

Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)
und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

Forschungsfeld Stadtentwicklung und Stadtverkehr

**Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in vier Umland-
gemeinden von Münster – Modellvorhaben Everswinkel,
Altenberge, Drensteinfurt und Laer**

– Abschlussbericht –

Verfasser(innen):

Andrea Dittrich-Wesbuer, Alfred Körbel,
Sabine Bernart, Wolfgang Brinkmann, Albrecht Buscher, Christiane Doll,
Ulrike Reutter unter Mitarbeit von Julia Kunz und Michael Löchl

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einleitung	7
2 Zielsetzung und Vorgehensweise	8
2.1 Zielsetzung	8
2.2 Vorgehensweise	9
3 Prinzipien einer flächen- und verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung	11
3.1 Prinzip der Flächensparsamkeit	11
3.2 Prinzip Verkehrssparsamkeit	13
4 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Untersuchungsgemeinden	16
4.1 Ausgangslage der Region Münster	16
4.2 Die Modellgemeinden	18
4.3 Siedlungsstrukturelle Entwicklung in den Modellgemeinden	27
4.4 Entwicklung des ÖPNV in den Modellgemeinden	38
4.5 Verkehrsverhalten in den Modellgemeinden – Ergebnisse der Bewohnerbefragung	49
4.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	70
5 Ortsbezogene Einzelprojekte	75
5.1 Ortsprojekt Altenberge: Künftige Siedlungsentwicklung in einer Kommune mit Schienenanschluss	77
5.2 Ortsprojekt Drensteinfurt: Verbesserung der Haltestellen-Erreichbarkeit	88
5.3 Ortsprojekt Everswinkel: Flächensparende und verkehrsmindernde Siedlungsentwicklung	98
5.4 Ortsprojekt Laer: Imagekampagne für den ÖPNV und intermodale Verknüpfung	106

6	Beantwortung der Forschungsfragen	119
6.1	Forschungsfrage 1	119
6.2	Forschungsfrage 2	121
6.3	Forschungsfrage 3	123
6.4	Forschungsfrage 4	124
6.5	Forschungsfrage 5	125
6.6	Forschungsfrage 6	128
	Literaturverzeichnis	130
	Anhang A	
	Fragebögen	
	Anhang B (separater Bericht)	

Abbildungsverzeichnis

Kapitel IV:

Abbildung IV-1:	Wanderungsbilanz in NRW je 100.000 Einwohner im Durchschnitt der Jahre 1975 bis 2000	16
Abbildung IV-2:	Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen in NRW	17
Abbildung IV-3:	Altenberge – Lage im Raum	20
Abbildung IV-4:	Drensteinfurt – Lage im Raum	22
Abbildung IV-5:	Everswinkel – Lage im Raum	24
Abbildung IV-6:	Laer – Lage im Raum	26
Abbildung IV-7:	Einschätzung der Bewohner zur Veränderung der Einkaufsqualität in den Gemeinden in den letzten Jahren	28
Abbildung IV-8:	Einwohnerentwicklungsindex 1979 bis 2001 (1979 = 100)	35
Abbildung IV-9:	Wege Zwecke der am Stichtag zurückgelegten Wege	52
Abbildung IV-10:	Modal Split aller Wege	56
Abbildung IV-11:	Modal Split der Wege zwischen Umlandgemeinde und Münster	58
Abbildung IV-12:	Modal Split der Wege zwischen Umlandgemeinde und Münster (ohne Schülerverkehr)	59
Abbildung IV-13:	Durchschnittliche Bahn-/Schnellbusnutzung der Berufstätigen (alle Gemeinden) und durchschnittliche Bahn-/Regionalbusnutzung der Berufstätigen (Altenberge)	61
Abbildung IV-14:	Durchschnittliche Bahn-/Schnellbusnutzung von Pendlern mit dem Arbeitsort Münster (alle Gemeinden) und durchschnittliche Bahn-/Regionalbusnutzung von Pendlern mit dem Arbeitsort Münster (Altenberge)	61
Abbildung IV-15:	Durchschnittliche Bahn-/Schnellbusnutzung von Personen mit ständiger Kfz-Verfügbarkeit (alle Gemeinden) und durchschnittliche Bahn-/Regionalbusnutzung von Personen mit ständiger Kfz-Verfügbarkeit (Altenberge)	62
Abbildung IV-16:	Anteile der Wege zwischen Wohnort und Orten mit und ohne direkte Bahn- bzw. Schnellbusverbindung	65
Abbildung IV-17:	Anteile der Wege zwischen Wohnort und Orten mit und ohne direkte Bahn- bzw. Schnellbusverbindung und Verkehrsmittelwahl bei Außerortswegen	65
Abbildung IV-18:	Bekanntheit der ÖPNV-Systeme in den Modellgemeinden	66

Abbildung IV-19: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Schnellbusses nach Entfernung der Wohnung zur Haltestelle (ungewichtet) 69

Abbildung IV-20: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Bahnangebotes nach Entfernung der Wohnung zum Bahnhof (ungewichtet) 69

Kapitel V:

Abbildung V-1: Entwicklung möglicher Baugebiete in Altenberge 78

Abbildung V-2: Lage des Adenauer-Viertels in Drensteinfurt 91

Abbildung V-3: Chancen und Mängel der Wegebeziehung 94

Abbildung V-4: Wohnsiedlungsbereiche Everswinkel 99

Abbildung V-5: Marketingbereiche im ÖPNV 108

Abbildung V-6: ÖPNV-Erschließung in Laer 116

Tabellenverzeichnis

Kapitel IV:

Tabelle IV-1:	Zufriedenheit der Bewohner der Modellgemeinden mit dem Angebot vor Ort	28
Tabelle IV-2:	Zufriedenheit der Bewohner mit der Situation vor Ort nach Altersgruppen (alle Gemeinden)	29
Tabelle IV-3:	Arbeitsorte der Voll- und Teilzeitbeschäftigten in den Modellgemeinden (ungewichtet)	30
Tabelle IV-4:	Flächenentwicklung 1990 / 2002 in den Modellgemeinden und in Münster	31
Tabelle IV-5:	Anteile von Ein- und Mehrfamilienhäusern in den Gemeinden (Haushalte)	34
Tabelle IV-6:	Anteile der Wohnformen Miete und Eigentum in den Gemeinden (Haushalte)	34
Tabelle IV-7:	Herkunft der Neubürgerhaushalte in der Befragung	36
Tabelle IV-8:	Bedeutung einzelner Kriterien in der Wohnstandortwahl der Neubürgerhaushalte	36
Tabelle IV-9:	Bedeutung des Kriteriums "Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln" in der Wohnstandortwahl der Neubürgerhaushalte	37
Tabelle IV-10:	Anteile der Wohnformen Miete und Eigentum der Neubürgerhaushalte	37
Tabelle IV-11:	Kenndaten des ÖPNV-Angebotes auf der Relation der Erhebungsgebiete nach Münster-Innenstadt	46
Tabelle IV-12:	Stichprobe und Rücklauf der Befragung (ungewichtet)	50
Tabelle IV-13:	Verteilung des Rücklaufs der Haushaltsbögen auf die Gemeinden (ungewichtet)	50
Tabelle IV-14:	Kennwerte der Mobilität der Befragten	52
Tabelle IV-15:	Wegehäufigkeiten und Wegelängen am Stichtag	53
Tabelle IV-16:	Verkehrsmittel und Zeitkartenbesitz (fett: ungewichtete Daten)	54
Tabelle IV-17:	Modal Split der Wege im ÖPNV nach einzelnen Verkehrsträgern des öffentlichen Nahverkehrs	57
Tabelle IV-18:	Modal Split (in %) der Berufstätigen am Stichtag (alle Wege)	60

Tabelle IV-19:	Durchschnittliche Nutzung des Bahn-/ Schnellbusangebotes (alle Gemeinden) sowie des Regionalbusses in Altenberge von Personen mit ständiger Kraftfahrzeugverfügbarkeit im Vergleich zu allen Befragten	63
Tabelle IV-20:	Fahrtenhäufigkeit der Bewohner der Modellgemeinden nach Münster	64
Tabelle IV-21:	Mittelwerte der Zufriedenheit mit dem Bahn- bzw. Schnellbusangebot nach Münster	67

Kapitel V:

Tabelle V-1:	Attraktivität und Sicherheit der Wegestrecke (nach Altersgruppen)	89
Tabelle V-2:	Attraktivität und Sicherheit der Wegestrecke (nach Erwerbsstatus)	89
Tabelle V-3:	Auflistung einzelner Marketingbausteine	115

Abkürzungsverzeichnis

BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
ILS NRW	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen
LDS	Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen
LVA NRW	Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen
MASSKS	Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen
MWTV	Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW-RegG	Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
VGM	Verkehrsgemeinschaft Münsterland
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
ZVM SPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland

1 Einleitung

Die Siedlungsentwicklung im Stadtumland und die Entwicklung des Verkehrsaufwandes stehen in enger Wechselwirkung. So kann die bereits seit Jahrzehnten anhaltende Veränderung in der Siedlungsstruktur und deren prägnantestes Merkmal, die Suburbanisierung, als Folge und gleichzeitig als eine wesentliche Ursache der Verkehrsentwicklung gesehen werden. Sie wirkt sich unmittelbar in einer Zunahme von Verkehr zwischen Kernstadt und Umland aus, der zum Großteil durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgedeckt wird. Verstärkt wurde dessen Zunahme u.a. auch durch den steigenden Motorisierungsgrad der Bevölkerung.

Der enge Zusammenhang, der zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsentwicklung besteht, ist in Politik und Planung mittlerweile unstrittig und hat unter den Begriffen integrierte oder nachhaltige Planung zumindest auf der Zielebene vielfach Beachtung gefunden. Auch das Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen setzt sich seit vielen Jahren mit den siedlungsstrukturellen Entwicklungen und ihren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen sowie mit Ansätzen und Konzepten zur Schaffung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen auseinander. Das gemeinschaftliche Modellvorhaben der vier Kommunen im Münsterland – Altenberge, Drensteinfurt, Everswinkel und Laer – wurde in das Themenfeld "Modale Verlagerung sowie Minderung von Verkehrsaufwänden in Stadtrandgebieten und Stadtumland – Wirkungen schienengestützter Siedlungsentwicklung" eingereiht.

Die vier Kommunen sind von kontinuierlichen Zuwanderungen und einer Erweiterung der Wohnsiedlungsflächen in den vergangenen Jahren geprägt. Aufgrund der Nähe zum Oberzentrum Münster überwiegt der Anteil der Personen, die als Berufspendler regelmäßig nach Münster fahren, den Anteil der Beschäftigten, die am Ort verbleiben oder in der unmittelbaren Nachbarschaft ihren Arbeitsplatz haben. Die Mehrzahl der Pendler nutzt den Pkw für die Fahrten zur Arbeit.

Die Modellgemeinden zeichnet aus, dass sie in unterschiedlicher Art eine attraktive und qualitativ hochwertige Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Stadt Münster besitzen. In den beiden Kommunen mit örtlichen Schienenhaltepunkten (Altenberge und Drensteinfurt) wurden diese Haltepunkte durch geplante Siedlungsentwicklung enger an den Ort "herangeführt". Den anderen beiden Kommunen (Everswinkel und Laer) diente die Anbindung an das Schnellbus-Netz als Argumentationshilfe, Neuausweisungen von Wohngebieten zu betreiben. Ob dies ausreicht von einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu sprechen, ist eine Fragestellung des Projektes.

Im Rahmen des Forschungsprojektes wird in diesem Zusammenhang untersucht, inwieweit und mit welchen Instrumenten es auch kleineren Gemeinden im Umland gelingen kann, das Zusammenspiel von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu verbessern. Es werden Anregungen geliefert, mit welchen planerischen Maßnahmen der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split erhöht und wie schließlich ein qualitativ hochwertiges Angebot auf Dauer gesichert werden kann.

2 Zielsetzung und Vorgehensweise

2.1 Zielsetzung

Zielsetzung des Modellvorhabens ist es, in einer differenzierten Betrachtung die bisherige und angestrebte Ortsentwicklung der vier Umlandgemeinden zu untersuchen. Dabei wird geprüft, ob und inwieweit das vorhandene städtebauliche Instrumentarium sich als geeignet erwiesen hat, die Entwicklung von suburbanen Wohnsiedlungsbereichen (primär Ein-Familienhaus-Gebiete) und die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs so zu steuern und aufeinander abzustimmen, dass verkehrssparsame Strukturen erhalten oder geschaffen werden konnten.

Das Modellvorhaben befasst sich somit im Fokus einerseits mit der Fragestellung, welche Möglichkeiten die Umlandgemeinden für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besitzen. Andererseits wird nach Hemmnissen und Restriktionen hierfür gefragt, um so einen wirksamen Beitrag zur Verlagerung insbesondere der täglichen Pendlerverkehre des MIV zu erreichen.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Eignung und städtebaulichen Einbindung der beiden ÖPNV-Systeme Schienenverkehr und Schnellbus. Im Rahmen der Untersuchung wird dabei zur Diskussion gestellt, ob die Attraktivität von modernen Schnellbus-Linien nicht mittlerweile durchaus ebenbürtig zur bisher im Allgemeinen stets höher eingestuften Attraktivität von Schienenstrecken sein kann. Insbesondere vor dem Hintergrund, wenn – wie im Münsterland – strenge Qualitätsstandards hinsichtlich der Fahrzeuge, der Reisezeit und der Verknüpfung verwirklicht und diese auch aktiv beworben werden.

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat für das Forschungsfeld "Stadtentwicklung und Stadtverkehr" einen weitreichenden Fragenkatalog erstellt, der entsprechend der spezifischen Zielsetzung des Modellvorhabens modifiziert und konkretisiert wurde. Im Einzelnen werden Erkenntnisse und Antworten zu folgenden Forschungsfragen geliefert:

- (1) Welche planerischen Konzepte (Instrumente) und Vorgehensweisen (Kooperationen etc.) tragen in kreisangehörigen Kommunen zu einer besseren Koordination von ÖPNV und Siedlungsentwicklung bei?
- (2) Welche modalen Verlagerungen lassen sich durch eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung in den Umlandgemeinden (insbesondere) im Pendlerverkehr erzielen?
- (3) Welche Hauptzielgruppen (soziodemografische Faktoren, Mobilitätsverhalten) können mit Siedlungsgebieten an ÖPNV-Haltestellen angesprochen werden?
- (4) Bestehen Unterschiede in der Attraktivität der verschiedenen Verkehrssysteme (Schnellbus und Schienenverkehr) bzw. ergeben sich erkennbar höhere Fahrgastpotenziale bei einer Schienenanbindung gegenüber einer Schnellbusverbindung?

(5) Welche Anforderungen an die Ausgestaltung der beiden Verkehrssysteme (Lage und Ausstattung der Stationen, Verkehrsbedienung, zusätzliche Dienstleistungen, Marketing etc.) werden deutlich?

(6) Wie können die Kommunen die für die modale Verlagerung erforderliche ÖPNV-Qualität (Bedienungszeitraum und -häufigkeit, Fahrzeit, Fahrzeug- und Haltestellenqualität) planerisch und dauerhaft absichern?

2.2 Vorgehensweise

Das Forschungsvorhaben gliedert sich in vier Bausteine:

- A: Analyse der bisherigen und gegenwärtig geplanten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der vier Modellgemeinden (Akteursseite)
- B: Einschätzung des ÖPNV-Angebots / Reisezeitanalyse bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Beispielfällen
- C: Befragung der Bewohner in den Umlandgemeinden (Nutzerseite)
- D: Erörterung und modellhafte Entwicklung von Maßnahmen und Strategien zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl / ortsbezogene Einzelprojekte

Im hier vorliegenden Abschlussbericht wird auf die Einteilung in die vier Bausteine verzichtet. Dadurch können einzelne Zusammenhänge und Ergebnisse durch Erkenntnisse aus unterschiedlichen Vorgehensweisen verifiziert und Redundanzen weitestgehend vermieden werden.

Baustein A findet sich demnach in Kapitel 3 und in Kapitel 4 (Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Modellgemeinden). Der Schwerpunkt in Kapitel 3 liegt auf der Darstellung einzelner Prinzipien einer flächen- und verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung.

In Kapitel 4 fokussiert sich der Blickwinkel auf die vier Modellgemeinden – es dient der spezifischen Beschreibung und Thematisierung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Betrachtet wird insbesondere die Entwicklung der vergangenen 10 bis 15 Jahre, d.h. der Zeitraum, in dem sich ein wichtiger Schub von Suburbanisierung vollzogen hat. Dabei galt es auch die aktuell geplanten Entwicklungen mit in die Betrachtung einzubeziehen, um Tendenzen und Planungsabsichten deutlich werden zu lassen.

Die Beurteilung des ÖPNV-Angebotes und der Bedienungsqualität in den Modellgemeinden in Kapitel 4 (Baustein B) erfolgt mittels einer Reisezeitanalyse sowie vor allem durch eine Befragung von etwa 1.200 Bewohnern in den Modellgemeinden, die im Sommer 2002 durch das Büro Planersocietät, Dortmund, im Auftrage des ILS NRW durch geführt wurde. In Anhang B findet sich für jede Kommune eine ausführliche Darstellung der Befragungsergebnisse. In Kapitel 4.2 werden somit die Bausteine B und C zusammengefasst. Im Mittelpunkt dieser Erhebung standen sowohl Aspekte des kurzfristigen Mobilitätsverhaltens (Verkehrsmittelwahl, Zielorte etc.) als auch des langfristigen Mobilitätsverhaltens

(Wohnstandortwahl, Verkehrsmittelbesitz) sowie der Wahrnehmung und Bewertung des Wohnortes und der jeweiligen ÖPNV-Angebote.

Grundlagen der Bestandsaufnahme in Kapitel 4 waren neben Auswertungen der Fachliteratur sowie der Befragungsergebnisse auch Vor-Ort-Begehungen und Informationen zur jeweiligen Gemeindeentwicklung, die seitens der Kommunen zur Verfügung gestellt wurden. Darüber hinaus wurden leitfadengestützte Interviews mit einerseits Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung und andererseits mit lokalen und regionalen Akteuren der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung durchgeführt.

Im Rahmen des "experimentell" angelegten Kapitels 5 (entspricht Baustein D) wurden anhand der in der Bestandsaufnahme erkannten und artikulierten Bedarfe sowie unter Einbeziehung der örtlichen Verwaltungen und Politik konkrete ortsbezogene Einzelprojekte formuliert. Sie tragen dazu bei, übertragbare Erkenntnisse zu liefern, wie es gelingen kann, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in stärkerem Maße aufeinander abzustimmen. Durch die konkreten Einzelprojekte wird dieser umfassende Ansatz in Teilbereichen greifbar gemacht.

Die Beantwortung der Forschungsfragen findet auf zwei Ebenen statt. Am Ende der Kapitel 4 und 5 erfolgt eine Reflexion der Forschungsfragen unter dem Blickwinkel der spezifischen Thematik des Kapitels. Durch Ergebnisse der Bewohnerbefragung (Kapitel 4) werden Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrssysteme erarbeitet sowie Aussagen über modales Verlagerungspotential und Attraktivitätsunterschiede zwischen den beiden Verkehrssystemen getroffen. Die ortsbezogenen Einzelprojekte (Kapitel 5) liefern schließlich Aussagen zu planerischen Konzepten und Vorgehensweisen, zur Ausgestaltung der beiden Verkehrssysteme sowie zur planerischen Absicherung der ÖPNV-Qualität.

Im abschließenden Kapitel 6 werden diese Einzelreflexionen zusammengeführt, um dadurch – in Teilbereichen – übertragbare Aspekte zu erhalten.

3 Prinzipien einer flächen- und verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung

Im Jahr 2001 hat die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland täglich um 117 Hektar zugenommen. Damit hat sich die tägliche Zunahme gegenüber dem Zeitraum 1997 bis 2000 – hier waren es 129 Hektar pro Tag – leicht abgeschwächt (Statistisches Bundesamt, 2003, S. 1). In der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist durch die Bundesregierung das Ziel formuliert worden, den Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren (vgl. im Internet: www.dialog-nachhaltigkeit.de). Trotz der erfolgten leichten Abschwächung der Neuinanspruchnahme sind für diese Zielerreichung noch erhebliche Anstrengungen notwendig.

Neben dem Aspekt des Flächenverbrauchs generell ist ebenfalls die räumliche Verteilung der Flächeninanspruchnahme für Wohnsiedlung von Bedeutung. So war die Siedlungsentwicklung in Deutschland in den letzten Jahrzehnten zunehmend durch Suburbanisierungstendenzen gekennzeichnet, sodass die Kernstädte vor allen Dingen Einwohner aber auch Arbeitsplätze im Gewerbe, den Dienstleistungen und im Einzelhandel verloren.

Suburbanisierung hat u. a. vielfältige, oft verkehr-intensive Verflechtungen zur Folge. Untersuchungen ergaben, dass im Jahr 2000 ein Rückgang der Verkehrsleistung um gut 2 % stattfand und sich diese Tendenz auch im Jahr 2001 fortsetzte. Die Rückgänge beziehen sich insbesondere auf den MIV. Als Ursache kommen insbesondere die Preiserhöhungen für den Kraftstoff in Frage (vgl. im Internet: www.diw.de). Allerdings muss dessen ungeachtet festgehalten werden, dass die Suburbanisierung für sich betrachtet auch weiterhin zu steigendem Verkehrsaufwand führen wird.

Angesichts dieser Trends der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stellt sich die Frage, nach welchen Prinzipien eine flächen- und verkehrssparsame Siedlungsentwicklung erfolgen soll. Die nachfolgenden Betrachtungen erfolgen vor dem Hintergrund, dass es sich im Modellvorhaben um kleinere kreisangehörige Kommunen handelt.

3.1 Prinzip der Flächensparsamkeit

Ziel ist ein sparsamer und effizienter Umgang mit der knappen Ressource Boden. Die Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen – insbesondere für Siedlungs- und Verkehrszwecke – ist dabei von entscheidender Bedeutung.

Prinzipien der Innenentwicklung und flächensparenden Bauweise?

Innenentwicklung bedeutet, dass die Nutzung vorhandener Potenziale in bereits bebauten und erschlossenen Siedlungsbereichen Vorrang vor der Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich hat. Neben der geringeren Flächeninanspruchnahme wird durch Innenentwicklung ebenso eine effektivere Infrastrukturausnutzung – insbesondere auch der öffentlichen Verkehrsmittel – ermöglicht (vgl. Apel u. a., 1995, S. 109).

In bestehenden städtebaulichen Strukturen erfolgt eine Innenentwicklung in Form von Nachverdichtung. Sie umfasst Maßnahmen wie z. B. Aufstockung, Dachgeschossausbau und Baulückenschließung, aber auch die Nutzung brachliegender Flächen ist hierunter zu verstehen – die Reaktivierung bzw. Umnutzung gewerblich oder landwirtschaftlich genutzter innerörtlicher Flächen steht dabei im Vordergrund.

Im Kontext der Innenentwicklung ist auch die Arrondierung bestehender Gebiete zu sehen. Sie bieten den Vorteil, dass sich die Erweiterungen umso besser in das bestehende Ortsbild einfügen können, je kleinteiliger sie sind. Als Nachverdichtungsmaßnahmen kommen darüber hinaus klassische Baulückenschließungen in Frage.

