

## Mobilitätsuntersuchung für die Stadt Minden: In aller Kürze

Die Stadt Minden hat mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW im Herbst 2015 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten ihrer Bevölkerung durchgeführt. 933 Haushalte mit über 1.900 Personen haben sich an dieser Erhebung beteiligt und ihre Wege zu den ausgewählten Stichtagen aufgeschrieben sowie allgemeine Fragen zur Mobilität und Verkehrsmittelverfügbarkeit beantwortet. Damit konnten über 2% der Bevölkerung in Minden befragt werden.

### **Verkehrsmittelverfügbarkeit:**

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahnen bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. 84% aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw, einen vergleichbaren Wert gibt es bei der Fahrradausstattung im Haushalt (86%). 12% aller Befragten besitzen eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und können damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Der Zeitkartenbesitz ist stark vom Erwerbsstatus abhängig. Studierende und Schüler sind am ehesten im Besitz einer ÖV-Zeitkarte, während Erwerbstätige nur zu etwa 5% über eine ÖV-Zeitkarte verfügen. Die meisten Erwachsenen verfügen über einen Pkw-Führerschein und ca. 70% können uneingeschränkt auf einen Pkw zurückgreifen.

### **Mobilität und Verkehrsmittelwahl**

88% aller Personen (ab 6 Jahren) in Minden gehen an einem normalen Werktag außer Haus. Diese legen im Durchschnitt 3,5 Wege pro Werktag zurück (3,1 Wege im Durchschnitt für alle Personen). Insgesamt werden von der Mindener Bevölkerung pro Werktag um die 255.000 Wege mit über 1,8 Mio. Personen-km zurückgelegt.

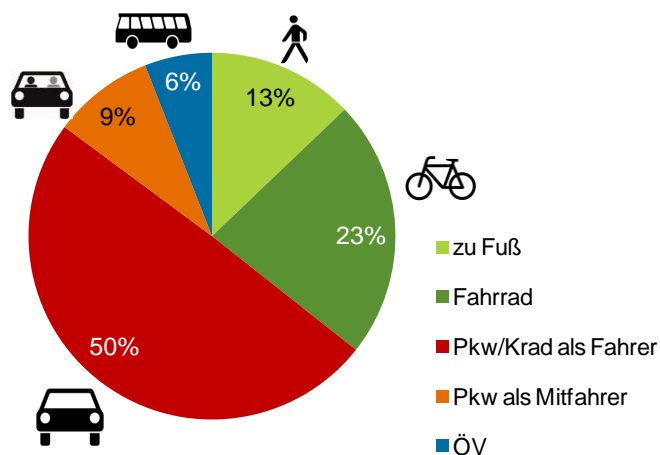
---

#### **Mobilitätseckdaten Stadt Minden**

<b>Wege pro Tag (werktags)</b>	3,0 Wege
<b>Mittlere Reiseweite (nur Wege &lt; 100 km)</b>	7,0 km
<b>Mittlere Wegedauer</b>	19 Minuten
<b>Zeitbudget Verkehr</b>	67 Minuten/Tag
<b>Wege hochgerechnet</b>	255.000 am Tag

Als Verkehrsmittel an einem normalen Werktag nutzen die Menschen in Minden zu 59% das Auto (50% als Fahrer und 9% als Mitfahrer), zu 13% die eigenen Füße, zu 23% das Fahrrad sowie zu 6% Bus und Bahn.

