



# Stellenwert des Radverkehrs im Kreis Borken - Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung 2015



**Julian Scheer (M.Sc.)**

Borken, 08. November 2016



Fahrradforum

2016



**Vorgehensweise und Methodik**



**Zahlen und Fakten -  
Stellenwert des Radverkehrs im Kreis Borken**



**Potenziale und Handlungsempfehlungen**

## Art der Befragung

- repräsentative Haushaltsbefragung nach einheitlichen Standards der AGFS, erweitert durch zusätzliche Fragen zum Radverkehr und zu Bus- und Bahn
- Methodenmix: schriftlich-postalisch, online, telefonische Befragung
- Zufallsstichprobe von über 21.000 Personen

## Befragungsunterlagen

- Haushalts- und Personenfragebogen
- Wegeprotokoll für einen vorgegebenen Stichtag

## Erhebungszeitraum

- 4 Erhebungswochen zwischen 25.08. und 24.09.2015  
Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag (Kernwoche)

## Verwertbare Fragebögen / Rücklauf

- 3.400 Haushalte / 8.073 Personen (2,2% der Kreisbevölkerung), ca. 25.000 Wege
- erwartete Rücklaufquote von 16% (schriftlich: 15% / online:11%/telefonisch: 24%)
- Gewichtung nach Haushaltsgrößen und Altersgruppen

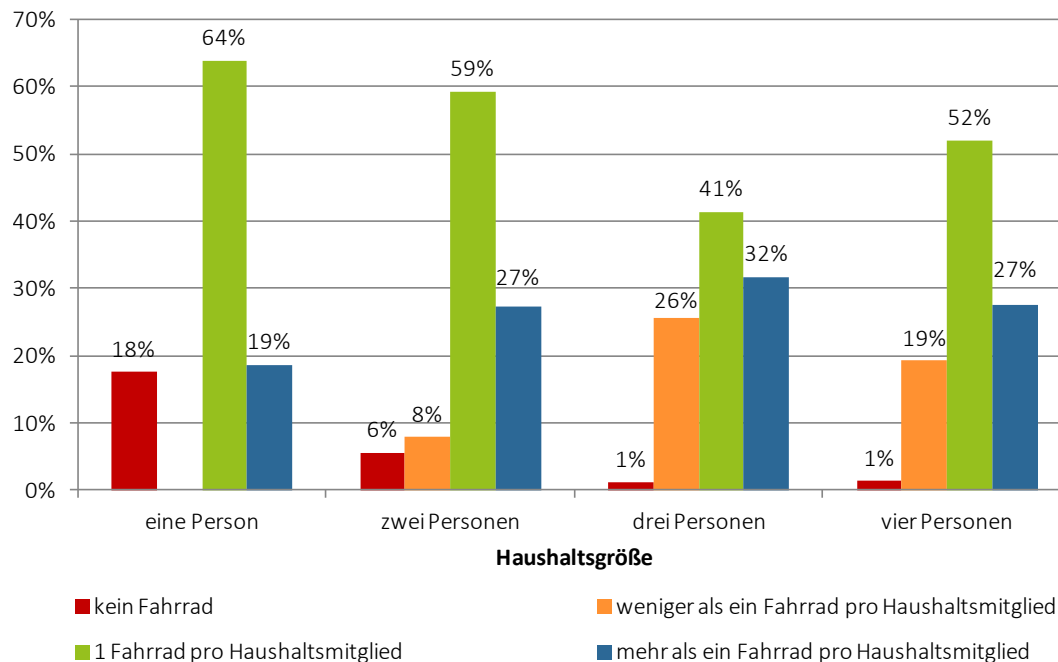




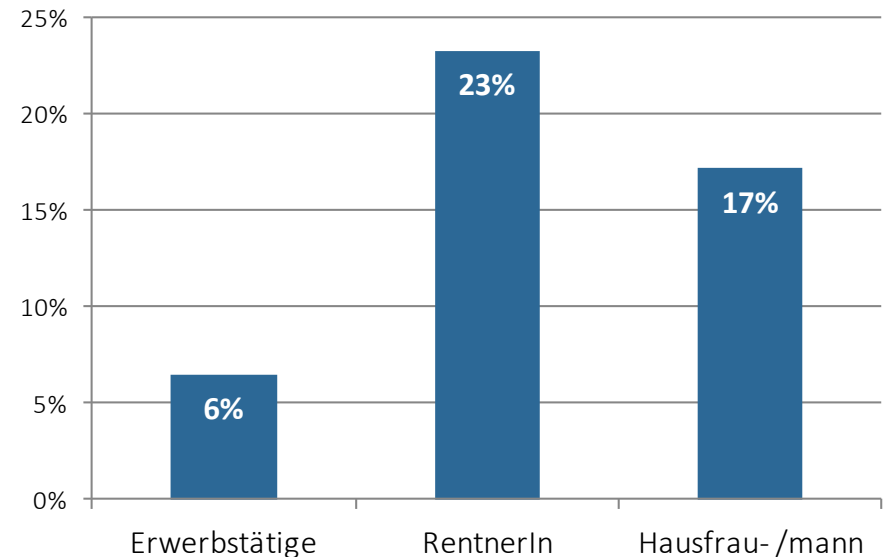
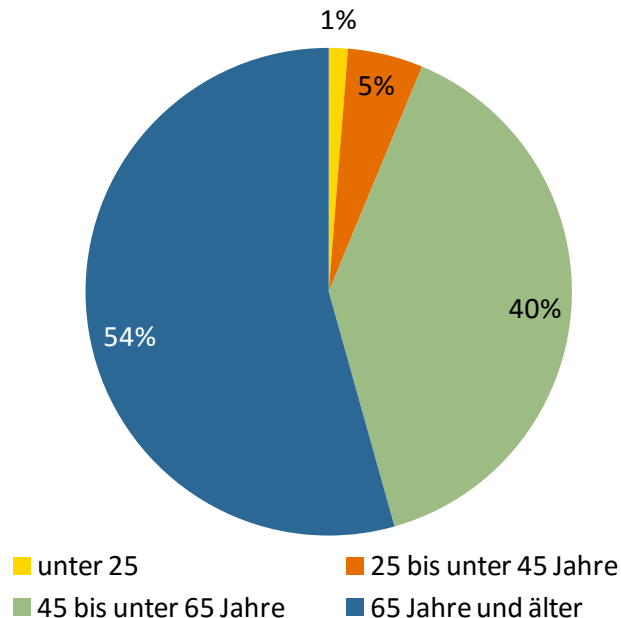
# Zahlen und Fakten – Stellenwert des Radverkehrs im Kreis Borken