Grenzen von Innenentwicklung und flächensparender Bauweise

In Umlandgemeinden sind die durchschnittlichen Bebauungsdichten wesentlich geringer als in Kernstädten. Die Ansprüche an die Lebensqualität in eher ländlichen Siedlungsformen sind andere als an die in der Stadt. Der im Münsterland verbreitete Satz "Auf dem Dorf wohnt man nicht auf Zimmern" drückt dies treffend aus. Selbst für ehemalige Städter ist das "Landleben" in der Regel gleichbedeutend mit dem Einfamilienhaus, mit Weiträumigkeit und Naturverbundenheit, aber auch mit sozialer Sicherheit und Nachbarschaft. So zeigt gerade das Beispiel der Gemeinde Laer, dass die "dörfliche" Atmosphäre eine wichtige Eigenschaft dieser Orte ist, die auch die Identifikation der Bewohner mit ihrer Gemeinde ausmacht.

Im Rahmen der Überlegungen zur Innenentwicklung und flächensparenden Bauweise stellt sich prinzipiell die Frage nach dem maximal verträglichen Maß an städtebaulicher Dichte. Die Schlüsselfrage nach der noch vertretbaren Dichte wird in der Literatur mit Bezug auf die ortsspezifischen Situationen allerdings nicht eindeutig beantwortet. Grundsätzlich muss der Wohnort als attraktiver Lebensraum, in dem sich die Menschen wohlfühlen, erhalten bleiben (vgl. Bunzel, 1992, S. 83 f.). Dafür müssen die spezifischen örtlichen Gegebenheiten des jeweiligen Standortes berücksichtigt werden. Gerade für kleinere Kommunen bedeutet dies im Vergleich zu städtischen Strukturen niedrigere Dichten, um die bestehenden örtlichen Strukturen nicht zu sehr zu überformen. Beispielsweise kann bezogen auf die Umlandkommunen von Münster festgehalten werden, dass sicherlich nur bedingt verdichteter Geschosswohnungsbau etabliert werden kann.¹

Ein häufig angeführtes Argument gegen die Innenentwicklung ist, dass das gewachsene Ortsbild nicht beeinträchtigt werden soll. Dabei wird aber oft vergessen, wie stark Neubausiedlungen am Ortsrand das Bild des Ortes verändern können.

¹ Darüber hinaus wird sich für solche Bauvorhaben sicherlich nur schwer ein Investor finden.

3.2 Prinzip Verkehrssparsamkeit

Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Wirtschaften und Erholen werden durch Verkehr miteinander verbunden. Im Rahmen des Handlungsfeldes Verkehrssparsamkeit muss daher angestrebt werden, Wege zu verkürzen. Primär soll dies über die Mischung verschiedener Nutzungen erfolgen. Das Handlungsfeld Verkehrssparsamkeit wird nachfolgend ergänzt um die Bereiche Bereitstellung eines attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs sowie Konzentration der Siedlungsentwicklung an Haltepunkten des ÖPNV.

Kurze Wege durch Nutzungsmischung

Auf der örtlichen Ebene kann das Ziel einer Reduzierung der Wegelängen durch planerisches Handeln unterstützt werden. Durch Innenentwicklung (s. o.) und Nutzungsmischung soll vorrangig die kleinräumige Zuordnung der Funktionen Wohnen, Versorgen und Freizeit / Erholen ermöglicht werden. Durch das räumliche Zusammenführen der verschiedenen Lebensbereiche der Menschen werden kurze Wege erzielt. Darüber hinaus müssen Anreize geschaffen werden, um die notwendigen Wege mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln sicher und bequem zurücklegen zu können – bei der örtlichen Planung sollten daher Fuß- und Radwege eine besondere Bedeutung finden.

Nutzungsmischung in kreisangehörigen Kommunen

Für den im Modellvorhaben berücksichtigten Raumtyp ist die Nutzungsmischung von Bedeutung, um die Wege der Bewohner kleinerer kreisangehöriger Kommunen zum Einkauf, zur Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten zu verkürzen und ihnen Angebote vor oder in der Nähe der eigenen Haustür zu bieten. Aufgrund der Ortsgröße wird sich die Diskussion um die Ansiedlung z. B. von Versorgungseinrichtungen eher auf die Deckung des Grundbedarfs und einige Einkaufsmöglichkeiten des mittelfristigen Bedarfs beziehen. Einen besonderen Stellenwert hat traditionell das Vereinsleben. Damit verbunden ist ein umfangreiches Freizeitangebot zumeist innerhalb des Ortes. Dies gilt es zu erhalten und auszubauen.

Bereitstellung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Nahverkehrs

Ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV ist die Voraussetzung dafür, überörtliche Ziele umweltverträglich zu erreichen. In der verkehrsplanerischen Diskussion sowie im politischen Handeln wird dabei dem schienengebundenen Nahverkehr besondere Bedeutung zugemessen (vgl. u. a. Apel, 2000). Seit den 1990er Jahren sind allerdings mit den Schnellbussen spezielle Konzepte im straßengebundenen ÖPNV entwickelt bzw. verfeinert worden, die auf eine direkte und schnelle Verbindung im Regionalverkehr zielen. Sie werden zunehmend auch als Alternative bzw. als Ergänzung zu entsprechenden Angeboten im SPNV diskutiert.

Derartige Erschließungskonzepte werden insbesondere in Gebieten mit ländlicher Raumstruktur bereits in die räumliche Planung integriert. Der Landesentwicklungsplan NRW stellt hier das Verkehrsangebot des straßengebundenen

öffentlichen Nahverkehrs gleichrangig neben dem des schienengebundenen Verkehrs (vgl. LEP NRW, 1995, D.I.2.1.3). Dennoch wird im Allgemeinen davon ausgegangen, dass der Schienenverkehr einen grundlegenden Attraktivitätsvorteil gegenüber einer Busbedienung besitzt und dementsprechend eine höhere Nachfrage im Stadt-Umland-Verkehr aktivieren kann. Dieser häufig als "Schienenbonus" bezeichnete Vorteil der Schiene muss allerdings insgesamt als empirisch nicht abgesichert betrachtet werden. So sind die vorliegenden Untersuchungen häufig mit Vergleichbarkeitsproblemen behaftet oder verbleiben auf der Ebene von Präferenzbefragungen, deren Übertragbarkeit in die Praxis als nicht abgesichert gesehen werden muss.²

Unabhängig von der wissenschaftlichen Diskussion hat sich in der Praxis der Einsatz von Schnellbuskonzepten in Räumen ohne bzw. mit nicht mehr genutzter Schieneninfrastruktur bewährt.

Konzentration weiterer Siedlungsentwicklung entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs

Um zu verhindern, dass ein Ausbau des ÖPNV lediglich Kapazität und Reisegeschwindigkeit des Gesamtverkehrssystems erhöht und somit letztlich die Zersiedelung fördert, sind streckenbezogene Maßnahmen mit einer regional wirksamen ÖPNV-orientierten Siedlungspolitik zu verknüpfen. Eine derart integrierte Planung ist gleichzeitig die Voraussetzung für den Erfolg des Ausbaus des Schienen- sowie des Schnellbusangebotes, da nur so entsprechende Nachfragepotenziale geschaffen bzw. ausgeschöpft werden können.

Darüber hinaus kann durch die Konzentration von Wohnsiedlungsentwicklung und wirtschaftlichen Tätigkeiten an den Linien des ÖPNV eine höhere Rentabilität der Verkehrsinfrastruktur erzielt werden. Dies kann durchaus stabilisierende Wirkungen für den öffentlichen Verkehr haben. Durch das steigende Fahrgastpotenzial kann eine bessere Auslastung der (bestehenden) Infrastruktur und gegebenenfalls sogar eine Ausdehnung des Angebotes ermöglicht werden (vgl. MBW NRW, 1997, S. 13).

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat in ihren raumstrukturellen Zielsetzungen des Landesentwicklungsplanes die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf das Netz des öffentlichen Nahverkehrs formuliert. Zur Unterstützung dieser landesplanerischen Zielsetzung definierte die Landesregierung NRW ein Programm zur Förderung der Wohnbauflächenausweisung an Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs. Wohnungsbauförderungsmittel werden seit 1996 verstärkt unter diesen siedlungsstrukturellen Gesichtspunkten vergeben, wobei Neubauprojekte im Einzugsbereich von vorhandenen oder geplanten Haltepunkten des SPNV vorrangig gefördert werden. Das Programm bezieht sich auf alle Miet- und Genossenschaftswohnungen im Neubau (sog. sogenannter zweiter Förderweg). Eigentumsmaßnahmen und die Förderung von Um- und Ausbaumaßnahmen sind nicht einbezogen (vgl. MBW NRW, 1997, S. 10).

² Zur aktuellen Diskussion vgl. u. a. Megel, 2001; Axhausen, 2001 sowie als Überblick auch Löchl, 2002.

Insofern können in den Untersuchungsgemeinden nur wenige Neubauvorhaben diese Förderung in Anspruch nehmen.

Begleitende Maßnahmen

Ob es innerhalb der Bevölkerung zu einem verträglicheren Verkehrsverhalten kommt, ist von individuellen mobilitätsbezogenen Einstellungen und Orientierungen abhängig. Durch spezielle Marketingkampagnen und bewusstseinsbildende Maßnahmen muss daher die Akzeptanz der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs kontinuierlich verbessert werden.

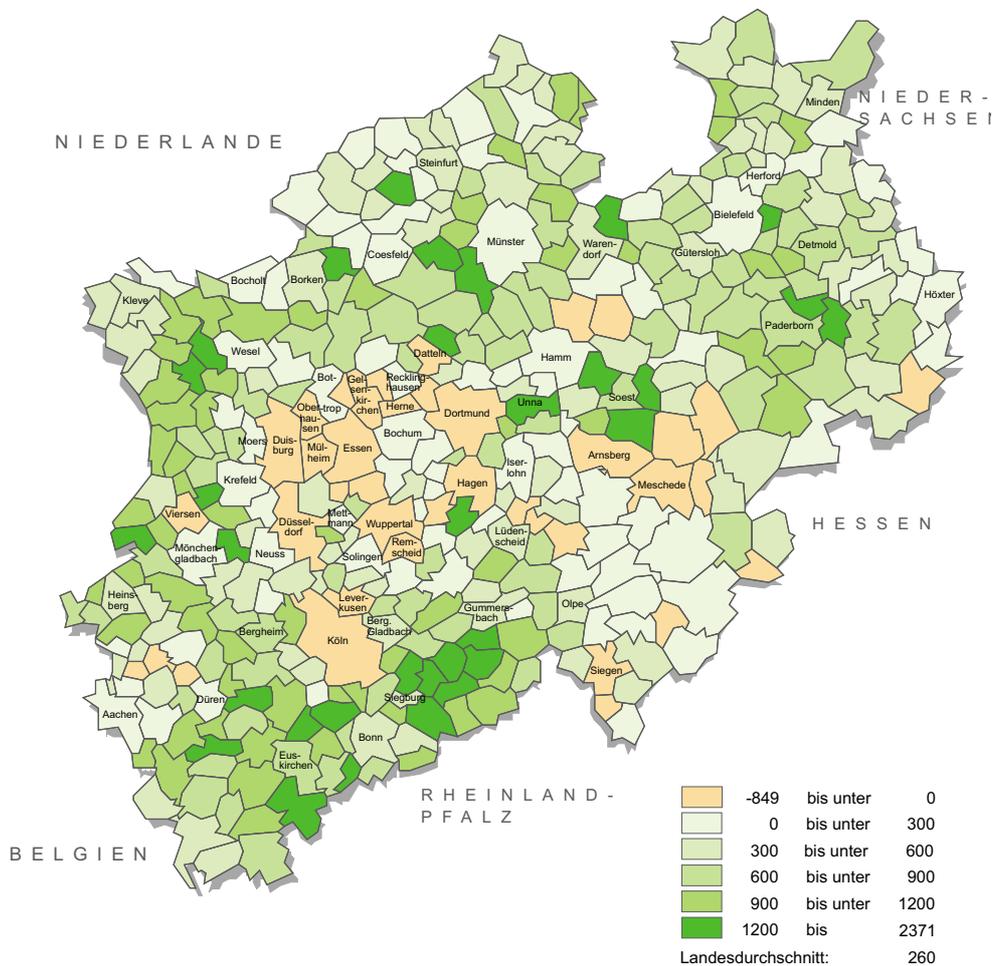
Neben einer Bewusstseinsbildung für die Qualitäten einer Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist die Priorisierung des Umweltverbundes im politischen und planerischen Handeln notwendig. Durch die Schaffung eines Vorranges für den Umweltverbund ist auf übergeordneter Ebene die spezifische Gestaltung steuer-, finanz- und ordnungspolitischer Rahmenbedingungen anzustreben, um somit "Wahrheit" im Hinblick auf die Ressourcenkosten zu erzielen. Auf kommunaler Ebene kann dieses Vorgehen durch Maßnahmen ergänzt werden, die den MIV restriktiv behandeln (Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsflächenumwidmung zugunsten des Umweltverbundes etc.) oder den Umweltverbund in seiner Funktion als alternatives Verkehrsangebot stärken.

4 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Untersuchungsgemeinden

4.1 Ausgangslage der Region Münster

Die Region Münster zählte in der Vergangenheit zu einer der stärksten Wachstumsregionen in Nordrhein-Westfalen. Trotz derzeitiger Abschwächung wird auch für die nächsten 10 Jahre ein weiteres Wachstum prognostiziert (vgl. Abbildung IV-1). Dabei haben die kleineren, kreisfreien Gemeinden überdurchschnittlich viele Einwohner gewinnen können, wobei auch Münster im Gegensatz zu vielen anderen Kernstädten noch leichte Bevölkerungszuwächse verzeichnen können wird (vgl. Abbildung IV-2).

Abbildung IV-1: Wanderungsbilanz in NRW je 100.000 Einwohner im Durchschnitt der Jahre 1975 bis 2000



Quelle: LDS / ILS NRW, 2000

Dennoch hat die Stadt Münster mit den typischen Problemen der Rand-Wanderung zu kämpfen. So konnte zwar durch Zuwanderungen in den letzten Jahren die Bewohnerzahl gehalten werden, dennoch verlassen jährlich etwa 3.000 Menschen, vornehmlich junge Leute bzw. Familien, die Stadt. Die Bewältigung der dadurch entstehenden Segregationsprozesse wird von der Stadt Münster als eines der dringlichsten Probleme der Stadtentwicklung gesehen (vgl. Stadt Münster, 2002).³

Suburbanisierung auch im gewerblichen Bereich

Nach dem Bedeutungsverlust, den die Städte als Wohnort erfahren haben, verlieren in vielen bundesdeutschen Ballungsräumen die Kernstädte seit einiger Zeit auch als Arbeitsort relativ an Bedeutung. Den Suburbanisierungsprozessen im Bereich der Industrie folgte die Verlagerung des Handels und der Dienstleistungen in das Umland. Als Gründe hierfür können beispielsweise Flächenmangel und dadurch eingeschränkte Expansionsmöglichkeiten in den Kernstädten, hohes Bodenpreis- und Mietenniveau sowie Verkehrsengpässe angeführt werden.

Abbildung IV-2 zeigt für den Gesamttraum NRW, dass die Grundzentren bzw. ländlichen Bereiche auch bei Beschäftigtenzahlen die höchsten Zuwachsraten zu verzeichnen haben.

Abbildung IV-2: Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen in NRW

Räumliche Abgrenzung	Bevölkerung			Beschäftigte		
	1987	1997	Abweichung vom Land	1987	1997	Abweichung vom Land
Land NRW	100	107	0	100	102	0
Ruhrgebiet	100	103	-4	100	95	-7
Oberzentren	100	104	-3	100	97	-5
Mittelzentren	100	108	+1	100	103	+1
Grundzentren	100	115	+8	100	116	+14
Ballungsrandzonen	100	108	+1	100	104	+2
Ländliche Zonen	100	113	+6	100	110	+8

Quelle: LDS NRW, Berechnungen des ILS NRW

Umlandwanderungen des Einzelhandels stehen auch in der Region Münster in direktem Zusammenhang mit der Abwanderung von Einwohnern. So entstanden oftmals Discounter an den Ortsrändern im Umland. Diese Standorte sind in der Regel ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar und am zunehmenden Verkehrsaufwand beteiligt.

³ Allerdings wird die Situation noch zu einem erheblichen Teil durch Suburbanisierungstendenzen innerhalb der Stadtgrenzen, d.h. starke Einwohnerzuwächse der Vororte, verschärft. Auf diese Problematik kann an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden.

Verkehrsintensive Verflechtungen in der Region Münster

Die aus privaten und unternehmerischen Beweggründen nachvollziehbaren Prozesse haben die Raum- und Siedlungsstruktur und die damit verbundene Mobilität verändert. Die verkehrlichen Beziehungen zwischen der Kernstadt Münster und ihren Umlandgemeinden sind insbesondere geprägt durch starke Einpendlerströme, die maßgeblich zur bestehenden Belastung der Innenstadt durch den Autoverkehr beitragen. Verursacht werden diese Ströme zu einem großen Teil durch Berufspendler. Etwa 220.000 Kfz-Fahrten am Tag werden von den pendelnden Arbeitnehmern unternommen. Bis 2010 wird mit einem weiteren Zuwachs gerechnet, wobei insgesamt von einem Verkehrsaufkommen von 100.000 zusätzlichen Fahrten pro Tag im Stadtgebiet von Münster ausgegangen wird (vgl. Löchl, 2002).

Die Pendlerströme verlaufen jedoch nicht nur auf der Relation Umland - Stadt. Vielmehr nimmt zum einen, wie als Trend allgemein feststellbar, der Anteil der Auspendler aus Münster zu. Zum anderen verteilen sich die Verkehrsströme mit fortschreitenden regionalen Verflechtungen zunehmend dispers, d.h. ohne erkennbare Bündelung im Raum.

4.2 Die Modellgemeinden

Die vier Modellgemeinden Everswinkel, Altenberge, Drensteinfurt und Laer zählen zu den Umlandgemeinden im engeren Verflechtungsbereich von Münster im nördlichen Teil von Nordrhein-Westfalen. Die direkt an Münster angrenzenden bzw. in einer Entfernung bis etwa 20 Kilometer gelegenen Gemeinden gehören der Raumkategorie "Gebiete mit überwiegend ländlicher Raumstruktur" an. Die nächsten Oberzentren sind Osnabrück im Nordosten, Dortmund im Süden und die niederländische Stadt Enschede im Nordwesten.

4.2.1 Altenberge

Die Gemeinde Altenberge ist Grundzentrum mit ca. 9.640 Einwohnern.⁴ Die Einwohnerzahl hat sich seit 1990 kontinuierlich von 8.330 auf jetzt 9.640 Einwohner erhöht und korrespondiert mit der beständigen Ausweisung von Wohnbauflächen. Altenberge gehört zum Kreis Steinfurt und liegt ca. 15 Kilometer nordwestlich von Münster auf der Entwicklungsachse Münster - Steinfurt - Gronau.

Der fußgängerfreundlich umgestaltete Ortskern mit Kirche, Rathaus und Marktplatz liegt auf einem für das Münsterland eher ungewohnten Bergrücken (ca. 105 Meter über NN), die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete erstrecken sich bis in die ca. 40 Meter tiefer gelegenen Tallagen.

Am Westrand der Ortslage verläuft die neue und kreuzungsfrei errichtete Bundesstraße B 54, über die Altenberge an das überörtliche Straßennetz und damit auch an die Stadt Münster angeschlossen ist. Der Bahnhofspunkt befindet sich

⁴ Alle aktuellen Einwohnerzahlen beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2001 (vgl. LDS, 2002)

am östlichen Siedlungsrand von Altenberge und liegt ebenfalls in der Tallage, so dass auf der Wegebeziehung vom Bahnhof zum Ortskern eine erhebliche Steigung überwunden werden muss. Neben der Bahnanbindung verfügt Altenberge auch über eine günstige Regionalbusverbindung, die den Ortskern mit dem Zentrum von Münster verbindet.

Die lokale Grundversorgung mit Lebensmitteln ist in Altenberge im Wesentlichen vorhanden. Es gibt verschiedene Supermärkte (u.a. Edeka) und Discounter (Aldi, Lidl) im Gemeindegebiet, so dass auch unterschiedliche Preissegmente abgedeckt werden. Dennoch fließen laut Aussage des Bürgermeisters etwa 60 % der Kaufkraft in die umliegenden Städte ab (v.a. Münster, Emsdetten und Greven).

Es gibt insgesamt fünf Kindergärten, einer davon entstand im Zuge der Neubebauung im Bereich des Bahnhofs. Des Weiteren sind zwei Grundschulen und eine Hauptschule am Ort vorhanden. Für die anderen weiterführenden Schulen (Realschule, Gymnasium) müssen die Schulkinder jedoch ins benachbarte Münster fahren. Darüber hinaus verfügt Altenberge über ein Krankenhaus, ein Altenpflegeheim (85 Pflegeplätze) und ein Seniorenwohnheim. Weitere Seniorenwohnanlagen für betreutes Wohnen sind erstellt worden bzw. derzeit in Planung.

Abbildung IV-3: Altenberge – Lage im Raum



Quelle: eigene Darstellung; LDS NRW, LVA NRW

4.2.2 Drensteinfurt

Die Stadt Drensteinfurt (Kreis Warendorf) ist ebenfalls Grundzentrum und liegt ca. 20 Kilometer südöstlich von Münster auf der Entwicklungsachse Münster - Hamm. Drensteinfurt ist mit 14.675 Einwohnern formell die größte Modellgemeinde⁵. Im hier ausschließlich betrachteten Kernort leben jedoch nur ca. 8.500 Menschen⁶, so dass alle untersuchten Orte in die Größenklasse unter 10.000 Einwohner fallen. Die Einwohnerzahl der gesamten Stadt ist von 1990 bis 2001 um 21 % gestiegen. Der Anstieg ist kontinuierlich erfolgt und steht im Zusammenhang mit den neuen Wohnbaugebieten.

