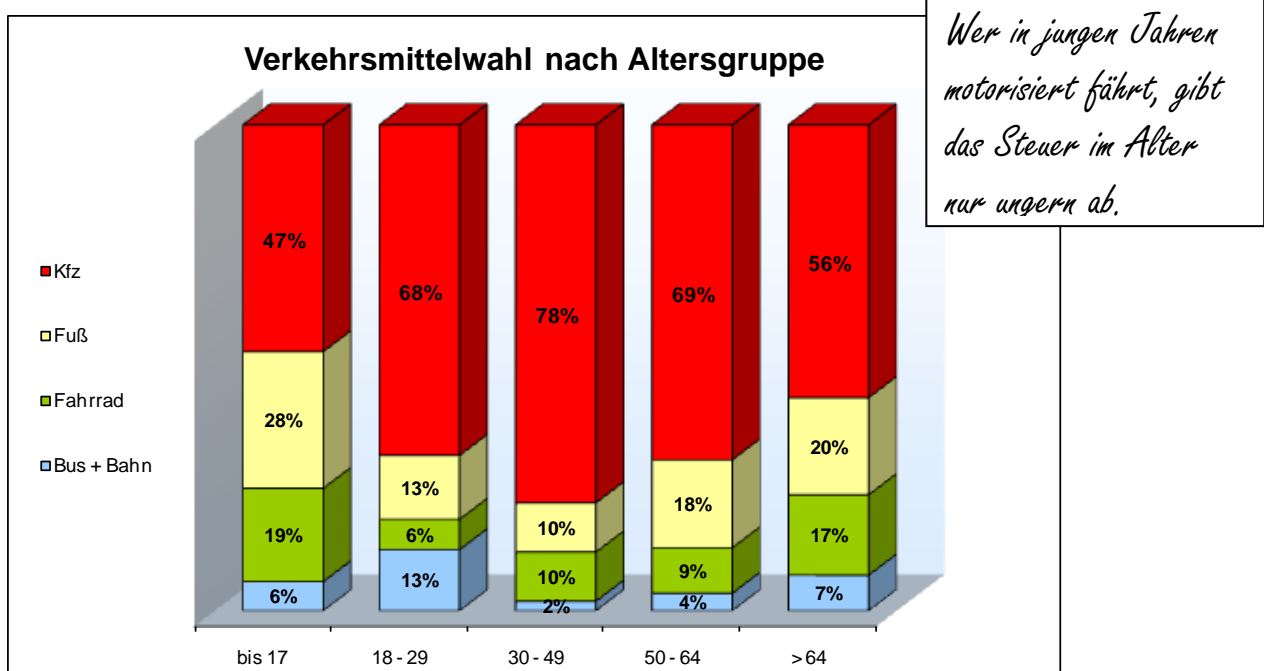


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Alter

Das Kfz hat in der Altersstufe zwischen 30 und 49 Jahren die größte Bedeutung. Vier von fünf Wegen werden hier im Auto zurückgelegt. Es ist bemerkenswert, dass auch die älteren Menschen nur wenig zurück zu den öffentlichen Verkehrsmitteln finden, vielmehr erreichen die Fußwege bei den über 64jährigen wieder eine größere Bedeutung. Personen ab 64 Jahren sind im Alter etwas häufiger Beifahrer.



Abbildung 16: Zubringer zum öffentlichen Verkehr

In der Erhebung wurde für Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, explizit nach dem Verkehrsmittel gefragt, welches für den Weg zur Haltestelle / zum Bahnhof genutzt wurde.

90% der Wege zur Haltestelle werden zu Fuß zurückgelegt, gefolgt von Autofahrten mit einem Anteil von 6%, die in der Mehrzahl einen Bahnhof zum Ziel hatten.

Verkehrsmittel	Wege/Tag
Bahn + Bus	11.421
Fahrrad	24.957
Fuß	34.761
Kfz Mitfahrer	30.420
Kfz Selbstfahrer	104.457
Mot. Zweirad	2.703
	208.718

Tabelle 4: Gesamtfahrtenanzahl je Verkehrsmittel

In Tabelle 4 wurde anhand der mittleren Wegehäufigkeit und der Einwohnerzahl die Gesamtfahrtenanzahl aller Herforder Bürger hochgerechnet und diese anhand des ermittelten Modal Split auf die Verkehrsmittel aufgeteilt.

4.6. Wegedauer

Die Wegedauer beschreibt das Zeitintervall zwischen Anfang und Ende eines Weges. Sie ist abhängig von der Entfernung, die zwischen Quelle und Ziel zurückgelegt wird, und der Geschwindigkeit des gewählten Verkehrsmittels.

Für kurze Entfernungen wird häufiger das Fahrrad gewählt oder zu Fuß gegangen. Umgekehrt ist die Wahl der Ziele auch davon abhängig, welches Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Wer auf ein Auto zurückgreifen kann, wird auch weiter entfernte Ziele zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten aufsuchen.

Ein Weg dauert in Herford durchschnittlich **17 Minuten**. Auch in anderen Städten dauern Wege ähnlich lang: Bonn (25min), Hamm (16min), Münster (19min) und Dortmund (23min). Der Durchschnittswert für NRW liegt bei 23,5min.⁹

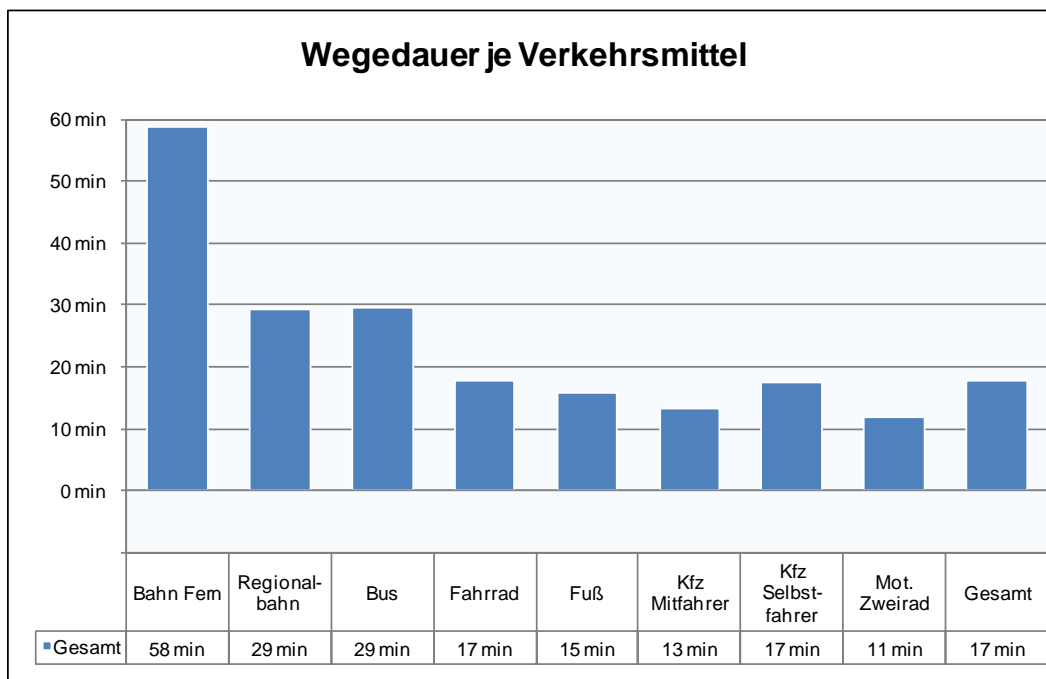


Abbildung 17: Wegedauer je Verkehrsmittel

Fußwege dauern nur ca. 15 min, am längsten sind die Wege mit der Bahn (58 min), die in erster Linie für Wege mit größeren Distanzen genutzt wird.