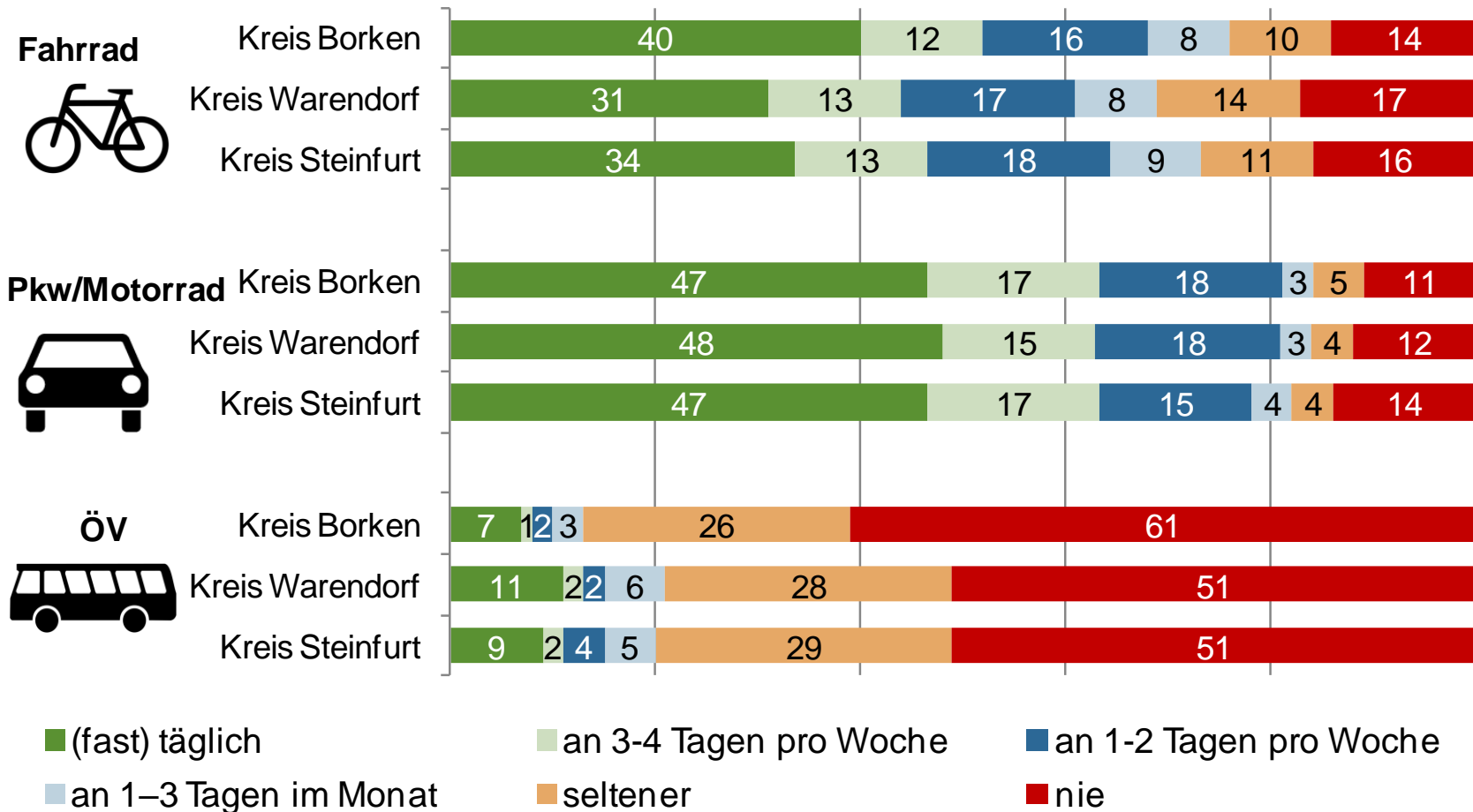
- **93%** der Haushalte besitzen ein **Fahrrad**  
(viel höher als der Bundesdurchschnitt (84%), höher auch als in den Kreisen Warendorf und Steinfurt)
- **Fahrradbesitzquote:** 1.060 Fahrräder auf 1.000 Einwohner
- Jeder vierte Haushalt (26%) hat mehr Fahrräder als Personen



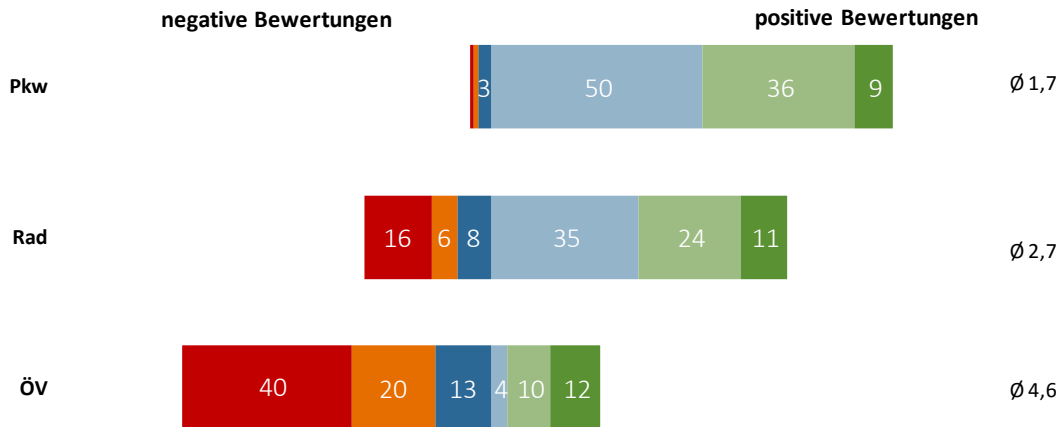
- **18%** der Haushalte besitzen ein **Pedelec/E-Bike**  
(Kreis Warendorf: 14%, Kreis Steinfurt 6% (2011))
- Mehrheit der E-Bike-Nutzer ist 65 Jahre und älter (54 %),  
signifikante E-Bike-Nutzung ab 45 Jahren,  
darunter nur vereinzelte Nutzer von E-Bikes
- 23 % aller Rentner/innen und 6% aller Erwerbstätigen  
besitzen ein E-Bike bzw. Pedelecs



# Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

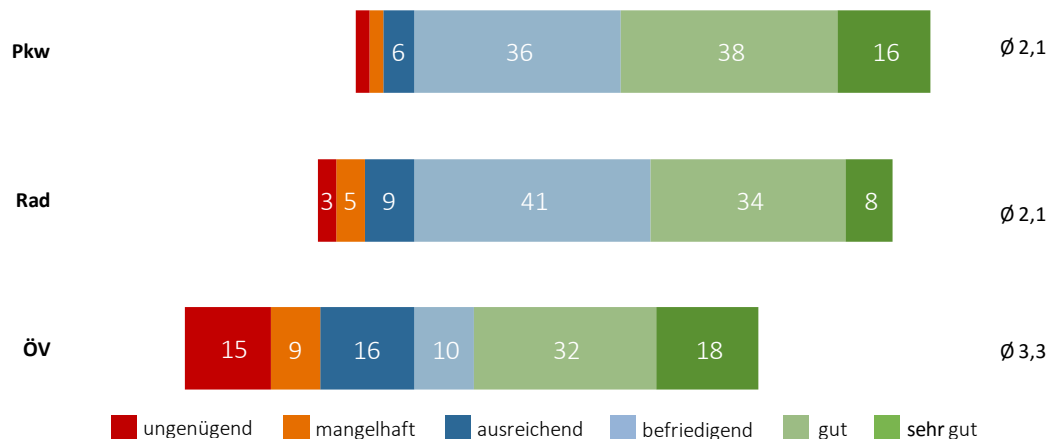


## Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes



- Bewertungen bei der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Radverkehr zwar auf gutem Niveau
- Schlechte Bewertungen im Radverkehr auch oft auf lange Distanzen zurückzuführen

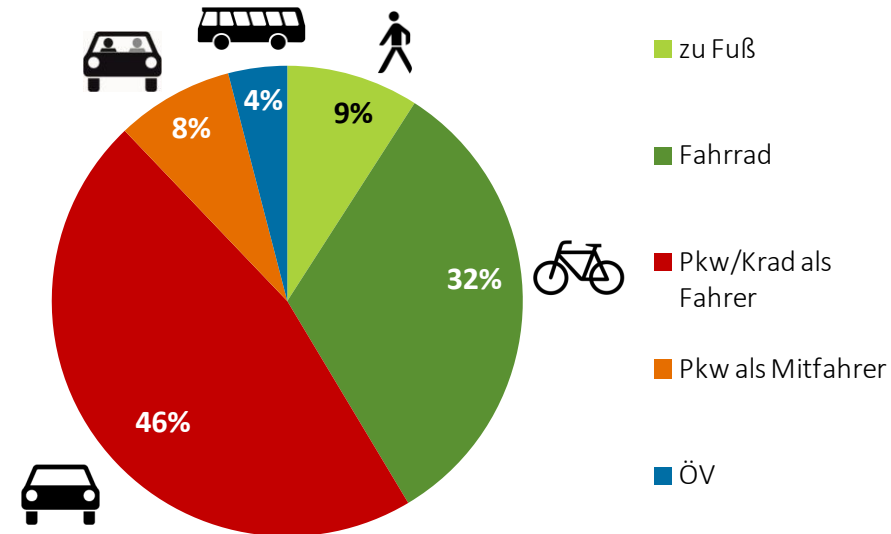
## Erreichbarkeit der Schule



- Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖV für längere Strecken äußerst schlecht (komplementäres Verkehrsmittel zum Radverkehr)
- Erreichbarkeit der Schule mit Fahrrad und Auto wird gleichermaßen gut bewertet