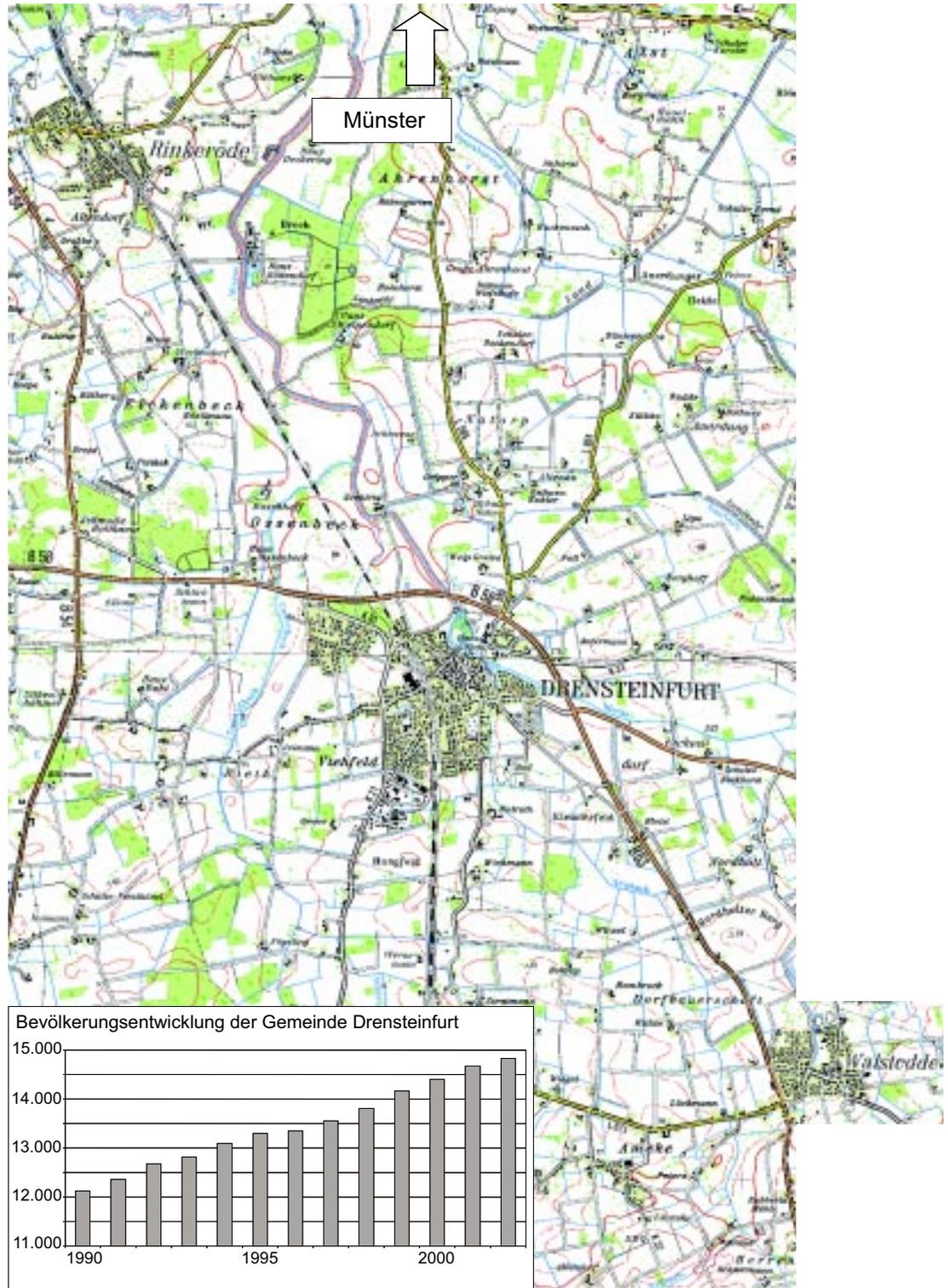
Die früher durch den Ort führende Bundesstraße B 58 verläuft mittlerweile als Ortsumfahrung am nordöstlichen Siedlungsrand vorbei. Der Ortskern ist überwiegend verkehrsberuhigt umgestaltet worden. Die Bahnstation befindet sich unmittelbar westlich der Innenstadt inmitten des Siedlungsbereichs in fußläufiger Entfernung zum Zentrum. Auf der Westseite befindet sich die neue Bus-Bahn-Verknüpfung. Dort halten alle Regional- und Taxibus-Linien.

Die örtliche Grundversorgung ist gesichert, die Kaufkraft der Bevölkerung fließt aber zu erheblichen Teilen in umliegende Städte ab. Im Stadtzentrum sind zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen ansässig. Nördlich des historischen Stadtkerns befindet sich zudem ein Einkaufszentrum mit Rewe, Kik und Lidl. Im Hauptort von Drensteinfurt gibt es vier Kindergärten, eine Grund- und eine Hauptschule. Eine Realschule ist derzeit im Aufbau. Für Jugendliche gibt es ein Jugendcafé, offene Jugendarbeit, die VHS und eine Musikschule. Für Senioren existiert eine Begegnungsstätte.

⁵ Alle aktuellen Einwohnerzahlen beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2001 (vgl. LDS, 2002)

⁶ Die übrigen Einwohner von Drensteinfurt verteilen sich auf die Ortschaften Rinkerode (ca. 3.470 Einwohner) und Walstedde (ca. 2.970 Einwohner) sowie einzelne Bauernschaften.

Abbildung IV-4: Drensteinfurt – Lage im Raum



Quelle: eigene Darstellung; LDS NRW, LVA NRW

4.2.3 Everswinkel

Die Gemeinde Everswinkel, ebenfalls zugehörig zum Kreis Warendorf, liegt ca. 15 Kilometer östlich von Münster auf der Entwicklungsachse Münster - Everswinkel - Freckenhorst - Warendorf. Sie ist raumordnerisch als Grundzentrum eingestuft. Zur Gemeinde Everswinkel gehört neben dem Hauptort auch das südwestlich gelegene Alverskirchen. Überlegungen im Rahmen des Forschungsprojektes beziehen sich jedoch ausschließlich auf den Hauptort. Die Einwohnerzahl stieg im Zeitraum 1990 - 2001 um ca. 16 % und liegt jetzt bei ca. 9.200 Einwohnern (inklusive Alverskirchen).⁷

Die ehemals durch den Ort führende Landesstraße L 793 verläuft mittlerweile als kreuzungsfreie Schnellstraße am nördlichen Siedlungsrand vorbei. Durch diese Ortsumfahrung konnte die alte Trasse in der Ortslage stadtverträglich umgestaltet werden.

Das im Umfeld des Magnusplatzes vorhandene Geschäfts- und Einzelhandelsortiment entspricht der Grundbedarfsdeckung. Everswinkel weist zudem eine beachtliche Anzahl öffentlicher Infrastruktureinrichtungen auf, die insbesondere für junge Familien von Belang sind. So befinden sich allein am Hauptort fünf Kindergärten und zusätzlich noch mehrere Kinderspielgruppen, eine Grundschule, eine Hauptschule, Seniorenzentrum, Behindertenheim sowie ein Jugendzentrum und nicht zuletzt das überörtlich bedeutsame Vitus-Bad. Seit etwa drei Jahren existiert zudem westlich der Ortslage eine Waldorf-Schule, die das örtliche Schulangebot zusätzlich erweitert.

⁷ Alle aktuellen Einwohnerzahlen beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2001 (vgl. LDS, 2002)

Abbildung IV-5: Everswinkel – Lage im Raum



Quelle: eigene Darstellung; LDS NRW, LVA NRW

4.2.4 Laer

Die Gemeinde Laer (Kreis Steinfurt) befindet sich im sogenannten zweiten Ring etwa 22 Kilometer nordwestlich von Münster. Die Gemeinde ist ebenfalls Grundzentrum. Laer hat nur 6.314 Einwohner (inklusive Holthausen) und ist damit die kleinste der vier Modellgemeinden.⁸ Die Einwohnerzahl stieg von 1990 bis 2001 um ca. 19 %, wobei seit 1999 ein leichter Einwohnerrückgang (-1,2 %) zu verzeichnen ist. Aufgrund der Entwicklung und Vermarktung weiterer Baugebiete ist jedoch zukünftig mit steigenden Einwohnerzahlen zu rechnen.

Auch in Laer ist die Landesstraße L 579 aus der Ortsmitte an den nördlichen Siedlungsrand verlegt und die alte Trasse im Zentrum (Bereich Kirche) ortsverträglich umgestaltet worden. Es durchziehen den Ortskern aber die nach Südwesten (Coesfeld) orientierten Verkehrsströme.

Die lokale Grundversorgung mit Lebensmitteln ist auch in Laer mit verschiedenen Supermärkten gegeben, allerdings ist die Angebotsbreite geringer als im benachbarten Altenberge, insbesondere fehlt ein Discounter. Für den Ortskern problematisch sind zudem diverse Leerstände, für die sich nur schwer Geschäftsnachfolger finden lassen. Nach Aussage des Bürgermeisters lässt sich dieser Zustand des zunehmenden Ladenleerstandes derzeit nur schwer stabilisieren. (vgl. Interview Dr. Schimke, Gemeinde Laer, 03.04.2003) In Laer gibt es insgesamt vier Kindergärten, die alle räumlich sehr eng beieinander liegen, eine Grundschule, jedoch keine weiterführende Schule. Hierfür müssen die Kinder ins benachbarte Borghorst fahren. Weiterhin hat Laer ein Krankenhaus und mehrere Altenwohneinrichtungen, die im Ort verteilt sind.

Wichtig für die weitere Entwicklung der Gemeinde ist, dass nach dem Motto "Wir sind ein Dorf und wollen ein Dorf bleiben" die dörfliche Struktur des Ortes beibehalten werden soll. Dies soll u.a. durch Stärkung der dörflichen Identität und moderaten Bevölkerungszuwachs erreicht werden. (vgl. Gemeinde Laer, 2002, S. 7) Die Kampagne kommt bei der Laerer Bevölkerung sehr gut an. Auch das Ziel der Obergrenze des Wachstums bei 7.500 Einwohnern findet Zustimmung innerhalb der Bevölkerung. (vgl. ebenda)

⁸ Alle aktuellen Einwohnerzahlen beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2001 (vgl. LDS, 2002)

Abbildung IV-6: Laer – Lage im Raum



Quelle: eigene Darstellung; LDS NRW, LVA NRW

4.3 Siedlungsstrukturelle Entwicklung in den Modellgemeinden

Trotz der räumlichen Nähe zum Oberzentrum und ihrer expansiven Flächenentwicklung haben sich die vier Kommunen nicht zu "Schlafstädten" Münsters entwickelt. So setzt die lokale Politik und Planung in allen Gemeinden auf eine eigenständige Entwicklung und örtliche Identität. Eine (zu) starke Verflechtung mit Münster wird in diesem Zusammenhang – etwa durch entstehende Kaufkraftabflüsse – aus Sicht der Kommunen eher negativ bewertet.

4.3.1 Infrastrukturausstattung und -entwicklung

Ein wichtiges Ziel in der Gemeinde- bzw. Stadtentwicklung aller vier Kommunen ist es, eine über die unmittelbare Grundausrüstung (Geschäfte des täglichen Bedarfs, Kindergärten und Grundschulen) hinausgehende Versorgung sicherzustellen und über ein attraktives Angebot für alle Altersgruppen Identifikationsmöglichkeiten mit dem Ort zu schaffen.

Unterschiede im örtlichen Angebot zwischen den Modellgemeinden erkennbar

Die Voraussetzungen dafür sind recht unterschiedlich (vgl. auch Kapitel 4.2): So weist das einwohnerstärkste Drensteinfurt eher kleinstädtische Züge auf und kann seinen Bewohnern u.a. mit der in Aufbau befindlichen Realschule sowie dem vorhandenen Angebot an verschiedenen Einzelhandelsgeschäften ein in Teilen sehr differenziertes Versorgungsangebot bieten. Altenberge und Everswinkel haben zwar ein weniger breites Angebot, können aber ebenfalls einige Zusatzeinrichtungen (Jugendzentren, Waldorfschulen etc.) vorweisen. Laer hat dagegen als kleinste der Gemeinden einen eindeutig dörflichen Charakter und weist einzelne Lücken in der Versorgung für den täglichen Bedarf auf (z.B. Fehlen eines Lebensmittel-Discounters). Als grundlegende Tendenz bleibt festzuhalten, dass in allen Gemeinden der Einzelhandel von Kaufkraftabflüssen in die umliegenden Städte bzw. Oberzentren - insbesondere Münster - sowie von der aktuell ungünstigen konjunkturellen Lage betroffen ist.

Überwiegend positive Bewertung der Infrastrukturausstattung durch die Bewohner

Die in der Befragung abgegebenen Qualitätsurteile zeigen insgesamt, dass die Bewohner der Modellgemeinden in überwiegenderem Maße mit der Ausstattung und der Qualität des Angebotes zufrieden sind. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Einkaufsqualität für den täglichen Bedarf, die auf der Notenskala von 1 bis 6 insbesondere in Everswinkel und Drensteinfurt gute Bewertungen erhielt (vgl. Tabelle IV-1). Die deutlich schlechtere Einschätzung, die Laer gegenüber den anderen Gemeinden erhält, spiegelt die beschriebenen Unterschiede in der Infrastrukturausstattung wieder. Dennoch beurteilen 36,4 % die Einkaufsqualität als gut, immerhin 27,2 % geben noch die Note befriedigend.

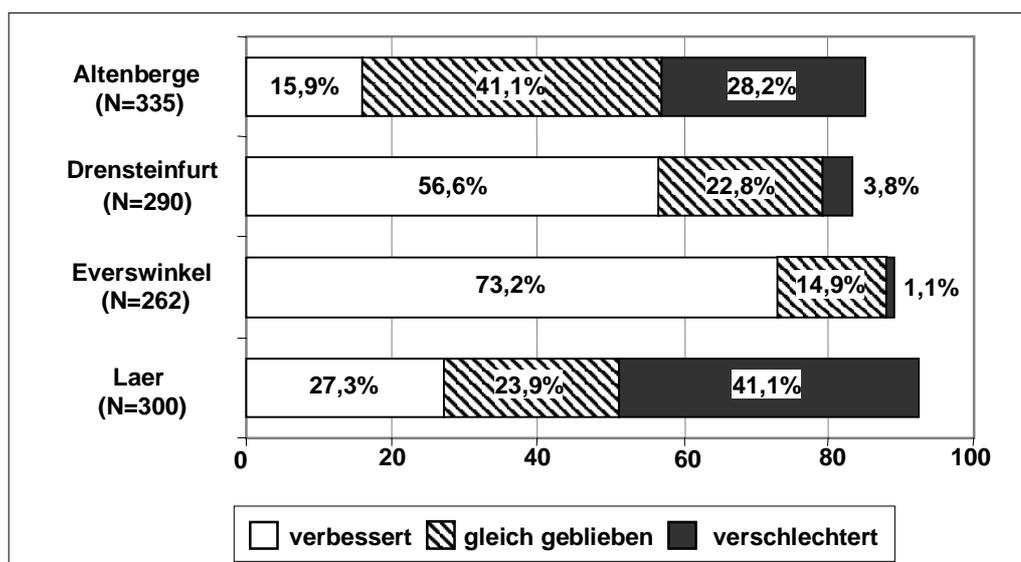
Tabelle IV-1: Zufriedenheit der Bewohner der Modellgemeinden mit dem Angebot vor Ort

Mittelwerte der Zufriedenheit	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer
Einkaufen täglicher Bedarf (N=1.198)	2,14	1,77	1,74	2,93
Sport und Freizeiteinrichtungen (N=1.182)	2,68	2,61	2,15	3,25
Arbeitsplatzmöglichkeiten/Arbeitsplätze (N=1.161)	3,73	3,90	3,32	4,81
Bildungseinrichtungen/Schulen (N=1.175)	3,32	3,18	3,42	4,20
Kulturangebote (N=1.175)	3,51	3,50	3,20	3,46
Naherholungsmöglichkeiten (N=1.179)	3,08	2,92	2,89	3,01

Verschlechterung der Einkaufsqualität insbesondere in Laer erkennbar

In der Befragung wurde durch die Bewohner auch die Veränderung der Einkaufsqualität bewertet (vgl. Abbildung IV-7). Nach den Ergebnissen wird Laer überwiegend eine Verschlechterung attestiert, in Altenberge ist der größte Teil der Befragten der Meinung, die Qualität hätte sich nicht verändert. Drensteinfurt und vor allem Everswinkel haben dagegen nach Einschätzung der Bevölkerung eine Verbesserung des Versorgungsangebotes erreichen können.

Abbildung IV-7: Einschätzung der Bewohner zur Veränderung der Einkaufsqualität in den Gemeinden in den letzten Jahren (zu 100% fehlende Werte: „kann ich nicht beurteilen“)



Bessere Bewertung durch ältere Bewohner

In der Differenzierung nach Altersgruppen wird deutlich, dass ältere Bewohner mit Ausnahme der Bewertung zu den Arbeitsmöglichkeiten eine positivere Ein-

schätzung der Angebote vor Ort äußern. Dies gilt auch in der Beurteilung der Veränderung der Einkaufsqualität – hier nicht in der Unterscheidung nach Altersgruppen dargestellt. Von jüngeren Bewohnern wird vor allem der Bereich Kultur signifikant schlechter bewertet.

Tabelle IV-2: Zufriedenheit der Bewohner mit der Situation vor Ort nach Altersgruppen (alle Gemeinden)

Mittelwerte der Zufriedenheit	10-17 Jahre	18-39 Jahre	40-64 Jahre	65+ Jahre
Einkaufen täglicher Bedarf (N=1.164)	2,16	2,19	2,16	2,01
Sport und Freizeiteinrichtungen (N=1.148)	2,82	2,89	2,51	2,34
Arbeitsplatzmöglichkeiten/Arbeitsplätze (N=1.129)	3,79	3,93	3,99	4,04
Bildungseinrichtungen/Schulen (N=1.141)	3,69	3,59	3,54	3,13
Kulturangebote (N=1.142)	3,99	3,61	3,28	3,01
Naherholungsmöglichkeiten (N=1.146)	3,55	3,02	2,80	3,08

Insgesamt stellt sich die Infrastrukturqualität bei deutlichen Unterschieden zwischen den Gemeinden insbesondere im Bereich der Einzelhandelsversorgung als zufriedenstellend bis gut dar, was auch von den Bewohnern dementsprechend bewertet wird. Dass die Einkaufsmöglichkeiten vor Ort auch genutzt werden, bestätigen die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten aus der Bewohnerbefragung. So werden von den in der Stichtagsbefragung erfassten Einkaufswegen⁹ beispielsweise in Laer 61,2 % und in Everswinkel sogar 89,4 % innerorts zurückgelegt.

4.3.2 Arbeitsorte und Pendlerverflechtungen

Als Ziel der Pendlerströme dominiert erwartungsgemäß Münster, dies gilt insbesondere für Altenberge und Everswinkel (vgl. Tabelle IV-3). In Drensteinfurt ist zusätzlich eine nennenswerte Orientierung nach Hamm feststellbar. Der Anteil der Pendler in die direkten Umlandgemeinden ist in Laer mit 35,2 % höher als in Drensteinfurt; hier wirkt sich u. a. der Einfluss der angrenzenden Kreisstadt Steinfurt als wichtiger Arbeitsort aus.

Dennoch verläuft in den Gemeinden ein erheblicher Teil des Berufsverkehrs ohne eindeutige Ausrichtung auf das Oberzentrum Münster bzw. angrenzende wichtige Zentren, sondern verteilt sich vielmehr recht diffus.

⁹ Insgesamt wurden 487 Wege mit dem Wegezweck Einkauf ermittelt. Zur Verteilung einzelner Wegezwecke vgl. Kapitel 4.5, Abbildung IV-9.

Tabelle IV-3: Arbeitsorte der Voll- und Teilzeitbeschäftigten in den Modellgemeinden (ungewichtet)

Arbeitsort in %	Altenberge (N=233)	Drensteinfurt (N=148)	Everswinkel (N=137)	Laer (N=153)
eigene Gemeinde	25,4	28,4	21,2	14,4
Münster	55,1	35,8	52,5	36,6
angrenzende Gemeinde (außer Münster)	5,1	18,2	4,4	30,1
sonstige Arbeitsorte	14,5	17,6	21,9	18,9

Die Betrachtung der Entwicklung der offiziellen Pendlerzahlen des LDS über die letzten 10 Jahre zeigt einen kontinuierlichen Rückgang der Ströme nach Münster. Als Hintergrund dieser im gesamten Umland von Münster zu beobachtenden Entwicklung sind die Suburbanisierungstendenzen im gewerblichen Sektor zu nennen, bei denen Oberzentren wie Münster seit Jahren stetig Beschäftigte ans Umland verlieren, wobei gerade kleine Gemeinden in ländlichen Zonen eine überproportionale Steigerung zu verzeichnen haben. Dass in der Pendlerentwicklung Dynamik festzustellen ist, bestätigt ein weiteres Ergebnis der Befragung. Die Frage, ob der Arbeitsplatz innerhalb der letzten 5 Jahre gewechselt wurde, bejahen 173 der befragten Berufstätigen (27,9 %); davon geben 141 bzw. 81,5 % an, dass der neue Arbeitsplatz in einer anderen Gemeinde bzw. einem anderen Stadtteil liegt und sich damit in veränderten Pendlerbewegungen niederschlägt.

Die ermittelten Anteile der innerhalb des Wohnortes arbeitenden Bevölkerung unterstreichen für den Bereich der Arbeitsmöglichkeiten die bestehenden Unterschiede in der Ausstattung der Gemeinden, wobei erneut vor allem Laer einen merklichen Abstand zu den anderen Gemeinden aufweist. Drensteinfurt weist als einwohnerstärkster Ort die meisten Arbeitsplätze auf und bietet dementsprechend das stärkste Potenzial an Erwerbsmöglichkeiten.

4.3.3 Entwicklung der Siedlungsflächen und ÖPNV-Orientierung in der Ortsentwicklung

Entsprechend dem allgemeinen bundesdeutschen Trend haben auch die Modellgemeinden ihre Siedlungsfläche in den vergangenen Jahrzehnten deutlich erweitert. Tabelle IV-4 verdeutlicht dies für den Zeitraum 1990 bis 2002. Insbesondere Everswinkel tritt hier mit einer Zuwachsrate bei den Gebäudeflächen von 37 % hervor. In den anderen drei Gemeinden liegen die Zuwachsraten zwischen 17 % und rund 20 %, in der Stadt Münster liegt sie bei 14 %.

Die Zuwachsraten für Verkehrsflächen liegen im Durchschnitt bei 7,9 %. Altenberge liegt mit 3 % deutlich darunter, Everswinkel mit 12,6 % auch hier klar darüber.

Tabelle IV-4: Flächenentwicklung 1990 / 2002 in den Modellgemeinden und in Münster

	Münster		Altenberge		Drensteinfurt		Everswinkel		Laer	
	1990	2002	1990	2002	1990	2002	1990	2002	1990	2002
Gebäude- und Freifläche¹⁾	5006,7	5706,3	305,2	368,5	471,3	554,4	270,6	409,2	200,1	237,2
Anteil an Gesamtfläche	16,6	18,8	4,9	5,9	4,4	5,2	3,9	6,0	5,7	6,8
Zuwachsrates in %	14,0		20,7		17,6		37,0 ¹⁰⁾		18,5	
Verkehrsfläche	2220,6	2499,9	294,9	303,6	426,5	462,7	224,5	252,8	120,8	129,9
Anteil an Gesamtfläche	7,3	8,3	4,7	4,9	4,0	4,3	3,3	3,7	3,4	3,7
Zuwachsrates in %	12,6		3,0		8,5		12,6		7,5	
¹⁾ Flächen mit Gebäuden und baulichen Anlagen sowie unbebaute Flächen (Freiflächen), die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind (z.B. Vor- und Hausgärten, Spielplätze, Stellplätze u.a.)										

Quelle: LDS NRW, 2003

Generell betrachtet verlief die Siedlung- und Bevölkerungsentwicklung in den Modellkommunen entsprechend folgender Kriterien:

- Vollständigkeit der Infrastruktur, insbesondere zur Deckung des Grundbedarfs und gegebenenfalls auch des mittelfristigen Bedarfs,
- Möglichkeit, die vorhandene Infrastruktur langfristig auch durch Eigenentwicklung bzw. moderates Wachstum auszulasten,
- Anwerbung von Arbeitsplätzen, die die Verbleibquote erhöhen können,
- Angebot verschiedener Wohnformen für eine möglichst ausgewogene Besetzung der Altersklassen in der Bevölkerung und eine Präsenz unterschiedlicher sozialer Schichten und Lebensstile,
- Gestaltungsprinzipien zum Erhalt eines harmonischen und orts-typischen Erscheinungsbildes,
- Vorhandensein eines attraktiven ÖPNV-Angebotes auf der Relation Umlandkommune-Oberzentrum,

¹⁰⁾ Der Wert für Everswinkel ist geschätzt worden. Aufgrund technischer Umstellung bei der Erfassung der Katasterfläche wurde eine Bereinigung durch den Kreis Warendorf vorgenommen. Im Jahr 2000 betrug die Katasterfläche für Gebäude- und Freiflächen 330,5 Hektar. Nach Schätzung der Gemeinde betrug der Zuwachs der Gebäude- und Freiflächen bis zum Jahr 2002 rund 40 Hektar und nicht – wie in der offiziellen Statistik angegeben – rund 79 Hektar. Somit ergibt sich bezogen auf den Zeitraum von 1990 bis 2002 eine Zuwachsrates der Gebäude und Freiflächen von 37 % (Auskunft Herr Reher, Gemeinde Everswinkel am 21.07.2003).

