

Sendenhorst

Integriertes Mobilitätskonzept



Online- Umfrage

Auswertung

19.09.2022

Bearbeiter:

Lars Möller, raumkom

Tom Fiergolla, raumkom

Dr. Christian Muschwitz, raumkom

raumkom

Inhalt

Inhalt	II
Abbildungsverzeichnis.....	IV
1 Einleitung.....	1
2 Soziodemographische Eckdaten.....	2
2.1 Alter.....	2
2.2 Geschlecht.....	5
2.3 Wohnorte der Teilnehmenden	7
3 Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsträger.....	9
3.1 PKW-Verkehr	10
3.2 ÖPNV	12
3.3 Fahrradverkehr	15
3.4 Fußverkehr	18
4 Mobilität der Zukunft	20
4.1 Modal-Split	20
4.2 Räumliche Veränderung.....	23
4.3 E-Mobilität.....	25
4.3.1 E-Auto	26
4.3.2 Pedelec / E-Bike	28
4.4 Zukünftige Mobilität in Sendenhorst und Albersloh	30
5 Auswertung der Freitext - Antworten	32
5.1 ÖPNV	33

5.2	Radverkehr	34
5.3	MIV.....	36
5.4	Sonstiges.....	38
6	Fazit	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Alter der TeilnehmerInnen der Umfrage	2
Abbildung 2: Altersstruktur Sendenhorst (Stichtag 31.12.2021)	3
Abbildung 3: Geschlecht der TeilnehmerInnen der Umfrage	5
Abbildung 4: Geschlechtsverteilung (Stichtag 31.12.2021)	5
Abbildung 5: Wohnort der Teilnehmenden	7
Abbildung 6: Tatsächliche Verteilung der Wohnstandorte	7
Abbildung 7: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Pkw in Sendenhorst und Albersloh denken?	10
Abbildung 8: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das ÖPNV- Angebot von Bussen in Sendenhorst und Albersloh denken?	12
Abbildung 9: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das ÖPNV- Angebot von Bussen in Sendenhorst und Albersloh denken?	13
Abbildung 10: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Fahrräder in Sendenhorst und Albersloh denken?	15
Abbildung 11: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Fahrräder in Sendenhorst und Albersloh denken?	16
Abbildung 12: Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Zufußgehende in Sendenhorst und Albersloh denken? . Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 13: Modal- Split Kreis Warendorf 2015	20
Abbildung 14: Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich in 10 bis 15 Jahren? ...	21
Abbildung 15: Welche Veränderungen würden Sie sich für die Zukunft wünschen?	23
Abbildung 16: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, ein Elektro-Pkw zu nutzen?	26
Abbildung 17: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, ein Elektrofahrrad zu nutzen?	28

Abbildung 18: Welche Meinung haben Sie zu künftiger Mobilität in Sendenhorst und Albersloh?	30
Abbildung 19: Häufigkeiten der Aussagen im Rahmen der Freitextantworten	32
Abbildung 20: Inhalte Freitextantworten ÖPNV	33
Abbildung 21: Inhalte Freitextantworten Fahrradverkehr.....	34
Abbildung 22: Inhalte Freitextantworten MIV	36

1 Einleitung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der im Rahmen des IMK Sendenhorsts durchgeführten Online-Umfrage beschrieben und analysiert. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt hatten während des Zeitraums vom 23.05.2022 bis zum 03.07.2022 die Möglichkeit, an der Umfrage teilzunehmen. Insgesamt wurden dabei rund 1026 Registrierungen erfasst. 1023 der 1026 Registrierungen haben online stattgefunden, drei wurden analog unter der Betreuung von Frau Cornelia Mealing durchgeführt. Die Anzahl der Stichprobe entspricht in etwa 7,73% der Gesamtbevölkerung Sendenhorsts. Außerdem haben 294 Personen das Freitextfeld genutzt. Dabei konnten 407 spezifische Aussagen zu unterschiedlichen Aspekten (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr etc.) extrahiert werden.

Im Folgenden gehen wir auf die Ergebnisse der Umfrage bei Betrachtung der ganzen Stichprobe ein. Dies bedeutet, dass die dargestellten Befunde die Meinungen und Präferenzen aller Umfrageteilnehmerinnen und Teilnehmer darstellen. Dabei wird jede Fragestellung separat betrachtet. Es wird jeweils aufgezeigt, welche zentralen Erkenntnisse gewonnen werden konnten.

Zu Beginn richten wir den Fokus auf allgemeine Merkmale der Umfrageteilnehmenden. Dies dient der genaueren Beschreibung der Stichprobe und hilft dabei, die weiteren Ergebnisse einzuordnen.

2 Soziodemographische Eckdaten

Zu Beginn werden das Alter, das Geschlecht und die Wohnorte der Teilnehmenden dargelegt, um die Struktur der generierten Stichprobe besser zu verstehen. Im Rahmen der Umfrage wurden weitere soziodemographische Eckdaten erhoben, die in diesem Dokument nicht weitergehenden betrachtet werden. Diese finden Einfluss in eine gruppenspezifische Auswertung, die ebenfalls Teil des Konzeptes sein wird.

2.1 Alter

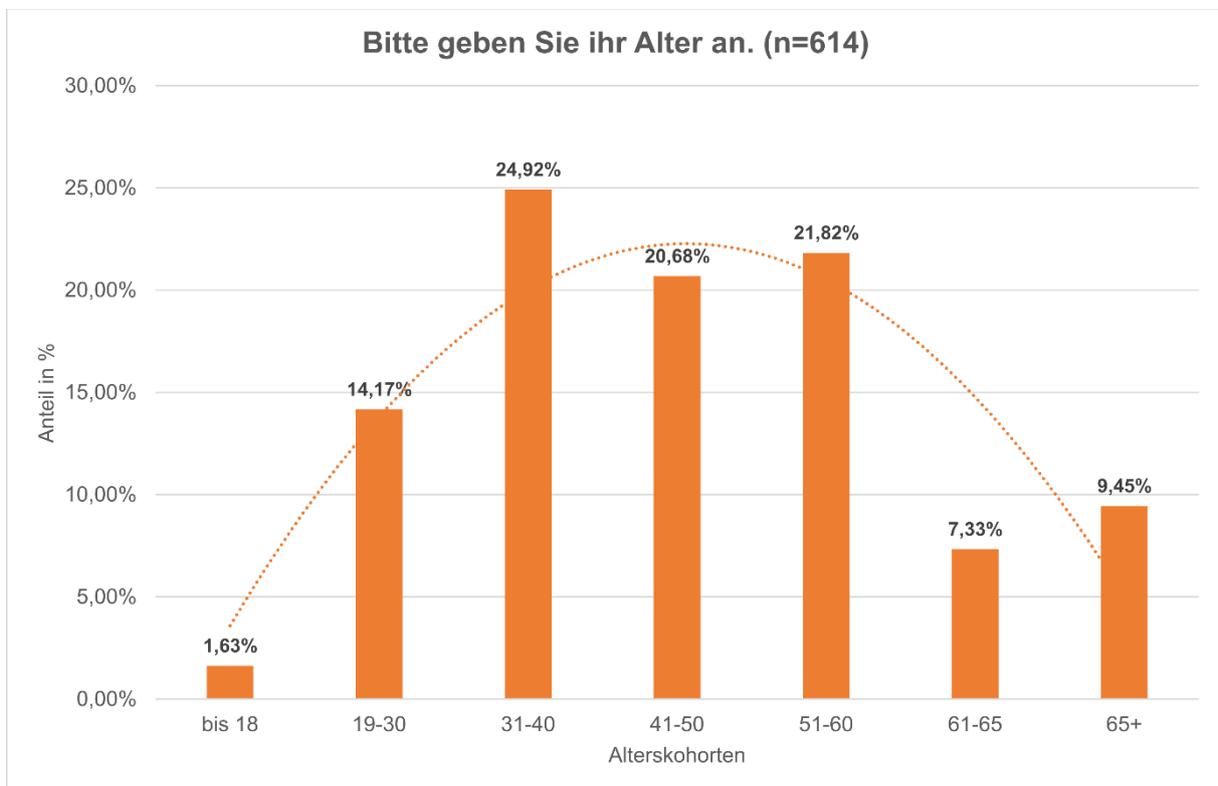


Abbildung 1: Alter der TeilnehmerInnen der Umfrage

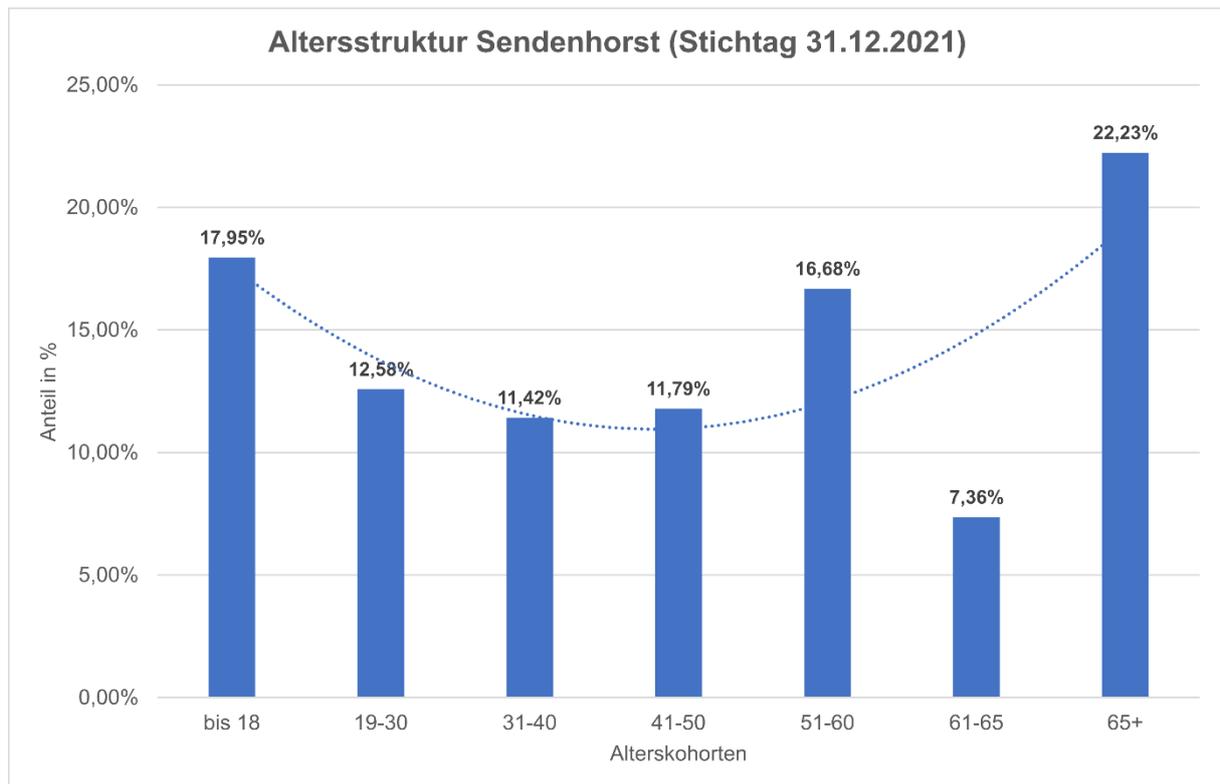


Abbildung 2: Altersstruktur Sendenhorst (Stichtag 31.12.2021)

Das Alter der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Umfrage weicht von der tatsächlichen Altersstruktur in Sendenhorst ab. Ungefähr zwei Drittel der Befragten ist *zwischen 31 und 60 Jahre* alt. Weniger wahrgenommen wurde die Umfrage dagegen aus der jüngeren Bevölkerungsgruppe, *zwischen 0 und 30 Jahren*, sowie den älteren Bewohnerinnen und Bewohnern Sendenhorsts *über 60 Jahren*. Bei einem Blick auf die tatsächliche Altersstruktur der Stadt wird deutlich, dass die prozentual größten Bevölkerungsgruppen (*bis 18 Jahren und über 65 Jahren*) zahlenmäßig nicht repräsentativ in der Umfrage vertreten sind. Das ist deshalb hervorzuheben, da junge und alte Menschen ein durchaus anderes Mobilitätsverhalten aufweisen. Grundsätzlich sind dies aber auch die Bevölkerungsgruppen, bei denen tendenziell mit einer geringen Teilnahme an Online-Umfragen zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Altersstruktur der Stichprobe gilt es festzuhalten, dass die mittleren Alterskohorten 33-60, im Vergleich zur tatsächlichen Altersstruktur, deutlich überrepräsentiert sind. Im Gegensatz dazu sind die bis 18 Jahre alten Personen und die über 65 jährigen deutlich

unterrepräsentiert, lediglich die Anteile der Gruppen der 19-30 jährigen sowie die 61-65 jährigen entsprechend in etwa den realen Anteil an der Sendenhorster Bürgerschaft.