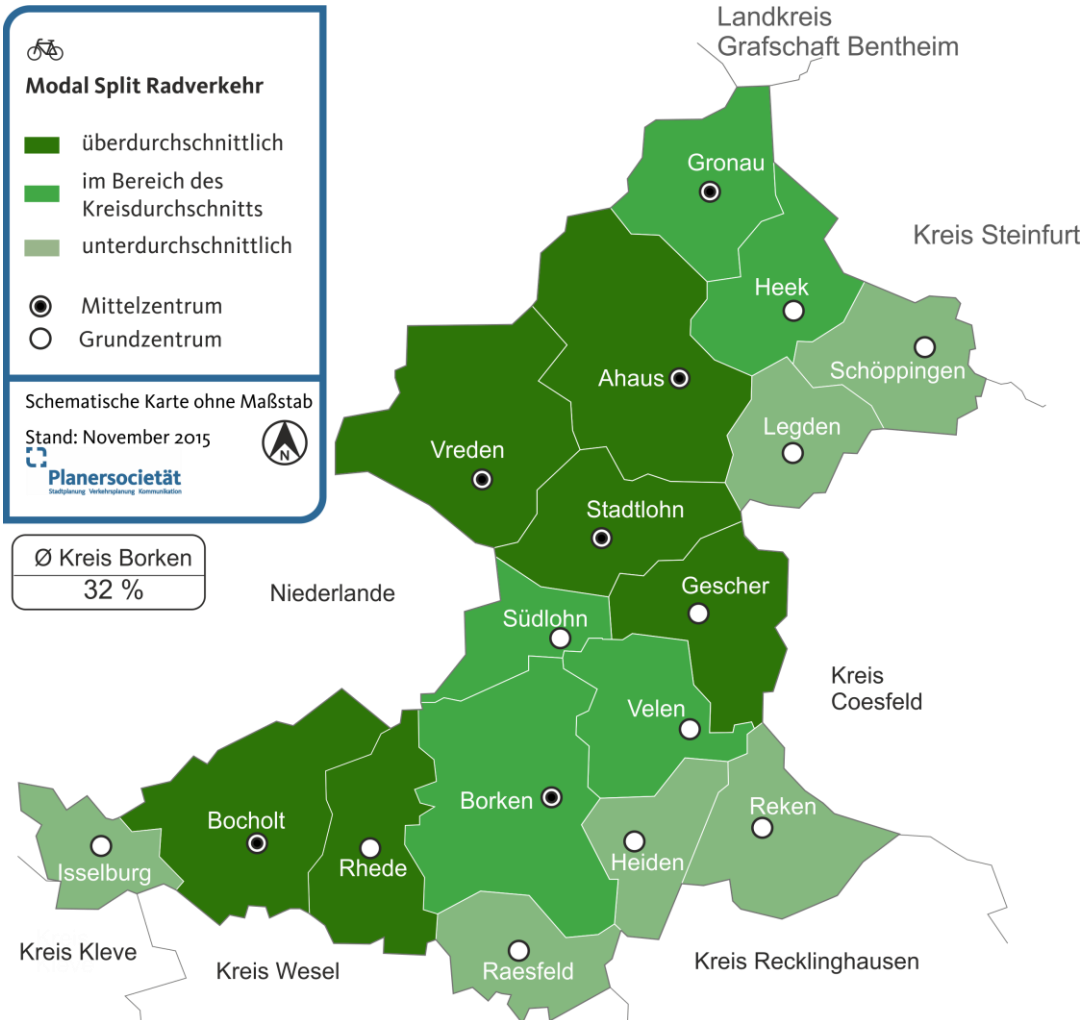


- Der Autoanteil liegt zwar an erster Stelle, aber geringer als in anderen Kreisen
- Radverkehrsanteil mit 32% außergewöhnlich hoch**
- Fußverkehrsanteil ist dagegen vergleichsweise gering  
 → bereits auf kurzen Entfernungen ausgeprägte Fahrradnutzung
- Bus- und Bahn wird im Kreis Borken nur vergleichsweise wenig genutzt (Schwerpunkt auf einzelnen Schnellbussen/Zügen und Schülerverkehr)



Modal Split im Vergleich	Radverkehr	Fußverkehr	Autoverkehr
Kreis Borken (2015)	32%	9%	54%
Kreis Warendorf (2015)	24%	12%	57%
Kreis Steinfurt (2011)	24%	10%	60%
Kreis Lippe (2011)	10%	15%	67%

# Radverkehrsanteile im Kreisgebiet



- Radverkehrsanteile unterscheiden sich zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden
- Abhängigkeit von zentralörtlicher Struktur erkennbar: Ziele in radverkehrsfreundlicher Entfernung begünstigen Fahrradnutzung (weiterführende Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplatzstandorte)

# Radverkehrsanteile im Kreisgebiet


**Modal Split auf aufkommensstarken Relationen**


- Radanteil überdurchschnittlich
- Radanteil im Kreisdurchschnitt
- Radanteil unterdurchschnittlich