- bei Bedarf Bedienung tangentialer Verflechtungen zwischen einzelnen Kommunen mit (bedarfsgesteuerten) Angebotsformen des öffentlichen Nahverkehrs sowie
- Fußläufige bzw. Fahrrad-Erreichbarkeit von inner- oder sogar überörtlichen Zielen.

Die Verkehrssysteme des öffentlichen Nahverkehrs haben in der expansiv ausgerichteten Siedlungspolitik der Modellgemeinden eine unterschiedliche Rolle gespielt.

Bahnhöfe des SPNV als Kristallisationspunkte der Siedlungsentwicklung

Für die beiden "Bahngemeinden" Altenberge und Drensteinfurt stand die Einbindung und Integration der Haltepunkte explizit im Zentrum der gemeindlichen Entwicklungsplanung, allerdings mit deutlich voneinander abweichenden Schwerpunkten.

So hat **Altenberge** seine Wohnsiedlungsentwicklung in den vergangenen ca. 10 Jahren gezielt in Richtung Osten, d.h. in Richtung Bahnhof vollzogen. Es wurden dort in mehreren Abschnitten neue Wohngebiete ausgewiesen und Zug um Zug bebaut. Zielsetzung der kommunalen Entwicklungsplanung, die auf einer eigens hierfür erstellten Rahmenplanung beruht, war explizit das räumliche "Heranholen" des Bahnhofes an den Ort (vgl. Gemeinde Altenberge, 1995a). Ursprünglich lag der Bahnhof abseits des Ortskerns und der älteren Wohngebiete; die Distanz zum Ortskern beträgt ca. 1.200 Meter (vgl. Kapitel 5.1.2).

In **Drensteinfurt** lag die Zielsetzung auf einem anderen Schwerpunkt. Hier ging es um das "Überspringen" der Bahntrasse, die bis dahin eine Zäsur in der örtlichen Entwicklung darstellte. Aktuell wird das Wohngebiet Konrad-Adenauer-Straße entwickelt, das in fußläufiger Erreichbarkeit zum Bahnhof liegt (ca. 300-700 Meter Entfernung zum Bahnhof; bis zum Zentrum ca. 1.200 Meter). Parallel hierzu wird derzeit direkt angrenzend an den Bahnhofsbereich ein Gewerbe-Areal städtebaulich geordnet und als zusätzlicher Einzelhandelsstandort entwickelt.

Keine explizite Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Schnellbus-Haltestellen

Vergleichbare Kristallisationspunkte wie die Bahnhöfe in Altenberge und Drensteinfurt haben die "Schnellbus-Gemeinden" Laer und Everswinkel nicht. Die Ortsentwicklung erfolgte zunächst einmal unter der einfachen Zielsetzung der Stärkung und Arrondierung des Ortskerns. Demzufolge gab es auch keine explizite Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Schnellbus-Haltestellen, im Gegenteil: die Neubaugebiete liegen teilweise eher ungünstig zu den Haltestellen - die Fußwegdistanzen betragen bis zu 1.000 Meter.

Dennoch ist beiden Kommunen die Verknüpfung von Wohnsiedlungsentwicklung und ÖPNV keineswegs gleichgültig. Vielmehr haben sie schon sehr konkrete Maßnahmen angestoßen, wie der Schnellbus günstiger zu den Bürgern bzw. die Bürger besser zum Schnellbus kommen können. So entwickelt Laer derzeit am

östlichen Ortsausgang zum einen eine P+R-/ B + R-Station und zum anderen in unmittelbarer Nachbarschaft dazu das Wohngebiet "Holthäuser Straße" (s.u.). Everswinkel hat durch Verhandlungen mit der RVM in Teilbereichen eine Routenänderung des Regionalbusses (Zubringerfunktion) erreicht (vgl. Kapitel 5.3.2).

Generell hat die Wohnsiedlungsentwicklung von **Everswinkel** sowohl in nördlicher, östlicher als auch südlicher Richtung vom Ortskern aus stattgefunden. Durch die ständige Neuausweisung von Baugebieten hat die Gemeinde mittlerweile eine erhebliche Flächenausdehnung erfahren. Die südwestlichsten Wohnhäuser haben eine Entfernung von ca. 1.200 Metern zum Zentrum (Magnusplatz), im Mittel betragen die Distanzen der Wohngebiete ca. 300 bis 700 Meter.

In **Laer** gab es faktisch einen Planungsstillstand, da keine Bauplätze mehr angeboten wurden. Es konnte nur noch in Baulücken und in älteren Gebieten gebaut werden. Dieser Stillstand wurde erst mit der Kommunalwahl 1999 beendet. Nunmehr sind die beiden am südlichen Ortsrand gelegenen Baugebiete "Welzen" (ca. 120 Wohneinheiten) und "Holthäuser Straße" (ca. 50 Wohneinheiten) in der Entwicklung und Vermarktung. Dass es in Laer bisher keine den Bahngemeinden vergleichbar ÖPNV-orientierte Ortsentwicklungen gab, liegt nicht am fehlenden Willen oder gar konträren Zielsetzungen, sondern vielmehr am grundsätzlichen Fehlen kommunaler Entwicklungskonzepte in der Vergangenheit. Erst im Jahr 2001 wurde für Laer eine Entwicklungsplanung durchgeführt, die den ÖPNV auch explizit in die Entwicklung mit einbezieht (vgl. Gemeinde Laer, 2002).

4.3.4 Anteile der Wohnformen in den Gemeinden

Ein- und Zweifamilienhäuser als dominante Siedlungsformen

In allen Modellgemeinden dominiert das Einfamilienhaus als Siedlungstyp. Mit rund 72 % liegt in Everswinkel diese Wohnform über den Werten der anderen Kommunen. Kompaktere und höhere Bauformen sind die Ausnahme. Bei näherer Betrachtung der Wohnform "Mehrfamilienhaus" wird dabei deutlich, dass es sich in allen Gemeinden vorwiegend um Zweifamilienhäuser handelt.

Tabelle IV-5: Anteile von Ein- und Mehrfamilienhäusern in den Gemeinden (nach Haushalten)

Wohnform in %	Altenberge (N=161)	Drensteinfurt (N=132)	Everswinkel (N=120)	Laer (N=141)
Einfamilienhaus	62,7	60,8	69,2	58,9
Mehrfamilienhaus	37,3	39,2	30,8	41,1
Anteile der Wohnparteien in Mehrfamilienhäusern in %	Altenberge (N=58)	Drensteinfurt (N=49)	Everswinkel (N=35)	Laer (N=54)
2	50,0	63,4	64,9	59,3
3	5,6	15,4	13,5	11,9
4	5,6	3,8	8,1	1,7
5 und mehr	38,8	17,4	23,5	27,1

Hoher Anteil von selbstgenutztem Eigentum

Der Anteil der Bewohner in den Modellgemeinden, die im Eigentum leben, ist erwartungsgemäß hoch. Vor allem die Ergebnisse in Everswinkel und Altenberge weisen auf hohe Eigentumsquoten im Ort hin. Dennoch leben insgesamt ein Drittel zur Miete (vgl. Tabelle IV-6).

Tabelle IV-6: Anteile der Wohnformen Miete und Eigentum in den Gemeinden (nach Haushalten)

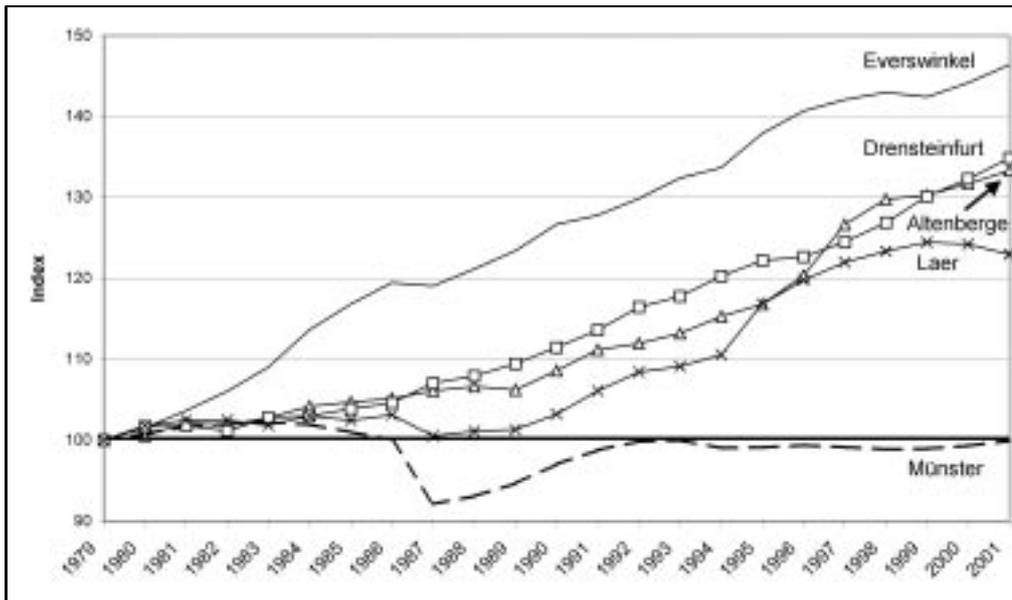
Wohnform in %	Altenberge (N=159)	Drensteinfurt (N=135)	Everswinkel (N=117)	Laer (N=134)
zur Miete	26,3	35,6	26,9	38,9
im Eigentum	73,7	64,4	73,1	61,1

4.3.5 Bevölkerungsentwicklung

Alle vier Gemeinden hatten in der Vergangenheit ein im Vergleich zu Münster starkes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Während mit Ausnahmen in der zweiten Hälfte der 80er Jahre die Einwohneranzahl in Münster relativ konstant blieb, gab es in den hier näher betrachteten Gemeinden deutliche Zuwächse. So betrug das Bevölkerungswachstum seit 1979 in Altenberge und Drensteinfurt rund 35 %, in Everswinkel sogar über 46 %. Laer hatte bis Anfang der 90er Jahre eine weniger dynamische Entwicklung, gewann aber seitdem deutlich.

Allein seit 1990 wurden in den Modellgemeinden Wanderungsgewinne zwischen 16 % und 21 % erzielt. Mit einer Trendwende ist, trotz der zum Teil feststellbaren Abnahmen der Einwohnerzuwächse in den letzten Jahren, nicht zu rechnen. So wird in allen Gemeinden mit einer ausreichenden Nachfrage nach dem derzeit bzw. in naher Zukunft bereitgestellten neuen Bauland gerechnet (vgl. Kapitel 4.3.3).

Abbildung IV-8: Einwohnerentwicklungsindex 1979 bis 2001 (1979 = 100)



Quelle: Löchl, 2002; nach LDS, 2002

Wie bereits in Bezug auf die Infrastruktur beschrieben, setzen die Gemeinden auch in der Bevölkerungsentwicklung stark auf eine eigenständige Entwicklung. Einwohnerzuwächse werden somit von den Gemeinden zwar grundsätzlich gefördert; die Entwicklung neuer Baugebiete ist jedoch laut Aussage der Gemeinden zunächst auf den Eigenbedarf der Bevölkerung ausgerichtet und dient nicht primär dem "Abwerben" der Bevölkerung anderer Städte und Gemeinden. So werden beispielsweise in Everswinkel Einheimische sowie Personen, die in die Gemeinde zurückkehren, bei der Vergabe von Grundstücken bevorzugt. Altenberge setzt dagegen auf den Zuzug aus dem angrenzenden Oberzentrum und macht in der Vergabe von Bauland keine Vorgaben.

Herkunftsorte der Neubürger

Die verhältnismäßig starke Orientierung Altenberges auf Münster wird auch in der Betrachtung der Herkunftsorte der in die Befragung einbezogenen Neubürger deutlich. Die Gemeinde Altenberge weist hier den höchsten Anteil an ehemaligen Münsteranern auf (vgl. Tabelle IV-7). In den anderen Gemeinden fällt der Anteil dagegen überraschend gering aus, vor allem in Laer bilden die Neubürger aus dem Oberzentrum mit 7 % eine absolute Minderheit. Die Zahlen, die sich auch in der Durchsicht der Statistiken der Einwohnermeldeämter der Gemeinden bestätigen, zeigen weiterhin die große Bedeutung der angrenzenden Gemeinden als Herkunftsort der neuen Bewohner.

So sind in Laer die meisten Neubürger aus dem unmittelbaren Umfeld in die Gemeinde gezogen, bei Betrachtung der näheren Region ("zweiter Ring" von Nachbargemeinden) erhöht sich dieser Anteil sogar auf 71 %. In Drensteinfurt resultiert der hohe Wert bei den angrenzenden Gemeinden zu einem großen Teil (16 %) aus Zuzügen aus Hamm.

Tabelle IV-7: Herkunft der Neubürgerhaushalte in der Befragung

Anteil Zuzugsorte	Altenberge (N=76)	Drensteinfurt (N=51)	Everswinkel (N=36)	Laer (N=43)
angrenzende Gemeinden (außer Münster)	20 %	35 %	19 %	44 %
Münster	43 %	27 %	25 %	7 %
Sonstige	37 %	39 %	56 %	49 %

Die verhältnismäßig geringe Bedeutung Münsters in den Wanderungsbewegungen, wie sie insbesondere für Laer aber auch für Everswinkel und Drensteinfurt deutlich wird, zeigt wiederum, dass der in der Projektformulierung angenommene starke Bezug der Gemeindeentwicklungen auf das Oberzentrum nicht in diesem Maße gegeben ist.

Motive der Wohnstandortwahl

Die Befragung der Neubürger in den Modellgemeinden bestätigt, dass die Anbindung an den ÖPNV in den Motiven zur Wohnstandortwahl keine besondere Rolle spielt. In dem Bündel von Motiven haben vielmehr erwartungsgemäß die Kosten die weitaus größte Bedeutung (vgl. Tabelle IV-8).

Tabelle IV-8: Bedeutung einzelner Kriterien in der Wohnstandortwahl der Neubürgerhaushalte

		Neubürgerhaushalte in %
Kosten (N=196)	sehr wichtig	48,7
	wichtig	33,3
Grün- /Freiraumqualität (N=200)	sehr wichtig	40,6
	wichtig	43,9
Gestaltung des Wohngebietes / Wohnumfeldes (N=194)	sehr wichtig	31,0
	wichtig	44,4
Nähe zum Arbeitsort (N=188)	sehr wichtig	28,2
	wichtig	39,4
Einkaufsmöglichkeiten im Ort (N=198)	sehr wichtig	20,9
	wichtig	44,5
Anbindung ans überörtliche Straßennetz (N=197)	sehr wichtig	20,7
	wichtig	50,8
Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (N=197)	sehr wichtig	27,2
	wichtig	30,3
Soziale Kontakte am Ort (N=196)	sehr wichtig	21,1
	wichtig	29,4

Tabelle IV-9: Bedeutung des Kriteriums "Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln" in der Wohnstandortwahl der Neubürgerhaushalte

Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln als Kriterium	Altenberge in % (N=72)	Drensteinfurt in % (N=50)	Everswinkel in % (N=36)	Laer in % (N=41)
sehr wichtig	31,6	31,1	27,8	13,2
wichtig	31,6	31,1	33,3	23,7
eher unwichtig	26,3	24,4	27,8	42,1
nicht wichtig	10,5	13,3	11,1	21,1

Tabelle IV-9 zeigt eine Gegenüberstellung der Werte der einzelnen Gemeinden zur Bedeutung des Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln bei der Wohnstandortwahl. Bei einschränkend sehr geringen Fallzahlen fällt hier die geringere Bedeutung des ÖPNV als Kriterium für den Umzug für die Neubürger in Laer auf. Bezogen auf die Forschungsfrage der Attraktivität der Verkehrssysteme (Forschungsfrage 4) ist dabei kein Unterschied feststellbar, der auf eine grundlegend andere Bewertung von Wohnstandorten am SPNV gegenüber denjenigen an Schnellbuslinien hindeutet.

Wohnform der Neubürger

In der aktuellen Wanderungsumfrage der Stadt Münster wird angegeben, dass 54,3 % der aus Münster in die Umlandgemeinden abgewanderten Personen am neuen Wohnstandort zur Miete wohnen.¹¹ Die Ergebnisse der Befragung im Rahmen des ExWoSt-Projektes weisen in eine ähnliche Richtung, wenngleich wie dargestellt die aus Münster fortgezogenen Personen hier nicht die Hauptgruppe bilden (s.o.).

Tabelle IV-10: Anteile der Wohnformen Miete und Eigentum der Neubürgerhaushalte

Wohnform in %	Altenberge (N=75)	Drensteinfurt (N=52)	Everswinkel (N=36)	Laer (N=44)
zur Miete	56,4	57,1	56,4	77,8
im Eigentum	43,6	42,9	43,6	22,2

¹¹ Die Befragung fand zu Beginn des Jahres 2000 statt, angeschrieben wurden 7.000 Personen, die zwischen 1996 und 1999 aus Münster fortgezogen sind (vgl. Stadt Münster 2000).

4.4 Entwicklung des ÖPNV in den Modellgemeinden

Der ÖPNV ist Bestandteil des Gesamtverkehrssystems und steht somit in Wechselwirkung zur Raum- und Siedlungsstruktur. Neben dem MIV gewährleistet er die Erreichbarkeit einzelner Teilräume und erfüllt somit eine wichtige Erschließungs- und Versorgungsfunktion. Darüber hinaus kommt dem ÖPNV die Aufgabe der Daseinsvorsorge zu, wonach er die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs sicherstellen soll (vgl. RegG § 1).

4.4.1 Allgemeine Rahmenbedingungen des ÖPNV in Stadtregionen

Mit der Regionalisierung des ÖPNV im Jahr 1996 ging die Aufgaben- und Finanzverwaltung für den gesamten ÖPNV vom Bund auf die Länder über. Die politische Verantwortung für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV wird für Nordrhein-Westfalen im Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen (NRW-RegG) geregelt. Sie ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie von mittleren und großen kreisangehörigen Städten mit eigenem ÖPNV-Unternehmen (vgl. § 1 NRW-RegG). Weiter differenziert der Gesetzgeber die Zuständigkeiten für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV.

Getrennte Aufgabenträgerschaft für SPNV und ÖPNV

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wurde vollständig auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen¹² (vgl. § 5 Abs. 3 NRW-RegG). Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung besteht für sie die Verpflichtung zur Bildung eines Zweckverbands. Von der Stadt Münster sowie den vier Münsterlandkreisen Steinfurt, Warendorf, Coesfeld und Borken wurde der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM SPNV) gegründet. Jedes der fünf Verbandsmitglieder entsendet Vertreter in die Verbandsversammlung des Zweckverbandes, die Gebietskörperschaften sind demnach nur indirekt verantwortlich. Der ZVM SPNV ist als Aufgabenträger u. a. zuständig für die Bestellung und Ausgestaltung des regionalen Schienenverkehrsangebotes. Auf den Strecken der beiden "Bahn-Gemeinden" erbringt die Deutsche Bahn AG den Schienenverkehr im Auftrag des Zweckverbandes.

Dagegen wurde die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV den Kommunen zugewiesen, sie sind hier unmittelbar verantwortlich. Im Untersuchungsgebiet wird der regionale Bus-Linienverkehr in erster Linie von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) erbracht. Sie ist ein kommunales Nahverkehrsunternehmen, in dem die einzelnen Städte und Gemeinden sowie die vier Münsterlandkreise und die Westfälische Verkehrsgesellschaft¹³ als Gesellschafter beteiligt sind. Ihre Aufgaben umfassen u. a. die Bereitstellung eines koordinierten Verkehrsangebotes im ÖPNV (vgl. Kreis Warendorf, 1997, S. 3).

¹² Die Zweckverbände wurden auf der Grundlage bereits existierender Kooperationsräume gebildet.

¹³ Die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) nimmt für die der Unternehmensgruppe angehörenden Verkehrsbetriebe insbesondere Aufgaben der Geschäftsführung wahr.

Nahverkehrspläne für SPNV und ÖPNV

Die jeweiligen Aufgabenträger sind für die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) zuständig. Der NVP hat den Charakter eines mittelfristigen Rahmenplans, der die Grundlagen für die künftige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs festlegt. Er bestimmt die Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV. Der NVP SPNV wird auf Zweckverbandsebene und der NVP ÖPNV auf Kreisebene aufgestellt, wobei der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes bei der sonstigen ÖPNV-Planung zu beachten ist (vgl. § 8 Abs. 2 NRW-RegG). Gemäß dem vergleichbaren Leitziel der einzelnen Nahverkehrspläne, die Bevölkerung ausreichend mit Verkehrsleistungen zu bedienen, kommt insbesondere der Verknüpfung verschiedener Linien des öffentlichen Verkehrs eine besondere Bedeutung zu. Dadurch soll ein attraktives und ein gegenüber dem MIV konkurrenzfähiges Verkehrssystem geschaffen werden.

Die ersten Nahverkehrspläne SPNV und ÖPNV im Untersuchungsgebiet wurden im Jahr 1997 verabschiedet. Derzeit befinden sich alle Nahverkehrspläne in der Fortschreibung. Mit der Fortschreibung der Nahverkehrspläne der vier Münsterlandkreise wurde ein gemeinsamer Gutachter betraut. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die Nahverkehrspläne "aus einem Guss" sind und gerade in Übergangsbereichen aufeinander abgestimmt sind. (vgl. Kreis Borken, 2002)

Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV

Die Finanzierung des ÖPNV beruht im Wesentlichen auf Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).¹⁴ Den Ländern stehen für den ÖPNV aus dem Mineralölssteueraufkommen des Bundes jährlich sogenannte Regionalisierungsmittel zur Verfügung, die vorrangig der Finanzierung der Betriebskosten des SPNV dienen.¹⁵ Daneben gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen im Rahmen des GVFG u. a. auch für investive Maßnahmen im ÖPNV (sowohl SPNV als auch straßengebundener ÖPNV). Das GVFG unterscheidet dabei ein Bundesprogramm (umfasst ca. 20 % des Etats) und ein Länderprogramm (ca. 80 % des Etats). Das Bundesprogramm fördert ausschließlich Schienenprojekte, die Länderprogramme sollen kleinere Schienen- und Nichtschienenprojekte fördern. Ohne genauer auf die Fördermodalitäten einzugehen bleibt festzuhalten, dass lediglich Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge übernommen werden können. Da die Ausgestaltung der Fördermöglichkeiten nach GVFG von den Ländern selbst bestimmt werden kann, ist zu befürchten, dass die Fahrzeugförderung bei Bussen durch die Länder zukünftig weiter reduziert wird.¹⁶

Hinsichtlich der Förderung des ÖPNV bleibt allgemein festzustellen, dass der SPNV gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV priorisiert wird. So werden

¹⁴ Daneben gibt es weitere zahlreiche öffentliche Fördermittel. Eine umfassende Auflistung enthält Löchl, 2002, S. 25ff.