2.2 Geschlecht

Bitte geben Sie ihr Geschlecht an. (n=612)

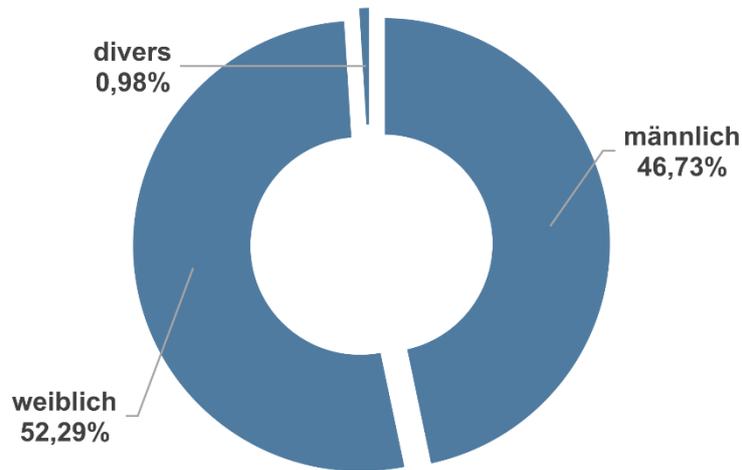


Abbildung 3: Geschlecht der TeilnehmerInnen der Umfrage

Geschlechtsverteilung (Stichtag 31.12.2021)

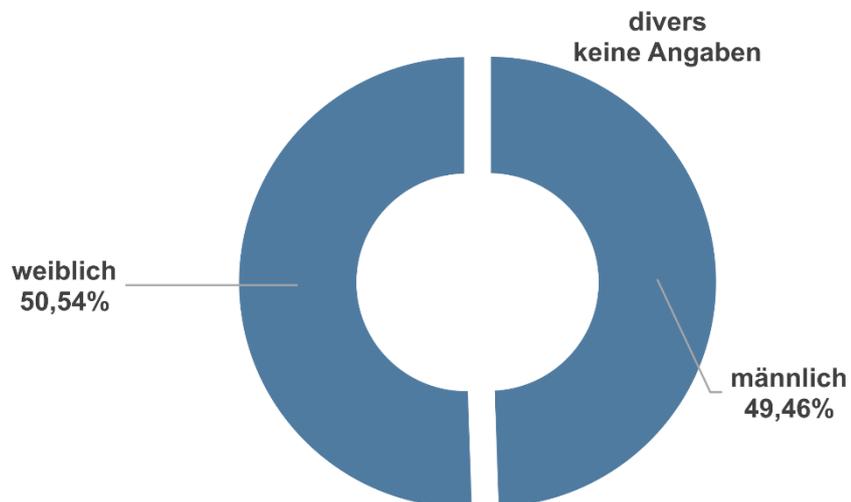


Abbildung 4: Geschlechtsverteilung (Stichtag 31.12.2021)

Insgesamt haben mehr Frauen als Männer an der Umfrage teilgenommen. Dies spiegelt sich auch in der tatsächlichen Geschlechtsverteilung wieder, jedoch weniger stark als in der Umfrage. In der tatsächlichen Geschlechtsverteilung gibt es keine Angaben bezüglich des

Geschlechts „divers“, sodass hier keinerlei Vergleich zwischen Stichprobe und offizieller Statistik angestellt werden kann.

2.3 Wohnorte der Teilnehmenden

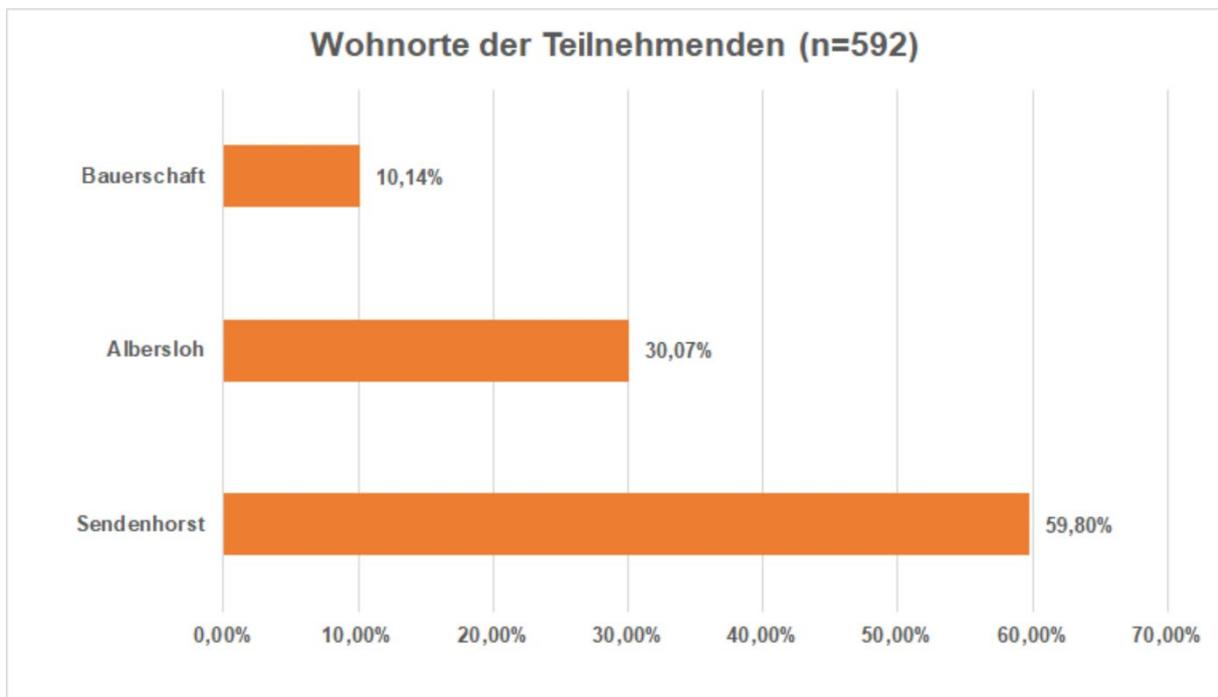


Abbildung 5: Wohnort der Teilnehmenden

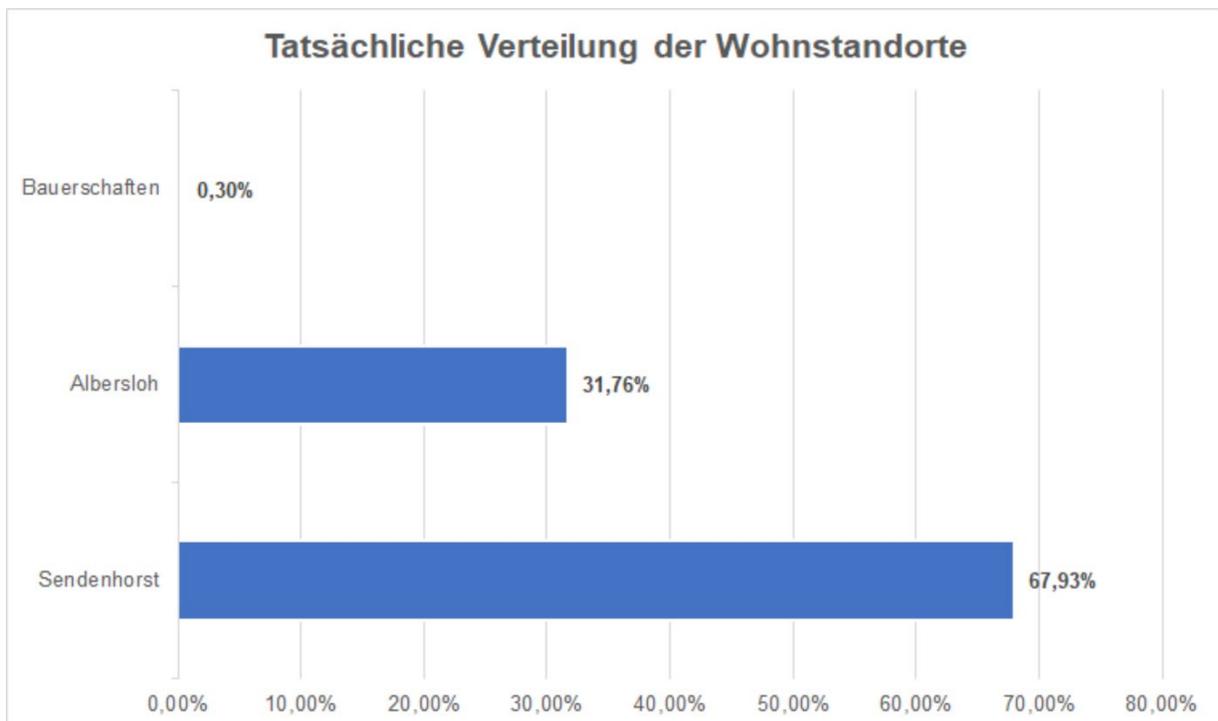


Abbildung 6: Tatsächliche Verteilung der Wohnstandorte

Die Stadt ist in die Ortsteile Sendenhorst und Albersloh, sowie verschiedene Bauerschaften zu unterteilen. Prozentual stimmen die Wohnorte der Teilnehmenden mit der tatsächlichen

Bevölkerungsverteilung überein. Auffällig an dieser Stelle ist die verhältnismäßig hohe Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Bauerschaften. Dies könnte auf die spezielle Relevanz der Mobilität der Menschen hindeuten, die beispielsweise nicht zentral genug wohnen, um die Haltestellen im Ort zu Fuß zu erreichen. Bei der Erarbeitung potenzieller Maßnahmen sollte dies berücksichtigt werden.

3 Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen

Verkehrsträger

Das Kapitel drei richteten den Blick auf die Bewertung der Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsträger MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr. Hierfür konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Stellung zu unterschiedlichen Aussagen beziehen und diese anhand einer sechsstufigen Skala ihre Zustimmung bzw. Ablehnung quotieren. Diese Skala reicht von „stimmt genau“ (grün) bis „stimmt gar nicht“ (rot). Die verwendete Skala inkludiert nicht die Möglichkeit eine neutrale Position einzunehmen, sodass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gezwungen waren sich pro oder kontra zu positionieren.

Für die visuellen Orientierung innerhalb der Diagramme wurde eine bipolare Farbskala gewählt. Die Grüntöne stellen, in Abstufung, die Zustimmung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer dar. Die Rottöne visualisieren die Ablehnung einer Aussage, ebenfalls in Abstufung.

3.1 PKW-Verkehr

Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Pkw in Sendenhorst und Albersloh denken? Mit Blick auf das Verkehrsangebot für Pkw denke ich, ...

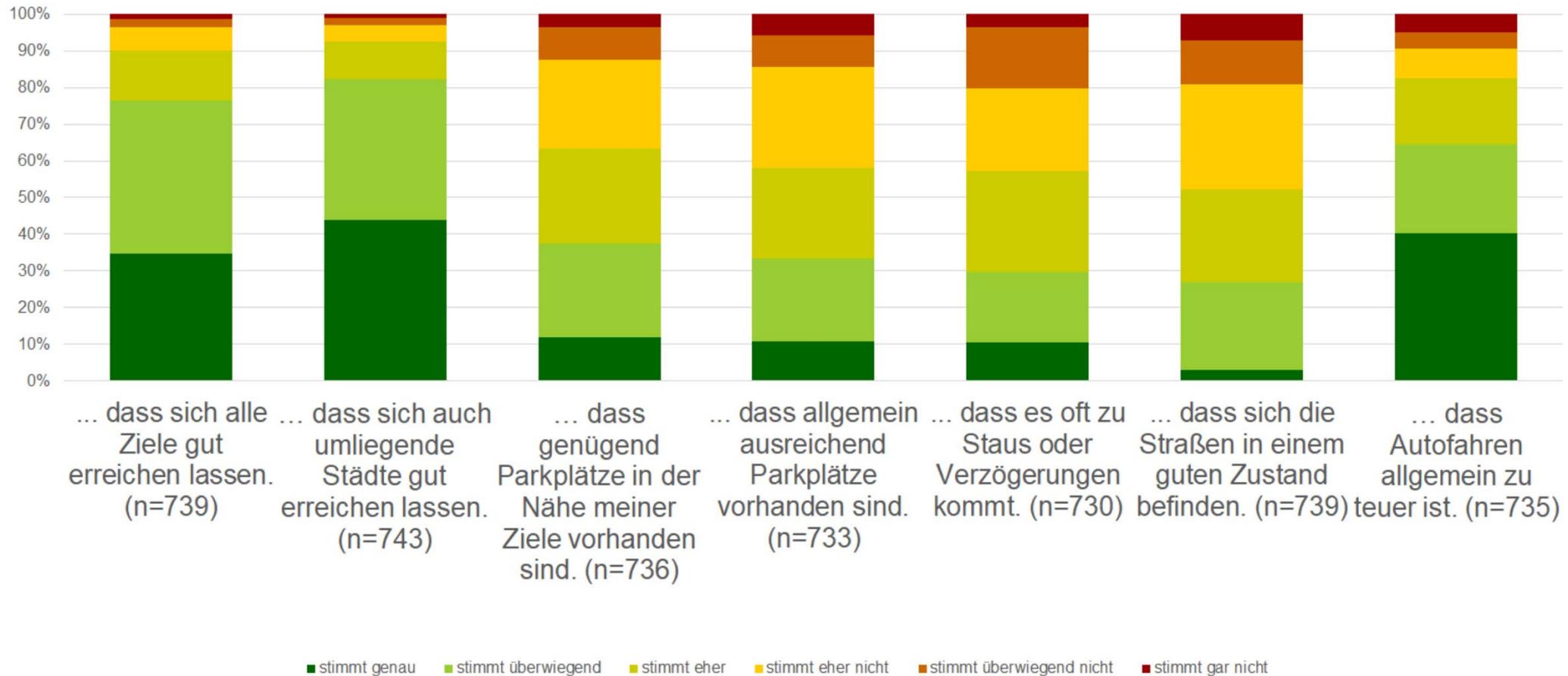


Abbildung 7: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Pkw in Sendenhorst und Albersloh denken?