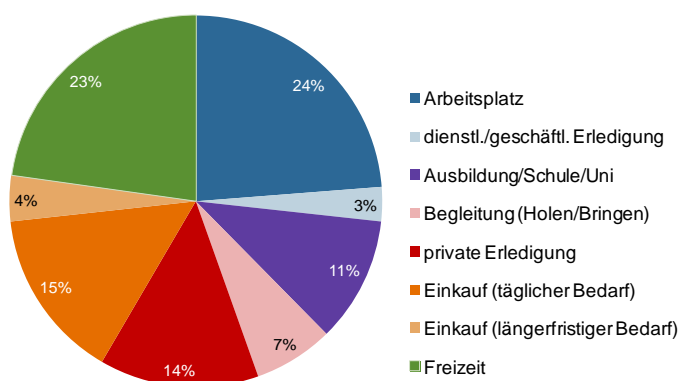
Abb. 1: Verkehrsmittelwahl



### Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ein Drittel der Wege an einem Werktag dienen dem Einkauf bzw. privaten Erledigungen. Knapp jeder vierte Weg ist ein Arbeitsweg, 23% sind Freizeitwege, 11% sind Ausbildungswege, 3% dienstliche Wege und 7% Begleitwege. Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr erledigt. Die Spitzenzeiten sind morgens zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags von 15-18 Uhr festzustellen.

Abb. 2: Wegezwecke



### Räumliche Verteilung der Wege

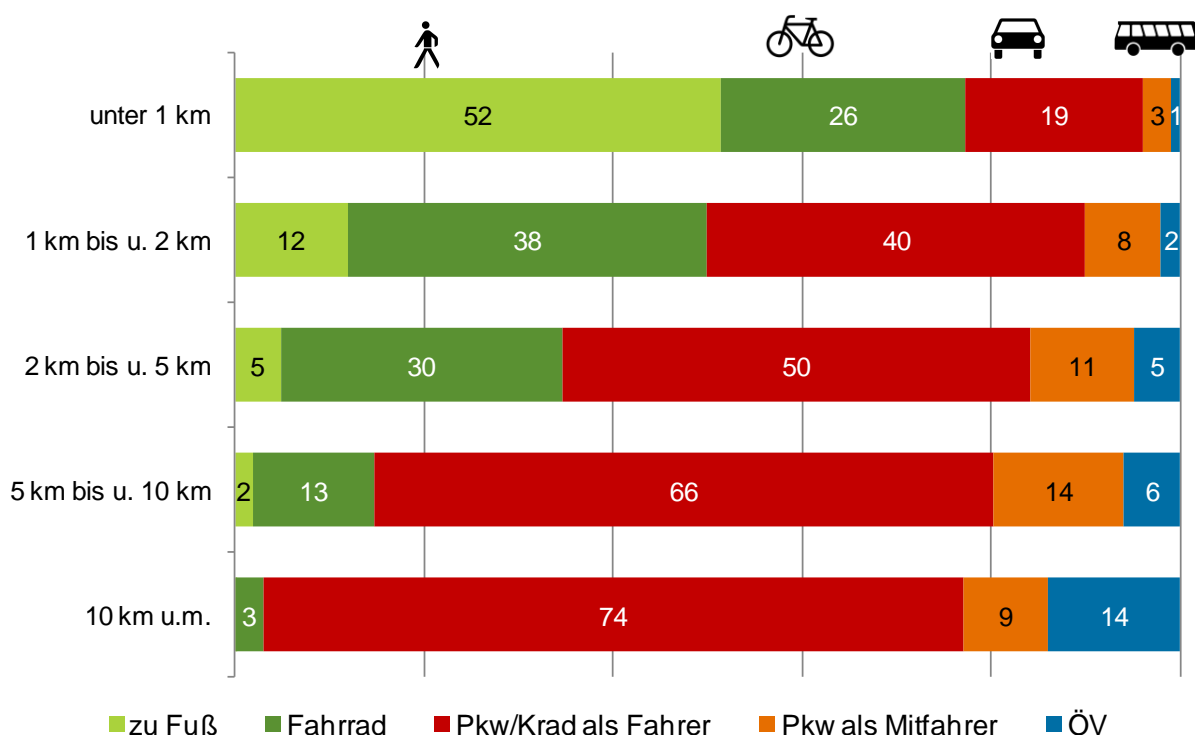
Knapp 80% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb von Minden unternommen (städtischer Binnenverkehr), stellen also durchaus ein Verlagerungspotenzial für die Nahmobilität dar. Ein gutes Fünftel sind Quell- und Zielwege über die Stadtgrenze von Minden hinweg. Innerhalb von Minden bestehen die häufigsten täglichen Verkehrsbeziehungen in die Mindener Innenstadt. Das

Zentrum übernimmt demnach eine herausragende Stellung im Stadtgefüge. Als hauptsächliche Ziele außerhalb Mindens werden Porta Westfalica, Petershagen, Hille und Bad Oeynhausen angesteuert.