¹⁵ Im Jahr 2002 standen den Ländern 6,745 Milliarden Euro zu. Der Betrag steigt ab 2003 jährlich um 1,5 % (vgl. § 5 RegG)

¹⁶ Im Jahr 2002 wurde in Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern die Busfahrzeugförderung aus GVFG-Mitteln eingestellt. Für Hessen ist dies für 2004 geplant (vgl. Löchl, 2002, S. 28)

z.B. Betriebskostendefizite im SPNV über Regionalisierungsmittel voll abgedeckt, wogegen sie im Busverkehr in der Regel von den beteiligten Kommunen übernommen werden müssen. Vor dem Hintergrund defizitärer kommunaler Haushalte steht daher zu befürchten, dass zukünftig die Bereitstellung eines attraktiven Busangebotes zumindest erschwert, wenn nicht sogar nur noch eingeschränkt sichergestellt werden kann.

Erste Sparmaßnahmen deuten sich auch im Untersuchungsgebiet an. So hat aktuell der Kreis Warendorf die RVM beauftragt, Vorschläge zu Einsparungen im ÖPNV vorzulegen. Beschlossen ist für Everswinkel u.a. bereits die Streichung einer Schnellbusverbindung am Abend.

Mitwirkungsmöglichkeiten der Kommunen

Aufgrund der differenzierten Zuständigkeiten beim SPNV und straßengebundenen ÖPNV liegt die Planung und Ausgestaltung der beiden ÖPNV-Teilsysteme de facto in unterschiedlichen Händen. Die tatsächliche Mitwirkungsmöglichkeit der kreisangehörigen Kommunen an der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist sehr begrenzt. Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Kommunen am Schienenverkehrsangebot sind jedoch noch geringer als beim (Schnell-)Busverkehr – es fehlt häufig schon der direkte Ansprechpartner: "Man weiß gar nicht, mit wem man da reden muss". Eine Ausnahme bezüglich einer strikten Trennung von Zuständigkeiten beim SPNV und dem Busverkehr stellt der Nahverkehrsverband Paderborn-Höxter dar. Er ist für beide Bereiche Aufgabenträger und hat damit sehr positive Erfahrungen gesammelt (vgl. Löchl, 2002, S. 13).

Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Kommunen erstrecken sich im Wesentlichen auf die Beteiligung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens der Nahverkehrspläne. Die größte Einflussmöglichkeit liegt im persönlichen Engagement der kommunalen Verantwortlichen (Bürgermeister, Dezernenten etc.). So ist z. B. die Taxibus-Linie von Laer nach Altenberge primär auf den hartnäckigen Einsatz des Laerer Bürgermeisters zurückzuführen.

Zu den wichtigen Aspekten der bereitgestellten Fahrzeuge und der Ausgestaltung der Fahrpläne können die Kommunen lediglich bei den verantwortlichen Stellen ihre Wünsche äußern und Vorschläge unterbreiten, oder sie müssen selbst Geld in die Hand nehmen. So bezahlt Altenberge derzeit eine zusätzliche Nachtbus-Fahrt, um eine ungünstige Fahrplanlücke zu schließen. Drensteinfurt finanziert einzelne Fahrten der "Mitternachtsbus-Linie" bei besonderen Veranstaltungen und Everswinkel einen zusätzlichen Spätbus in der Nacht von Freitag auf Samstag.

4.4.2 ÖPNV-Bedienung

Alle vier Untersuchungsgemeinden zeichnen sich durch positive Entwicklungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs aus, dessen Qualität insbesondere auf der Hauptrelation zum Oberzentrum Münster seit Mitte der 90er Jahre erheblich gesteigert werden konnte. Diese attraktive und hochwertige Anbindung mit öffentli-

chen Verkehrsmitteln an die Stadt Münster war u.a. ausschlaggebend für die Auswahl der Kommunen für das Modellvorhaben.

Der regionale öffentliche Verkehr im Münsterland ruht derzeit im Wesentlichen auf zwei Säulen. Zum einen existieren insgesamt acht sternförmig auf die Stadt Münster zulaufende Schienenstrecken. Diese wurden zum Teil in den letzten Jahren deutlich aufgewertet, etwa durch neues Fahrzeugmaterial, Investitionen in die Haltepunkte oder verbesserte Bedienungszeiten und -häufigkeiten. Zum anderen erschließen sechs in den 90er Jahren eingeführte Schnellbuslinien die Räume zwischen den Schienenstrecken.

Differenzierte Bus-Bedienung in den Modellgemeinden

Die Bus-Bedienung der vier Modellgemeinden basiert einheitlich auf einem differenzierten System. Es besteht aus insgesamt sieben Produkten, von denen in den vier Modellgemeinden der Schnellbus, der Regionalbus, der Nachtbus sowie der bedarfsgesteuerte Taxibus zum Einsatz kommen (vgl. Kreis Warendorf, 1997, S. 38 und Kreis Steinfurt, 1997, S. 35f.). Die Produkte erfüllen jeweils klar unterscheidbare Bedienungsfunktionen. Regionalbusse dienen der flächenhaften Raumserschließung. Der bedarfsgesteuerte Taxibus bedient vorrangig die nachfrageschwächeren Tangentialverbindungen, die für eine Netzbildung gleichwohl von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind.

Schnellbusse auf nachfragestarken Relationen

Schnellbusse dienen auf den nachfragestarken Relationen der schnellen sowie umwegfreien Direktverbindung zum Oberzentrum Münster. Die Schnellbusse sind einheitlich ausgestattet und bieten den Fahrgästen neben der kürzeren Fahrzeit auch Reisebuskomfort. In den Schnellbussen besteht Sitzplatzpflicht, da die Busse teilweise die Autobahn benutzen und Tempo 100 fahren. Bei unzureichender Anzahl an Sitzplätzen sind die Busse ansonsten auf eine Geschwindigkeit von 60 Kilometer pro Stunde begrenzt – dies wäre gerade auf den Autobahn-Teilabschnitten sicherlich ein Qualitätsverlust (vgl. Interview mit Herrn Linnenbrink und Herrn Möller, WVG, am 28.11.2002).

Darüber hinaus bieten sie ein umfassendes Serviceangebot mit u.a. kostenlosem Leseservice mit Tageszeitungen und Zeitschriften sowie insgesamt vier Radio- oder Musikprogrammen, die über Kopfhörer zu empfangen sind.

Mobilitäts-Service-Zentralen

In allen vier Münsterlandkreisen sind in den vergangenen Jahren Mobilitäts-Service-Zentralen eingerichtet worden, die vorrangig per Telefon und Internet Fahrplanauskünfte erteilen, Taxibus-Bestellungen aufnehmen und darüber hinaus auch für Fragen, Kritik oder Anregungen Ansprechpartner sind. Für den Kreis Steinfurt ist die Zentrale "vincent" mit Sitz in Ibbenbüren zuständig, im Kreis Warendorf ist es die Servicezentrale "kreis.verkehr" in Ahlen. "vincent" weist täglich durchschnittlich 380 Kundenkontakte auf, "kreis.verkehr" dagegen 460 Kontakte. Bei den Servicezentralen kommt es zu einer unterschiedlichen Gewichtung nachgefragter Bereiche. Bei "kreis.verkehr" dominieren beispielsweise persönli-

che Bahnauskünfte, wogegen bei „frag+spar“ (Kreis Coesfeld) Taxibus Dispositionen überwiegen. Bei "vincent" dagegen werden alle angebotenen Dienstleistungen gleichermaßen nachgefragt.¹⁷

Zwischen sechs und zwanzig Uhr sind die Servicezentralen unter einer landeseinheitlichen Telefonnummer erreichbar, danach schalten die sie auf ein überregionales Call-center ("schlaue Nummer für Bus und Bahn"). Ziel des Projektes ist die Unterstützung eines einheitlich organisierten Auftritts des NRW-Nahverkehrs gegenüber den Kunden.

Zur Steigerung der Sicherheit und des Services des ÖPNV existiert seit 1998 das Landesprogramm "Sicherheit und Service im ÖPNV". Zuerst befristet auf fünf Jahre, wurde es aufgrund der positiven Erfahrungen bis 2007 verlängert, und die Mittel wurden von 30 auf 60 Millionen DM jährlich verdoppelt. Auch der Kreis Steinfurt erhält aus diesem Programm Mittel, die der Servicezentrale "vincent" zugute kommen (vgl. MWMTV, 2000, S. 47).

Bus-Schiene-Tarif

Im Mai 2000 wurde im Münsterland sowie in fünf weiteren Zweckverbänden in NRW ein gemeinsamer Bus-Schiene-Tarif eingeführt. Dieser gemeinsame Tarif ermöglicht die Nutzung aller Verkehrsmittel mit nur einem Fahrschein bzw. einer Monatskarte. Hiervon profitieren insbesondere Bahnpendler, die nunmehr keine weiteren Fahrscheine für Anschlussfahrten benötigen, oder solche Fahrgäste, denen wahlweise beide Verkehrsmittel zur Verfügung stehen (z.B. in Altenberge).

Im Rahmen der durchgeführten Bewohnerbefragung wurde den Teilnehmern die Möglichkeit gegeben, eigene Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV zu nennen.¹⁸ Recht übereinstimmend waren die Verbesserungswünsche vor allem im Bereich der ÖPNV-Tarife, wo der Wunsch nach "günstigeren/billigeren Fahrpreisen" in der Regel die meisten Nennungen erhielt. Dies bestätigt den Ersteindruck teurer Tarife im Untersuchungsgebiet. Auch im aktuellen NRW-Kundenbarometer wird das Tarifsystem mit 3,31 eher schlecht und das Preis-Leistungsverhältnis mit 3,6 leicht unterdurchschnittlich bewertet (vgl. Emnid, 2002).

Differenziertes Angebot in Altenberge

Altenberge kann vor allem in der Verkehrsrelation nach Münster ein differenziertes ÖPNV-Angebot vorweisen. Es besteht zum einen aus der Regionalbahnlinie RB 64 Münster - Gronau - Enschede, zum anderen aus insgesamt sieben Buslinien.

Auf der eingleisigen nicht elektrifizierten Bahnlinie verkehren moderne Dieseltriebwagen vom Typ Talent. Die Züge verkehren im Stundentakt mit Verstärkungsfahrten in den Hauptverkehrszeiten. Altenberge ist Kreuzungspunkt. Die Modernisierung der Bahnstation hat die Gemeinde mit Hilfe von Städtebauförde-

¹⁷ Die durchschnittlichen täglichen Kundenkontakte der Service-Zentralen des Münsterlandes variieren dabei zwischen rund 360 (mobimax, Kreis Borken) und 580 („frag+fahr“, Kreis Coesfeld). (vgl. im Internet: www.rvm-online.de)

¹⁸ Knapp 100 Personen haben insgesamt von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

rungsmittel vorgenommen. Über diesen Finanzierungsweg ist östlich angrenzend an das ehemalige Empfangsgebäude ein neuer Bahnsteig und ein sogenannter "DB-Pluspunkt" errichtet worden, der wichtige Mindest-Fahrgastanforderungen erfüllt (Wetterschutz, Information, Fahrkartensystem). Allerdings stellen das Bahnhofsumfeld und das Bahnhofsgebäude städtebaulich eine eher unbefriedigende Situation dar (vgl. Kapitel 5.1.2).

Von den Buslinien hat insbesondere die halbstündlich verkehrende Kombi-Linie R72/73 Münster - Altenberge (- Burgsteinfurt) große Bedeutung, da sie den Ortskern von Altenberge auf direktem Weg mit dem Oberzentrum Münster verbindet (Fahrzeit 30 Minuten). Hingegen hat der Schnellbus S70 (Münster - Laer - Winterswijk) nur marginale Bedeutung, da er Altenberge lediglich tangiert und nur an der B54-Abfahrt die dortige P+R-Anlage bedient.

Noch relativ neu ist die Taxibus-Linie T89 über Laer nach Altenberge-Bahnhof, die nunmehr auch die westlichen Wohngebiete besser an den Bahnhof anbindet. Für den Freizeitverkehr am Wochenende besteht das Nachtbus-Angebot der Linie N5 (Münster - Altenberge - Nordwalde). Diese bietet in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag jeweils 3 Fahrtenpaare an. Zur Vermeidung einer ungünstigen Fahrplanlücke bestellt die Gemeinde Altenberge derzeit eine zusätzliche Fahrt auf eigene Kosten.

Altenberge hat mit de facto vier Fahrmöglichkeiten pro Stunde nach Münster ein dichtes Angebot, das sich auf drei Korridore verteilt (Schiene, Regionalbus, Schnellbus). Der die Gemeinde im Westen tangierende Schnellbus hat dabei allerdings nur eine geringe Relevanz.

Schienenqualität in Drensteinfurt

Drensteinfurt weist eine in mehrfacher Hinsicht besondere Situation auf. So besteht zum einen das gegenüber allen anderen Modellgemeinden deutlich bessere und auch schnellere ÖPNV-Angebot über den SPNV, zum anderen ist eine enge räumliche Nähe von Bahnhof und Innenstadt, d.h. den Versorgungseinrichtungen, gegeben. Das SPNV-Angebot besteht in erster Linie aus den drei stündlich verkehrenden Bahnlinien RE4, RE7 und RB69. Die beiden Regionalexpress-Linien haben sehr lange Linienwege (Aachen bzw. Köln-Münster), wodurch Drensteinfurt einerseits umsteigefreie Direktverbindungen bis ins Rheinland besitzt, andererseits sind diese langen Linien aber auch sehr störungs- und verspätungsanfällig.

Darüber hinaus bestehen insgesamt noch sechs Buslinien, von denen aber nur die Regionalbuslinie 354 (Drensteinfurt - Ahlen) und die beiden Taxibuslinien T54 (Hamm - Lüdinghausen) und T56 (Drensteinfurt - Everswinkel) werktags im Stundentakt verkehren; die drei übrigen Linien bieten nur einzelne Fahrten, vorrangig für den Schülerverkehr. Für den Freizeitverkehr am Wochenende bestehen in der Nacht von Samstag auf Sonntag mit dem sogenannten "Mitternachtsbus" zwei durchgehende Rückfahrmöglichkeiten.

Insgesamt ist der SPNV das qualitativ und quantitativ stark dominante Verkehrsmittel des örtlichen ÖPNV. Die innerörtliche Feinverteilung per Bus ist in der Bedienungsqualität dagegen deutlich geringer einzuschätzen. Insbesondere die

Wohngebiete im Süden von Drensteinfurt sind sehr schlecht erschlossen. Auffallend ist die intensive Fahrradnutzung im Ort. Sie übernimmt auch eine wichtige Funktion für die Zu- und Abgangswege zum Bahnhof. Dies wird insbesondere deutlich an der hohen Auslastung der qualitativ hochwertigen B+R-Anlage am Drensteinfurter Bahnhof.

Attraktives Busangebot in Everswinkel

Das Nahverkehrsangebot in Everswinkel umfasst insgesamt neun Buslinien. Kernstück des Angebots ist die Schnellbus-Linie S20, die über die Schnellstraße (L 793) stündlich verkehrende Direktverbindungen von Warendorf über Everswinkel nach Münster bietet. Zum Halbstunden-Takt ergänzt wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs um die ebenfalls stündlich verkehrende Regionalbus-Linie R22/23, die nach Münster fahrend allerdings auch die dazwischen liegenden Ortschaften bedient. Während der Schnellbus die Strecke Everswinkel - Münster Hauptbahnhof in 24 Minuten bewältigt, benötigt der Regiobus 10 Minuten länger.

Die Taxibuslinie T56 bietet eine stündliche Verbindung zum Bahnhof Drensteinfurt. Für den Innerortsverkehr kann die Linie jedoch nicht genutzt werden. Die Linien 320, 323, 324 und 421 bieten nur einzelne Fahrten, vorrangig für den Schülerverkehr. Für den freizeitbezogenen Verkehr fährt am Wochenende die Nachtbus-Linie N3. Zusätzlich wurde auf Kosten der Gemeinde noch im Jahr 2002 eine zusätzliche Fahrt des Regionalbusses von Münster über Wolbeck und Alverskirchen nach Everswinkel in der Nacht von Freitag auf Samstag eingerichtet.

Schnellbus in Laer

Das Nahverkehrsangebot in Laer umfasst schließlich sechs Linien. Kernstück des Angebots ist auch hier die (Euro-)Schnellbuslinie S70, die auf direktem Weg über die Schnellstraße (B54) zwischen dem holländischen Winterswijk und Münster verkehrt. Die Fahrzeit von Laer nach Münster beträgt 30 Minuten.

Über den Schnellbus hinaus ist das lokale Busangebot jedoch gering. Die drei Buslinien 187, 587 und 772 bieten nur einzelne Fahrten, vorrangig für den Schülerverkehr. Neu hinzugekommen ist seit Beginn des Jahres 2002 die Taxibuslinie T89, die eine günstige Verbindung nach Altenberge-Bahnhof mit dortigem Anschluss an beide Richtungen der Regionalbahn (Kreuzungspunkt) bietet. Dadurch verbessert sich insbesondere die Verbindung von Laer zum Dienstleistungszentrum Münster-Nord. Allerdings fährt der auf den Bahntakt abgestimmte Taxibus nahezu zeitgleich mit dem Schnellbus in Laer ab, so dass keine Erweiterung der zeitlichen Verfügbarkeit geschaffen worden ist. Für den freizeitbezogenen Verkehr bietet am Wochenende die Nachtbus-Linie N6 drei Fahrtenpaare an.

Einschätzung der Bedienungsqualität

Allgemein muss die Bedienungsqualität in den vier Modellgemeinden vor dem Hintergrund ihrer ländlichen Umlandsituation betrachtet werden. Städtische oder gar großstädtische Maßstäbe, etwa ein Halbstunden-Takt bis Mitternacht, können und dürfen nicht angelegt werden. Hierfür ist das (potenzielle) Fahrgastaufkom-

men zu gering. Dennoch muss das im Münsterland vorhandene Nahverkehrsangebot als durchaus vorbildlich eingeschätzt werden. Nahezu alle Angebote verkehren in der Woche mindestens im Stundentakt und am Wochenende (Samstag / Sonntag) alle 2 Stunden. Im Idealfall sind die Linien an den Knotenpunkten untereinander sowie an den Schienenhaltepunkten mit den Fahrplänen der Bahn aufeinander abgestimmt, so dass in der Summe attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen angeboten werden können (vgl. Tabelle IV-11)

Kundenbarometer attestiert zufriedene Kunden

Das NRW-Kundenbarometer macht deutlich, dass die Kunden des ZVM mit den Leistungen des Nahverkehrs im Vergleich zum landesweiten Wert von 3,09 mit 3,03 sogar geringfügig zufriedener sind. Gerade die Zufriedenheit mit Angebotsmerkmalen wie Linien- und Streckennetz, Taktfrequenz sowie Nahverkehrsangebot am Wohnort liegen mit 2,96 über dem Durchschnittswert von 3,03. Überdurchschnittlich zufrieden sind die Kunden mit der Schnelligkeit der Fahrverbindung, mit dem Komfort, der Bequemlichkeit und dem Platzangebot (vgl. Emnid, 2002).

Die konsequente Umsetzung der differenzierten Bedienung mit nachfragegerechten Produkten, Schnellbusse auf den aufkommensstarken Radialverbindungen einerseits und Taxibusse auf nachfrageschwachen Tangentialverbindungen andererseits, bieten eine gute und für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zugeschnittene Fahrtmöglichkeit.

Tabelle IV-11 fasst die wichtigsten Merkmale der ÖPNV-Bedienungsqualität zusammen. Deutlich wird insgesamt, dass in der Verbindung nach Münster für die Gemeinden mit Schienenanschluss leichte Vorteile (Altenberge) bis deutliche Vorteile (Drensteinfurt) feststellbar sind, die hauptsächlich aus größeren Fahrtenhäufigkeiten und ausgedehnteren Bedienungszeiträumen wie auch aus geringeren Fahrzeiten resultieren. Die größere Anzahl der Haltestellen sowie ihre zentrale Lage und damit die bessere Erreichbarkeit sind dagegen Vorteile der Schnellbuslinien, die aber zumindest im Fall Laer in der Bedienungsqualität geringer eingestuft werden müssen. Über die Anbindung des Oberzentrums Münster hinaus, d. h. die Qualität der Anbindung weiterer Ziele bzw. die Bedienung tangentialer Verflechtungen, sind im Vergleich der Orte mit Schiene bzw. Schnellbus keine eindeutigen Unterschiede festzustellen.

Tabelle IV-11: Kenndaten des ÖPNV-Angebotes auf der Relation der Erhebungsgebiete nach Münster-Innenstadt

	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer
ÖPNV-Angebot nach Münster-Innenstadt (Linienbezeichnung)	a) SPNV (RB64) b) Regionalbus (R73)	SPNV (RB69, RE4, RE7)	a) Schnellbus (S20) b) Regionalbus (R22/23)	Schnellbus (S70)
Start- und Zielort der Linie (ungefähre Gesamtstreckenlänge)	a) Münster - Enschede/NL (65 km) b) Münster - Altenberge (18 km)	a) Paderborn - Münster - Rheine (83 km) b) Münster - Wuppertal (111 km) c) Münster - Köln (152 km)	a) Münster - Warendorf (23 km) b) Münster - Warendorf (30 km)	Münster - Winterswijk/NL (91 km)
Fahrzeit zum Hbf Münster¹⁹	a) 18 min b) 30 min	16 min	a) 24 min b) 34 min	30 min
Reisegeschwindigkeit zum Hbf Münster²⁰	a) 60 km/h b) 36 km/h	79 km/h	a) 40 km/h b) 28 km/h	48 km/h
Pkw-Fahrzeit zum Hbf Münster²¹	25 min	29 min	27 min	35 min

¹⁹ Zur Vereinfachung wird hier die Fahrzeit zum Hauptbahnhof Münster dargestellt, auch wenn dadurch relative Zeitvorteile der Busangebote zum SPNV zu anderen Zielen im Stadt- bzw. Innenstadtbereich von Münster nicht deutlich werden, da dafür Bahngäste umsteigen oder zu Fuß laufen müssten. Dafür wurde eine weitere Fahrzeitanalyse beispielhaft für das Fahrziel Prinzipalmarkt berechnet.

²⁰ Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit dem jeweiligen Nahverkehrsmittel wurde ermittelt durch Routenausmessung und Angaben zur Fahrzeit aus den Fahrplänen der RVM.

²¹ Errechnet mit Microsoft Autoroute 2001. Dabei wird von keinen Verkehrsbehinderungen wie Stau o.ä. sowie der Parkplatzsuchzeiten ausgegangen.