Die durchschnittliche Wegedauer der Autos ist recht kurz, was auf zahlreiche Kurzfahrten im Pkw schließen lässt. In der MID wurde für Kfz-Selbstfahrer in NRW eine durchschnittliche Wegedauer von 20,9 min ermittelt.

Alter	Wegedauer	Entfernung
bis 17	9 min	2,4 km
18 – 29	17 min	7,1 km
30 – 49	17 min	8,1 km
50 – 64	18 min	6,7 km
>64	23 min	5,9 km
Gesamt	17 min	6,4 km

Tabelle 5: Mittlere Wegedauer und Weglänge nach Alter

⁹ Quelle: MID 2008

Die Wegedauer nimmt mit zunehmendem Alter deutlich zu, was in Korrelation zur Reiseweite steht. Berufstätige legen größere Distanzen zurück als Schüler, Studenten oder Rentner.

Bei den über 64jährigen wird deutlich, dass hier der Anteil der Fußwege wieder steigt, denn die zurückgelegte Entfernung ist bei einer über alle Altersstufen hinweg maximalen mittleren Wegedauer von 23 min nicht sehr groß.

Das Auto wird stark auf Kurzstrecken genutzt.

Das **Auto** wird am Häufigsten für Wege genutzt, die 5-15 min dauern. Dies bedeutet, wie oben bereits vermutet, dass häufig kurze Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden; weiter kann auf eine kurze Parksuchzeit geschlossen werden. Die meisten **Radfahrten** und **Fußwege** werden im Zeitbereich 5-10 min unternommen. Lange Fußwege über 60min fallen meist in die Rubrik der Freizeit-Spaziergänge.

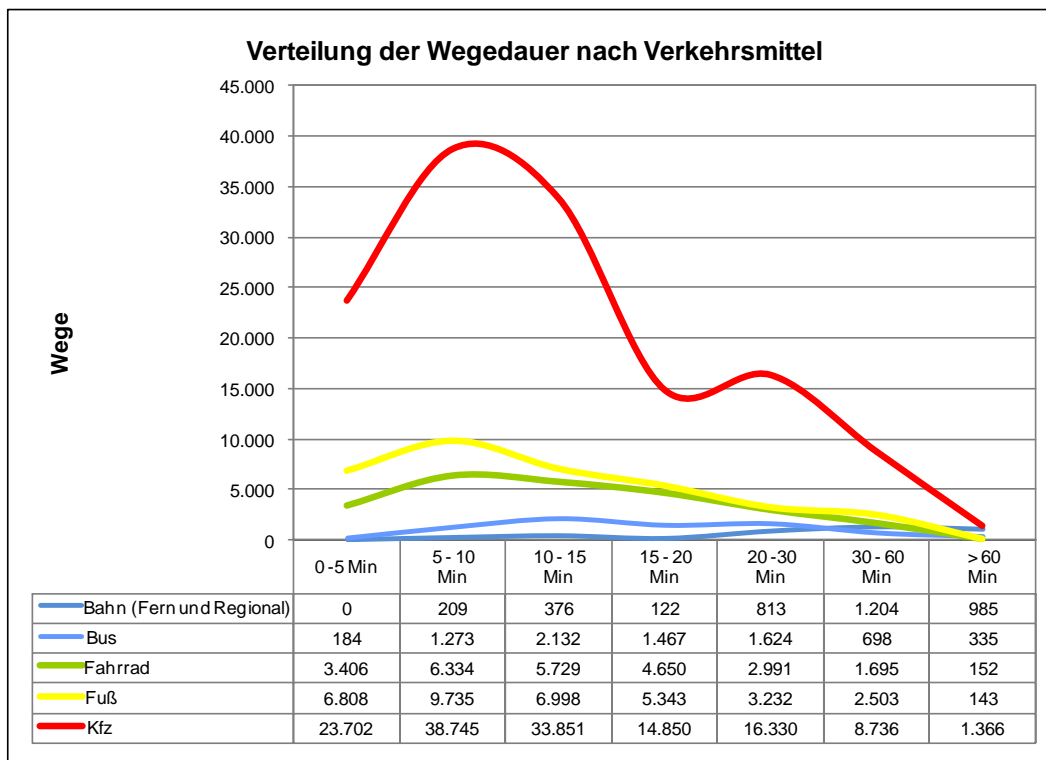


Abbildung 18: Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln

Der **öffentliche Verkehr** wird meist für längere Wege genutzt. Der Busverkehr wird ab einer Weglänge von 10 – 15 min attraktiv, der Fernverkehr naturgemäß erst bei Wegen mit einer Dauer ab 30min.

In Distanzen ab 15 – 20 min werden Fußwege mehr und mehr unattraktiv und dafür der ÖV attraktiver.

4.7. Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs

Mit Bus & Bahn und Fahrrad zur Arbeit und zur Schule.

Der typische Tagesverlauf geht mit großen Schwankungen in der Wegehäufigkeit einher. Üblicherweise kennt man den Berufsverkehr oder den Feierabendverkehr. In Abbildung 19 zeigen sich diese Schwankungen deutlich.

In den **Morgenstunden** zwischen 7:00 und 8:00 Uhr hat der öffentliche Verkehr die größte Spitzenbelastung über alle Verkehrsmittel i.H.v. 15 % am Gesamtverkehr des Tages. Das heißt Berufstätige und Schüler nutzen oft Bus und Bahn.

Auffallend ist der mit 14 % am Tagesverkehr auch sehr hohe Anteil beim Radverkehr. Das bedeutet, nicht nur der ÖV wird für Wege zur Arbeit und Schule stark genutzt, sondern auch das Fahrrad.

In der **Mittagszeit** zwischen 11:00 und 13:00 Uhr weist der ÖV seine zweitgrößte Spitzenbelastung auf. In dieser Zeit ist häufig die Schule zu Ende und die Schüler fahren im Bus nach Hause.