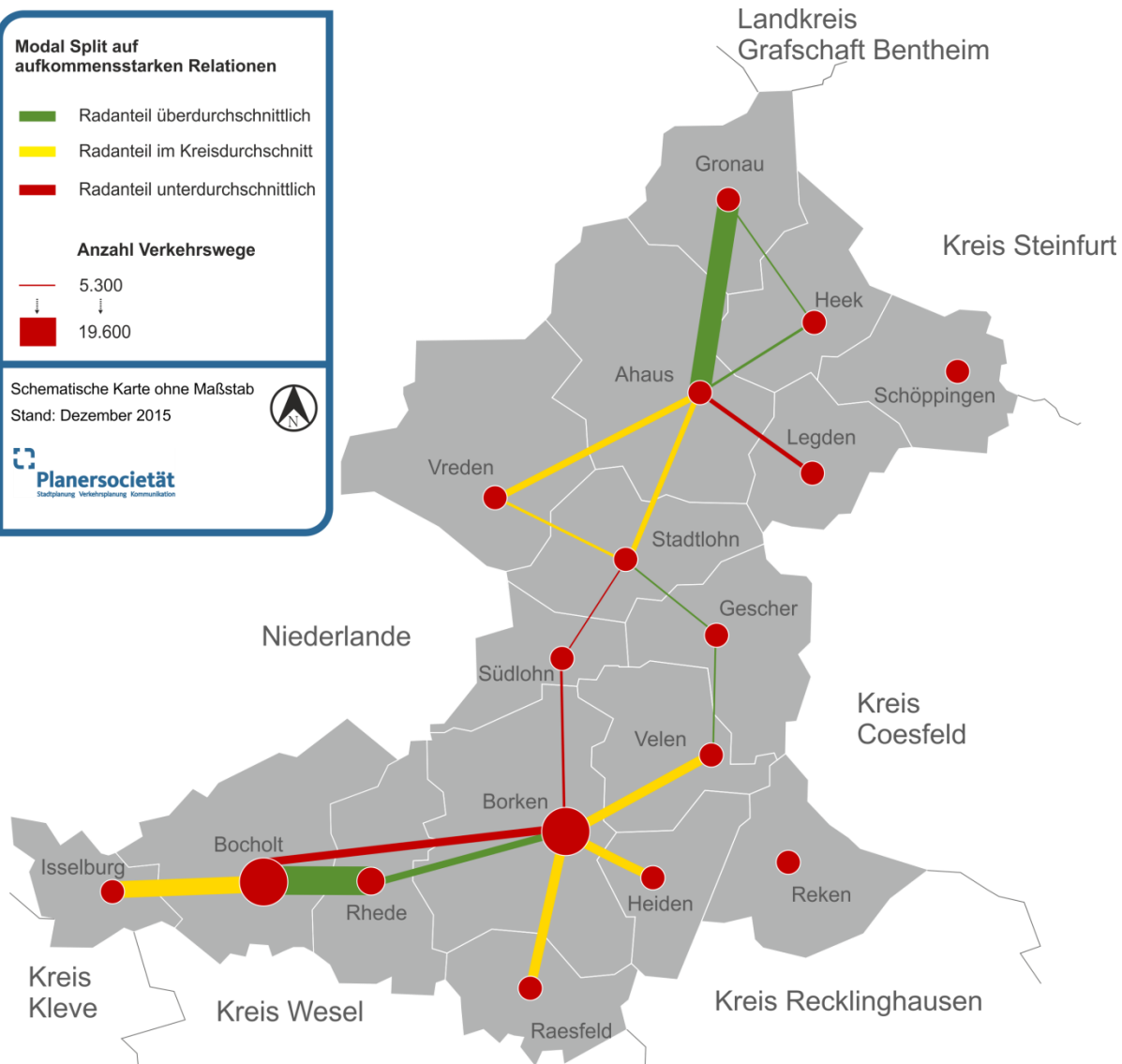
**Anzahl Verkehrswege**

- 5.300
- 19.600

Schematische Karte ohne Maßstab  
Stand: Dezember 2015



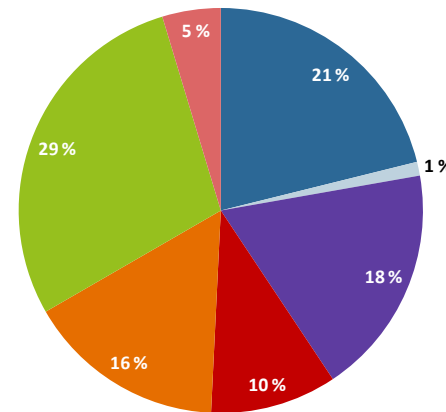
 **Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



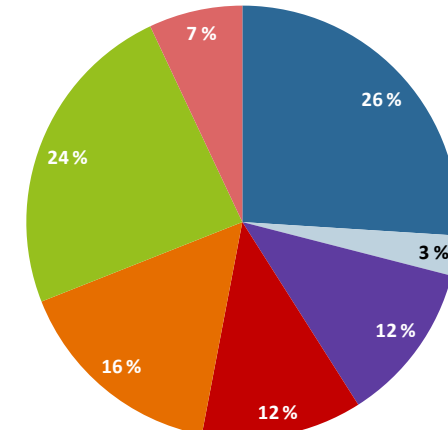
# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege

- Fahrrad wird erwartungsgemäß vor allem auf Entfernungen zwischen 1-5 km genutzt
- Auch auf kürzeren Entfernungen (500m bis 1 km) und 5 bis 10 km signifikante Radverkehrsanteile
- Größte Bedeutung des Fahrrads im kommunalen Binnenverkehr (43%); im Verkehr über die Stadtgrenze geringer (8%)
- Universelle Nutzung des Fahrrads im Freizeit- und Alltagsverkehr

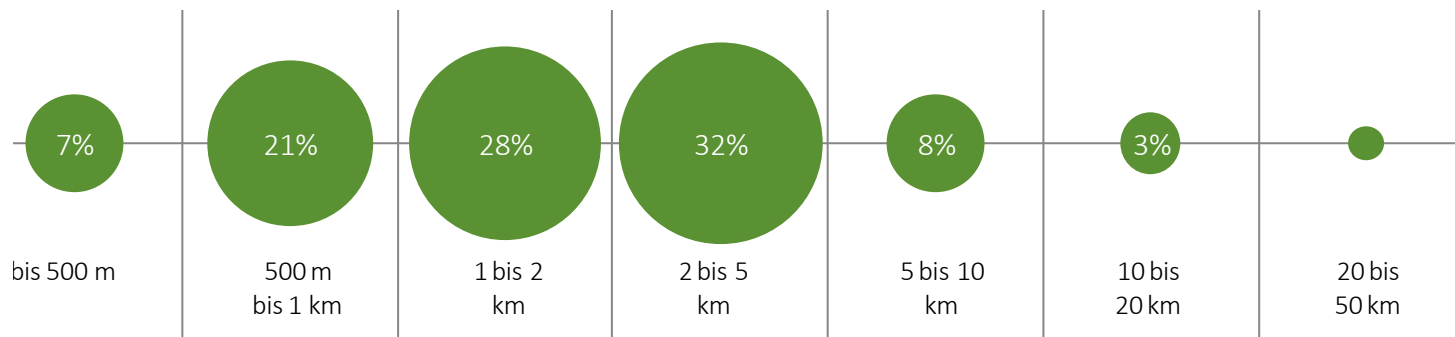
**Wege per Fahrrad**



**Alle Wege**



- Arbeitsplatz
- Ausbildung, Schule, Uni
- Einkauf
- Begleitung einer Person (Holen/Bringen)
- dienstliche Wege
- private Erledigungen
- Freizeit

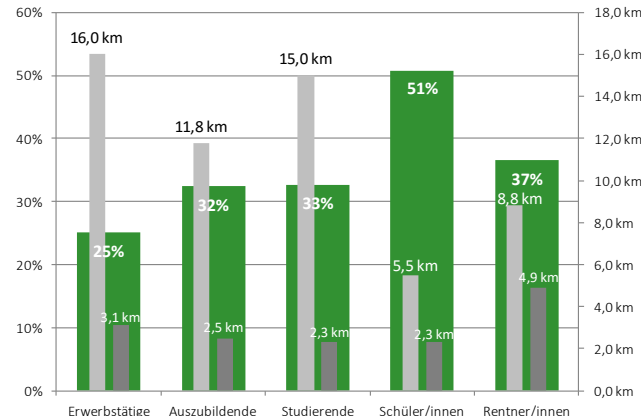




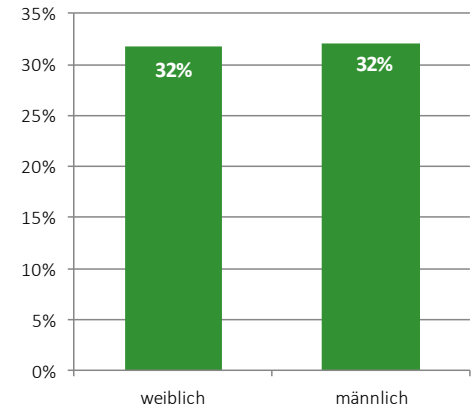
# Wer fährt Fahrrad im Kreis Borken?