Tabelle IV-11: Kenndaten des ÖPNV-Angebotes auf der Relation der Erhebungsgebiete nach Münster-Innenstadt (Fortsetzung)

	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer
Fahrtenhäufigkeit der ÖPNV-Linien nach/von Münster am Wochentag	a) 23/22 b) 35/33 ²²	47/50	a) 18/14 b) 24/23	19/17
Takt zwischen 8 und 19 Uhr am Wochentag²³	a) stündlich (morgens nach u. nachmittags von Münster zusätzl. Fahrten) b) halbstündlich	3-mal pro Stunde	a) stündlich (morgens 4 zusätzl. Einsatzwagen) b) 1-2-mal pro Stunde	stündlich (morgens 2 zusätzl. Einsatzwagen)
Erste Abfahrt nach Münster	a) 05:28 Uhr b) 05:41 Uhr	05:29 Uhr	a) 06:10 Uhr b) 05:20 Uhr	06:15 Uhr
Letzte Ankunft von Münster	a) 22:27 Uhr b) 00:15 Uhr	23:28 Uhr	a) 20:42 Uhr b) 20:09 Uhr	20:38 Uhr
Anzahl der Haltepunkte im Erhebungsgebiet	a) einer b) sechs	einer	a) sechs b) sechs	vier
Kosten der Fahrt mit dem ÖPNV nach Münster²⁴	3,35 Euro einfache Fahrt (66,10 Euro Monatsk.)	3,35 Euro einfache Fahrt (66,10 Euro Monatsk.)	3,35 Euro einfache Fahrt (66,10 Euro Monatsk.)	4,45 Euro einfache Fahrt (78,00 Euro Monatsk.)
Weitere ÖPNV-Angebote wochentags (Standardbus- oder Taxibuslinien mit anderen Fahrzielen)	eine Buslinie mit regelm. Bedienung, vier Buslinien mit zeitweiliger Bedienung	eine Buslinie mit regelmäßiger Bedienung, drei Buslinien mit zeitweiliger Bedienung, zwei Taxibuslinien	drei Buslinien mit zeitweiliger Bedienung, eine Taxibuslinie	vier Buslinien mit zeitweiliger Bedienung, eine Taxibuslinie

Quelle: VGM, 2002

22 Zusätzliche Busse fahren an Schultagen, sie können auch von Nichtschülern genutzt werden.

23 Hier wird vereinfachend der übliche Takt tagsüber (8.00 Uhr bis 19.00 Uhr) angegeben. Morgens und nachmittags gibt es wie angegeben teilweise zusätzliche Fahrten.

24 Es gilt der Tarif der VGM für alle öffentlichen Nahverkehrsmittel. Stand: Juni 2002.

4.4.3 Reisezeitenanalyse

Für die Einschätzung der Qualität des öffentlichen Verkehrs in den vier Modellgemeinden wurde eine Analyse der täglichen Reisezeiten²⁵ anhand von Mobilitätsprofilen fiktiver Haushalte durchgeführt. Die ÖPNV-Reisezeiten wurden dabei den Fahrzeiten mit dem PKW gegenübergestellt, um die Stärken und Schwächen des Öffentlichen Verkehrs herauszuarbeiten sowie Vor- und Nachteile der beiden Teilsysteme aufzuzeigen. An dieser Stelle werden lediglich die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst, detaillierte Angaben zum Reisezeiten-Vergleich finden sich im Zwischenbericht von plan-lokal.

In allen vier Modellgemeinden wurden jeweils zwei Startpunkte festgelegt, einer davon in räumlicher Nähe zum Haltepunkt (Distanz 80 bis 200 Meter), während der andere eine deutlich größere Distanz zum Haltepunkt aufweist (700 bis 1.200 Meter). Aus dieser doppelten Betrachtung wurden einerseits Hinweise auf den Einfluss der Zu- und Abgangswege auf die Gesamtreisezeit erwartet. Andererseits sollte geprüft werden, ob es zwischen den beiden Nahverkehrssystemen Bus und Schiene signifikante Unterschiede gibt.

Von Bedeutung war auch die deutlich unterschiedliche Lage der jeweiligen Haltestellen bzw. Bahnhöfe innerhalb des Siedlungsgebietes. Die Schnellbushaltestellen von Laer und Everswinkel befinden sich unmittelbar in den jeweiligen Ortskernen und ermöglichen somit potentiell Wegeketten. In Drensteinfurt ist ebenfalls eine räumliche Nähe von Bahnhof und Innenstadt – und damit den Versorgungseinrichtungen – gegeben. Dagegen liegt der Bahnhof von Altenberge deutlich abseits (Distanz Bahnhof - Rathaus ca. 1.200 Meter, mit ca. 40 Höhenmetern).

Erwartungsgemäß zeigt sich, dass auf den Wegen von und nach Münster der ÖPNV gute bis sehr gute Reisezeiten ermöglichen kann, wobei allerdings die Gesamtreisezeiten in der Regel mindestens doppelt so hoch ausfallen wie die reine Fahrzeit im Schnellbus bzw. in der Bahn. Der Hauptteil der Reisezeit entfällt somit auf die Zu- und Abgangswege. Dadurch kommt die Schnelligkeit der Regionalverkehrsmittel nur bedingt zum Tragen.

Werden die Werte des öffentlichen Verkehrs mit den MIV-Werten verglichen zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr auf den Wegen ins Münsteraner Stadtzentrum insbesondere zu den Berufsverkehrszeiten eine zeitliche Alternative darstellt, in zahlreichen Fällen ist er schneller als die Fahrt im Pkw, zumal zu den MIV-Zeiten noch Zuschläge für Zu- und Abgang sowie möglicherweise für die Parkplatzsuche hinzugerechnet werden müssen.

Allgemein bestätigt der Reisezeitenvergleich den Ersteindruck eines guten und vielfältig nutzbaren Angebotes. Nicht nur im Vergleich zum MIV, auch für sich

²⁵ Als Reisezeit wird im ÖV die Summe von Zugangszeit, reiner Fahrzeit, ggf. Umsteigezeit und Abgangszeit definiert. Zu- und Abgangszeiten werden immer als Fußwege berücksichtigt. Die Reisezeit beinhaltet aber nicht die Zeiten, die als Zwischenzeit zwischen dem gesetzten fiktiven Anfangszeitpunkt eines Weges und dem tatsächlichen Antritt entstehen. Beispiel: der Anfangszeitpunkt ist auf 8:00 Uhr gesetzt, die nächste Verbindung ist aber erst ab 8:15 Uhr möglich. Diese 15-minütige Differenz wird nicht zur Reisezeit hinzugerechnet, da dies eine ungerechtfertigte Verlängerung zur Folge hätte.

genommen, bietet der öffentliche Verkehr im Münsterland eine ernstzunehmende Alternative. Dies gilt sowohl für die Bahn als auch für den Bus. Wichtiger erscheint jedoch die Vernetzung und Integration der öffentlichen Verkehrsangebote in die nachgefragten Quell-Ziel-Relationen. Dies verdeutlichen insbesondere die Modellgemeinden Altenberge und Laer. So wird in Altenberge ein bedeutsamer Anteil der guten öffentlichen Verkehrs-Bedienung über den Regionalbus zur Verfügung gestellt. Im Fall von Laer zeigt sich, dass die Stärken der Schnellbus-Linie nicht allein in der beschleunigten Fahrstrecke (über die Schnellstraße), sondern auch in der anschließenden Einbindung in das örtliche Liniennetz von Münster liegen. Darüber hinaus schneiden Verbindungen mit bahnhofsnahem Startpunkt besonders positiv ab, wie etwa in Drensteinfurt, da hier die hohe Systemgeschwindigkeit der Bahn, gepaart mit einer geringen Zugangszeit, in besonderer Weise zum Tragen kommt.

Bei dieser rein rechnerischen Betrachtung der Reisezeiten muss bei den inner-örtlichen Wegen generell beachtet werden, dass sie fast ausschließlich als Fußwege ermittelt wurden. Daher weisen periphere Standorte – so z.B. auch das Neubaugebiet Möllenkamp in Everswinkel – (zu) lange Fußwegzeiten auf, da die proportionalen Anteile der Zu- und Abwege an der Gesamtreisezeit stärker ins Gewicht fallen. Deutlich reduziert werden können diese Zeiten jedoch durch die – im Münsterland weit verbreitete – Nutzung des Fahrrades.

4.5 Verkehrsverhalten in den Modellgemeinden – Ergebnisse der Bewohnerbefragung

4.5.1 Art und Umfang der Befragung

Bei der in der ersten Juliwoche 2002 durchgeführten Erhebung handelte es sich um eine postalisch-schriftliche Haushaltsbefragung (von Personen ab 10 Jahren), die in der Erhebung des Verkehrsverhaltens an das KONTIV-Design angelehnt wurde (stichtagsbezogene Erhebung im Wochenverlauf). Die Erhebungsunterlagen – pro Haushalt wurden jeweils ein Haushaltsfragebogen sowie vier Personenfragebögen verschickt – wurden für jede Gemeinde einzeln erstellt, so dass in den Fragen jeweils konkret auf den Ort Bezug genommen werden konnte.

Getrennt erhoben wurde die Gruppe der „Neubürger-Haushalte“ (Haushaltsvorstand nach dem 01.06.1997 in die Gemeinde zugezogen), deren Haushalts- wie Personenfragebögen um eine Reihe von Fragen, beispielsweise zur Wohnstandortwahl, ergänzt wurden (vgl. Fragebögen im Anhang A).

Tabelle IV-12: Stichprobe und Rücklauf der Befragung (ungewichtet)

	Haushaltsfragebögen	in %	Personenfragebögen
Bruttostichprobe	2.244	100,0	
Ausfälle:			
Adresse falsch/umgezogen	2	0,1	
nicht zurückgeschickt	1.676	74,7	
Rücklauf	566	25,2	1.242
auswertbare Fragebögen (Nettostichprobe)	562	25,0	1.210
			2,15 pro Haushalt ²⁶

Angeschrieben wurden insgesamt 2.244 Haushalte in den Gemeinden²⁷. Erreicht wurde eine Rücklaufquote von (netto) 25 %, so dass insgesamt Fragebögen von **562 Haushalten sowie von 1.210 Personen** zur Auswertung vorlagen (vgl. Tabelle IV-12).

Tabelle IV-13: Verteilung des Rücklaufs der Haushaltsbögen auf die Gemeinden (ungewichtet)

	Altenberge	%	Drensteinfurt	%	Everswinkel	%	Laer	%
Neubürger	76	46,6	53	39,0	37	30,6	44	31,0
Altbürger	87	53,4	83	61,0	84	69,4	98	69,0
Summe	163	100,0	136	100,0	121	100,0	142	100,0

4.5.2 Datenaufbereitung und Auswertung

Zur Ermittlung einer entsprechend repräsentativen Stichprobe wurde eine Zufallsauswahl getroffen, die allerdings aus erkenntnistheoretischen Überlegungen (Zusammenhang Haltestellenentfernung / ÖPNV-Nutzung, Untersuchung von Neubürgerhaushalten) disproportional geschichtet wurde. Die dadurch möglichen Verzerrungen wurden im Laufe der Auswertung durch entsprechende Gewichtungsfaktoren ausgeglichen (vgl. Beschreibung im Anhang A).

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse zum Verkehrsverhalten werden unter Verwendung dieser Faktoren angegeben; Abweichungen sind gekennzeichnet. Die personen- bzw. haushaltsbezogenen Merkmale werden ohne Gewichtung angegeben; zum Vergleich sind die gewichteten Werte zusätzlich enthalten. Zur Interpretation der Ergebnisse wurden Signifikanzen getestet (Chi-Quadrat bzw. Mann-Whitney); dabei wurde ein Signifikanzniveau von 5 % festgelegt.

²⁶ Bei dieser Angabe muss berücksichtigt werden, dass 14 Personenbögen ohne Haushaltsbögen zurückgeschickt wurden und Personenbögen nur von Haushaltsmitgliedern ab 10 Jahren ausgefüllt werden sollten.

²⁷ Erhebungsgebiet war dabei jeweils der im Zusammenhang bebaute Teil der Gemeinde.

Das methodische Vorgehen in der Befragung sowie die Grundüberlegungen zum Befragungsdesign wurden im Zwischenbericht von September 2002 erläutert, auf den an dieser Stelle verwiesen wird. Die für die Auswertung notwendige Aufbereitung der Daten (Überprüfungen, Wegeergänzungen) sowie die Entwicklung der Gewichtungsfaktoren wurden von dem studentischen Mitarbeiter Michael Löchl vorgenommen. Der Datensatz ist als Grundlage seiner 2002 fertiggestellten Diplomarbeit: "Schnellbus statt Schiene – Eine Alternative zur Bedienung von Umland-Stadt-Relationen?" an der Fakultät Raumplanung Dortmund (Betreuer: Professor Dr.-Ing. Holz-Rau) verwandt worden (vgl. Löchl, 2002).

4.5.3 Grunddaten zur Mobilität und Soziodemographie

Mobilitätskennziffern

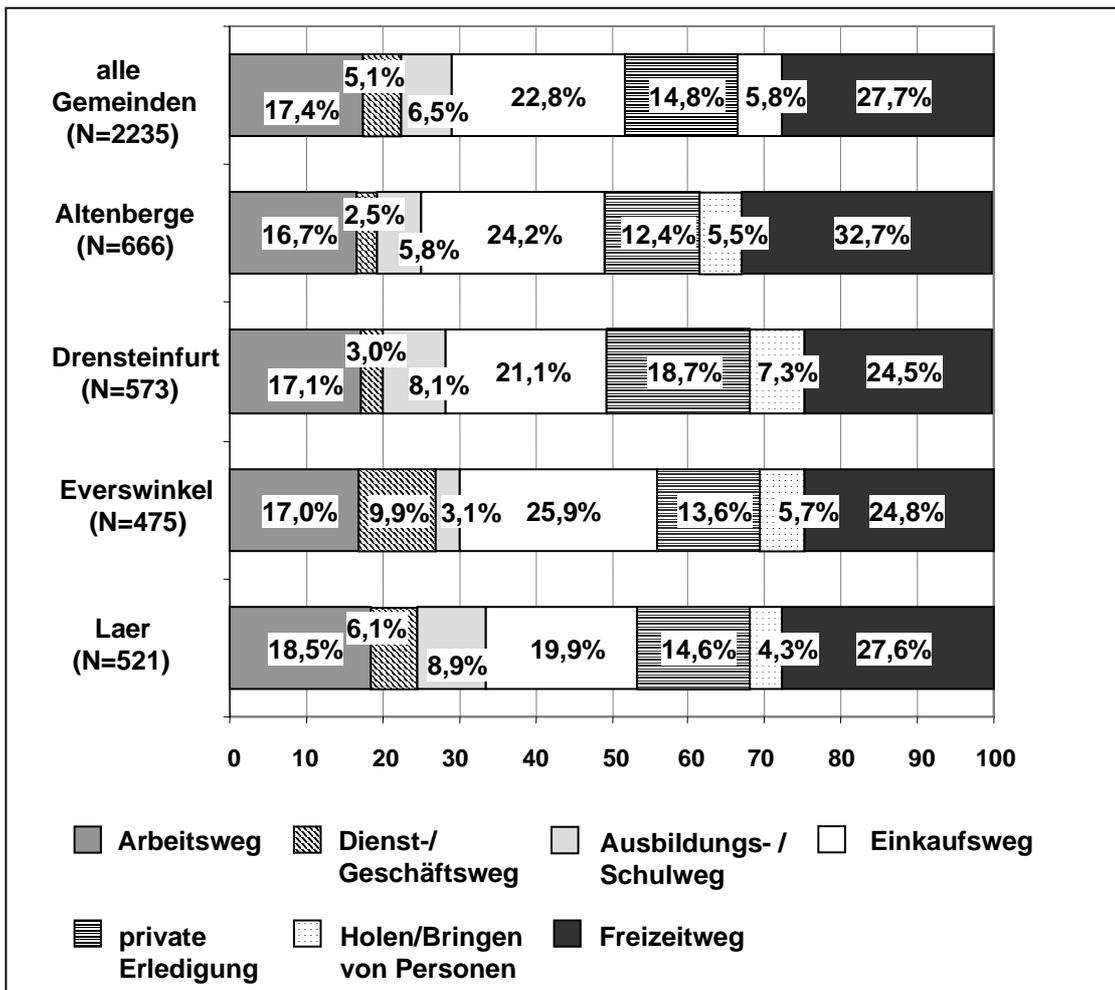
Die Tabellen IV-14 und IV-15 sowie Abbildung IV-9 zeigen einige Basisdaten aus der Befragung. Deutlich wird, dass bei einzelnen Unterschieden insgesamt eine zufriedenstellende Vergleichbarkeit der jeweiligen Stichproben gegeben ist. Die Verteilung der Wegezwecke zeigt erwartungsgemäß eine starke Dominanz der Freizeit- und Einkaufswege sowie – mit einigem Abstand – der berufsbezogenen Wege. Die Betrachtung der Verteilung der Wegelängen (Tabelle IV-15) macht insgesamt deutlich, dass mehr als 95 % aller Wege im regionalen Verkehr bis 50 Kilometer zurückgelegt werden; etwa die Hälfte in einem Distanzbereich von bis zu 3 Kilometer. Dabei sind in der Einzelverteilung vor allem die Unterschiede zwischen Laer und den übrigen Gemeinden auffällig, die im Wesentlichen aus der Entfernung zu Münster (erhöhter Anteil der Wege zwischen 20 und 30 Kilometer) bzw. aus der Bedeutung der umliegenden Orte als Arbeitsplatzstandorte resultieren (vgl. Kapitel 4.3).

Tabelle IV-14: Kennwerte der Mobilität der Befragten

Kennwerte der Mobilität	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer	alle Gemeinden
Anteil der mobilen Personen in % (N=1.161)	90,8	95,8	93,3	91,8	92,8
durchschnittliche Anzahl zurückgelegter Wege je mobiler Person und Tag (N=3.025)	3,92	3,65	3,72	3,45	3,69
durchschnittliche Länge der Wege je mobiler Person und Tag in km (N=3.691)	8,3	8,6	8,4	10,4	8,9
durchschnittliche Gesamtwegelänge je mobiler Person und Tag (N=1.036)	32,4	31,4	31,3	36,0	32,7
durchschnittliche Unterwegszeit je mobiler Person und Tag im Nahverkehr* in Minuten (N=954)	65	63	58	58	61

* Wege unter 50 Kilometer

Abbildung IV-9: Wegezwecke der am Stichtag zurückgelegten Wege*



* ohne Heimwege (1.418 Wege) und Wegezweck Sonstiges (6 Wege)

Tabelle IV-15: Wegehäufigkeiten und Wegelängen am Stichtag

Wegelängen und -häufigkeiten in %	Altenberge (N=1.157)	Drensteinfurt (N=998)	Everswinkel (N=829)	Laer (N=898)
0 bis 1 km	27,7	20,1	33,0	23,5
>1 bis 3 km	21,8	29,7	19,1	18,6
>3 bis 5 km	4,8	6,0	2,1	3,7
>5 bis 10 km	10,2	6,6	4,8	12,7
>10 bis 20 km	24,5	24,2	27,6	14,8
>20 bis 30 km	4,2	8,1	7,4	17,0
>30 bis 40 km	1,7	1,3	1,3	4,8
>40 bis 50 km	1,4	0,6	0,4	0,8
>50 km	3,8	4,3	4,3	4,0
ohne Distanzangabe				0,7

Schwerpunkt in mittleren Altersgruppen mit höherem Bildungsstand und Einkommen

Die soziodemographischen Merkmale der befragten Bewohner der Modellgemeinden sind im Anhang angeführt (vgl. Anhang A). Die ungewichteten Daten zeigen in allen Gemeinden einen Schwerpunkt in der Altersgruppe zwischen 40 und 64 Jahren; entsprechend hoch ist der Anteil der voll-, als auch Teilzeit Berufstätigen. Unter den angegebenen Schulabschlüssen fällt der starke Anteil der Hochschulabsolventen auf; auch das monatliche Nettoeinkommen liegt insgesamt auf hohem Niveau. Nach Gewichtung der Daten bleiben diese Aussagen im Grundsatz bestehen.

Einzelne Unterschiede in den Merkmalen der Befragten zwischen den Gemeinden

Zwischen den Gemeinden lassen sich einzelne nennenswerte Abweichungen erkennen, die durch die Gewichtung nur teilweise ausgeglichen werden. Auffällig ist vor allem, dass in Drensteinfurt überproportional viele kleine und – insbesondere im Vergleich zu Altenberge und Everswinkel – einkommensschwächere Haushalte befragt wurden. Auch der Altersdurchschnitt ist hier geringer. Es ist zu vermuten, dass diese Besonderheiten auch für den vergleichsweise hohen Wert der Haushalte ohne Auto bzw. Menschen ohne Führerschein verantwortlich ist. In den anderen Gemeinden wurde dagegen kein nennenswerter Anteil autofreier Haushalte festgestellt. Die Daten zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und -besitz deuten aber auch in Drensteinfurt erwartungsgemäß auf eine sehr hohe Bedeutung des privaten Kraftfahrzeugverkehrs hin (vgl. Tabelle IV-16). Der Besitz an ÖPNV-Zeitkarten ist in Altenberge und Drensteinfurt, d.h. den Gemeinden mit Schienenanschluss, signifikant höher als in Everswinkel und Laer; dies gilt auch bei Nichtberücksichtigung der Schüler.

Tabelle IV-16: Verkehrsmittel und Zeitkartenbesitz (fett: ungewichtete Daten)

Verkehrsmittel-/ Zeitkartenbesitz in %	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer	alle Gemeinden
Fahrradbesitz (N= 1.204 Personen)					
Personen mit fahrbereitem Fahrrad	91,9 89,4	92,9 95,6	94,8 94,4	90,6 87,7	92,4 91,6
ÖPNV-Zeitkartenbesitz (N= 1.130 Personen)					
ja (gesamt)	28,5 26,0	30,1 30,8	22,9 21,3	19,9 18,5	25,5 24,1
ja (Schüler)	7,9 9,1	11,0 14,1	9,4 9,4	6,8 5,9	9,3 10,2
Führerscheinbesitz (N= 1.197 Personen)					
ja	89,3 85,9	79,0 75,3	85,4 85,8	83,2 83,4	84,4 82,7
Anzahl der Pkws im Haushalt (N=540 Haushalte)					
kein Pkw	- -	14,1 14,3	0,9 0,9	1,5 0,8	4,1 3,9
1 Pkw	57,4 59,9	48,9 54,1	58,6 62,4	43,3 45,8	52,0 55,5
2 Pkw	37,4 36,2	30,4 27,1	36,2 36,8	47,8 45,1	38,0 36,2
3 + Pkw	5,2 3,9	6,6 4,6	4,4 -	6,7 8,4	5,9 4,3
Kraftfahrzeug-Verfügbarkeit (falls Führerschein) (N=1.004)					
(fast) täglich	83,1 82,9	84,1 80,8	82,2 79,4	86,1 88,2	83,7 83,0
1-3 Tage/Woche	10,5 9,3	10,2 11,4	9,6 15,8	9,6 7,1	10,4 10,8
1-3 Tage/Monat	2,0 1,4	2,7 2,7	0,8 1,3	0,8 -	1,8 1,4
seltener	2,0 3,2	0,9 1,8	1,2 0,4	1,2 0,4	1,6 1,5
(fast) nie	2,4 3,2	2,2 3,2	2,7 3,1	2,4 4,3	2,6 3,4

4.5.4 Sechs Fragen zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in den Modellgemeinden

Die Auswertung der Vielzahl der vorliegenden Daten konzentriert sich im Folgenden auf die Beantwortung der zwei maßgeblichen Forschungsfragen:

(2) Welche modalen Verlagerungen lassen sich durch eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung in den Umlandgemeinden (insbesondere) im Pendlerverkehr erzielen?

(4) Bestehen Unterschiede in der Attraktivität der verschiedenen Verkehrssysteme (Schnellbus und Schienenverkehr) bzw. ergeben sich erkennbar höhere Fahrgastpotenziale bei einer Schienenanbindung gegenüber einer Schnellbusverbindung?