Die Umfrage begann mit einem Blick auf das Verkehrsangebot für Pkw in Sendenhorst und Albersloh. Die Mehrheit der Befragten sieht Autofahren allgemein als zu teuer an. „Längere Fahrtzeiten durch Stau“ werden von einigen bedingt als Problem erkannt. Auch die Wahrnehmung des Straßenzustandes fällt eher negativ als positiv aus. Ein deutliches Bild ergibt sich bei der Erreichbarkeit der umliegenden Städte bzw. der Erreichbarkeit von allen möglichen Zielen. Kaum jemand ist der Meinung, dass diese sich nicht gut erreichen lassen. Auch Parkmöglichkeiten sind laut Umfrage ausreichend verfügbar. Zuletzt genannten Punkte lassen darauf schließen, dass die Pkw-Verkehrs-Infrastruktur in Sendenhorst als insgesamt nicht sonderlich problematisch eingeordnet werden muss. Genannte Probleme wie Staus oder der schlechte Zustand der Straßen lassen eher auf eine zu ausgeprägte Nutzung (unter anderem auch durch LKWs) schließen. Bezüglich des Zustandes der Straßen haben bestimmte Problemstellen (am Asia Markt und Straße Richtung Alberskirch) oft einen starken Einfluss auf die Gesamtwahrnehmung.

3.2 ÖPNV

Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das ÖPNV-Angebot von Bussen in Sendenhorst und Albersloh denken? Mit Blick auf das Verkehrsangebot für Bus und Bahn denke ich, ...

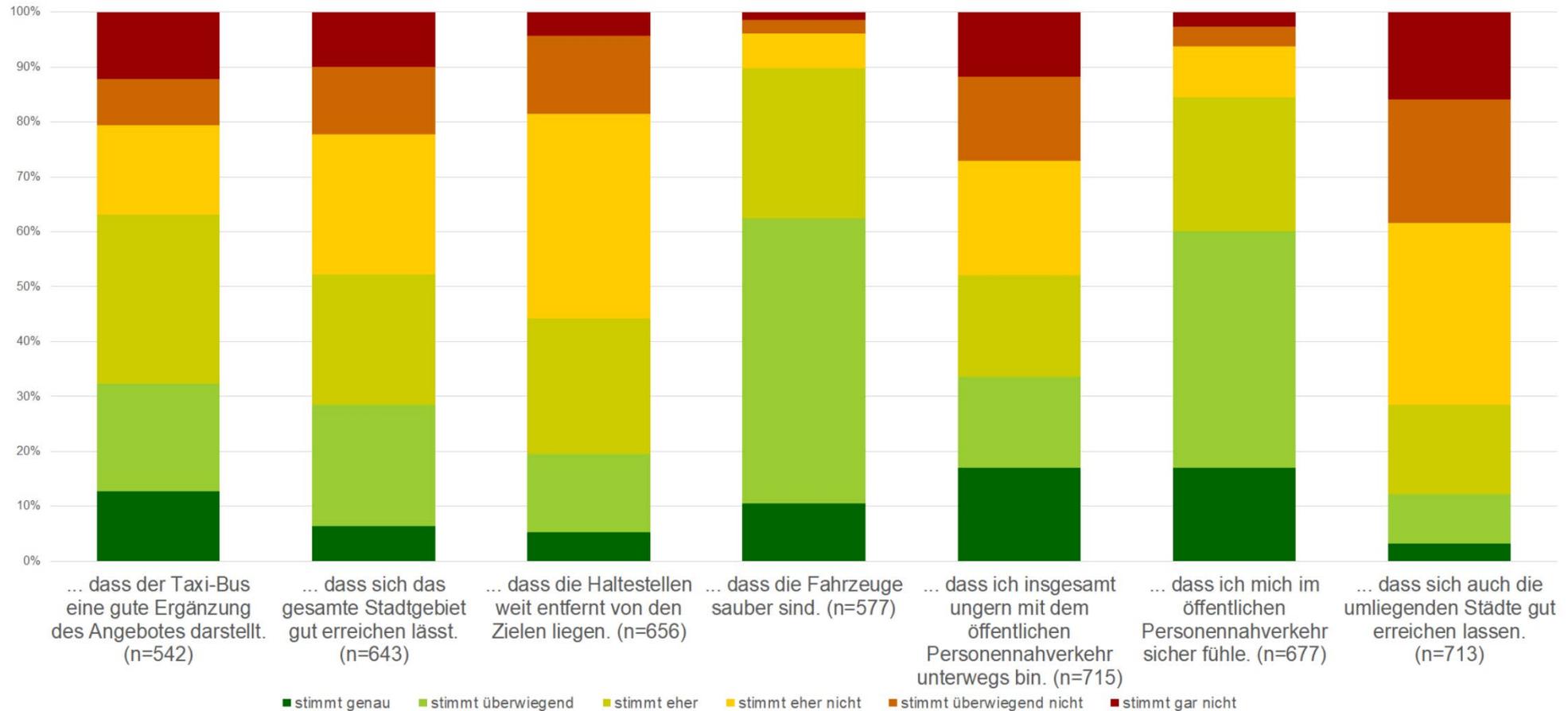


Abbildung 8: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das ÖPNV- Angebot von Bussen in Sendenhorst und Albersloh denken?

Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das ÖPNV-Angebot von Bussen in Sendenhorst und Albersloh denken? Mit Blick auf das Verkehrsangebot für Bus und Bahn denke ich, ...

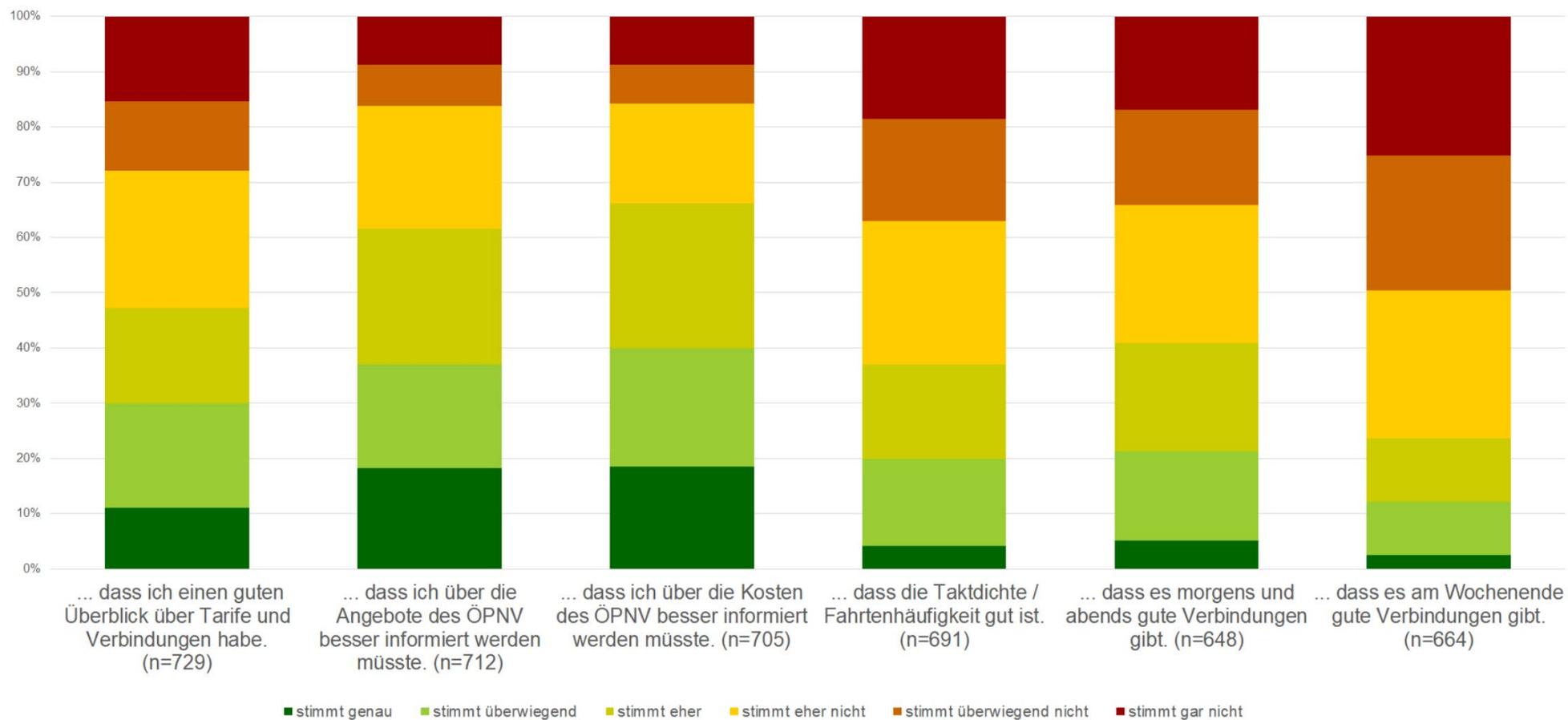


Abbildung 9: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das ÖPNV- Angebot von Bussen in Sendenhorst und Albersloh denken?

In puncto ÖPNV in Sendenhorst ergibt sich dagegen ein konträres Bild. Weniger als die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hat den Eindruck, einen guten Überblick über Tarife und Verbindungen zu haben. Stattdessen werden mehr Informationen über das Angebot und die Kosten des ÖPNVs gefordert. Genauso wird die Taktdichte bzw. die Fahrtenhäufigkeit von der Mehrheit der Befragten kritisiert. Gleichermaßen werden die zur Verfügung stehenden Verbindungen morgens und abends, sowie am Wochenende bemängelt. Überwiegend positiv wird dagegen die Sauberkeit der Fahrzeuge als auch das Sicherheitsgefühl bewertet. Auch der Taxi-Bus wird von der Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmern als gute Ergänzung angesehen. Trotzdem wird mehrheitlich weniger gern mit dem ÖPNV gefahren. Dafür ausschlaggebend scheinen laut Freitext - Antworten vor allem nicht verfügbare Verbindungen als auch zu hohe Preise zu sein. Auch in Anbetracht der geplanten Reaktivierung der WLE ist nicht mit einer Verbesserung der Taktdichte oder der Erreichbarkeit von Haltepunkten zu rechnen.

3.3 Fahrradverkehr

Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Fahrräder in Sendenhorst und Albersloh denken? Mit Blick auf das Radverkehrsangebot denke ich, ...

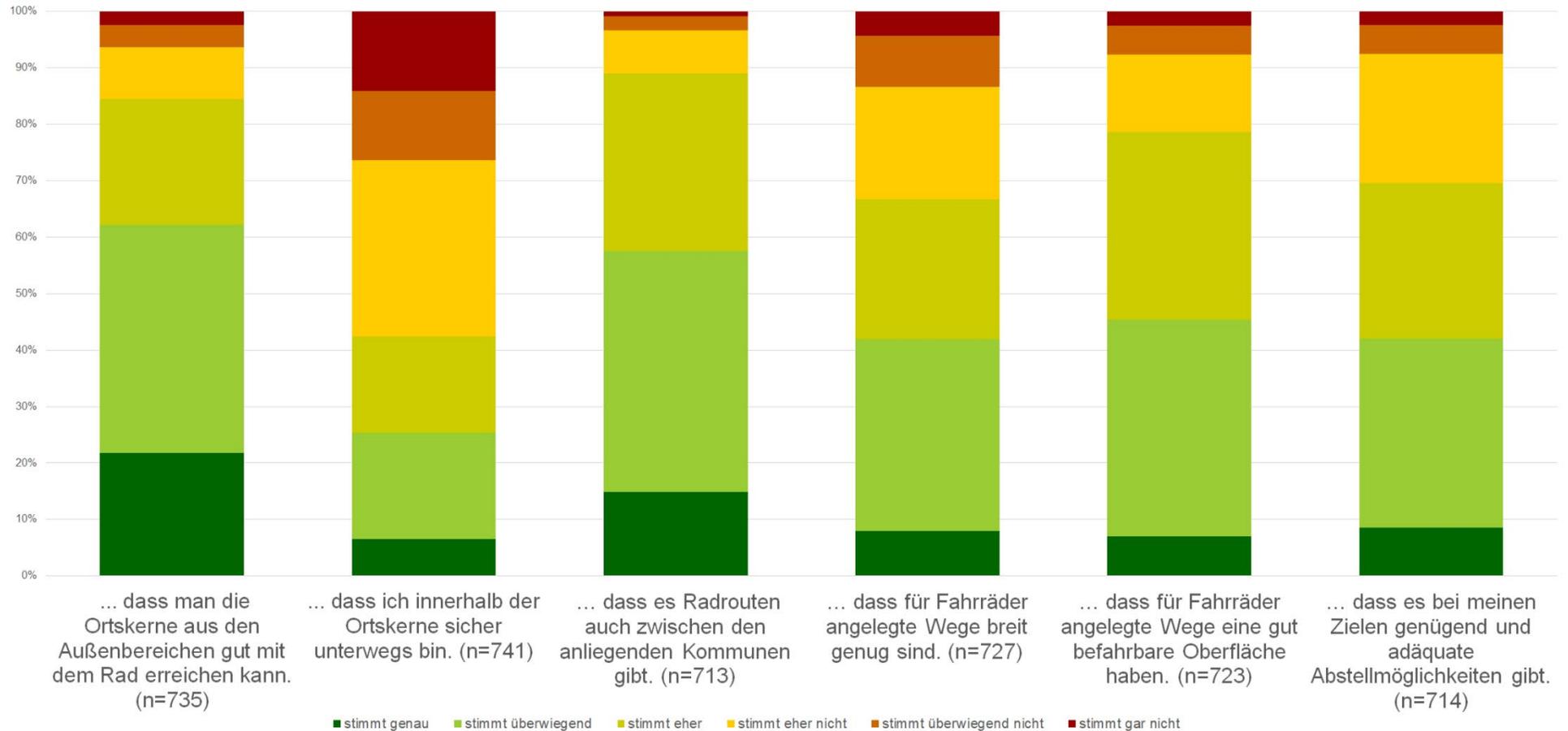


Abbildung 10: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Fahrräder in Sendenhorst und Albersloh denken?

Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Fahrräder in Sendenhorst und Albersloh denken? Mit Blick auf das Radverkehrsangebot denke ich, ...

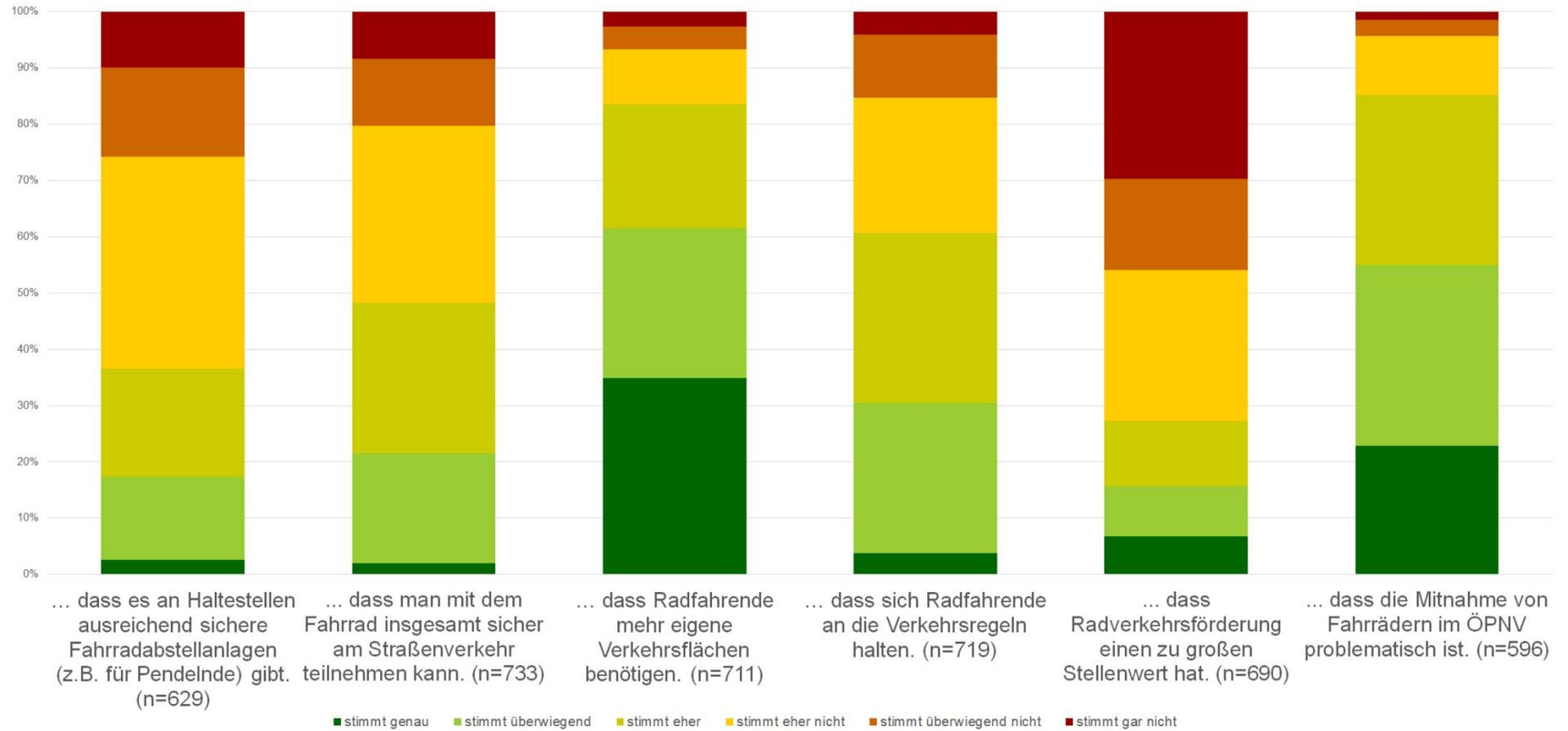


Abbildung 11: Zu welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Fahrräder in Sendenhorst und Albersloh denken?

Der Radverkehr spielt in Sendenhorst bereits eine wichtige Rolle. Zwischen den einzelnen Kommunen sind gut ausgebaute Radrouten vorhanden, was von den Befragten fast ausschließlich bestätigt wurde. Und auch die Oberflächen der Radwege werden als eher gut bewertet. Innerhalb der Ortskerne entsteht allerdings ein anderer Eindruck. Lücken im Radwegnetz und Mischverkehr sorgen dafür, dass ein Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich nicht sicher fühlt. Dem Radverkehr sollte mehr Raum zugewiesen werden. Besonders innerorts benötigen Radfahrerinnen und Radfahrer mehr eigene Verkehrsflächen. Übereinstimmung herrscht auch bezüglich fehlender Abstellmöglichkeiten an Zielen. Die Angst, sein neues teures Fahrrad gestohlen zu bekommen, schreckt viele vor der Nutzung ab. Auch der Wunsch, das Fahrrad mit dem ÖPNV zu verbinden, gestaltet sich oftmals schwierig, da zu wenig sichere Abstellanlagen an Haltestellen vorhanden sind. Über drei Viertel der Befragten stimmt außerdem zu, dass die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV problematisch ist. Soll die Akzeptanz des Rads der Menschen in Sendenhorst und Albersloh auch in den kommenden Jahren wachsen, gilt es das Radverkehrsangebot besonders hinsichtlich genannter Aspekte zu verbessern und auszubauen.

3.4 Fußverkehr

Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Zufußgehende in Sendenhorst und Albersloh denken?

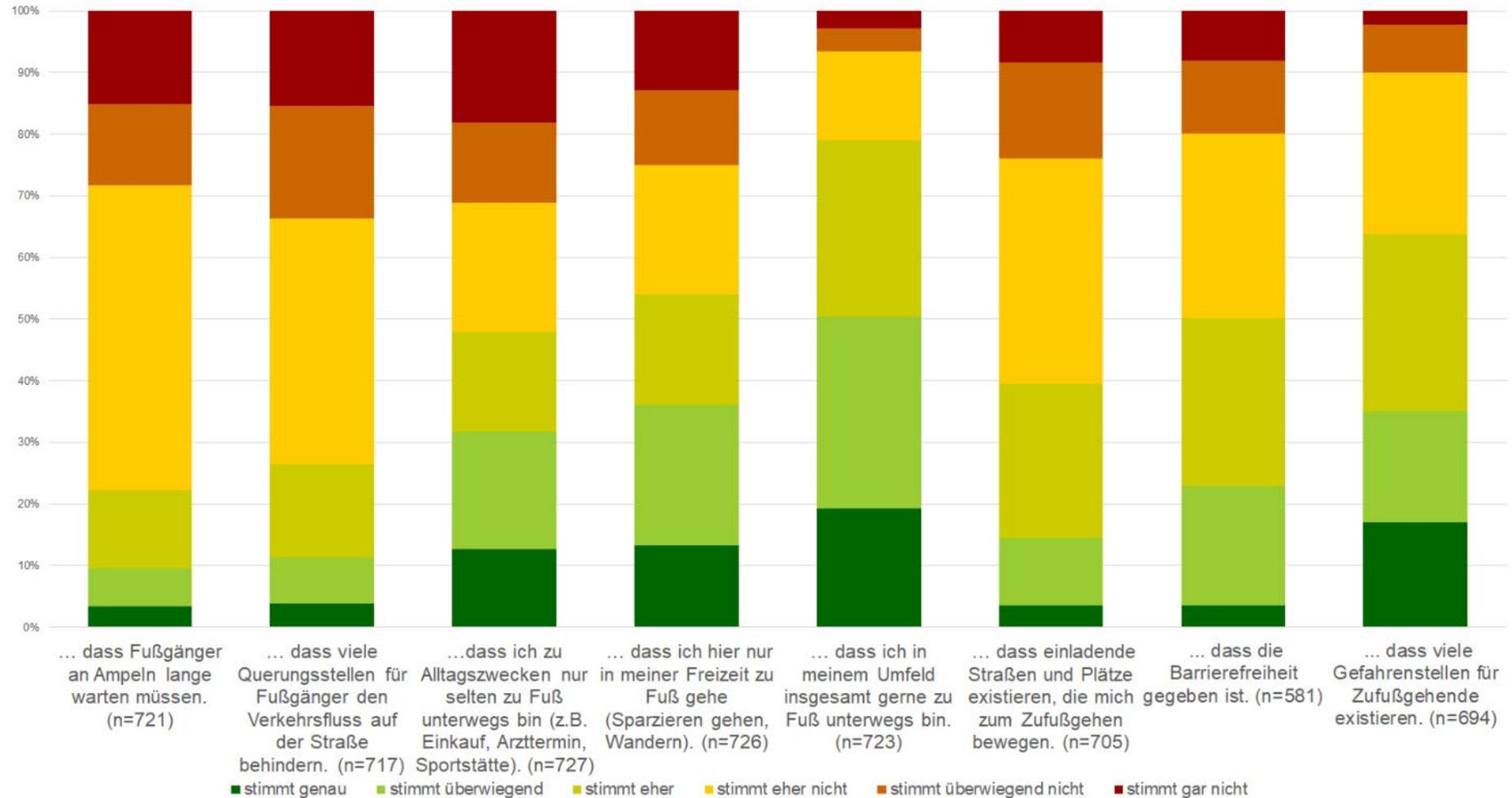


Abbildung 12: Zu Welcher Einschätzung kommen Sie, wenn Sie an das Verkehrsangebot für Zufußgehende in Sendenhorst und Albersloh denken?

Hinsichtlich der Bedeutung des Fußverkehrs in Albersloh und Sendenhorst zeigt sich ein zweigeteiltes Bild, denn ca. 48 % geben an nur selten zu Alltagszwecken zu Fuß unterwegs zu sein, 52 % sind häufiger zu alltäglichen Anlässen zu Fuß unterwegs. Ein Ähnliches Bild ergibt sich bei Blick auf die Aussage, ob das Zufußgehen primär im Freizeitkontext eine Rolle spielt.

Ebenso zweigeteilt fällt das Befragungsergebnis im Kontext der Bewertung der Barrierefreiheit aus. Hier gilt es die, anfangs beschriebene, demographische Struktur der Umfrage zu beachten. Auf Grund der Tatsache, dass die über 65-Jährigen deutlich unterrepräsentiert sind, aber gleichzeitig die Alterskohorte darstellen, welche einen größeren Bedarf an Barrierefreiheit haben, ist davon auszugehen, dass bei einer entsprechenden Repräsentierung die Relationen hier anders gelagert wären.

Über 70 % der Teilnehmenden empfinden viele Querungsstellen für Fußgänger nicht als störend für den Verkehrsfluss auf der Straße. Auch die Wartezeit für Fußgängern an Ampeln wird mehrheitlich nicht als Problem betrachtet. Ein Großteil, ca. 80 %, geben an gern in ihrem Umfeld zu Fuß unterwegs zu sein, obwohl 60 % ebenso angeben, dass eher keine einladenen Straßen und Plätze existieren. Weitere ca. 65 % stimmen der Aussage zu, dass viele Gefahrenstellen für den Fußverkehr existieren.

4 Mobilität der Zukunft

Das Kapitel „Mobilität der Zukunft“ inkludiert alle Fragestellungen, die sich mit eventuellen Veränderungen im Bereich der Mobilität beschäftigen. Hier konnten Präferenzen zu den unterschiedlichen Teilbereichen der zukünftigen Mobilität angegeben werden.

4.1 Modal-Split

Im Rahmen der Umfrage wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Modal-Split des Kreis Warendorf an die Hand gegeben. Mit diesem Kenntnisstand sollte ein möglicher Modal-Split für die Stadt Sendenhorst im Zeithorizont der nächsten 10 bis 15 Jahre angegeben werden.