- Überdurchschnittlich hoher Radverkehrsanteil bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen
- Im Erwerbsalter geringerer Radverkehrsanteil und Zunahme im Seniorenalter
- Begründung vor allem mit unterschiedlich großen Aktionsräumen in den verschiedenen Lebensphasen
- Senioren legen längere Wege mit dem Fahrrad zurück als jüngere Personen
- Keine geschlechterspezifischen Unterschiede erkennbar

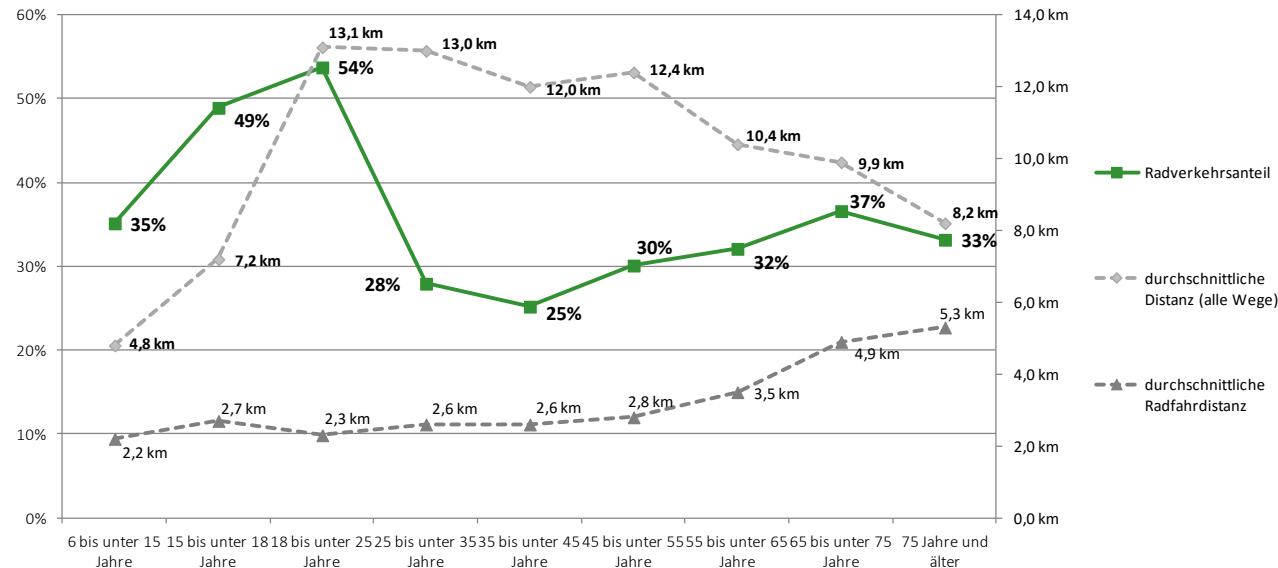
## Radverkehrsanteile nach Erwerbstätigkeit



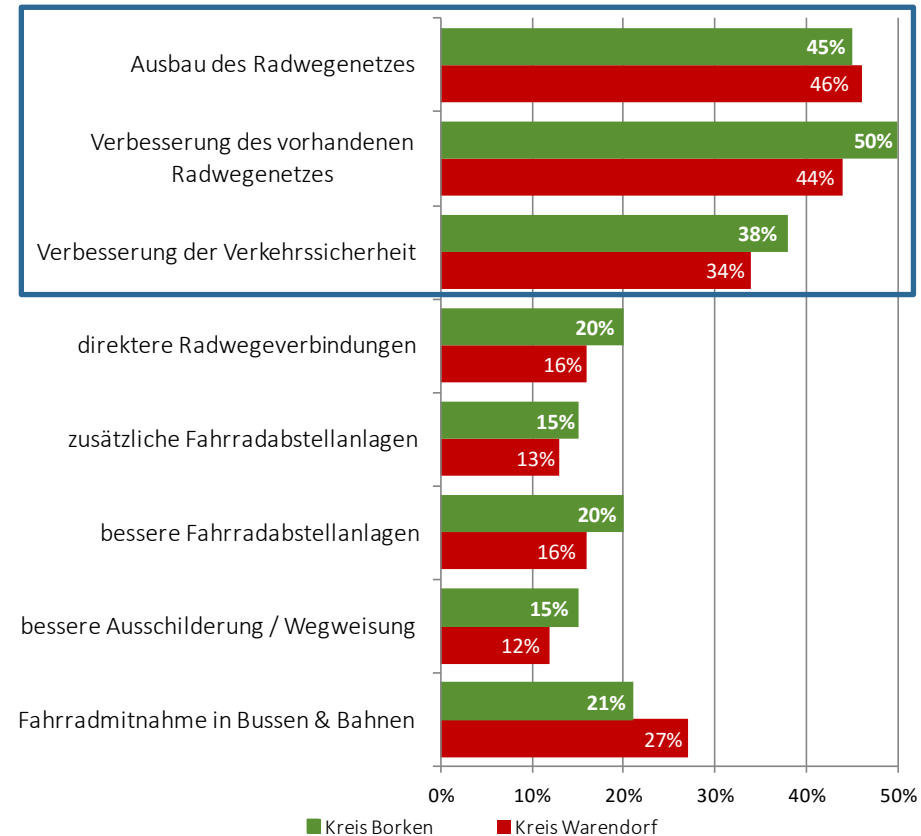
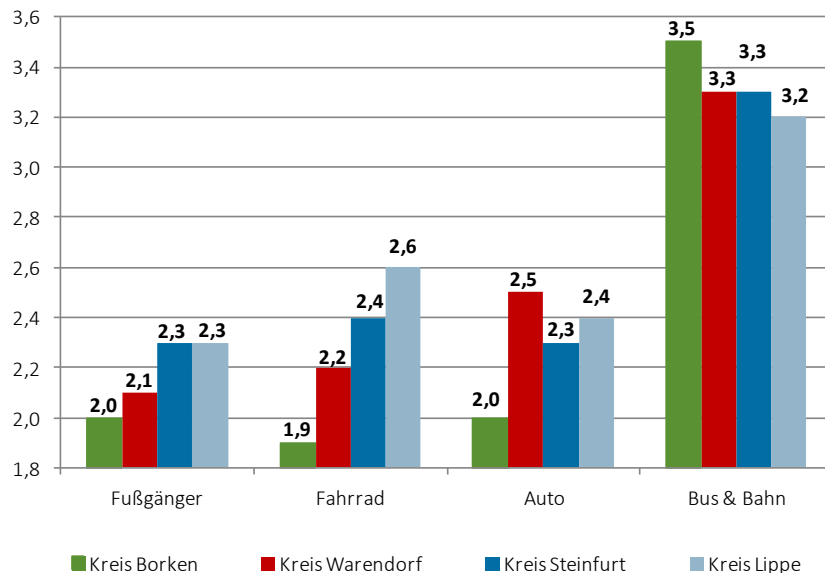
## Geschlecht