Die Ausarbeitungen sind dazu in sechs Blöcke gegliedert. Angeführt werden dabei nur zentrale Ergebnisse, die im Wesentlichen auf die Gruppe aller Befragten in den jeweiligen Gemeinden beschränkt werden. Differenziertere Einzelauswertungen nach Alter, Erwerbsstatus u.ä. sind den Einzelauswertungen der Gemeinden zu entnehmen (vgl. Anhang B; vgl. auch Löchl, 2002).

Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Gemeinden

Ausgehend von dem in Forschungsfrage 4 angestrebten Vergleich wurde die Auswahl der Gemeinden im Umland von Münster vor allem unter dem Kriterium des Vorhandenseins eines qualifizierten Schienenanschlusses bzw. Schnellbusangebotes vorgenommen. Wie in Kapitel 4.4 ausführlich beschrieben, verfügen alle vier Gemeinden über ein modernes ÖPNV-System, das in den letzten Jahren qualitativ verbessert wurde. Dennoch sind in den einzelnen Qualitätsmerkmalen des Öffentlichen Nahverkehrs nennenswerte Unterschiede zwischen den Gemeinden vorhanden. So ist für Laer im Vergleich ein insbesondere zu Schwachverkehrszeiten niedrigeres Angebotsniveau festzustellen. Diese Unterschiede fallen vor allem zum SPNV-Angebot in der Stadt Drensteinfurt beträchtlich aus.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang auch die Besonderheiten, die die Stadt Altenberge durch die parallele Erschließung über mehrere ÖPNV-Angebote aufweist. Bereits in der Vorbereitung der Befragung wurde deutlich, dass der Regionalbus, der über eine andere Route ebenfalls Münster ansteuert, in der ÖPNV-Nachfrage eine Rolle spielt (vgl. auch Kapitel 4.4). Dieser Verkehrsträger wurde deshalb in Abweichung vom ursprünglichen Forschungsdesign bereits im Fragebogen berücksichtigt und ist in die Auswertung entsprechend stark eingeflossen. Auch alle anderen Gemeinden besitzen zusätzliche Angebote im ÖPNV, die zumeist aber quantitativ eine geringe Bedeutung haben.

Ein Überblick über die ÖPNV-Qualität in den einzelnen Gemeinden ist in Kapitel 4.4.3 enthalten; er zeigt in der Reisezeit nach Münster sowie in der Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeit leichte Vorteile (Altenberge) bis deutliche Vorteile (Drensteinfurt) in den beiden "Bahngemeinden" auf.

Neben Abweichungen im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs müssen in die Bewertung der Befragungsergebnisse auch die vorhandenen Unterschiede in der Siedlungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung einbezogen werden. Wie in Kapitel 4.3 beschrieben, weist Laer als kleinster und als einziger nicht direkt an Münster angrenzender Ort eine im Vergleich geringere Infrastrukturausstattung auf. In dieser Gemeinde sind zudem die regionalen Wanderungsbewegungen wie der Pendlerverkehr deutlich weniger stark auf das Oberzentrum ausgerichtet.

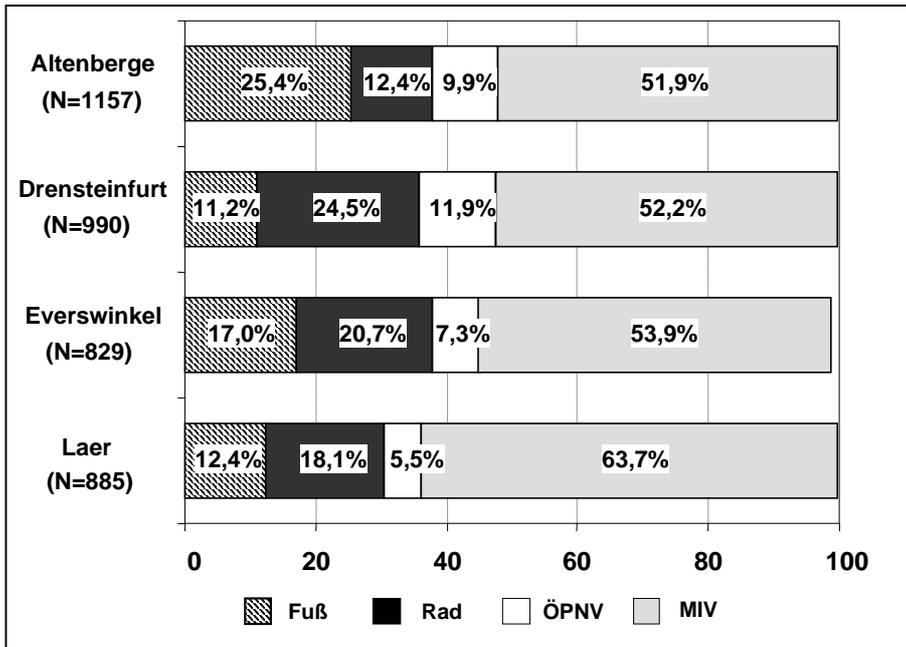
Aufgrund der bedeutsamen Unterschiede zwischen den Gemeinden wird in den folgenden Darstellungen im Regelfall auf die Zusammenfassung der Werte für alle Gemeinden bzw. der beiden Gemeinden mit SPNV-Anschluss und derjenigen mit Schnellbusanbindung verzichtet und eine getrennte Darstellung vorgenommen.

► Eine Randgröße?

Das Niveau der Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs und die Verteilung auf einzelne Verkehrsträger

Von den 1.210 Personen, die am Stichtag mobil waren, wurden 3.883 Wege unternommen; davon konnten 350 dem ÖPNV als Verkehrsmittel zugeordnet werden.²⁸ Einen Überblick über die Verkehrsmittelwahl gibt Abbildung IV-10.

Abbildung IV-10: Modal Split aller Wege



Hohe Bedeutung des MIV und der nichtmotorisierten Verkehrsmittel

Deutlich wird erwartungsgemäß die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs in den Untersuchungsgemeinden²⁹. Dennoch wird annähernd die Hälfte der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt.

Bei der Interpretation der Wegeanteile, die von den Befragten zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, muss sicherlich das durchgehend schlechte Wetter während des Erhebungszeitraumes berücksichtigt werden. Dass in der Fahrradnutzung dennoch Anteile bis zu 24,5 % (Drensteinfurt) erreicht werden, unterstreicht die hohe Bedeutung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel im Münsterland. Eine Ausnahme stellt allerdings Altenberge dar, wo ein Fahrradanteil von lediglich 12,4 % an der Verkehrsmittelnutzung erreicht wird. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf die topographische Besonderheit dieser Gemeinde. Aufgrund der Hügellage ist gerade für ältere Menschen das Fahrrad nur sehr eingeschränkt nutzbar. Im Gegenzug sind in Altenberge mehr Menschen

²⁸ Dem ÖPNV als Hauptverkehrsmittel wurden alle Wege zugeordnet, in denen im Wegeprotokoll eines der möglichen Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs (Schnellbus, Regionalbus, andere Linienbusse, Nahverkehrszug) genannt wurden

²⁹ Eine Betrachtung des Modal Split am Wochenende zeigt nur geringfügige Unterschiede zur hier vorgenommenen Darstellung für die gesamte Woche.

per pedes unterwegs, so dass auch hier insgesamt ein Anteil von über 30 % auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel entfällt.

Verteilung der ÖPNV-Nutzung auf unterschiedliche Verkehrsträger

Die ÖPNV-Nutzung kann für den betrachteten Raumtyp vorsichtig als beachtlich interpretiert werden.³⁰ Dabei ist eine erhöhte ÖPNV-Nutzung in den Untersuchungsgemeinden mit Schienenanschluss gegenüber den Gemeinden mit Schnellbusangebot feststellbar. Bei einer Einzelbetrachtung der Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs (vgl. Tabelle IV-17) ist allerdings zu erkennen, dass die SPNV- bzw. Schnellbusangebote nur zu einem Teil zum Niveau der ÖPNV-Nutzung beitragen. In allen Gemeinden ist eine Nutzung der weiteren ÖPNV-Angebote erkennbar. Dabei fällt vor allem der Unterschied zwischen den beiden SPNV-Gemeinden Altenberge und Drensteinfurt ins Auge. So trägt in der Gemeinde Altenberge vor allem der Regionalbus zum Anteil des ÖPNV von insgesamt 9,7 % bei. Bemerkenswert ist auch, dass sich der Schnellbus bezogen auf die in Abbildung IV-11 betrachtete Gesamtheit der Wege mit dem ÖPNV in den Gemeinden Everswinkel und Laer weniger bedeutsam darstellt als die übrigen Busverbindungen. In Drensteinfurt sorgt dagegen fast ausschließlich die Schiene für den insgesamt stärksten ÖPNV-Anteil der vier Untersuchungsgemeinden.

Tabelle IV-17: Modal Split der Wege im ÖPNV nach einzelnen Verkehrsträgern des öffentlichen Nahverkehrs

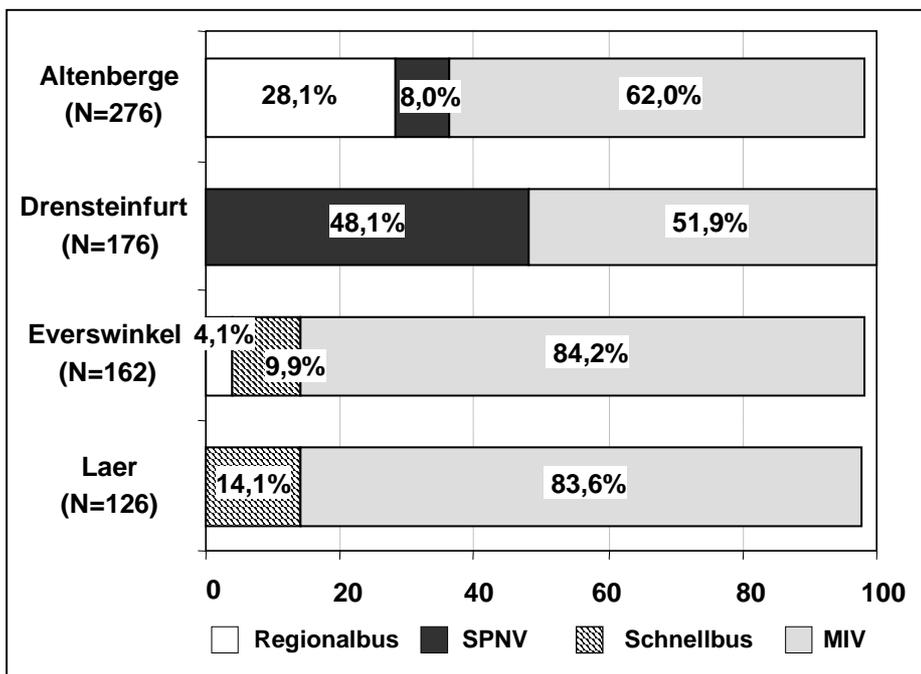
Verkehrsmittel in %	Altenberge (N=1.157)	Drensteinfurt (N=990)	Everswinkel (N=829)	Laer (N=885)
ÖPNV gesamt	9,8	11,9	7,3	5,5
<i>Linienbus</i>	0,8	2,8	2,1	2,4
<i>Regionalbus</i>	6,6	-	1,5	0,2
<i>Schnellbus</i>	-	-	2,5	2,9
SPNV	2,4	9,1	1,2	-

³⁰ Zwar liegen keine direkten Vergleichszahlen vor; eine aktuelle Studie des LDS über das Verkehrsverhalten in Nordrhein-Westfalen kommt aber für den Raum „Zentrales Münsterland“, zu dem Münster und die direkten Umlandgemeinden und damit Altenberge, Drensteinfurt und Everswinkel gehören, zu einem ÖPNV-Anteil am Modal Split von 7,2 % (Werktag) bzw. 5,5 % (Wochenenden). Für den Raum „Nördliches Münsterland“, dem die Gemeinde Laer zugerechnet wird, werden 6,0 % (Werktag) bzw. 2,7 % (Wochenenden) angegeben (Stichtagsbefragung von Personen ab 6 Jahren; vgl. LDS NRW, 2001)

Da im Rahmen des Forschungsvorhabens der Verkehrsrelation nach Münster besondere Bedeutung zukam, wurde die Verkehrsmittelwahl für diese Relation gesondert ausgewertet (vgl. Abbildung IV-11). Die hohen Nutzungszahlen für den ÖPNV, wie sie insbesondere in Drensteinfurt deutlich werden, zeigen, dass der öffentliche Nahverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel bei Fahrten ins Oberzentrum ist bzw. sein kann. Auffällig ist für Altenberge wiederum die hohe Bedeutung des Regionalbusses, der trotz der deutlich längeren Fahrtzeit nach Münster stärker genutzt wird als der SPNV.

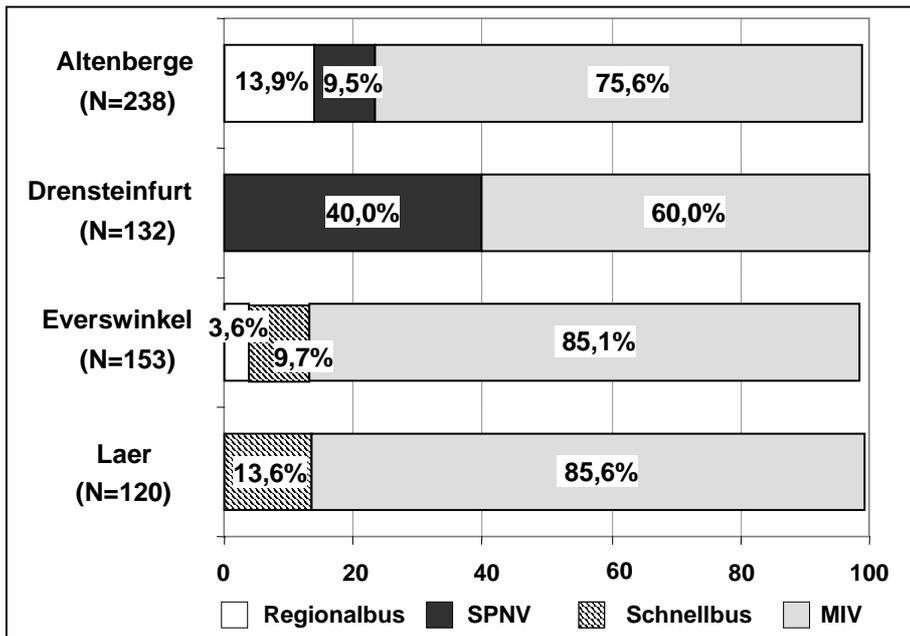
Um mögliche Verzerrungen durch den je nach Gemeinde unterschiedlich bedeutenden Schülerverkehr nach Münster auszuschließen, ist in Abbildung IV-12 die Verkehrsmittelwahl bei Fahrten ins Oberzentrum unter Ausschluss der Schüler³¹ dargestellt. Dabei sinkt der Anteil an der Verkehrsmittelwahl insbesondere beim Regionalbus in Altenberge, bei dem mehr als die Hälfte der Wege im Schülerverkehr zurückgelegt werden. Auch in den Werten der SPNV-Nutzung in Drensteinfurt sind nennenswerte Anteile Schülerverkehr enthalten; dennoch erreicht der SPNV hier auch nach Ausschluss dieser Personengruppe einen Anteil von 40 % an den Fahrten nach Münster, was die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes unterstreicht.

Abbildung IV-11: Modal Split der Wege zwischen Umlandgemeinde und Münster



31 Im Wegezweck Ausbildung/Schule wurden in der Stichtagsbefragung alle ÖPNV-Wege von Schülern zurückgelegt.

Abbildung IV-12: Modal Split der Wege zwischen Umlandgemeinde und Münster (ohne Schülerverkehr)



► Mit Bus und Bahn zur Arbeit? Nutzung des ÖPNV im Berufsverkehr

Für die einzelnen Verkehrsträger des Öffentlichen Nahverkehrs liegen für die Ebene der Einzelgemeinden aus der Stichtagsbefragung nur geringe Fallzahlen vor. Auf die Darstellung einer Differenzierung nach einzelnen Wegezwecken in der Nutzung der ÖPNV-Angebote wird deshalb verzichtet.³²

Vor dem Hintergrund der Forschungsfragen des Projektes, die insbesondere die Wirkung des ÖPNV-Angebotes auf den Pendlerverkehr in den Vordergrund stellen (s.o.), werden die folgenden Auswertungen auf den Wegezweck Arbeit bzw. die Nutzergruppe der Berufstätigen³³ bezogen.

Hohe Anteile des Motorisierten Individualverkehrs in der Verkehrsmittelwahl der Berufstätigen

Tabelle IV-18 zeigt die von dieser Bevölkerungsgruppe zurückgelegten Wege. Wie in der allgemeinen Modal Split-Betrachtung bereits ersichtlich (Tabelle IV-17) wird in Altenberge auch der Regionalbus von Berufstätigen in Anspruch genommen, während in Drensteinfurt von dieser Personengruppe nahezu ausschließlich der SPNV genutzt wird. Auffällig ist die geringe Nutzung des ÖPNV in Laer durch die Berufstätigen, die sich hier allein auf den Schnellbus konzentriert. Aber auch

32 Tendenzuell zeigt sich in der Auswertung auf Gemeindeebene übereinstimmend eine geringe Bedeutung des Freizeitverkehrs sowie abgeschwächt auch des Einkaufsverkehrs in der ÖPNV-Nutzung. Erwartungsgemäß dominiert der Ausbildungs- und Berufsverkehr (vgl. Anhang B).

33 Unter dieser Bezeichnung werden die Voll- und Teilzeit-Beschäftigten zusammengefasst.

in den übrigen Gemeinden wird die weit überwiegende Zahl der Wege mit dem MIV zurückgelegt.

Tabelle IV-18: Modal Split (in %) der Berufstätigen am Stichtag (alle Wege)

Verkehrsmittel	Wege der Berufstätigen in Altenberge (N=645)	Wege der Berufstätigen in Drensteinfurt (N=496)	Wege der Berufstätigen in Everswinkel (N=443)	Wege der Berufstätigen in Laer (N=507)
Fuß	20,3	7,1	12,0	9,4
Fahrrad	11,0	19,2	17,6	16,5
ÖPNV gesamt	5,6	7,3	5,0	1,5
<i>Linienbus</i>	0,2	0,6	-	-
<i>Regionalbus</i>	2,1	-	0,9	-
<i>Schnellbus</i>	-	-	3,4	1,5
SPNV	3,3	6,7	0,7	-
MIV	63,1	66,3	64,3	72,4
sonstiges		0,2	1,1	0,2

SPNV und Schnellbus als (mögliche) Alternative für Arbeitswege

Die Bevölkerung der Modellgemeinden wurde zusätzlich zu ihrem Nutzungsverhalten am jeweiligen Stichtag nach der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit des Bahn- bzw. Schnellbusangebotes gefragt. Die ÖPNV-Nutzung zeigt sich dabei erwartungsgemäß auf höherem Niveau. So geben in Drensteinfurt über 20 % der Berufstätigen an, ein- bis dreimal die Woche bzw. täglich mit der Bahn unterwegs zu sein und damit zu den sogenannten Häufignutzern des ÖPNV zu zählen (vgl. Abbildung IV-13). Der Regionalbus in Altenberge, der hier zusätzlich dargestellt ist³⁴, bestätigt seine Bedeutung und liegt in der Nutzungshäufigkeit auf annähernd gleicher Höhe mit dem SPNV.

Die Analyse der Arbeitsorte der in die Befragung einbezogenen Berufstätigen der Modellgemeinden (vgl. Kapitel 4.3.2) hat gezeigt, dass in der Verkehrsrelation nach Münster mit Anteilen zwischen 36 % (Drensteinfurt) und 55 % (Altenberge) der Beschäftigten grundsätzlich ein Potenzial zur Verlagerung auf den ÖPNV besteht.

34 Die Darstellung ist möglich, weil im Personenfragebogen in Altenberge zusätzlich eine Frage nach der durchschnittlichen Nutzung des Regionalbusses aufgenommen wurde, die allerdings in der Formulierung im Vergleich zur Frage 10 (durchschnittliche Bahnnutzung) verändert wurde (vgl. Personenfragebogen Frage 13 im Anhang B). In der Auswertung wurden dabei alle Nutzer, die die Frage nach der Nutzung des Regionalbusses verneint haben, als adäquat zu denjenigen Personen gewertet, die die Frage der Bahnnutzung mit (fast) nie beantwortet haben.