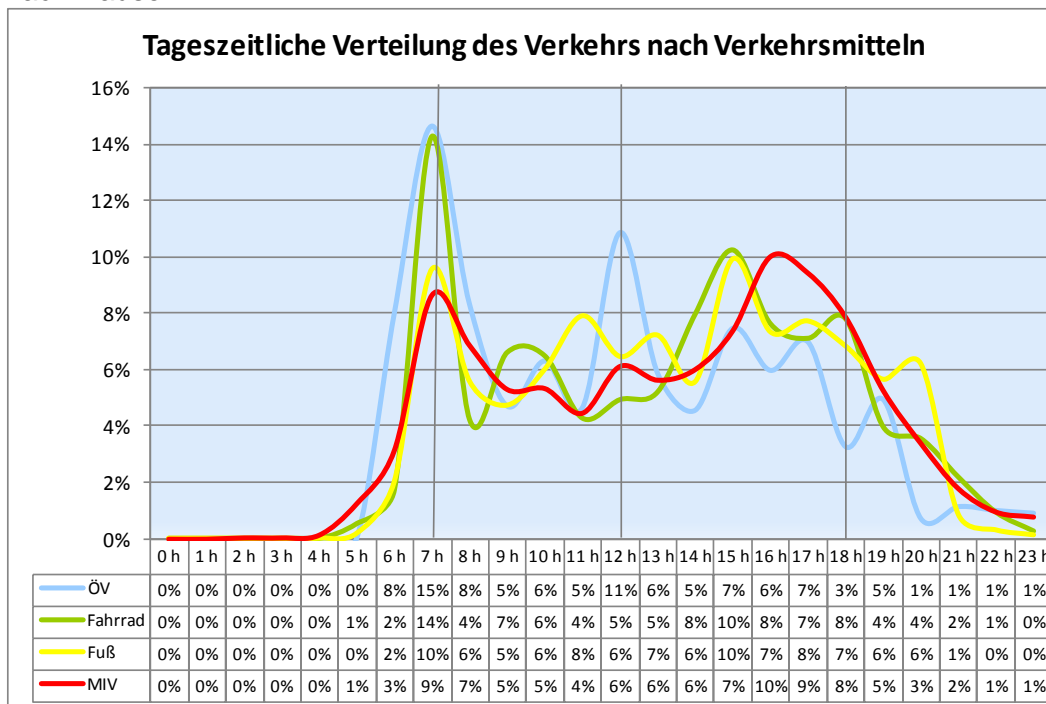


Abbildung 19: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel

Solch deutliche Schwankungen weisen die anderen Verkehrsmittel nicht auf, aber auch hier sind deutliche Spitzen morgens und in der Feierabendzeit erkennbar.

Besonders in den **Nachmittagsstunden** wird häufig das Auto genommen. Aber auch Fuß- und Radwege zeigen ab 15 Uhr ein deutliches Maximum. Wie bereits erwähnt, hängt die Wahl des Verkehrsmittels stark mit dem Zweck des Weges zusammen. Nachmittags sind dies vor allem Freizeitaktivitäten oder Einkäufe.

4.8. Entfernung und Geschwindigkeit

Die mittlere Distanz der Wege und Fahrten liegt in Herford bei 6,3 km. Die größte Entfernung mit über 27 km legen die Bürger mit der Bahn zurück. Sicher tragen hierzu die Pendlerfahrten von/zur Arbeit bei, die häufig mit der Bahn zurückgelegt werden und oft in Richtung Bielefeld gehen. Wesentlich kürzere Wege werden zu Fuß (Ø 1,2 km) oder mit dem Rad (Ø 2,6 km) erledigt.

Verkehrsmittel	Mittlere Entfernung in [km]	Mittlere Geschwindigkeit in [km/h]
Bahn (Fern)	27,5	38,4
Regionalbahn	8,3	14,6
Bus	3,7	9,6
Kfz Selbstfahrer	8,1	27,0
Kfz Mitfahrer	6,9	25,3
Mot. Zweirad	4,4	21,1
Fahrrad	2,6	10,0

Zu-Fuß	1,2	5,2
Gesamt	6,3	20,3

Tabelle 6: Mittlere Entfernung und Geschwindigkeit nach Verkehrsmittel

Für NRW wurde im Jahr 2008 eine mittlere Weglänge von 10,2 km ermittelt. Hier gilt es wieder zu beachten, dass in die Werte der MID auch ländliche Räume einfließen, in denen naturgemäß größere Distanzen zurückgelegt werden müssen.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit insgesamt liegt bei **20,3 km/h**. Die höchste mittlere Reisegeschwindigkeit - mit Ausnahme der Bahn - erreicht das Kfz mit 26,3 km/h.

Bei den Geschwindigkeiten fällt auf, dass man im Busverkehr in Herford im Schnitt offenbar gleich schnell ist, wie mit dem Fahrrad, was die beiden hohen Belastungsspitzen im Berufsverkehr (vgl. Abbildung 19) erklären könnte. Der Busverkehr kann naturgemäß aufgrund der hohen Haltestellendichte kaum Geschwindigkeit aufbauen. Daher gilt das Fahrrad häufig als gleichwertiges Verkehrsmittel im Stadtverkehr.

Bereits im vorangegangenen Kapitel (Tabelle 5) wurde darauf eingegangen, dass mit dem Alter zunächst auch die Wegdauer zunimmt. Die 30-49jährigen legen die längsten Wege mit durchschnittlich 8,1 km Länge zurück. Ältere Personen reduzieren ihr tägliches Wegpensum dann wieder und legen durchschnittlich nur noch 5,9 km zurück.

*Muss es immer
gleich das Auto
sein?*

Bei der Diskussion um **Verlagerungspotentiale** stellt sich die Frage, wie viele Kfz-Fahrten in einem Entfernungsbereich durchgeführt werden, der auch gut zu Fuß oder mit dem Rad unternommen werden kann. Optimale Rad- und Fußwegentfernungen sind die Distanzen bis drei Kilometer.

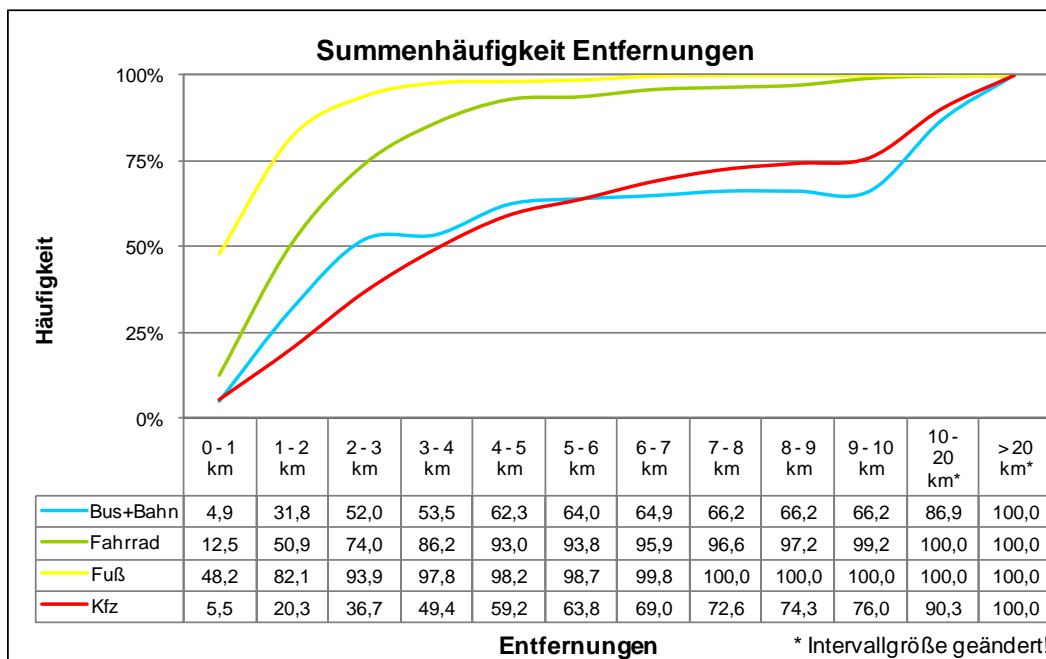


Abbildung 20: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

Die Auswertung der Kfz-Fahrten in Herford ergibt, dass jede zweite Fahrt mit dem Kfz kürzer als vier Kilometer und immer noch jede dritte Fahrt kürzer als drei Kilometer ist. Dies bedeutet nicht automatisch, dass diese Fahrten vollständig auch mit anderen, umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln ersetzt werden können, da die Abhängigkeiten zum Reisezweck, wie Transport bzw. Service mit Bringen und Abholen, eine Angewiesenheit auf das Kfz begründen können.