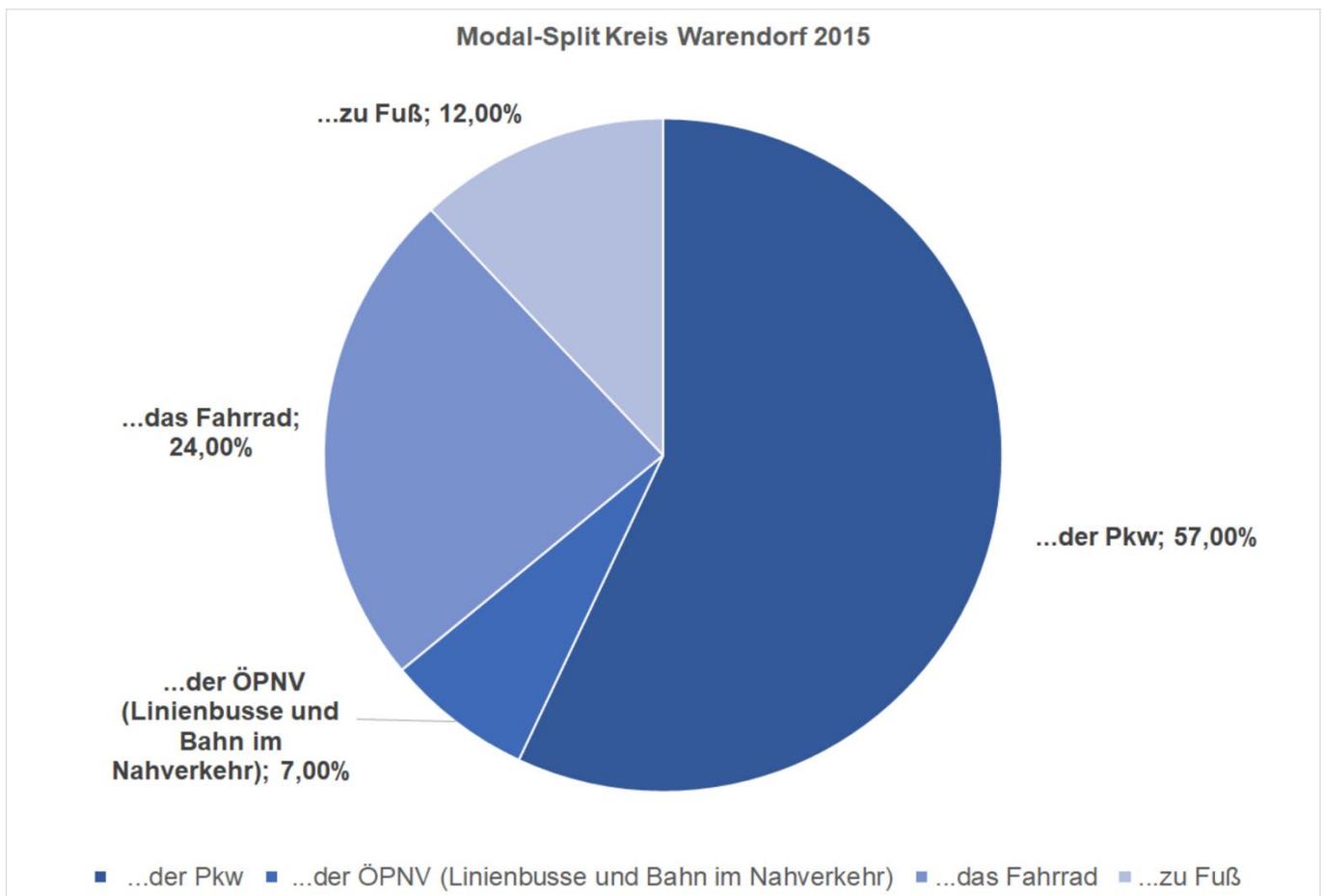


Abbildung 13: Modal-Split Kreis Warendorf 2015

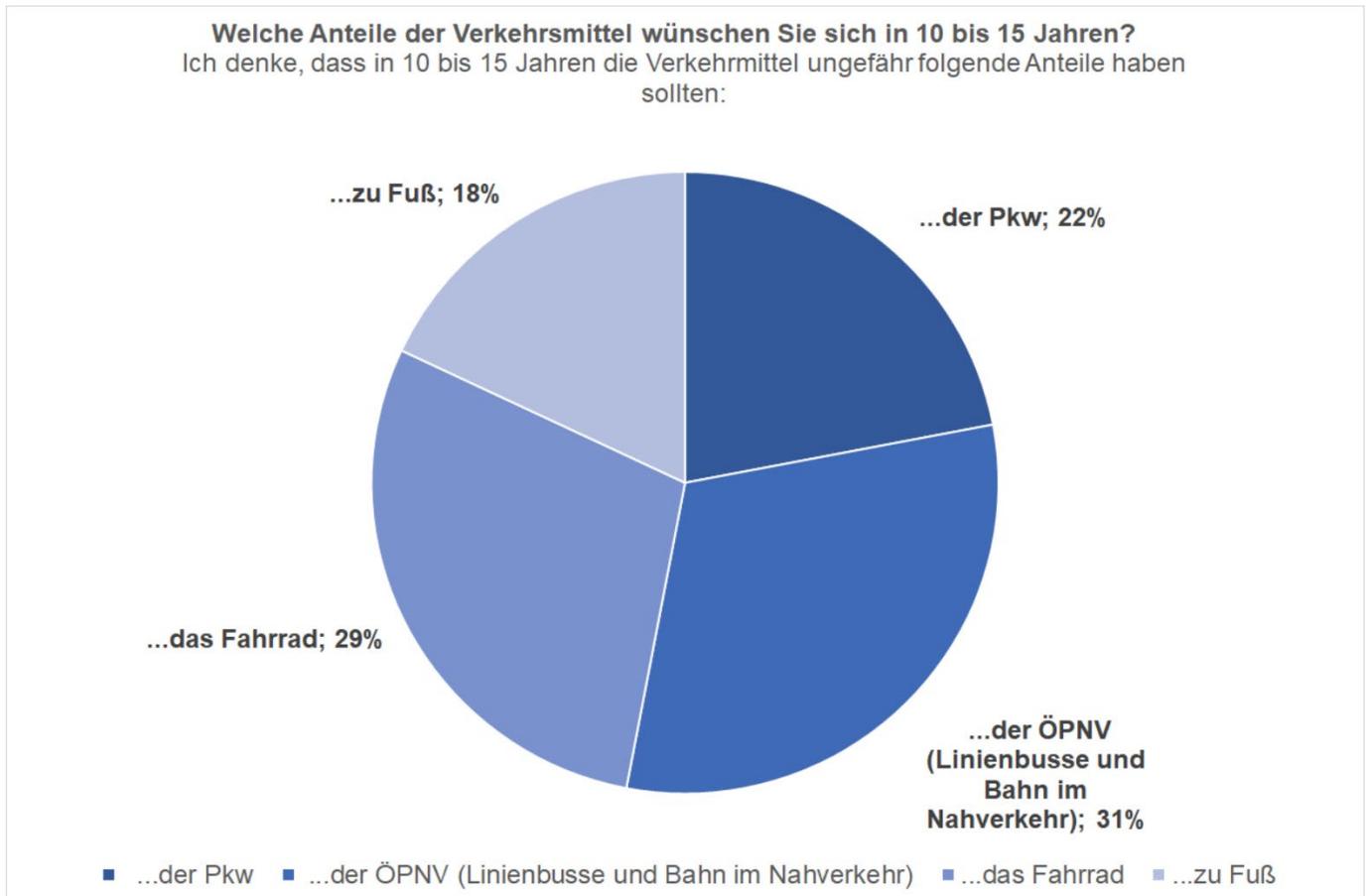


Abbildung 14: Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich in 10 bis 15 Jahren?

Im Jahr 2015 ergab sich in Anbetracht des Modal-Split im Kreis Warendorf eine eindeutige Verteilung. Mit einem Anteil von 57%, damit auch einem großen Vorsprung gegenüber den anderen Verkehrsmitteln, liegt der Pkw auf dem ersten Platz. Der Radverkehr nimmt mit rund 24% den zweit größten Anteil ein. An dritter Stelle folgt der Fußverkehr, bevor dann mit der geringsten Relevanz in Sendenhorst und Albersloh der ÖPNV (Linienbusse und Bahn im Nahverkehr) folgt. Auf die Frage, welche Verteilung der Verkehrsmittel in 10 bis 15 Jahren angestrebt wird, ergibt sich ein deutlich anderes Bild. Besonders der Pkw bekommt einen Nutzungsrückgang und ein Verlust des Stellenwertes prognostiziert. Der Anteil des Fahrradverkehrs hat bereits 2015 einen hohen Wert erreicht und weist daher im Kreis Warendorf ein eher geringes Wachstumspotenzial auf. Auch der Fußverkehr soll wieder an Bedeutung gewinnen. Der gewünschte prozentuale Anteil der nächsten 10 - 15 Jahre scheint in einer umsetzbaren Reichweite zu liegen. Das stärkste Wachstum soll allerdings der ÖPNV erfahren. Bus

und Bahn sollen laut Wunsch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Verkehrsmittel „Nummer 1“ aufsteigen. Dabei könnte der 2015 noch große Pkw- Anteil zukünftig vor allem durch den ÖPNV kompensiert werden.

4.2 Räumliche Veränderung

Nicht immer lassen sich räumliche Ziele einfach erreichen. Welche Veränderungen würden Sie sich für die Zukunft wünschen? Ich würde ...

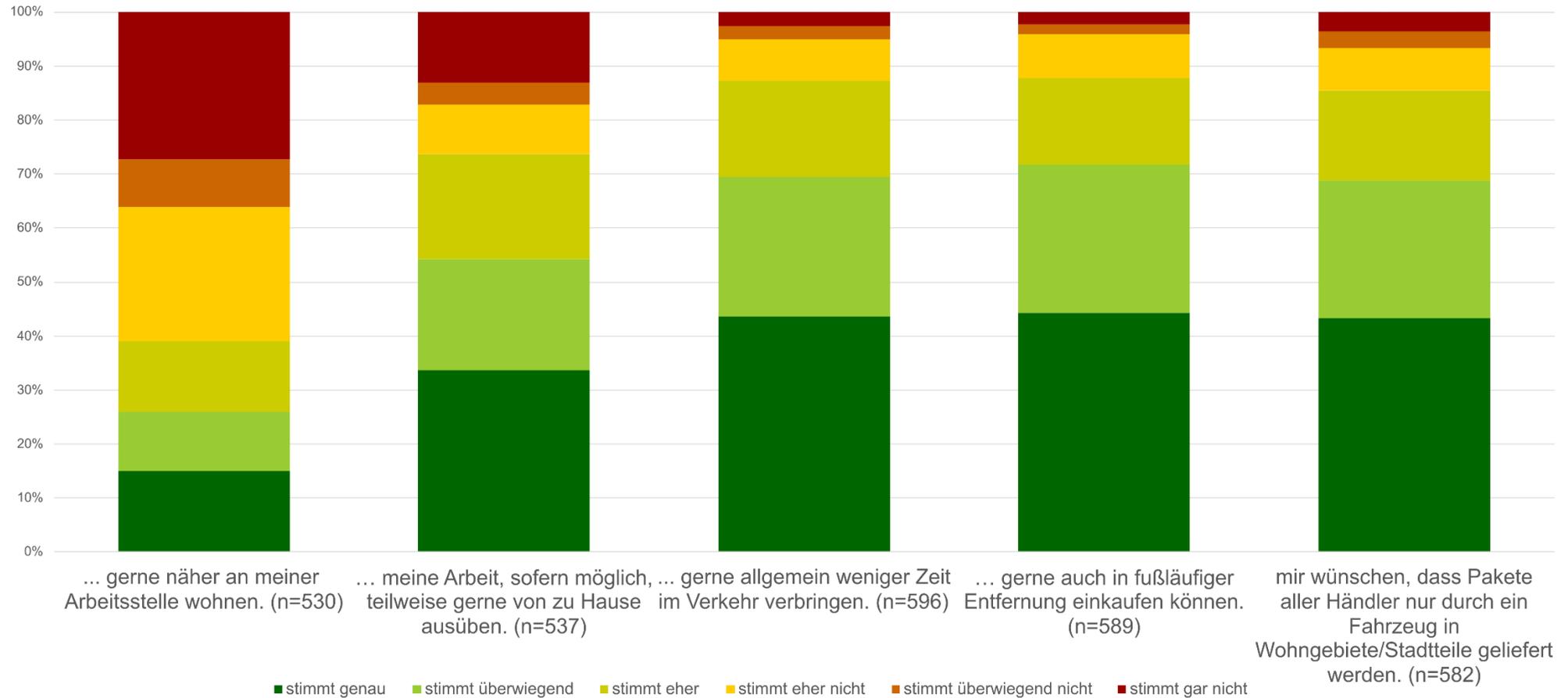


Abbildung 15: Welche Veränderungen würden Sie sich für die Zukunft wünschen?

In puncto räumliche Veränderungen ist es den Befragten besonders wichtig, zukünftig weniger Zeit im Verkehr zu verbringen. Dabei könnte es für ungefähr drei Viertel eine Option sein, sofern möglich, Arbeit teilweise von zu Hause aus auszuüben. Weniger deutlich viel dagegen die Frage aus, ob die Personen gerne näher an ihrer Arbeitsstelle wohnen würden. Klare positive Übereinstimmung gab es auch darüber, in Zukunft in fußläufiger Entfernung, Möglichkeiten der Nahversorgung zu besitzen. Genauso fand der Vorschlag, dass Pakete aller Händler nur durch ein Fahrzeug in Wohngebiete/ Stadtteile geliefert werden, großen Zuspruch.