## Alter



- **Sehr gute Bewertung für den Radverkehr** im Kreis Borken, aber auch für die übrigen Verkehrsmittel mit Ausnahme des Bus- und Bahnangebotes
- Handlungsschwerpunkt zur weiteren Verbesserung der Radverkehrsbedingungen: infrastruktureller Ausbau und Optimierung von Radwegen sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit



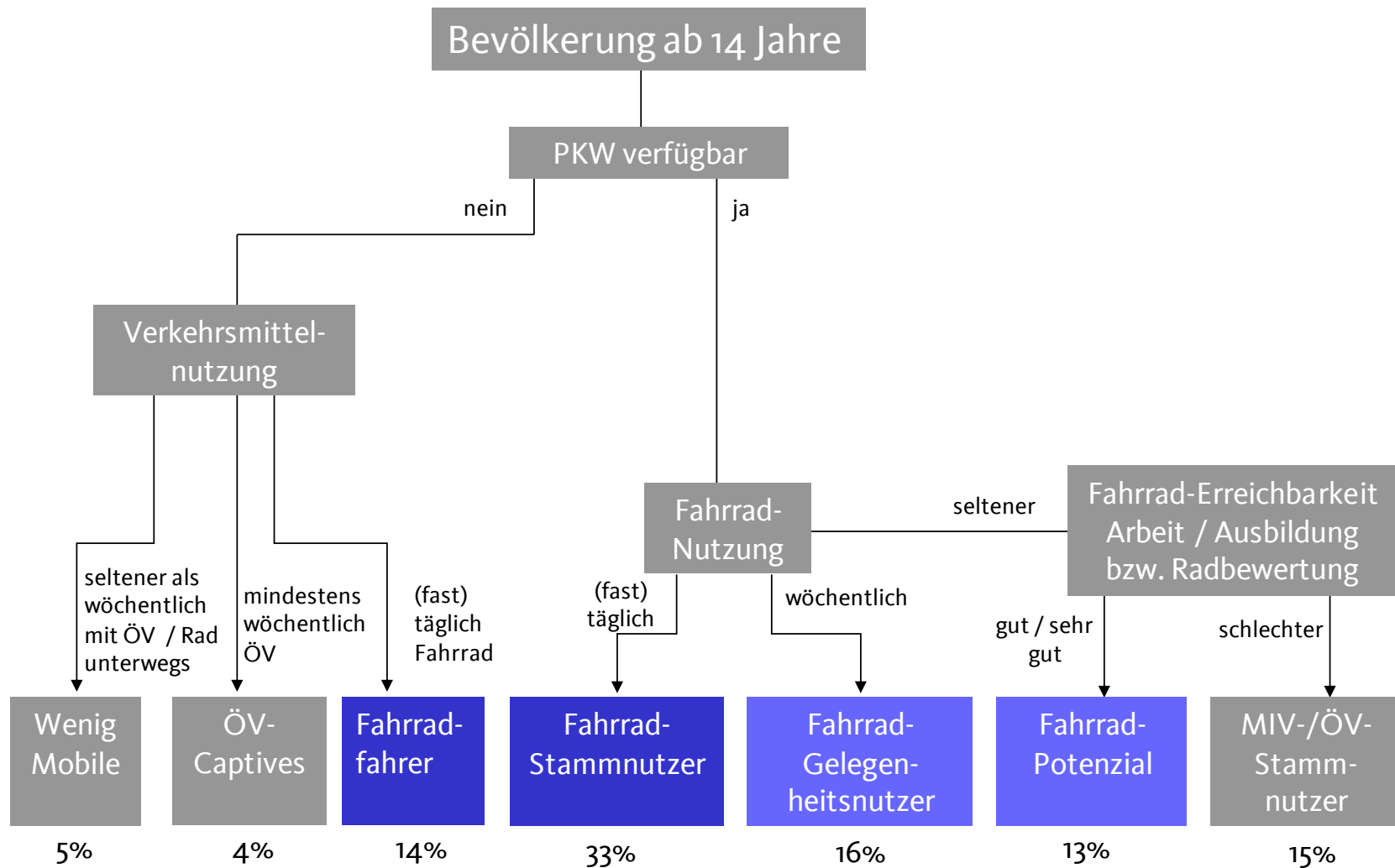


**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

# Potenziale und Handlungsempfehlungen für den Radverkehr im Kreis Borken



# Weitere Potenziale für den Radverkehr





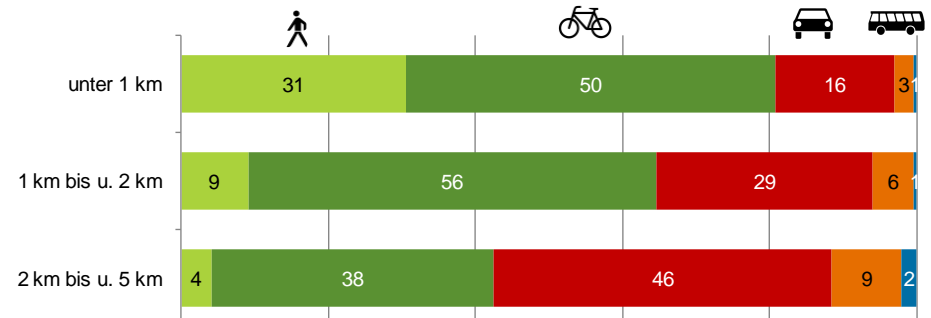
## Arbeitswege trotz bereits hohem Radverkehrsanteil stark autodominiert