### Wegelängen und Verkehrsaufwand

65% der Wege sind nur bis zu 5 km lang. Sie bieten daher ein gutes Verlagerungspotenzial in Richtung des Umweltverbundes. 48% der Wege zwischen 1-2 km und 61% der Wege zwischen 2-5 km werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer unternommen. Der Radverkehrsanteil liegt auf diesen kurzen Strecken zwischen 30-38%.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

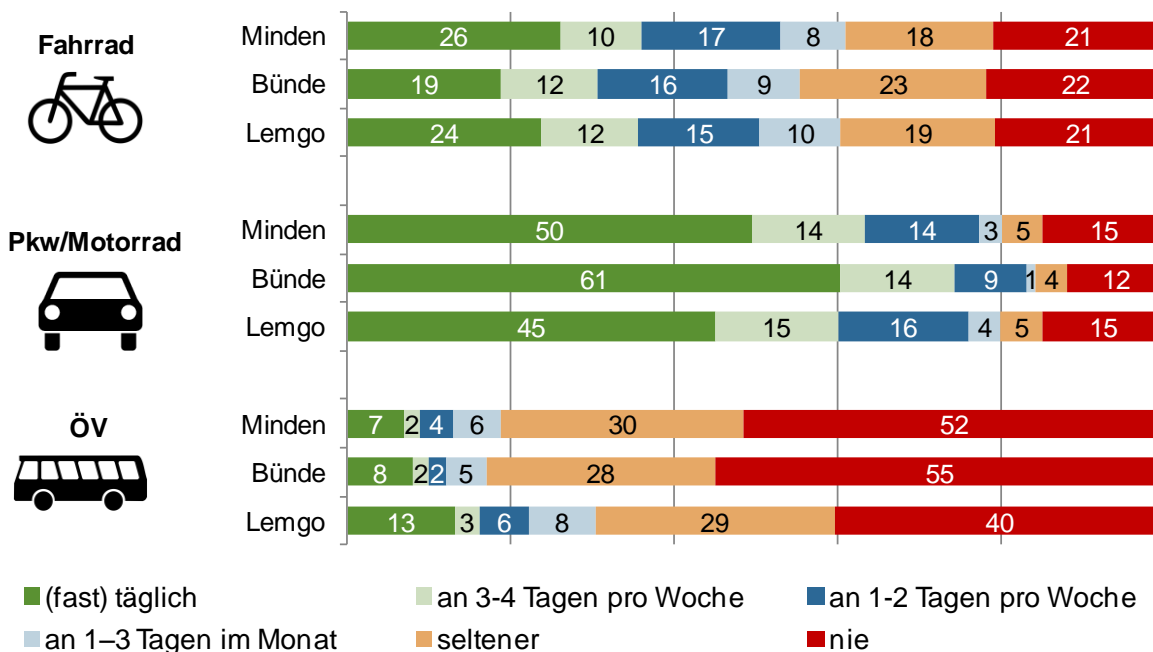


Die durchschnittlichen Wegelängen eines Normalwerktages liegen in Minden bei ca. 9 km. Wenn nur die Wege bis 100 km berücksichtigt werden, sogar nur 7 km. Der durchschnittliche Einwohner Mindens legt an einem Normalwerktag 22 km zurück (0,5 km zu Fuß, 2,3 km mit dem Rad, über 3 km mit Bus und Bahn sowie 16 km im Auto).

### Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt.