Dennoch ist hier ein Potential für Verlagerungen zu sehen, welches mit verschiedenen Anreizen (Fahrradkampagnen, Radwegenetzausbau,...) angesprochen werden kann.

Es wird deutlich, dass Fußwege selten über Distanzen größer als 4 km hinausgehen. Im Radverkehr liegen 95% aller Wege in Entfernungen bis 7 km.

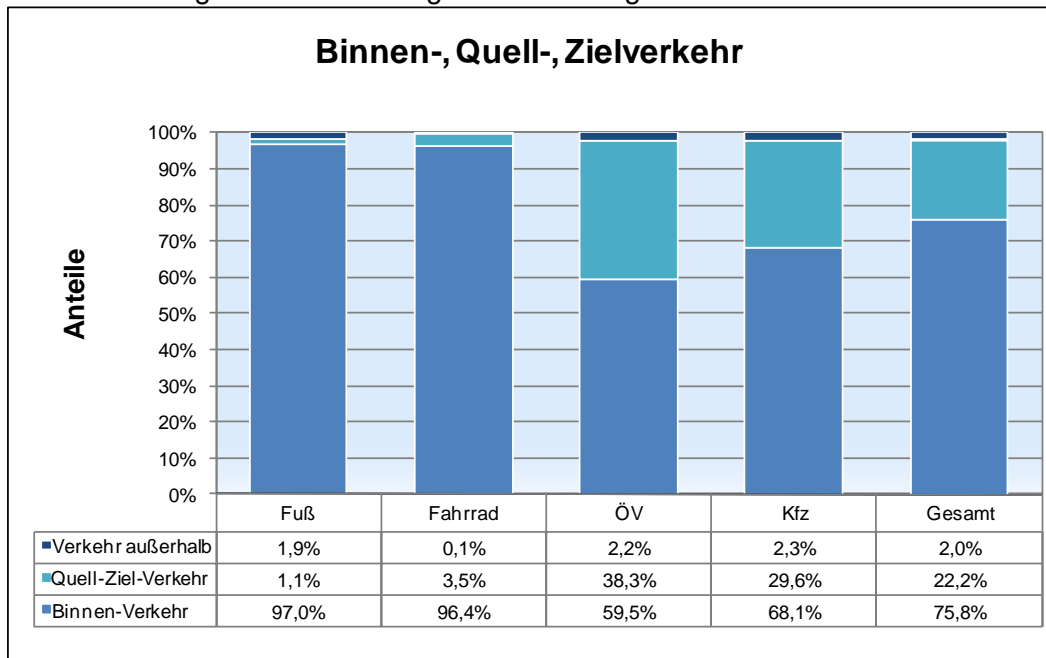


Abbildung 21: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung auf Binnen-, Quell- und Zielverkehr

Unter Binnenverkehr wird der Verkehr verstanden, dessen Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes liegen. Bei Quell-Ziel-Verkehr liegt entweder die Quelle oder das Ziel des Weges außerhalb des Stadtgebietes und Verkehr außerhalb berührt weder in der Quelle noch im Ziel das Stadtgebiet.

Erwartungsgemäß konzentrieren sich 97,0% der Fußwege auf das Stadtgebiet. Nur einzelne Spazierwege führen darüber hinaus ins Umland. Mit dem Fahrrad können größere Distanzen zurückgelegt werden, jedoch ist hier der Binnenverkehrsanteil nur unbedeutend geringer. Es führen nur 3,5% der Fahrradwege aus der Stadt heraus.

Die Nutzung des ÖV zeigt einen hohen Binnenverkehrsanteil mit 59,5%. Der Anteil an Wegen, deren Quelle oder Ziel außerhalb Herfords liegt, ist im ÖV über alle Verkehrsmittel maximal. Im ÖV wurden nur wenige Durchgangsverkehre erfasst, da der Bus- und Bahnverkehr auf Herford konzentriert sind, so dass es kaum möglich sein dürfte im ÖV zu fahren, ohne das Stadtgebiet zu tangieren.

Auch im Kfz-Verkehr dominiert der Binnenverkehr. 68,1% der erfassten Kfz-Fahrten haben Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes. Es deutet darauf hin, dass für viele Einwohner eine flächendeckende Versorgung innerhalb der Stadt vorhanden ist.

4.9. Reisezweck

Alle Wege des Tages werden durch einen bestimmten Zweck hervorgerufen. Kennt man diese Gründe der Wege, lassen sich Rückschlüsse sowohl auf die Verkehrsmittelwahl, als auch auf das Verlagerungspotential ziehen.

In Herford liegt folgende Verteilung über die insgesamt acht erfassten Reisezwecke vor:

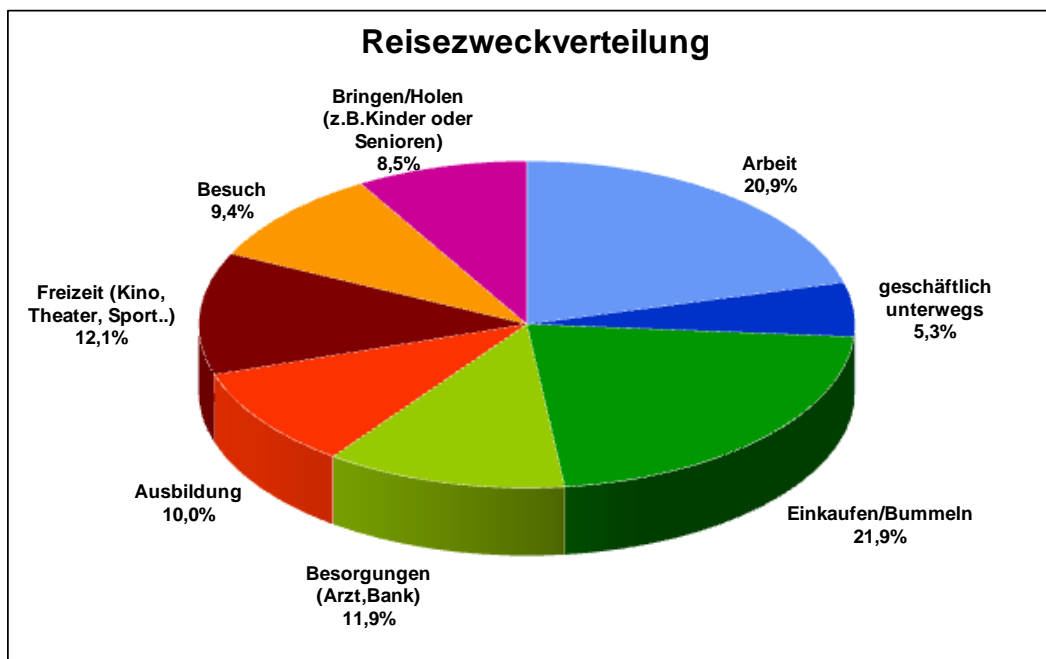


Abbildung 22: Reisezweckverteilung

Arbeit und Einkaufen sind in Herford die Hauptreisezwecke. Zusammen wird fast die Hälfte aller Wege davon verursacht. Freizeitwege haben mit 13 % einen eher geringen Anteil an allen Wegen. 8,5 % aller Wege sind Servicewege, um andere Personen zu Ihren Aktivitäten zu bringen, bzw. von dort abzuholen.