4.3 E-Mobilität

Die E-Mobilität soll, laut bundespolitischer Rahmensetzung, einen zentralen Baustein der zukünftigen Mobilität darstellen. Dementsprechend haben wir abgefragt, wie es um die Nutzung von E-Autos und Pedelecs in Sendenhorst und Albersloh bestellt ist. Was sind die notwendigen Rahmenbedingungen für die Nutzung von E-Autos und Pedelecs/E-Bikes? Die Ergebnisse werden in zwei separaten Unterkapiteln vorgestellt.

4.3.1 E-Auto

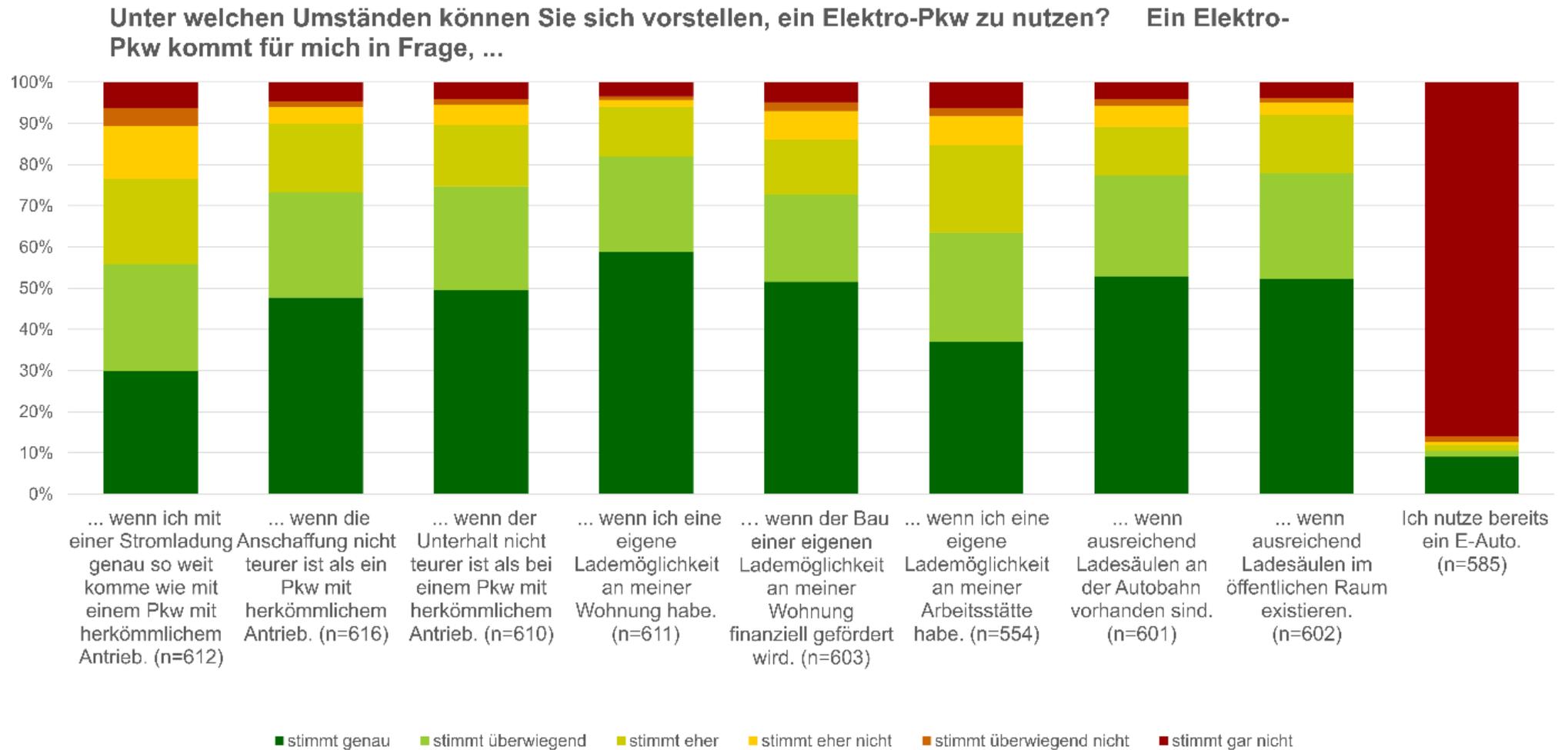


Abbildung 16: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, ein Elektro-Pkw zu nutzen?

In Sendenhorst und Albersloh ist die Nutzung von E-Mobilität aktuell noch sehr gering. Um die Akzeptanz diesbezüglich zu steigern, gilt es Maßnahmen zu treffen und benötigte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Wichtiges Element an dieser Stelle ist auch, Ladeinfrastruktur (sowohl an Wohn- und Arbeitsstandorten, als auch an Autobahnen) zu gewährleisten. Genauso sollten die Anschaffungskosten und der Unterhalt nicht teurer als bei einem Pkw mit herkömmlichem Antrieb ausfallen.

4.3.2 Pedelec / E-Bike

Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, ein Elektrofahrzeug (Pedelec, E-Bike) zu nutzen? Ein Elektro-Fahrrad (Pedelec, E-Bike) kommt für mich in Frage, ...

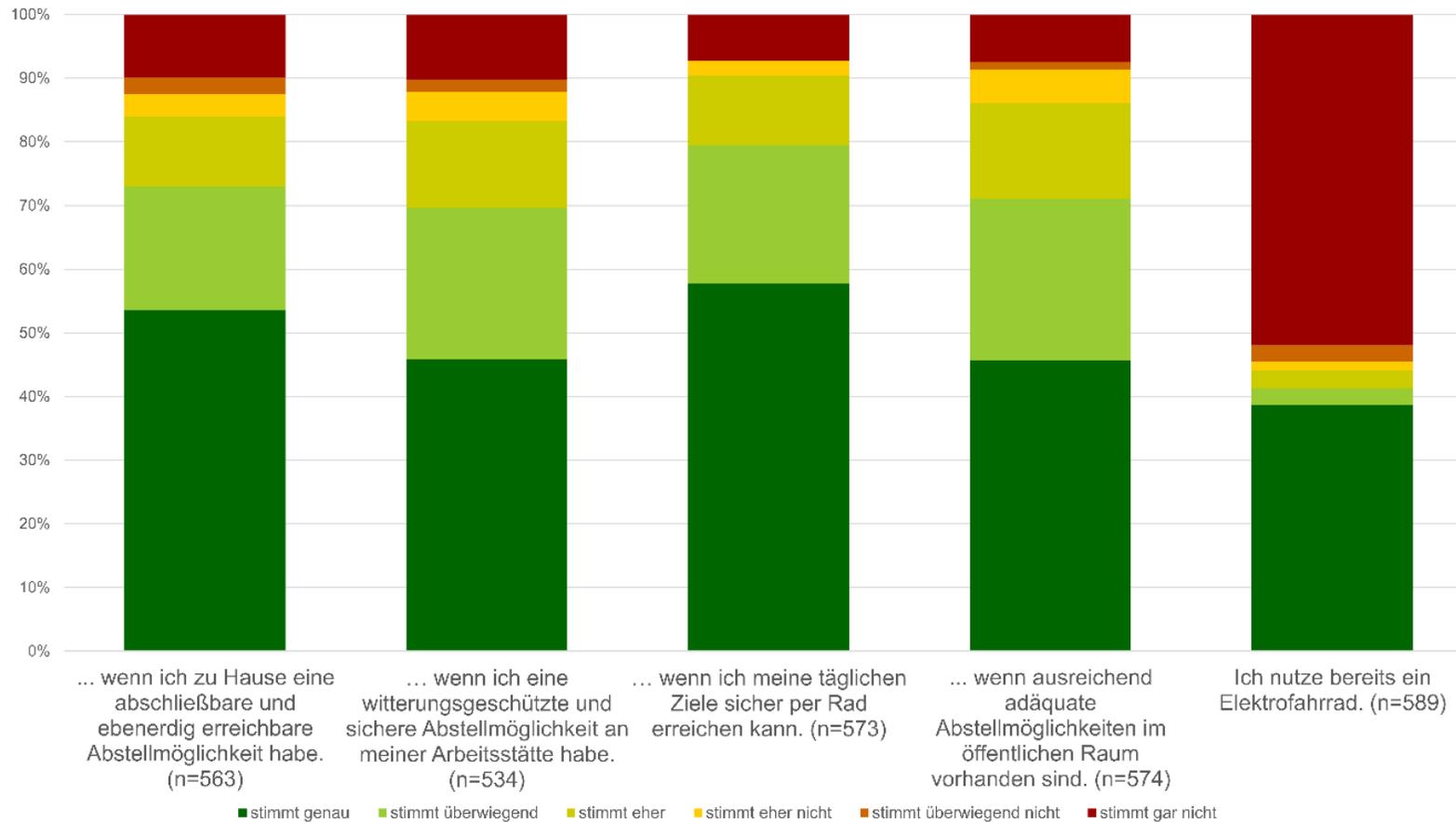


Abbildung 17: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, ein Elektrofahrzeug zu nutzen?

Bereits 1 von 3 Bürgerinnen und Bürgern nutzen Pedelecs oder E-Bikes. Um den Anteil an dieser Kategorie in Zukunft zu erhöhen, gilt es ähnlich wie hinsichtlich der E-Mobilität in Sendenhorst und Albersloh, passende Rahmenbedingungen zu schaffen. Vor allem fehlende Abstellmöglichkeiten stehen hier im Fokus. Da Pedelecs / E-Bikes oftmals in ein hochpreisiges Segment einzuordnen sind, müssen sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen verfügbar sein. Ebenso sollten diese möglichst ebenerdig sein. So kann vermieden werden, die häufig sehr schweren Fahrräder anheben zu müssen. Auch die allgemeine Möglichkeit der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr ist für den Radverkehr als Gunstfaktor zu sehen.

4.4 Zukünftige Mobilität in Sendenhorst und Albersloh

Welche Meinung haben sie zu künftiger Mobilität in Sendenhorst und Albersloh? Wenn ich über meine Mobilität in Zukunft nachdenke, kann ich mir vorstellen, ...

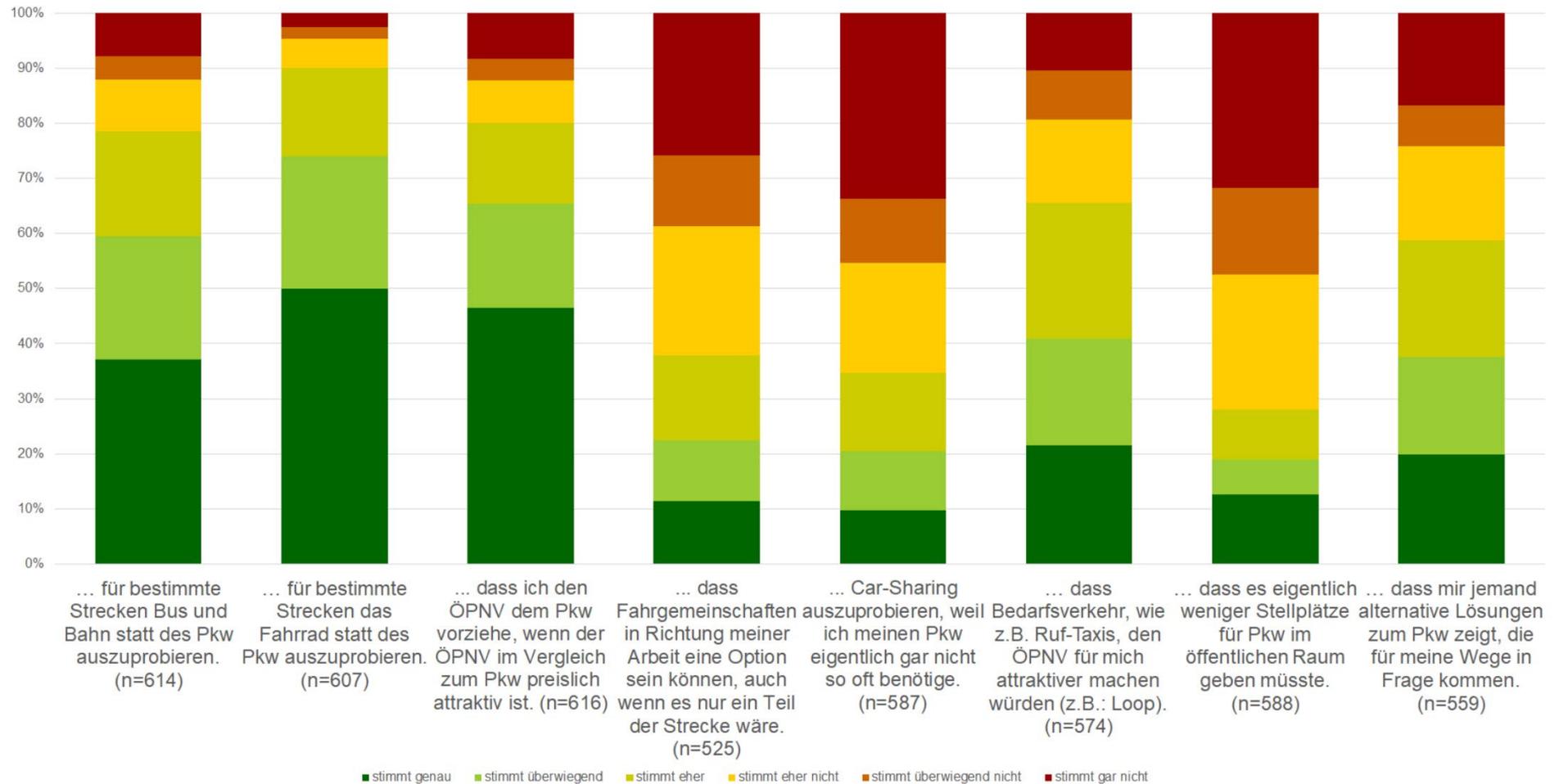


Abbildung 18: Welche Meinung haben Sie zu künftiger Mobilität in Sendenhorst und Albersloh?