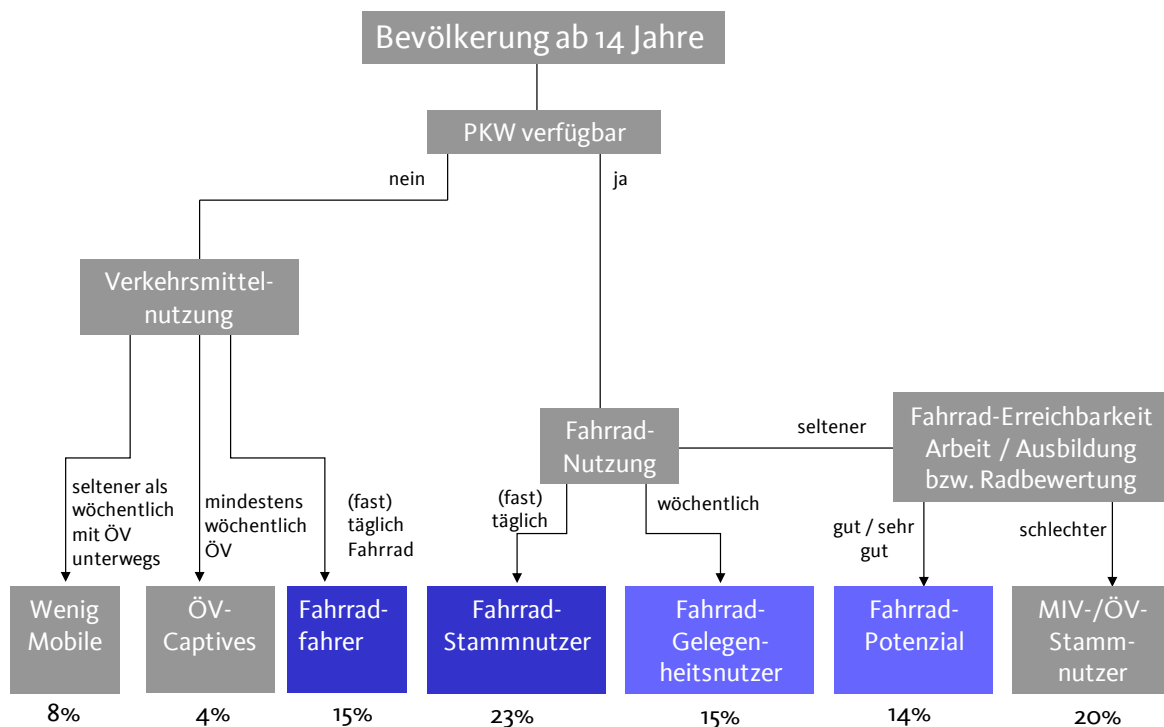
Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Während das Auto von 64% der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich benutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 9%. Über 80% der Einwohner in Minden nehmen den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird gegenüber dem Bus von deutlich mehr Personen täglich oder mehrmals wöchentlich (36%) genutzt. Die festgestellten Nutzungsintensitäten der verschiedenen Verkehrsmittel ist mit anderen AGFS-Städten aus der Region vergleichbar.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung, sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV lassen sich sogenannte Nutzersegmente für die Gruppe der Berufstätigen und der Auszubildenden (Berufsausbildung, Studium, Schule) herleiten. Damit können Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖV abgeschätzt werden. 8% der Personen sind gar nicht oder nur wenig mobil. 4% gehören zu den ÖV-Captives, d.h. sie sind auf den ÖPNV angewiesen, da sie sowohl keinen Pkw besitzen und als auch kein Fahrrad nutzen. 20% gehören zu den MIV-/ÖV-Stammnutzer, die einen Pkw besitzen, das Fahrrad nur selten nutzen und ihre Arbeits- und Ausbildungsweg nur schlecht mit dem Fahrrad erreichen können.