Folgende Tabelle vergleicht die in Herford ermittelte Zweckverteilung mit den Werten der MID für Nordrhein-Westfalen:

	Herford 2011	MID NRW 2008
Arbeit	20,9 %	13,2 %
Geschäftlich unterwegs	5,3 %	6,5 %
Ausbildung	10,0 %	6,6 %
Einkauf	21,9 %	21,5 %
Erledigung	11,9 %	11,5 %
Freizeit	21,5 %	31,9 %
Begleitung	8,5 %	8,7 %

Tabelle 7: Vergleich der Herforder Wegzweckverteilung mit der MID

Im Vergleich mit der MID NRW zeigt sich weitestgehend eine gute Übereinstimmung. Auffallend ist, dass in Herford ein um 10% niedrigerer Anteil der Wege für Freizeitaktivitäten zurückgelegt wird. Dafür wird hier jeder fünfte Weg zur / von der Arbeit verursacht.

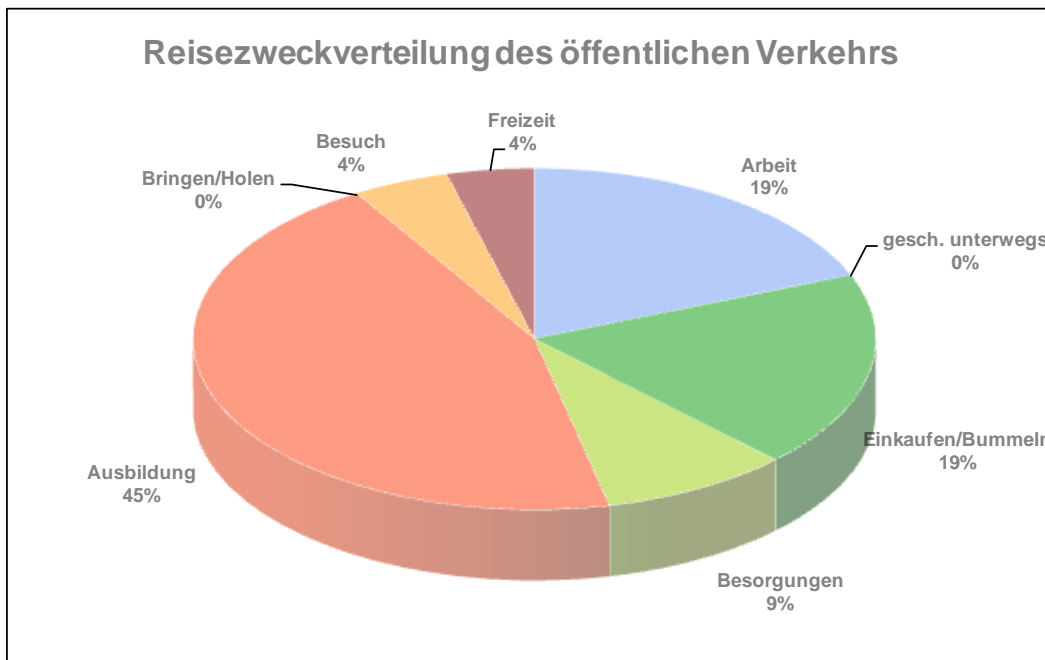


Abbildung 23: Reisezweckverteilung des Öffentlichen Verkehrs

Die Reisezweckverteilung nur für den öffentlichen Verkehr zeigt den Vorrang in Schul- und Ausbildungsverkehren mit 45 %, gefolgt von den Fahrten zur Arbeit und zum Einkauf/Bummeln. Dies sind jeweils regelmäßige, planbare Fahrten, die gut mit dem ÖV durchgeführt werden können. Besorgungen haben mit 9 % ebenfalls einen großen Anteil an den ÖV-Fahrten.

Vater bringt die Kinder zur Schule, Mutter holt Opa vom Arzt ab.

Eine allgemeine Tendenz bei Bing- und Holwege wurde auch in der aktuellen Studie deutlich, die sich ebenfalls in der MID und Mobilitätshebungen in anderen Städten herauskristallisiert. Es sind nicht mehr nur kleine Kinder, die von den Eltern geholt und gebracht werden. Mehr und mehr werden Jugendliche und ältere Menschen von Familienangehörigen gebracht und das besonders in den Abendstunden. 13 % aller Servicefahrten werden morgens zwischen 7:00 und 8:00 Uhr realisiert, hierbei handelt es sich also um Bringwege im klassischen Sinn. Jedoch entfällt nochmals der gleiche Anteil auf die Abendstunden nach 19 Uhr, hier handelt es sich aufgrund der üblichen Betreuungszeiten für Kinder eher um Servicefahrten für ältere Personen.

Die Reisezweckverteilung unterscheidet sich sehr stark für verschiedene Personengruppen. In Kapitel 4.4 wurde bereits darauf hingewiesen, dass zum Beispiel in Teilzeit arbeitende Frauen deutlich mehr Wege am Tag zurücklegen. So liegt der Anteil der Servicefahrten bei Frauen in Teilzeit mit 18,6% und bei Hausfrauen mit 16,5% fast doppelt so hoch, wie im Gesamtdurchschnitt. 40 % der Wege von Rentnern und Rentnerinnen werden für Einkäufe zurückgelegt. Die meisten Freizeitaktivitäten können Schüler realisieren, hierfür werden ca. 15 % aller Wege zurückgelegt.

Es wurde inzwischen wiederholt bemerkt, dass die Reisezwecke ein wichtiges Kriterium darstellen, mit welchem Verkehrsmittel der Weg durchgeführt wird. In der nachfolgenden Grafik wird genau diese Frage beantwortet und damit Stärken und Schwächen der Verkehrsmittelakzeptanz reisezweckspezifisch ausgewertet.

Wann fahren wir denn am ehesten Bus und Bahn?