Deutlich wird, dass sich die Mobilität in Sendenhorst und Albersloh in 10-15 Jahren stark auf den Radverkehr sowie auf den ÖPNV konzentrieren sollte. Viele der Befragten können sich vorstellen, für bestimmte Strecken das Fahrrad bzw. Bus und Bahn auszuprobieren. Auch die preisliche Vergleichbarkeit des ÖPNVs zum Pkw hat einen großen Stellenwert, soll die gewünschte Prognose des Modal-Splits auch final erreicht werden. Ebenso würde der Bedarfsverkehr, z.B. in Form von Ruf-Taxis, das ÖPNV-Angebot für über die Hälfte der Befragten attraktiver wirken lassen. Car-Sharing oder auch das Bilden von Fahrgemeinschaften in Richtung täglicher Arbeit hat auch in Zukunft eher geringe Relevanz. Ebenso sind weniger Stellplätze für Pkw im öffentlichen Raum sind mehrheitlich nicht gewünscht. Dennoch wird es zunehmend wichtig, den Menschen alternative Lösungen zum Pkw- Verkehr aufzuzeigen.

5 Auswertung der Freitext - Antworten

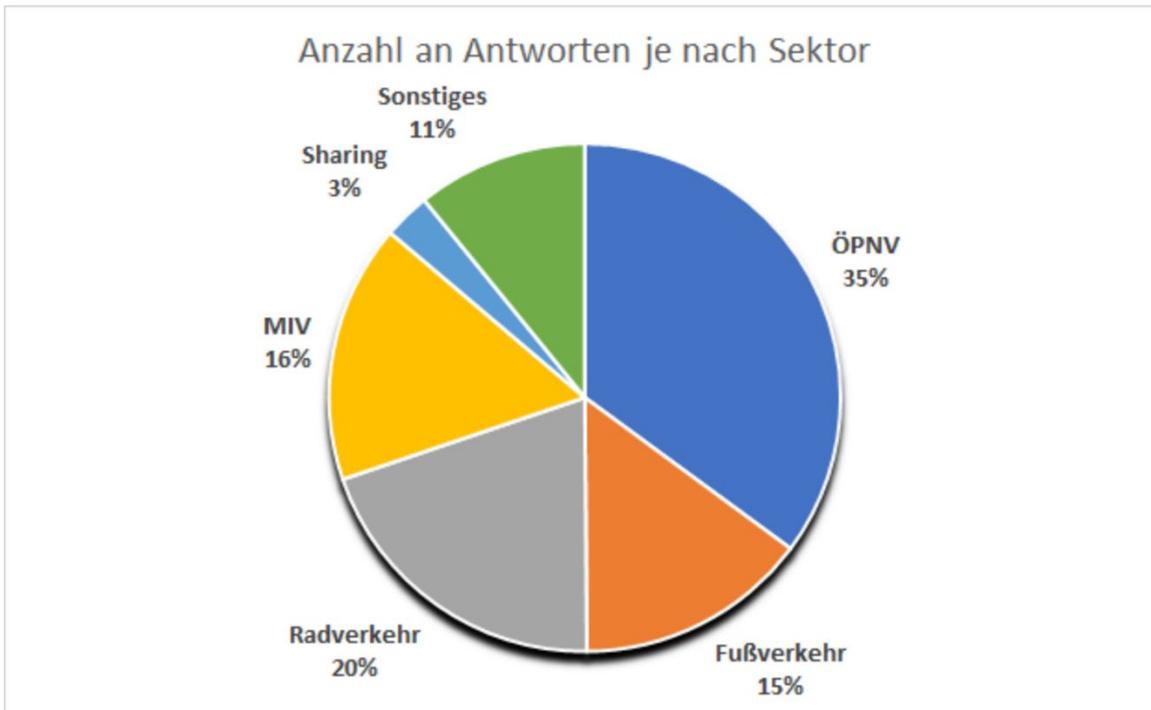


Abbildung 19: Häufigkeiten der Aussagen im Rahmen der Freitextantworten

Nun werden die Freitext- Antworten der Online-Umfrage ausgewertet und dargestellt. Dabei wurden insgesamt über 400 Antworten gesammelt. Zur besseren Darstellung werden diese je nach Sektor getrennt und erläutert. Der Großteil der Freitext- Antworten bezog sich auf Probleme und Optimierungsmöglichkeiten des bestehenden ÖPNV-Angebots. Auch bezüglich des Rad- sowie Fußverkehrs wurde sich seitens der Befragten umfangreich geäußert. Ebenso spielt der motorisierte Individualverkehr in den eher ländlich geprägten Gebieten nach wie vor eine große Rolle. In der Kategorie „Sonstiges“ liegt der Fokus, später genauer erläutert, vor allem auf dem LKW-Verkehr in Sendenhorst und Albersloh. Sharing-Angebote scheinen gemessen an der Anzahl an Freitext- Antworten eine eher untergeordnete Rolle zu spielen.

5.1 ÖPNV

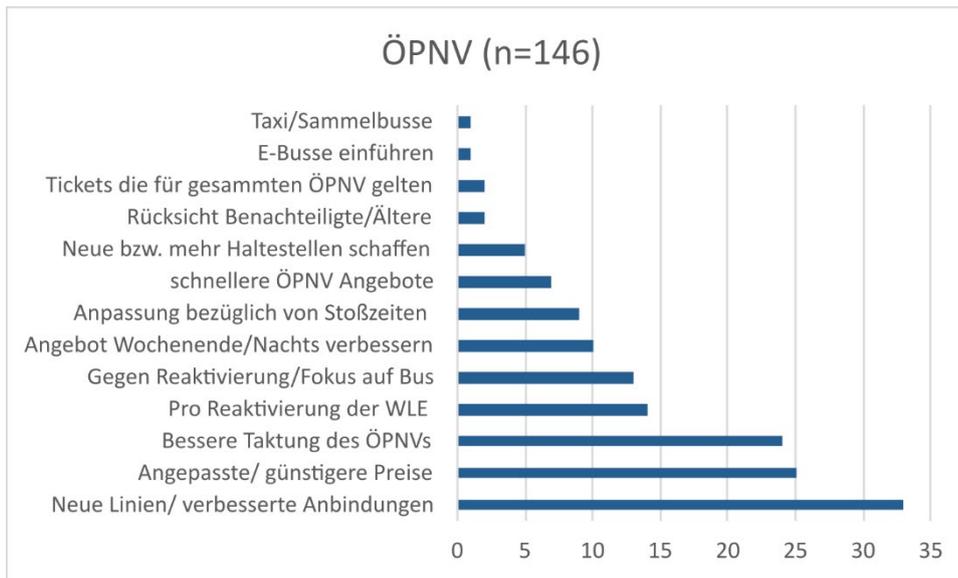


Abbildung 20: Inhalte Freitextantworten ÖPNV

Um das Angebot langfristig wieder attraktiver zu gestalten, gilt es an verschiedenen Stellen anzusetzen. Besonders groß ist der Wunsch nach einer besseren ÖPNV-Anbindung. Dies bezieht sich sowohl auf den Anschluss an den regionalen Schienenverkehr, als auch auf die Entstehung von neuen Buslinien innerhalb Sendenhorst sowie zu Nachbarorten. Gleichermaßen wichtig ist eine bessere Taktung der Busse. Ebenso gilt es den Preis des bestehenden Angebots anzupassen. Dadurch könnte ein großer Anreiz entstehen, langfristig wieder verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel zurückzugreifen. Speziell am Wochenende und/oder nachts zwingt das nicht vorhandene Angebot viele, auf den motorisierten Individualverkehr zurückzugreifen. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch zu den beruflichen Stoßzeiten. Obwohl durchaus einige daran interessiert wären, den ÖPNV zu nutzen, schränken Nachteile bezüglich Dauer, Kosten und Flexibilität die tatsächliche Nutzung erheblich ein: *„Ich würde sehr gerne von Albersloh aus mehr mit dem Bus fahren. Leider hält an der nächstgelegenen Haltestelle nur der Schulbus. Die Linienbusse halten alle nur am direkten Weg Sendenhorst - Münster. Fahrräder abstellen ist nicht immer möglich. Dazu kommt die schlechte Taktung. In Richtung Münster je nach Ziel alle 30 oder 60 Minuten. Nachts auf dem Rückweg gibt es noch weniger Verbindungen. Das Parkhaus wäre günstiger als das Busticket. Alles Gründe doch Auto zu fahren.“* Die Reaktivierung der WLE dagegen spaltet die

Meinungen der Befragten. Eine Hälfte ist davon überzeugt, die Reaktivierung helfe, weniger Autos auf den Straßen zu haben und die Verkehrssituation zu entlasten. Die andere Hälfte argumentiert allerdings, die Reaktivierung sei ein drastischer Fehler, koste zu viel Geld und würde die Situation in keinerlei Hinsicht verbessern. *„Die WLE-Reaktivierung halte ich für eine dramatische Fehlentscheidung. In meinem Umfeld fahren alle mit dem PKW zur Arbeit. Niemand wird umsteigen. Grund: die WLE deckt nur eine Teilstrecke ab. 0 Zeitvorteil, Preisvorteil (ich hab's 1 Monat ausprobiert), und 0 Qualitätsvorteil, d.h. keine Nebenerledigungen...“* Ein weiterer häufig genannter Punkt bezieht sich darauf, mit Bus und Bahn zukünftig schneller sein Ziel erreichen zu können. Auch auf körperliche Benachteiligte sowie ältere Menschen muss verstärkt Rücksicht genommen werden. Barrierefreiheit und neu geschaffene Haltestellen können hier Abhilfe verschaffen. Tickets, die sowohl für den Bus als auch für den Zug genutzt werden können, würden das Angebot ebenfalls attraktiver gestalten. Der Wunsch nach E-Bussen wurde vereinzelt genannt, genau wie nach Sammel- bzw. Taxibussen.

5.2 Radverkehr

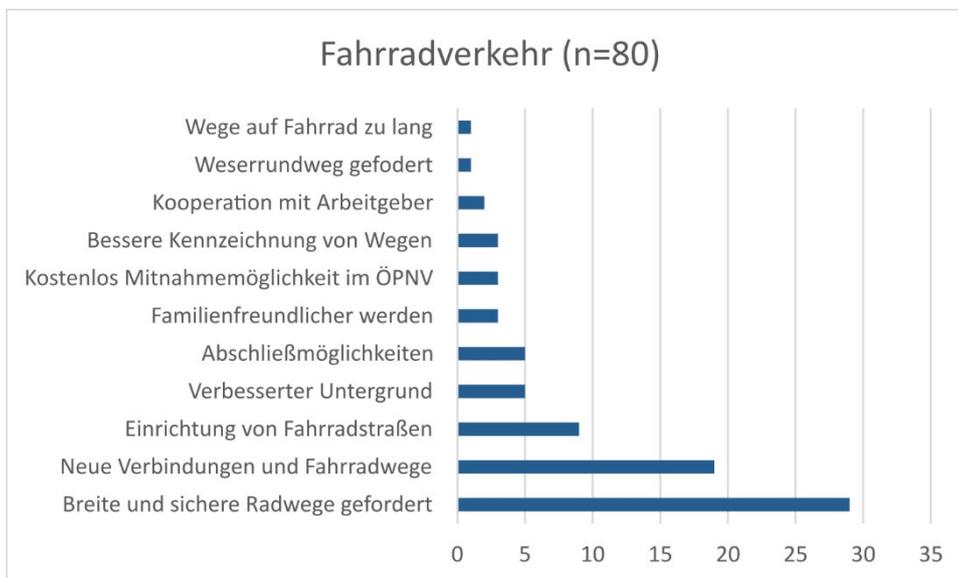


Abbildung 21: Inhalte Freitextantworten Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr in Sendenhorst und Albersloh hat bei der Umfrage ebenso großes Interesse auf sich gezogen. Der Wunsch nach breiteren und sicheren Radwegen ist massiv.