Abb. 5: Fahrrad-Nutzersegmente und -potenziale in Minden



So ist z.B. für den Radverkehr festzustellen: 23% der Erwerbstätigen und Auszubildenden in Minden sind Fahrradstammnutzer, d.h. sie verfügen zwar über einen Pkw, sind trotzdem (fast) täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Als weitere Potenziale sind vor allem die Fahrradgelegenheitsnutzer zu nennen, die das Rad ab und zu in Gebrauch nehmen. Ein Fahrradpotenzial besitzen weiterhin diejenigen, die über einen Pkw verfügen und selten das Rad nutzen, jedoch die Erreichbarkeit ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes per Rad als gut / sehr gut einschätzen.

### **Bewertung der Verkehrssysteme**

Die Bewertung der Verkehrssysteme nach Schulnoten zeigt, dass die Nahmobilitätsbedingungen (Fuß- und Radverkehr) mit 2,5 bzw. 2,6 und die Autosituation mit 2,7 relativ gut bewertet werden. Dem hingegen wird der ÖV mit 3,7 deutlich schlechter bewertet. Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr wird von der Nutzungsintensität beeinflusst. Sowohl die Inhaber von ÖV-Zeitkarten als auch diejenigen, die Busse und Bahnen täglich in Anspruch nehmen, bewerten dieses System besser als der Gesamtdurchschnitt. Diese Erkenntnis trifft weder im MIV- noch im Fahrradbereich zu. Täglich nutzende Auto- und Fahrradfahrer beurteilen die jeweilige Verkehrssituation bzw. das entsprechende Verkehrsnetz mit Noten, die nahe am Durchschnitt liegen.,

### **Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung**

Über 1.000 Anregungen und Maßnahmenvorschläge wurden im Bereich der Verkehrsplanung benannt. Die Vorschläge bezogen sich auf alle Verkehrsmittel. Die Verbesserung der vorhandenen Radwege, ein besseres ÖV-Netz sowie Verbesserungen an der Stellplatzsituation waren die am häufigsten genannten Vorschläge.

### **Zusammenfassendes Fazit**

Insgesamt lässt sich trotz einer verhältnismäßig hohen Pkw-Ausstattung und häufigen Pkw-Nutzung in Minden ein beträchtlicher Fahrradverkehrsanteil feststellen. Dies ist sicherlich auch ein Ergebnis der Fahrradförderungspolitik in den letzten Jahren. Mit 23% ist man in Minden schon in der Nähe der selbstgesteckten 25%-Zielmarke der AGFS. Hier sollte auch in Minden in der politischen Diskussion für die nächsten Jahre eine neu anzustrebende, zugleich realistische Zielmarke für den Radverkehrsanteil formuliert und mit einem mittelfristigen Maßnahmenprogramm unterlegt werden. Eine stärkere ÖV-Nutzung lässt sich vor allem über den Zeitkartenbesitz steuern. Insgesamt bieten sowohl der Radverkehr (auf kurzen Wegen), als auch der ÖV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale.

Die zukünftigen Auswirkungen des demografischen Wandels (v.a. weniger Schüler/ mehr ältere Menschen) werden sich zukünftig auf die Mobilität und höhere Anforderungen an das Verkehrssystem auswirken. Der wachsende Anteil der Elektrofahrräder (E-Bikes/Pedelecs) bietet realistische Chancen, z.B. ältere Menschen für den Radverkehr zu gewinnen und auch längere Wege häufiger mit dem Rad zurückzulegen. Auf den kurzen Wegen im Binnenverkehr nimmt der Radverkehr schon einen gewissen Anteil ein, dennoch stellen die kurzen Wege bis 5 km ein großes Potenzial zur Stärkung der Nahmobilität dar. Wird nur jeder 10. Weg (mit einem identischen Hin- und Rückweg) unter 5 km statt mit dem Auto zukünftig mit dem Rad erledigt, würde sich der Modal Split des Radverkehrs um 2 Prozentpunkte erhöhen.

Mobilitätsmanagement, das auf Beratung und Zusammenarbeit mit Schulen, Einzelhandel etc. aufbaut, sowie eine stärkere Fahrradkultur, die auf der guten Radinfrastruktur aufbauen können, sind mögliche Handlungsfelder der zukünftigen Radpolitik.