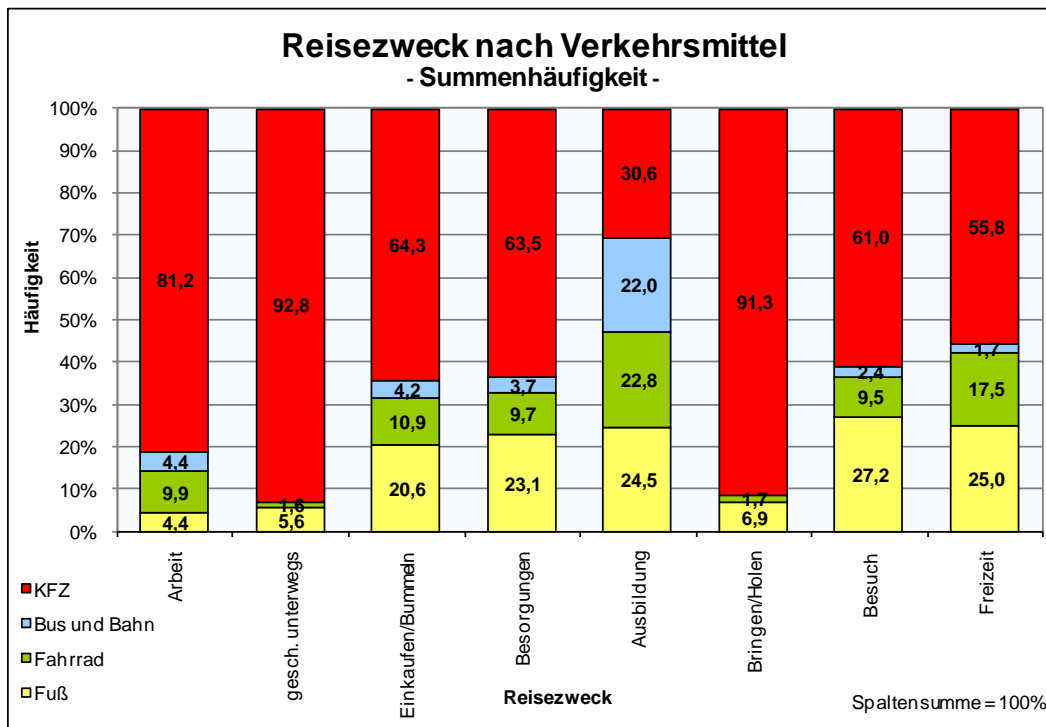


Abbildung 24: Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel

In obiger Abbildung wird der Modal Split für jeden untersuchten Reisezweck abgebildet. In der Summenhäufigkeit zeigt sich der **Vorrang des Kfz** im Berufsverkehr. Jedoch wird weiter klar, dass das Kfz in nahezu allen anderen Wegzwecken eine sehr hohe Bedeutung hat. Vor allem fällt der über 90%ige Anteil bei Bring-/Holfahrten auf. Kindertagesstätten liegen meist in fußläufig erreichbaren Entfernungen. Dieser hohe Kfz-Anteil weist einerseits darauf hin, dass Bring-/Holfahrten meist mit anderen Reisezwecken gekoppelt werden, wie zum Beispiel die Weiterfahrt zur Arbeit oder zum Einkauf. Andererseits spiegelt er einen Trend wieder, wonach auch Schulkinder häufig bis an die Schule gefahren werden.

Die Anteile für die Verkehrsmittel Rad und öffentlichen Verkehr erreichen beim Reisezweck Ausbildung ihre maximalen Ausprägungen. Fußwege werden am häufigsten in der Freizeit und für Besuche zurückgelegt.

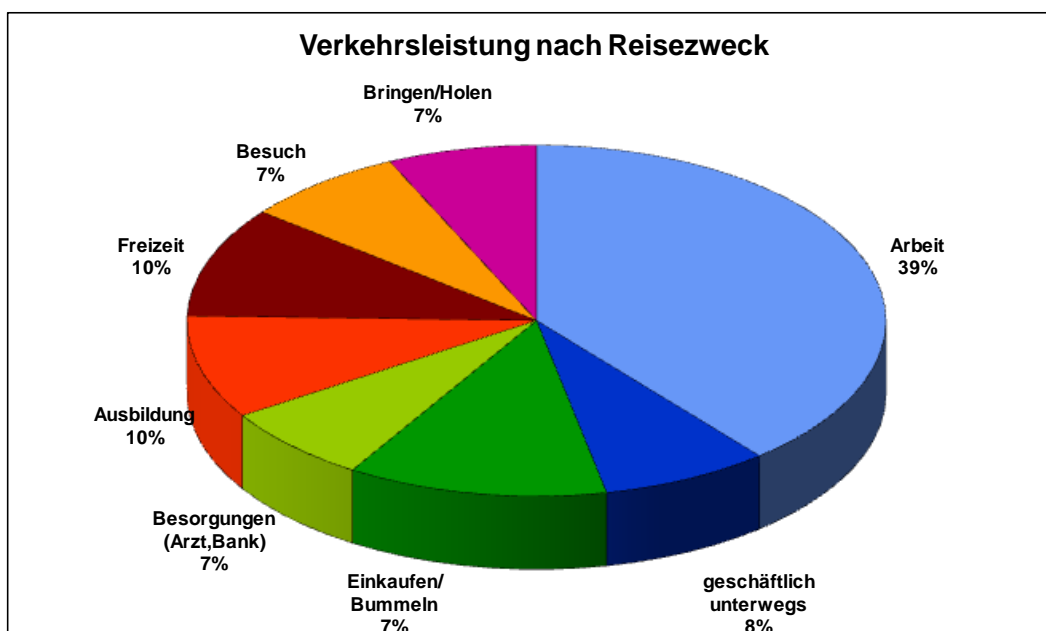


Abbildung 25: Verkehrsleistung nach Reisezweck

Analog zum Modal Split der Verkehrsleistung aus Kapitel 4.5 lässt sich die Verkehrsleistung auch für die verschiedenen Reisezwecke errechnen.

Die hochgerechneten Wege der Herforder von 208.718 Wegen/Tag werden anhand der Zweckverteilung auf die einzelnen Reisezwecke aufgeteilt und mit den bekannten mittleren Entfernungen der Reisezwecke zur **Verkehrsleistung nach Reisezweck** berechnet.

In dieser Betrachtung stärkt sich der Anteil der Arbeitswege von ursprünglich ca. 26 % (Arbeit und geschäftlich unterwegs) aller Wege auf 47 % der gefahrenen Gesamtkilometer. Der Anteil für Einkaufswege reduziert sich drastisch um ca. 15 %. Das bedeutet, auf Arbeitswegen werden deutlich größere Distanzen zurückgelegt, während Einkaufswege häufig im Nahbereich ihr Ziel finden.

Die übrigen Reisezwecke verändern sich kaum in ihrem Anteil verglichen mit der ursprünglichen Reisezweckverteilung.