- ➔ Weitere Verlagerung auf den Radverkehr vor allem durch intermodale Kombinationen aus Rad + Zug bzw. Rad + (Schnell-)Bus
- ➔ Berücksichtigung des hohen E-Bike-Anteils durch Einrichtung von Verknüpfungspunkten



## Weitere Verlagerungspotenziale auch auf kurzen Wegen (< 5 km)

- ➔ Reduzierung des Autoanteils v. a. auf Wege zwischen 2 und 5 km
- ➔ Zunehmender E-Bike-Trend ermöglicht diese Entfernungen mit dem Rad auch für ungeübte Radfahrer



## **Neue Anforderungen an Radverkehrsinfrastruktur durch E-Bikes**

- Höherer Wert der Fahrräder erfordert sichere Abstellanlagen (auch an Schnittstellen mit Bus und Bahn), die teilweise durch Schließfächer mit Ladeeinrichtungen für Akkus ergänzt werden können
- Höhere Geschwindigkeiten erfordert sichere Führungsformen auf der Fahrbahn oder auf separaten Fahrradwegen

## **Interkommunale Radverkehrsverbindungen**

- Prüfung von Radschnellwegen bzw. gut ausgebauten Radwegeverbindungen auf Relationen mit hohem Wegeaufkommen
- Potenzial z.B. auf Strecke zwischen Bocholt und Borken

## **Optimierung des bestehenden Radverkehrsnetzes**

- Instandhaltung / Instandsetzung, insbesondere auch zur Erhaltung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit

## Radverkehrsförderung durch Verbesserung von Bus- und Bahn

- ➔ Schlechte Bewertungen und geringer Anteil des ÖV am Modal Split führt zu hohem Autoverkehrsanteil auf Arbeitswegen
- ➔ Verbesserung des Bus- und Bahnangebotes mit Schnittstellen zum Radverkehr leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Radverkehrsförderung und verlagert Wege vom Auto auf den Umweltverbund



## **Jüngere Zielgruppen für E-Bikes erschließen**

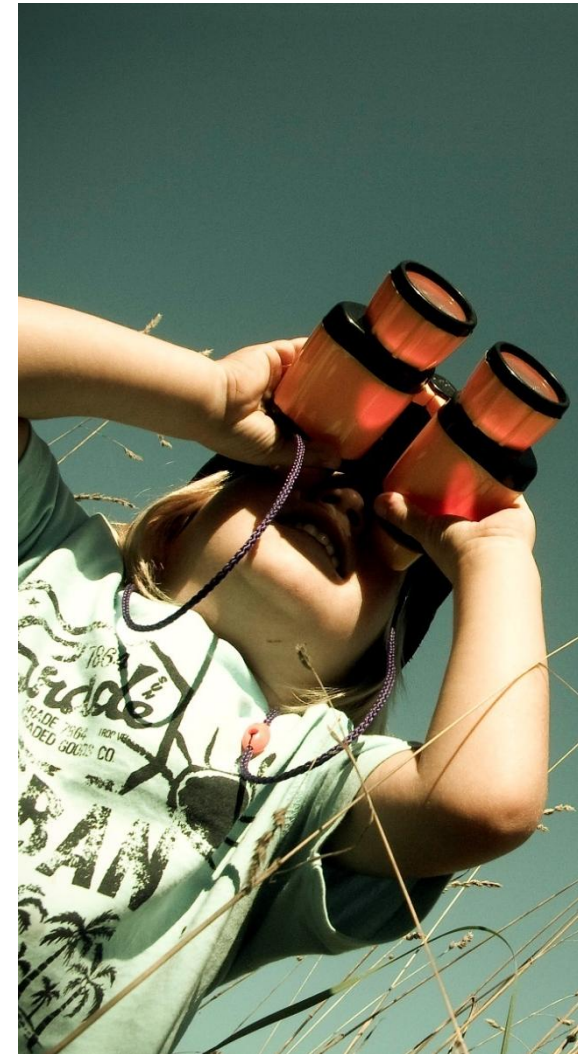
- ➔ Bisher hoher Altersdurchschnitt der E-Bike-Nutzer
- ➔ Verlagerung insbesondere von Wegen zwischen 5 und 10 km auf den Radverkehr
- ➔ z. B. Pedelec-Testwochen / Werbeaktionen

## **betriebliches und schulischen Mobilitätsmanagement**

- ➔ Verlagerung von Arbeits- und Schulwegen vom Auto auf Fahrrad und ÖPNV
- ➔ Bewusstseinsbildung für Alternativen zum Auto
- ➔ Nutzung insbesondere der noch vorhandenen Potenziale auf kurzen Strecken



- Mit der Mobilitätsuntersuchung liegen kreisweit repräsentative Daten zur Mobilität im Kreis Borken vor.
- Ergebnisse als Arbeits- und Diskussionsgrundlage u.a. für zukünftige Planungen im Radverkehr
- Der Radverkehr besitzt im Kreis Borken einen hohen Stellenwert und prägt neben dem Autoverkehr das alltägliche Verkehrsgeschehen im Kreisgebiet.
- Die Ausstattung von E-Bikes/Pedelecs erreicht bereits einen sehr hohen Wert; eine weitere Steigerung ist zu erwarten
- Auch eine Verbesserung des Bus- und Bahnangebotes kann neue Potenziale im Radverkehr, insb. auf dem Arbeitsweg durch intermodale Verknüpfungen erschließen



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Kontakt:**

**Julian Scheer (M.Sc.) / Dr.- Ing. Michael Frehn**

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

Internet: [www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)