Sicherheitsbedenken und die akute Gefährdung auf zu engen Wegen hinsichtlich PKWs scheinen die größten Probleme von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern zu sein. *„In den Ortskernen ist das Radfahren und zu Fuß gehen lebensgefährlich: extrem schmale Bürgersteige, keine Radwege, viel auswärtiger Schwerlastverkehr trotz Durchfahrverbot, keine Kontrollen. Das Einrichten von Fahrradstraßen wird auf die lange Bank geschoben. Shared Space - oder wenigstens Tempo 30 in den Ortskernen - ist notwendig. Die Kommunen müssen innerhalb ihrer Gemeindegrenzen selbst bestimmen können, welche Geschwindigkeit wo gefahren wird. Egal ob Bundes-, Landes- od. Kreisstraße!“* Breitere Radwege wären nicht nur sicherer, sondern auch familienfreundlicher. Ebenso hohe Priorität hat die Entstehung von neuen Radwegen und geplanten Verbindungen zu anderen Orten. *„Auch ist die Sendenhorster Innenstadt die Hölle für jeden Radfahrer. Keine Radwege, die hören ja kurz vorher einfach auf, und nur wenig Platz zwischen LKW und SUV.“* Die Forderung nach Fahrradstraßen, speziell nach niederländischen Vorbild, wurde in der Umfrage mehrmals getätigt. Neue Abstellmöglichkeiten, auch für teure Fahrräder und E-Bikes, würden die Nutzung des Fahrrads wohlmöglich ebenfalls verstärken. An bereits bestehenden Radwegen sollte mehr auf die Untergründe und Bodenbeläge geachtet werden, da Schlaglöcher und andere Unebenheiten ein erhebliches Risiko darstellen. Auch die bessere Kennzeichnung von Radwegen würde das Fahrradfahren deutlich sicherer gestalten. Die kostenlose Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads im ÖPNV wäre ein zusätzlicher Pluspunkt. Kritik wurde unter anderem daran geäußert, dass Wege auf dem Fahrrad zu viel Zeit in Anspruch nehmen würden. Auch die fehlende Kooperationen mit Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern bezüglich Umkleidemöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten wurde kritisiert.

5.3 MIV

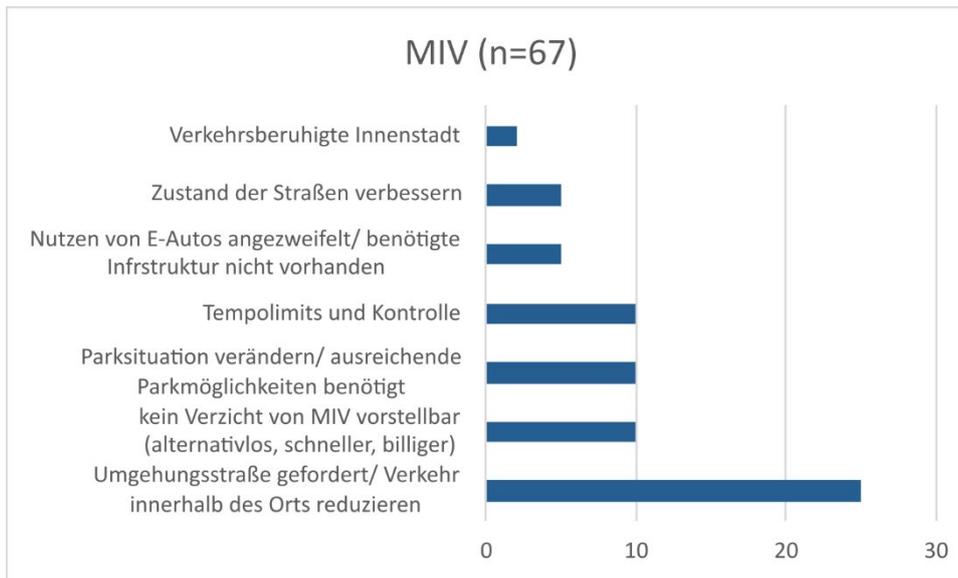
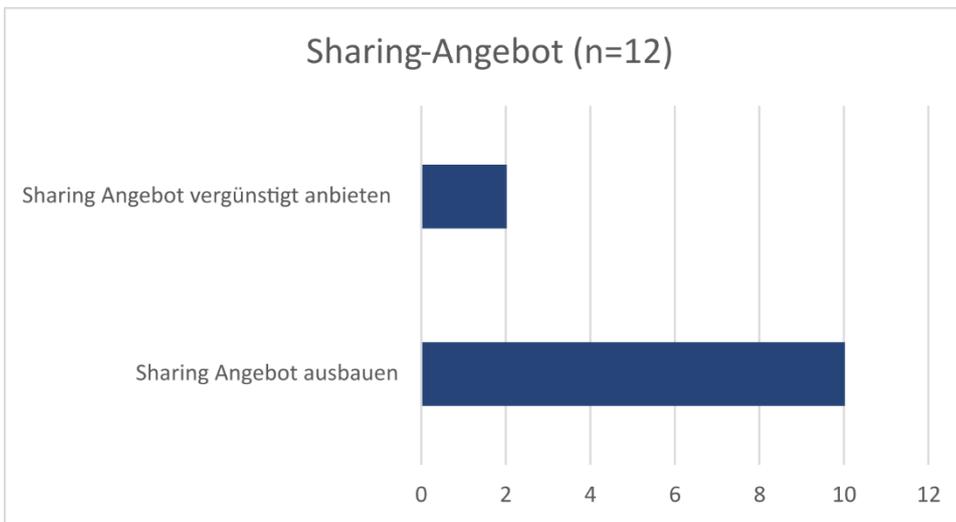


Abbildung 22: Inhalte Freitextantworten MIV

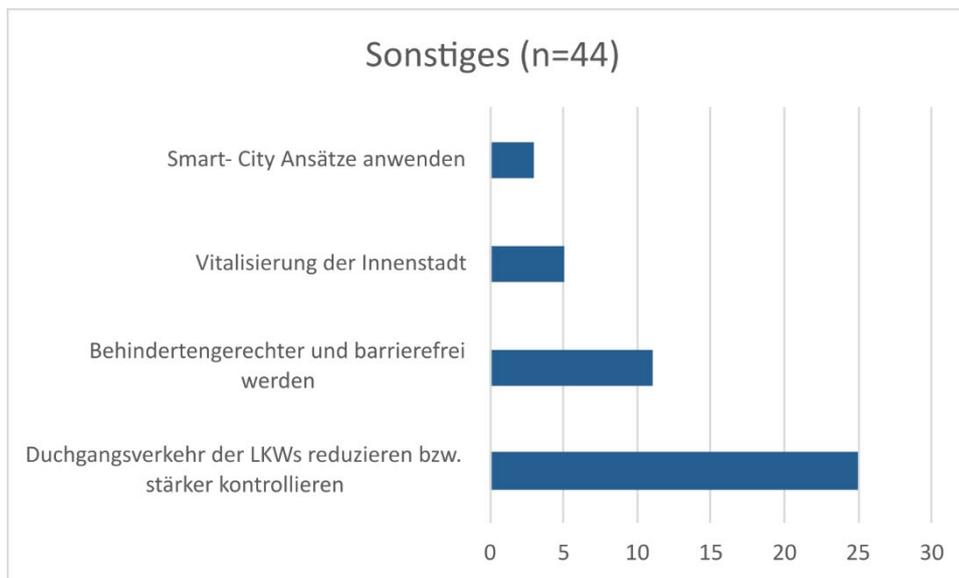
Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs zeigt sich in Sendenhorst und Albersloh eine klare Priorität. Es gilt den Verkehr im Ort stark zu reduzieren. Um dies zu realisieren, wird schon seit längerer Zeit der Bau einer Umgehungsstraße gefordert. *„Sendenhorst darf nicht länger auf eine Umgehungsstraße warten. Der Durchgangsverkehr ist gerade zu Stoßzeiten unerträglich. Und er wird, trotz aller Anstrengungen und Umstellungen, nicht weniger werden. Wir leben dazu leider etwas zu ländlich, auch wenn die Nähe zu Ahlen und Münster da ist. Warten wir nicht noch einmal 60 Jahre.“* Auch die Parkplatzsituation ist äußerst kritisch. Geh- und Fahrradwege werden von Autos zugeparkt, die Innenstadt scheint von Autos zu ersticken. Anwohner haben große Schwierigkeiten, Parkplätze zu finden. Parkvorschriften, aber auch Verstöße gegen das Tempolimit, sollten verstärkt geahndet werden. *„Die Parkvorschriften werden überall missachtet, da von der Kommune nicht kontrolliert wird. Manche Straßen (z. B. Mauritz) sind kaum noch gefahrlos nutzbar!!!“* Für eine Vielzahl von Menschen ist trotz dieser Probleme kein Verzicht von MIV vorstellbar, da die Nutzung besonders wegen Preis und zeitlichen Vorteilen als alternativlos gilt. *„Auf dem Land wird man weiterhin auf den PKW angewiesen sein, da nützt es nichts, wenn man die Spritpreise erhöht und alle Verbrenner mit bestimmten Maßnahmen ausschließen möchte.“* Der Nutzen von E-Autos wird dagegen vermehrt angezweifelt. Wegen der

Umweltverträglichkeit, als auch wegen der nicht vorhandenen Ladeinfrastruktur im Ort. Zudem sollte der Zustand der Straßen verbessert werden.



Dem Sektor „Sharing-Angebote“ ist ein eher geringerer Stellenwert zuzuordnen. Im Vergleich zu den anderen Bereichen wurden deutlich weniger Freitext- Antworten abgegeben. Im Mittelpunkt steht hier, das bestehende Angebot durch zusätzliche Möglichkeiten zu erweitern. *„Leihautos, nicht in Sendenhorst vorh., wäre für mich im Alter, Rentner, die perfekte Ergänzung zum Fahrrad. Z.B. für Fahrten in Nord bzw. Südrichtung, auch andere Ziele. Man nutzt dann das passende Auto für die Verwendung z.B. Transport, Urlaub, Familienbesuche, ...“* Auch die Forderung nach einem günstigeren Angebot wurde geäußert – *„Car Sharing günstiger anbieten.“*

5.4 Sonstiges



Hier ist ein ganz klares Problem zu identifizieren: Der Durchgangsverkehr der LKW in Sendenhorst. Der LKW-Verkehr schränkt andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein und ist zudem ein Sicherheitsrisiko. Zudem trägt er maßgeblich zur Lärmbelastung im Ort bei. LKWs sollten um den Ort herumgeleitet und zusätzlich stärker kontrolliert werden. *„Es wird sich wohl erst was ändern, wenn ein Kind totgefahren wird. Traurig, dass nichts daran getan wird durch Kontrollen, Blitzer etc. Nur die Schilder beachtet niemand.“* Für Menschen mit Behinderung ist es nur möglich, sich per Auto zu bewegen, da Gehwege oft zu uneben und nicht barrierefrei sind. *„DIE Verantwortlichen sollten sich mal mit dem Rollstuhl oder selbst am Rollator oder mit Gehilfen auf den Bürgersteigen in die Stadt bewegen und das in einer Stadt die sich mit einer Riesigen Reha und Krankenhaus brüstet. Die Wege sind zu eng oder uneben.“* Ebenso wurde vereinzelt die Förderung und Erhalt von Einkaufsmöglichkeiten und Treffpunkten in der Innenstadt gefordert. *„Albersloh ist momentan ein für den Auto- und LKW-Verkehr geopferter Ort. Es fehlt ein Dorfzentrum, ein Mittelpunkt, wo man mit Kindern hingehen kann, ohne Angst um sie zu haben.“* Auch Neuerungen wie beispielsweise elektrische Anzeigen am Rathaus wurden vereinzelt gefordert.

6 Fazit

Die vorliegenden, allgemeinen Erkenntnisse der Online-Befragung zum Thema Mobilität in Sendenhorst und Albersloh, zeigen, dass eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit und der Wunsch nach einer Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) innerhalb der Bürgerschaft besteht. Hinsichtlich eines zukünftigen Modal-Splits sollen primär der Radverkehr und der ÖPNV stark an Bedeutung gewinnen. Hierbei geht aus der Umfrage hervor, dass die Rahmenbedingungen ein determinierender Faktor für die Nutzung des Umweltverbundes sind.

Insbesondere im Rahmen der Freitextantworten dominieren Äußerungen hinsichtlich des ÖPNVs und damit verbundenen Verbesserungswünschen hinsichtlich Linienangebot, Taktung und preislicher Gestaltung. Im Kontext der WLE-Reaktivierung werden hier sowohl für, als auch gegen die Reaktivierung und ihre Auswirkungen auf bestehende Buslinien argumentiert.

Aussagen zum Radverkehr stehen quantitativ an zweiter Stelle in Bezug zu den Freitextantworten. Innerhalb dessen prägen Anmerkungen zur qualitativen Beschaffenheit der existierenden Radverkehrsinfrastrukturen das Bild. Des Weiteren werden die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Schaffung neuer Radverkehrsverbindungen gefordert.

Generell decken sich die Befunde aus der quantitativen Analyse der Skalenabfragen und den qualitativen Auswertungen der Freitextantworten. Die Umfrage gibt einen Überblick über Bedürfnisse, Interdependenzen und Wünsche seitens der Bürgerschaft, wie sich die Mobilität in Zukunft darstellen soll. Dem muss im nächsten Bearbeitungsschritt, dem Aufstellen von Leitbild, Zielen und Handlungsfeldern Rechnung getragen werden.