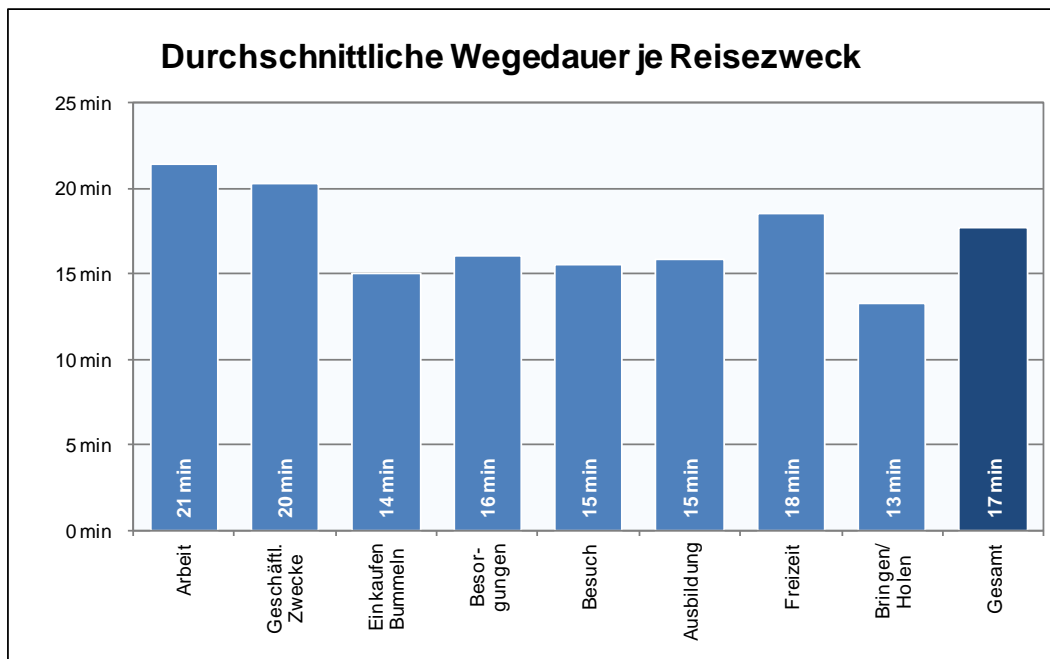


Abbildung 26: Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck

Die Wegedauern für unterschiedliche Reisezwecke zeigen einen hohen Zeitbedarf für Arbeitswege, was konform mit der Betrachtung der Verkehrsleistung nach Reisezweck geht. Für Besuche und Freizeitaktivitäten sind die Bürger im Schnitt 15 bis 18 Minuten unterwegs. Die zeitlich kürzesten Wege werden für Bring- und Holwege und Einkäufe zurückgelegt.

Im Durchschnitt legen die Herforder ihre Wege in 17 Minuten zurück. Der Vergleichswert der MID für Nordrhein-Westfalen liegt bei 23,5 Minuten.

4.10. Aktivitäten

Die nachfolgende Auswertung der Aktivitätendauer betrachtet nicht die Wege der Verkehrsteilnehmer sondern die **Aktivitäten** zwischen den Wegen. Dabei werden die Aktivitäten entsprechend ihrer Dauer gewichtet, so dass lange Aufenthalte (Wohnen und Arbeit) stark ins Gewicht fallen.

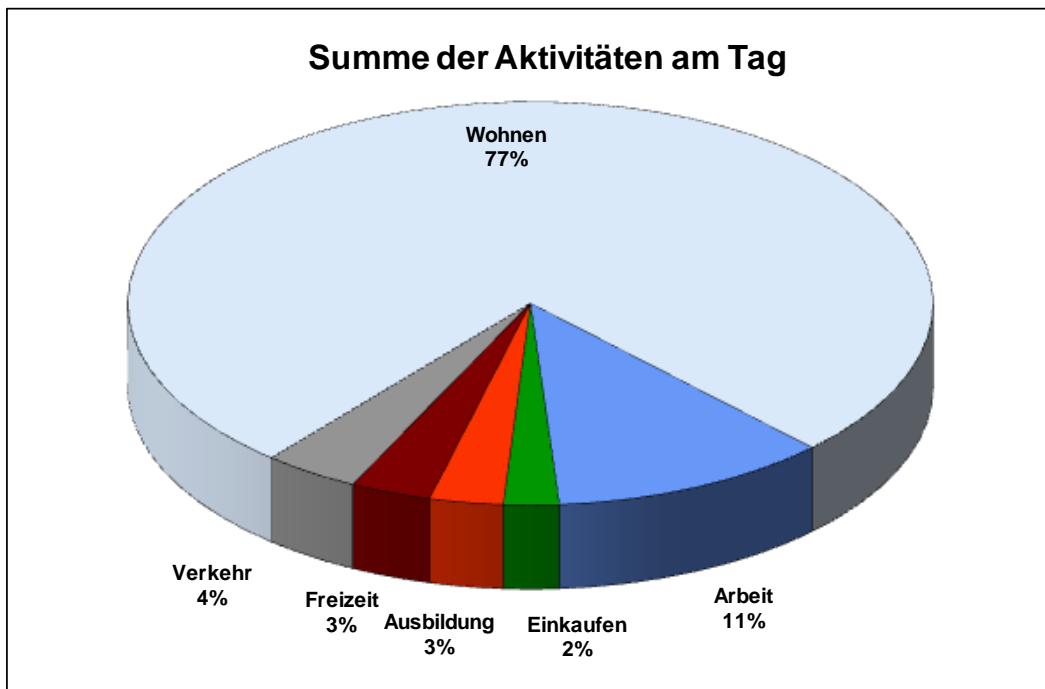


Abbildung 27: Summe der Aktivitäten am Tag

Da ein großer Teil des täglichen Zeitpensums zu Hause verbracht wird, dominiert der Reisezweck Wohnen mit drei Viertel das Zeitbudget, wobei hier auch die Nachtstunden mit einfließen.

11 % des Tages verbringen die Bürger bei der Arbeit, gefolgt von Ausbildungszeit und Freizeitaktivitäten (3 %).

Achtzehn Stunden des Tages verbringen wir zu Haus!

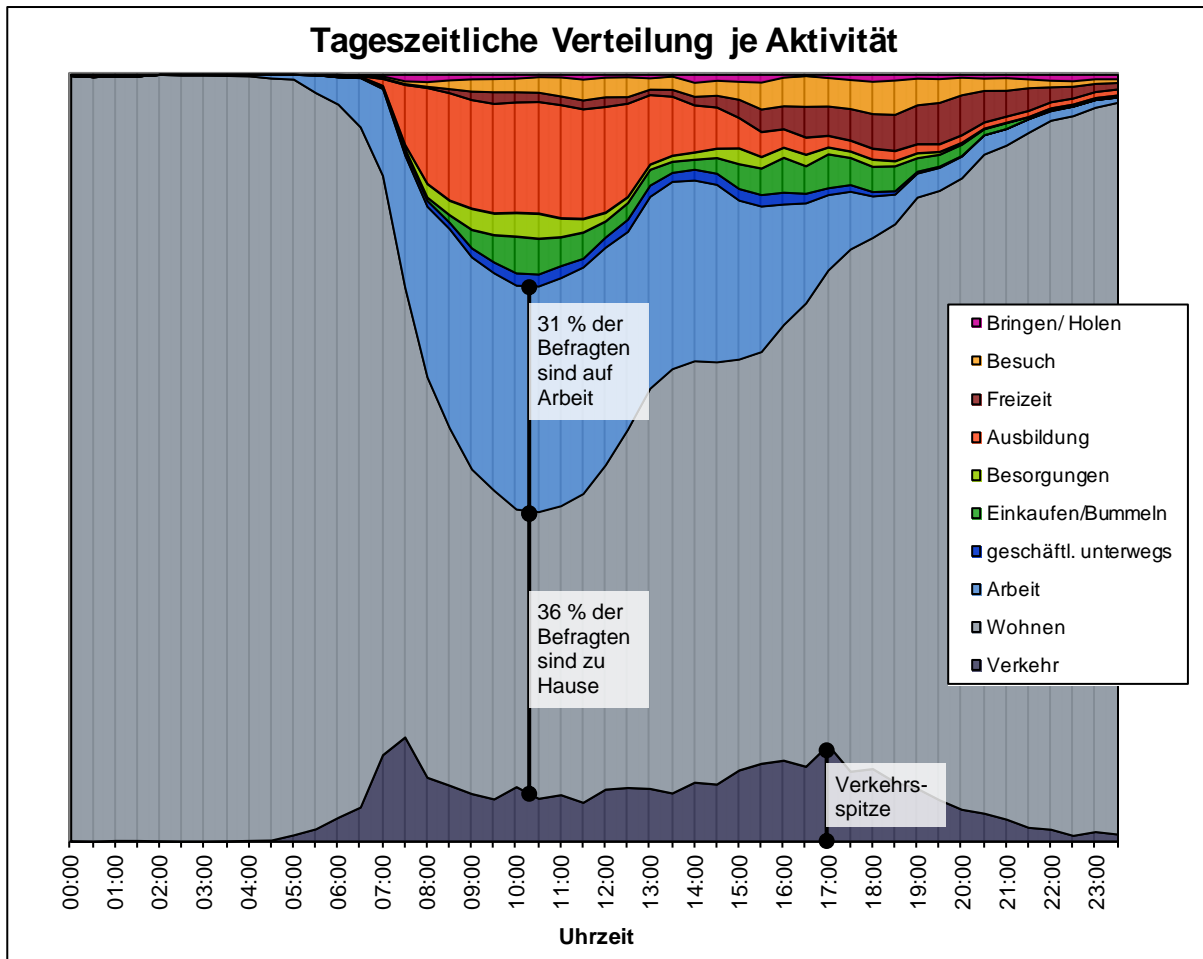


Abbildung 28: Tageszeitliche Verteilung der Aktivitäten

Verteilt man diese Aktivitäten über den gesamten Tagesverlauf ergibt sich ein Tagesprofil für jede Tätigkeit. In Abbildung 28 wird für jede halbe Stunde und jede befragte Person deren Aktivität in diesem Zeitraum abgetragen. Das heißt zwischen 0:00 und 0:30 waren nahezu alle 1.053 Personen der Stichprobe zu Hause.

Die meisten Aktivitäten außer Haus werden in der Zeit von 10:00 - 11:00 Uhr durchgeführt. Hier sind nur ein Drittel der Personen zu Hause. 31 % der Personen sind bei der Arbeit.

Ab 10 Uhr erreichen die Reisezwecke Einkaufen und Besorgungen, entsprechend den Ladenöffnungszeiten, ihre maximalen Werte. Studium und Schule sind Aktivitäten, die schon früher beginnen, ihren Spitzen aber auch erst zwischen 9:30 – 10:00 Uhr erreichen.

Die Betrachtung der reinen Verkehrsaktivität zeigt 2 Spitzenbelastungen. In den Morgenstunden eine Spitze zwischen 7 – 8 Uhr sowie nachmittags ab 16 Uhr eine ausgeprägte lange Spitze.

5. Zusammenfassung

Die Haushaltsbefragung 2011 (HHB 2011) wurde als telefonische, schriftliche als auch als online Befragung durchgeführt. Es liegen Wegeprotokolle von über 1.000 Personen vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern. Damit ist die Befragung als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen.

An einem normalen Werktag verlassen 81,1% der Herforder Bevölkerung das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 3,2 Wege und Fahrten pro Person unternommen. Hierfür werden täglich 56 Minuten aufgewendet. Jeder Weg dauert im Mittel 17 Minuten und ist im Schnitt 6,3 km lang.

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Herford ist stark vom Auto geprägt. 66% aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Schon im Verkehrsentwicklungsplan von 1990 wurde festgestellt, dass 2 von 3 Wegen mit dem Kfz unternommen werden. An dieser dominierenden Rolle des Kfz im Verkehrsgeschehen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten nichts wesentlich geändert. Der Vergleich mit den benachbarten Städten und Gemeinden zeigt deutlich die Vorrangstellung des Kfz bei den alltäglichen Wegen.

Positiv fällt die wachsende Bedeutung des Fahrrads in Herford auf. Lag deren Anteil vor 20 Jahren noch bei 8%, so sind nunmehr fast 13% der Verkehrsteilnehmer mit dem Rad unterwegs. Doch sind noch weitere Verbesserungen notwendig. Der überwiegende Teil der Verbesserungswünsche bezog sich auf das Fußgänger- und Radverkehrsangebot. Die Bewertung hierfür wird von den Herfordern lediglich mit befriedigend (2,9) eingestuft.

Betrachtet man die Gruppe der Kinder und Jugendlichen (<17 Jahre), so fällt auf, dass schon in dieser Altersgruppe fast jede 2'te Fahrt mit dem Auto – als Mitfahrer - unternommen wird. Die selbst bestimmte Fahrt mit dem Rad, ÖV oder der Weg zu Fuß sind hierbei nachrangig. Im Alter nimmt die Bedeutung des Autos bei den täglichen Wegen ab; ein Wechsel auf den ÖPNV hingegen ist für nur wenige Senioren attraktiv. Lediglich 7% der Wege in dieser Altersgruppe werden mit dem öffentlichen Verkehr unternommen.

Ein Blick auf die Entfernungsverteilung der zurückgelegten Wege zeigt, dass in Herford gute Voraussetzungen für eine noch höhere Radverkehrsbeteiligung vorhanden sind. Jeder 3'te Weg mit dem Auto ist kürzer als 3 km und fast die Hälfte der Wege sind nicht länger als 4 km. 3 von 4 Wegen werden von den Herfordern innerhalb der Stadtgrenzen unternommen, nur jeder 4'te Weg geht in das Umland.

Die Wege und Fahrten dienen in hohem Maße dem Freizeit und Einkaufsverkehr. Über 50% aller Wegeprotokolle geben diese Reisezweck als Grund an. Auf die klassischen Reisezwecke (Arbeit und Ausbildung) mit festen Anfangszeiten entfallen fast ein Drittel aller Nennungen und werden deutlich häufiger genannt, als bei landesweiten Befragungen in NRW (20%).

Hier liegt ein wichtiges Potential für eine verstärkte Radnutzung.

Die wachsende Bedeutung der Servicewege zum Holen und Bringen wird mit hohen Anteilswerten von 8,5% aller Wege offensichtlich. Hierunter fallen aber nicht nur die Wege zur Kindergarten und zur Schule; immer häufiger dienen diese Servicefahrten dem Transport von älteren Menschen (zum Arzt, etc.). Bis in die Abendstunden werden Wege zu diesem Zweck unternommen.

Im Verkehrsablauf über den Tag zeigen sich 2 Spitzenbelastungen. Am Morgen liegt eine Verkehrsspitze bei ca. 7.30 vor, am Nachmittag zeigt die Ganglinie über einen längeren Zeitraum von 15:00 bis 18:30 hohe Anteile. Die Spitzenbelastungen liegen im Zeitbereich um 17:00 Uhr.

Die Befragungsergebnisse dienen zum einen der Einordnung in die landesweite Befragung zum Modal-Split wie auch als Grundlage für die verkehrlichen Planungen. Die Ergebnisse dieser Studie sollen Anstöße für die verkehrspolitische Diskussion liefern und für die Verkehrsentwicklungsplanung in Herford genutzt werden.