Abbildung IV-13: Durchschnittliche Bahn-/Schnellbusnutzung der Berufstätigen (alle Gemeinden) und durchschnittliche Bahn-/Regionalbusnutzung der Berufstätigen (Altenberge)

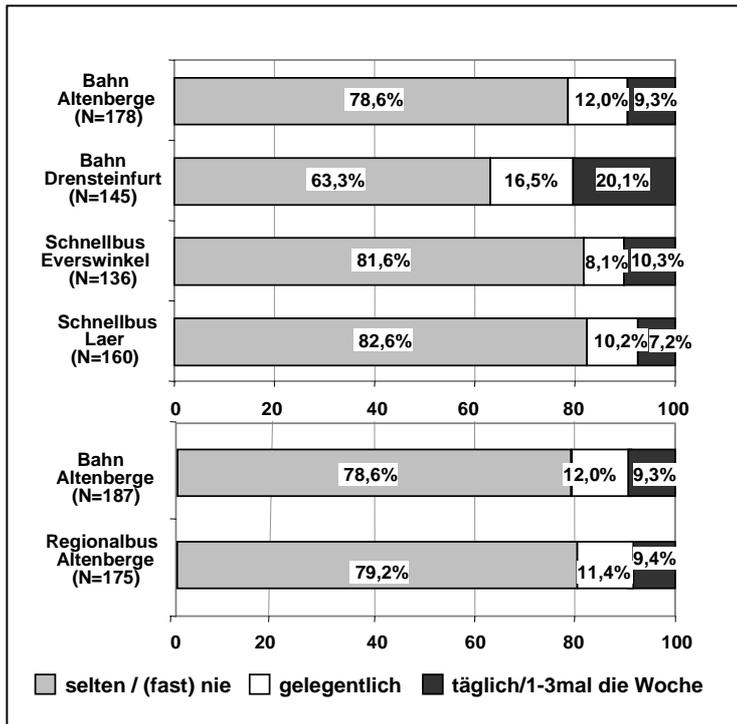


Abbildung IV-14: Durchschnittliche Bahn-/Schnellbusnutzung von Pendlern mit dem Arbeitsort Münster (alle Gemeinden) und durchschnittliche Bahn-/Regionalbusnutzung von Pendlern mit dem Arbeitsort Münster (Altenberge)

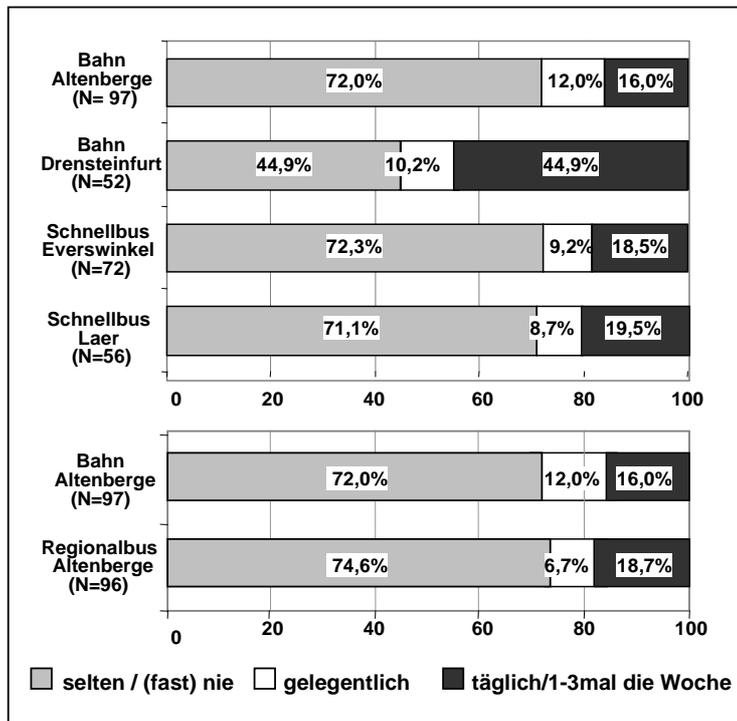


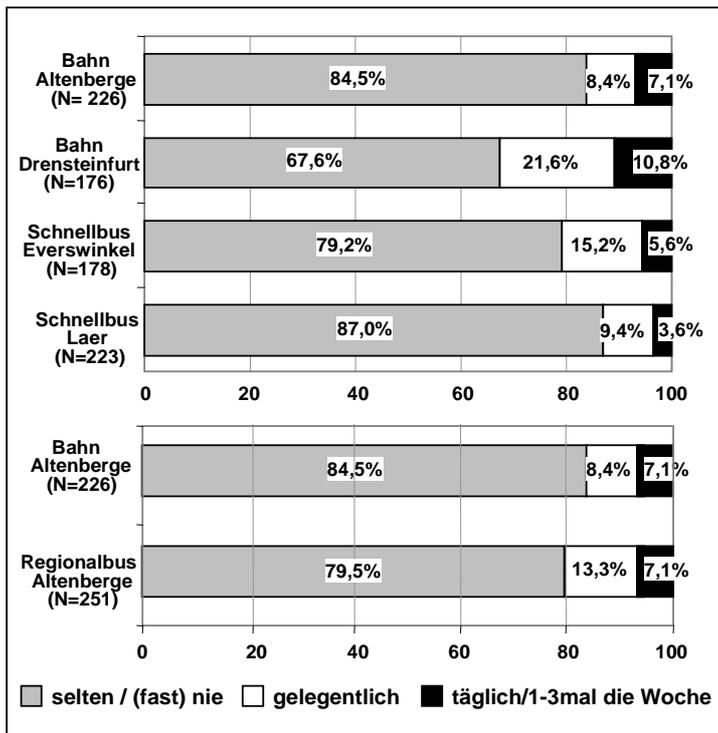
Abbildung IV-14 stellt die Ergebnisse der durchschnittlichen ÖPNV-Nutzung derjenigen Berufstätigen dar, die in der Befragung als Arbeitsort Münster angegeben haben. Bei entsprechend geringen Fallzahlen liegen die Anteile der Berufspendler, die täglich oder mindestens ein- bis dreimal in der Woche mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind, hier etwa doppelt so hoch wie in der Betrachtung aller Berufstätigen. Dies kann als weiterer Hinweis dafür gewertet werden, dass die ÖPNV-Angebote nach Münster – neben SPNV und Schnellbus gilt dies auch für den Regionalbus in Altenberge – als Alternative zum MIV wahrgenommen werden. Allerdings gibt mit Ausnahme von Drensteinfurt immer noch die klare Mehrheit der Berufstätigen mit dem Arbeitsort Münster an, selten oder (fast) nie mit dem ÖPNV zu fahren.

► **Alternative für "Wahlfreie"?**

Einfluss der Kfz-Verfügbarkeit auf die ÖPNV-Nutzung

Wichtiges Kriterium in der Beurteilung der Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs ist die Nutzung durch sogenannte Wahlfreie, d. h. durch Personen, die ständig ein Kraftfahrzeug zur Verfügung haben.

Abbildung IV-15: Durchschnittliche Bahn-/Schnellbusnutzung von Personen mit ständiger Kfz-Verfügbarkeit (alle Gemeinden) und durchschnittliche Bahn-/Regionalbusnutzung von Personen mit ständiger Kfz-Verfügbarkeit (Altenberge)



Die Werte in Abbildung IV-15 zeigen hier zunächst, dass auch „Wahlfreie“ zu den Nutzern der SPNV- bzw. Schnellbusangebote sowie des Regionalbusses in Altenberge zählen. Aus dem Vergleich mit der erhobenen durchschnittlichen Inanspruchnahme dieser ÖPNV-Angebote aller Befragten (Tabelle IV-19) wird aber

deutlich, dass sich die Kfz-Verfügbarkeit eindeutig negativ auf die Inanspruchnahme des ÖPNV auswirkt. So sinkt die Anzahl der „Häufignutzer“ in dieser Betrachtung in allen Gemeinden. Dies ist sowohl bezogen auf den SPNV in Drensteinfurt als auch den Regionalbus in Altenberge sicherlich zu einem Teil aus den Nutzungszahlen im Schülerverkehr zu erklären. Bei den beiden Schnellbusangeboten in Everswinkel und Laer deuten die Ergebnisse dagegen auf eine allgemein geringere Attraktivität für Personen mit ständiger Kraftfahrzeugverfügbarkeit.

Demgegenüber bleiben die Werte des SPNV in Altenberge weitgehend stabil, d. h. der Schienenverkehr scheint dort für die Gruppe der „Wahlfreien“ eine hohe Bedeutung zu besitzen. Dennoch liegt die Nutzungshäufigkeit der Schiene im ortsinternen Vergleich nicht über den Werten des Regionalbusses. Die bereits mehrfach konstatierte augenscheinliche Attraktivität des Busangebotes in Altenberge bestätigt sich damit auch hier.

Tabelle IV-19: Durchschnittliche Nutzung des Bahn-/ Schnellbusangebotes (alle Gemeinden) sowie des Regionalbusses in Altenberge von Personen mit ständiger Kraftfahrzeugverfügbarkeit* im Vergleich zu allen Befragten

Nutzungshäufigkeit in %	Bahn Altenberge		Regionalbus Altenberge		Bahn Drensteinfurt		Schnellbus Everswinkel		Schnellbus Laer	
	alle Befragten (N=325)	Wahlfreie* (N=226)	alle Befragten (N=324)	Wahlfreie* (N=251)	alle Befragten (N=288)	Wahlfreie* (N=176)	alle Befragten (N=264)	Wahlfreie* (N=178)	alle Befragten (N=305)	Wahlfreie* (N=223)
(fast) täglich / 1-3 mal die Woche	8,4	7,1	16,0	6,7	22,6	10,8	11,9	5,6	8,8	3,6
gelegentlich	7,7	8,4	13,3	12,0	21,2	21,6	20,3	15,2	12,5	9,4
seltener / (fast) nie	84,5	84,5	71,7	81,3	56,2	67,6	67,8	79,2	78,5	87,0

* alle Personen mit (fast) täglicher Kraftfahrzeugverfügbarkeit

► Könnte wer wollte?

Zielorte und Erreichbarkeiten mit Bus und Bahn

Die Nachfrage nach dem Öffentlichen Nahverkehr muss vor dem Hintergrund der räumlichen Orientierung der Bevölkerung betrachtet werden. Die Ausführungen in den vorherigen Kapiteln haben gezeigt, dass eine Orientierung der Bevölkerung nach Münster zwar erwartungsgemäß in allen Orten zu verzeichnen ist, dabei aber zwischen den Gemeinden gravierende Unterschiede bestehen. Insbesondere in Laer fällt danach der Bezug zum Oberzentrum weniger stark aus, als zunächst zu vermuten war (vgl. u. a. Kapitel 4.3).

Unterschiedliche Fahrtenhäufigkeit nach Münster

Die Ergebnisse zu der in der Befragung ermittelten Fahrtenhäufigkeit nach Münster bestätigen diese Aussagen. So zeigt die Auswertung der in den Wegeprotokollen angegebenen Ziele der Bewohner der Modellgemeinden, dass in Laer in 27 % aller Fälle Münster als Wegeziel genannt wird. In Altenberge und

Everswinkel sind dies knapp 40 %. Auch in den Antworten auf die Frage nach der durchschnittlichen Anzahl der Fahrten nach Münster werden die Unterschiede zwischen den Gemeinden deutlich, wobei insgesamt festzustellen ist, dass in allen Orten ein großer Teil der Bevölkerung nur gelegentlich (1 bis 3 Tage im Monat) oder (fast) nie nach Münster fährt³⁵.

Tabelle IV-20: Fahrtenhäufigkeit der Bewohner der Modellgemeinden nach Münster

Fahrtenhäufigkeit nach Münster in %	Altenberge (N=331)	Drensteinfurt (N=289)	Everswinkel (N=267)	Laer (N=308)
(fast) täglich	35,5	23,7	30,9	21,6
1 bis 3 Tage in der Woche	21,1	17,9	12,1	9,5
1 bis 3 Tage im Monat	27,8	26,8	39,2	28,9
seltener	11,9	23,7	15,1	26,6
(fast) nie	3,7	7,9	2,6	13,4

Unterschiedliche Potenziale des ÖPNV als Folge unterschiedlicher Orientierungen

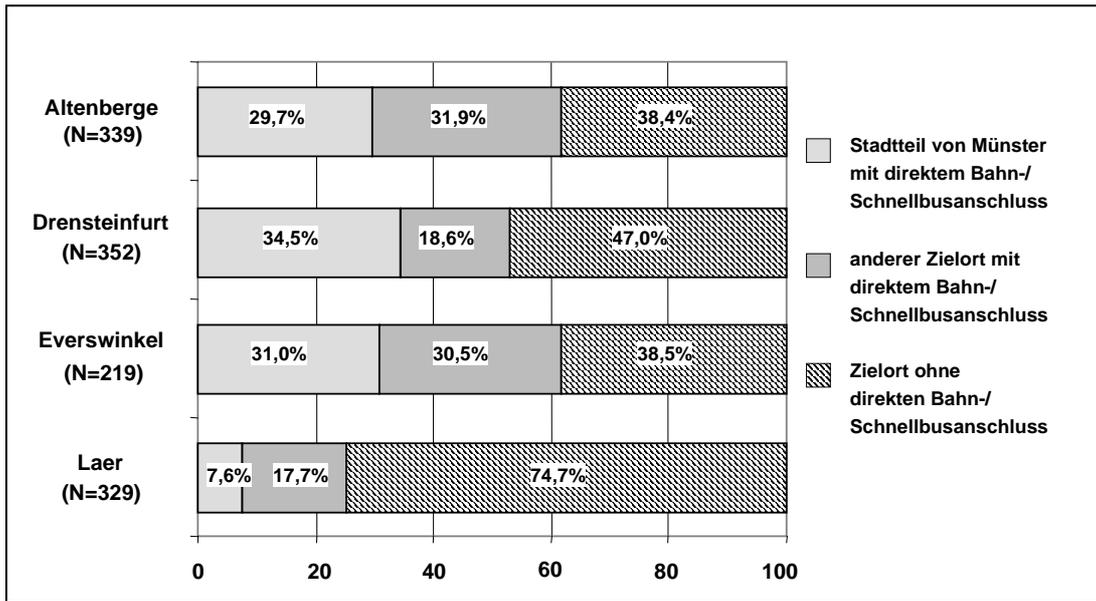
Als Erweiterung der Ergebnisse zur ÖPNV-Nutzung aus der Stichtagsbefragung wurde eine Detailanalyse der in den Wegen der Befragten angegebenen Ziele und ihrer (theoretischen) Erreichbarkeit mit der Bahn bzw. den Schnellbussen vorgenommen. Trotz vielschichtiger Motivlage in der Verkehrsmittelwahl scheint diese Vorgehensweise sinnvoll, um die Bewertung des Niveaus der ÖPNV-Nutzung zu unterstützen und eine Annäherung an das mögliche Nachfragepotenzial von Bus und Bahn in den Gemeinden zu erhalten. Die Darstellungen beruhen dabei im Wesentlichen auf den Auswertungen von Michael Löchl im Rahmen seiner Diplomarbeit (vgl. Löchl 2002, Kapitel 6.2)

Die Werte in Abbildung IV-16 entsprechen in ihrer Tendenz der Orientierung der Bevölkerung in den Modellgemeinden. Bei den betrachteten Wegen in Altenberge und Everswinkel wäre in der überwiegenden Zahl der betrachteten Wege eine Fahrt mit Bahn bzw. Schnellbus möglich gewesen; auch in Drensteinfurt liegt dieser Anteil noch über 50 %. In Laer wurden dagegen nur in 25,3 % der Fälle Zielorte mit direkter Erreichbarkeit mit dem Schnellbus gewählt.³⁶

³⁵ Zwar ist die Fahrtenhäufigkeit nach Münster in der Differenzierung nach Alters- bzw. Erwerbsgruppen erwartungsgemäß vor allem bei Älteren bzw. Hausfrauen und Rentnern niedrig; der Anteil derjenigen, die nie oder nur gelegentlich nach Münster fahren, beträgt aber auch bei den jüngeren Bewohnern und in der Gruppe der Berufstätigen mindestens ein Drittel (vgl. Einzelauswertungen der Gemeinden im Anhang B).

³⁶ Dieser Wert liegt voraussichtlich noch darunter, da unter den Zielorten mit Schnellbuserreichbarkeit auch Altenberge eingeordnet wurde, dessen Schnellbusanschluss am äußersten Ortsrand liegt. In der Auswertung der tatsächlich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege wurde der Schnellbus in Altenberge dementsprechend in keinem Fall genannt, weder als Zielort eines Schnellbusweges der Befragten in Laer noch als Ausgangspunkt eines ÖPNV-Weges der Altenberger Bevölkerung.

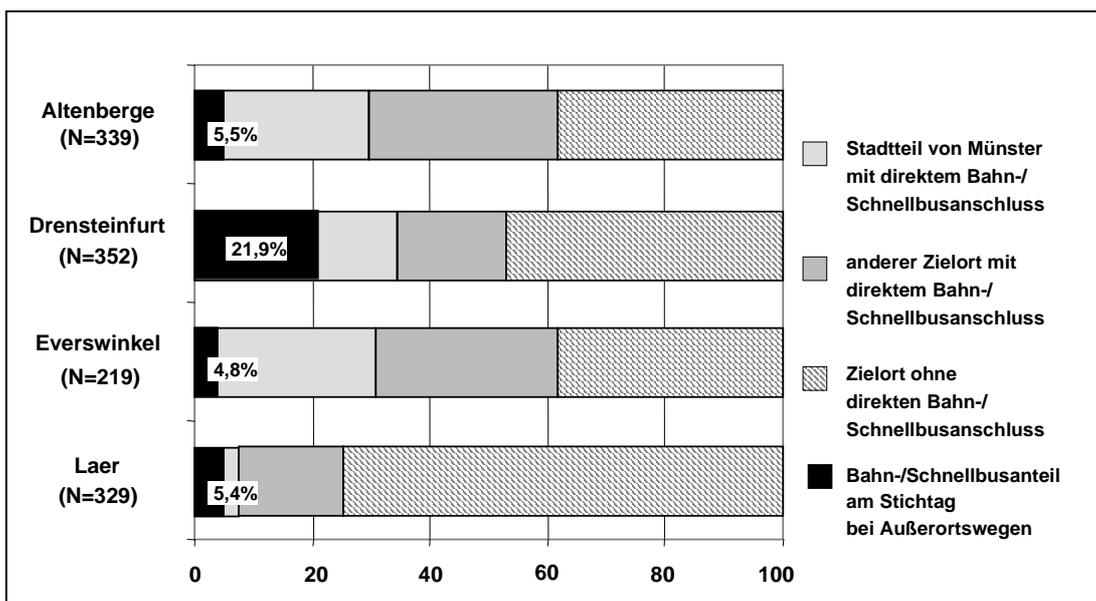
Abbildung IV-16: Anteile der Wege zwischen Wohnort und Orten mit und ohne direkte Bahn- bzw. Schnellbusverbindung



Stärkste Ausnutzung des Potenzials in Drensteinfurt

Abbildung IV-17 zeigt zum Vergleich zusätzlich den Modal Split-Anteil des ÖPNV bei Außerortswegen. In dieser – wie erwähnt vereinfachten – Betrachtungsweise zeigt sich wiederum Drensteinfurt als der Ort, in dem die Möglichkeiten der Zielerreichung mit dem ÖPNV bzw. dem SPNV am stärksten genutzt werden. Die Schnellbusgemeinde Laer schneidet in dieser Darstellung deutlich besser ab – trotz des geringen ÖPNV-Niveaus. Die größten Potenziale in der ÖPNV-Nachfrage sind demnach für Everswinkel und Altenberge zu konstatieren.

Abbildung IV-17: Anteile der Wege zwischen Wohnort und Orten mit und ohne direkte Bahn- bzw. Schnellbusverbindung und Verkehrsmittelwahl bei Außerortswegen



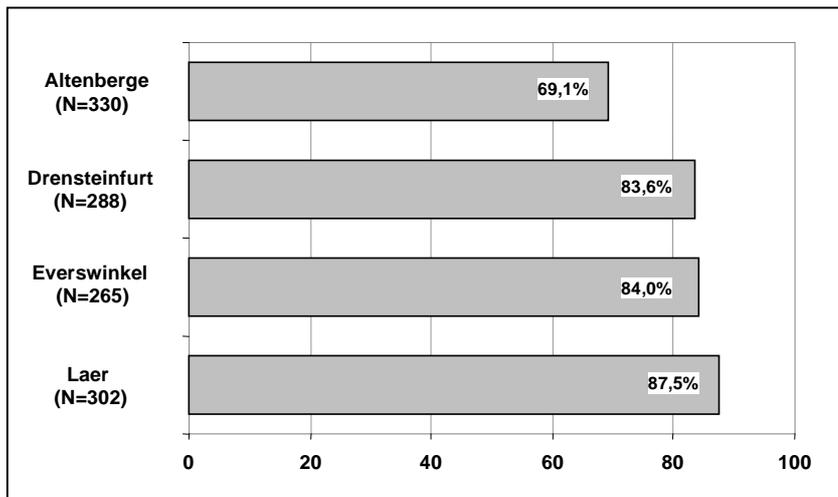
► Geliebte Bahn?

Bekanntheitsgrad und Einschätzungen zu Bus und Bahn

Hoher Bekanntheitsgrad in den Schnellbusgemeinden

Die Befragungsergebnisse bezüglich der Kenntnis des jeweiligen ÖPNV-Angebotes von und nach Münster zeigen insgesamt einen hohen Bekanntheitsgrad in den Modellgemeinden. Vor allem die Schnellbusse in Everswinkel und in Laer sind in der Wahrnehmung der Menschen augenscheinlich sehr präsent (vgl. Abbildung IV-18).

Abbildung IV-18: Bekanntheit der ÖPNV-Systeme in den Modellgemeinden



Über die Gründe für den hier ablesbaren deutlich geringeren Bekanntheitsgrad der Bahn in Altenberge können nur Vermutungen angestellt werden. Als mögliche Erklärung könnte die Randlage des Bahnhofes und die damit verbundene geringere Präsenz des Schienenverkehrs in Betracht kommen. Ein vergleichender Wert zum zentral durch den Ort geführten Regionalbus liegt hier wie in der Bewertung der Qualität des Angebotes (s.u.) allerdings nicht vor.

Zufriedenheit mit dem Angebot in den Gemeinden mit SPNV-Anschluss geringer

Die Auswertungen über die Einschätzung der Qualität der Verkehrssysteme deuten auf eine hohe Zufriedenheit mit dem Angebot hin. Tabelle IV-21 zeigt die Mittelwerte für die Gesamtzufriedenheit sowie die Beurteilung einzelner Merkmale im Vergleich aller Befragten und der Personen, die in der durchschnittlichen Nutzung den „Häufignutzern“ zugeordnet wurden, und deren Bewertung deshalb als Ausdruck eigener Erfahrung interpretiert werden kann. Die Einschätzungen dieser beiden Gruppen zeigen dabei insgesamt weitgehende Übereinstimmung; signifikante Abweichungen in unterschiedlicher Richtung sind mit der Ausnahme der Gemeinde Laer vor allem in den Bereichen Gesamtzufriedenheit und Fahrtenhäufigkeit nachweisbar.

Tabelle IV-21: Mittelwerte der Zufriedenheit mit dem Bahn- bzw. Schnellbusangebot nach Münster

Mittelwerte der Zufriedenheit	Altenberge		Drensteinfurt		Everswinkel		Laer	
	alle Befragten	Häufignutzer**						
Gesamtzufriedenheit¹ (N=830)*	2,84	2,57	2,59	2,64	2,22	2,09	2,40	2,30
Fahrtenhäufigkeit² (N= 818)*	2,61	2,42	2,03	1,87	1,98	2,01	2,19	2,40
Fahrtzeit² (N=864)*	2,20	2,13	1,92	2,09	1,92	1,77	1,96	1,96
Pünktlichkeit² (N=763)*	2,54	2,57	3,29	3,64	2,28	2,30	2,27	2,38
Gestaltung und Ausstattung der Haltestelle/des Bahnhofs² (N=942)*	4,03	4,06	3,01	3,20	2,04	1,97	2,52	2,65
Attraktivität und Gestaltung der Wegstrecke zur Haltestelle/zum Bahnhof² (N=941)*	2,91	3,09	2,62	3,23	2,20	2,12	2,64	2,83
Sicherheit der Wegstrecke zur Haltestelle/zum Bahnhof² (N=921)*	3,03	2,97	2,99	2,75	2,34	2,36	2,99	2,64
¹ Personenbogen, Frage 12: Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit dem Angebot und den Leistungen <i>der Bahn-/des Schnellbusses</i> (Bewertung: sehr gut (1) bis ungenügend (6)) ² Personenbogen Frage 11: Einschätzungen zur Qualität des Bahn-/Schnellbusangebotes in <i>Gemeinde</i> (Bewertung: sehr gut (1) bis ungenügend (6))								

* Die Fallzahl bezieht sich auf die Gruppe aller Befragten

** Durchschnittliche Nutzung des Schnellbus-/Bahnangebotes (Frage 10); Antwortmöglichkeiten (fast) täglich oder 1 bis 3 Tage/Woche

Einschätzungen spiegeln spezifische Situation des ÖPNV in den Gemeinden wieder

Die abgegebenen Einschätzungen zu den einzelnen Qualitätsmerkmalen spiegeln auch die erwähnten Unterschiede bzw. Spezifika der örtlichen ÖPNV-Angebote wieder. So schlägt sich das hochwertige Angebot in punkto Fahrtenhäufigkeit in Drensteinfurt in einer sehr guten Bewertung dieses Qualitätsmerkmals nieder. Allerdings werden auch in den Schnellbus-gemeinden positive Einschätzungen dazu abgegeben. In Bezug auf die Pünktlichkeit schneidet Drensteinfurt im Vergleich mit allen Gemeinden signifikant schlechter ab. Die nachweislich vorhandenen Defizite in der Einhaltung der Fahrplanzeiten des Bahnverkehrs in Drensteinfurt resultieren dabei aus der langen und damit störungsanfälli-

gen Streckenführung der SPNV-Züge aus den Richtungen Köln, Wuppertal und Paderborn nach Münster.

Überwiegend bessere Bewertungen in den Schnellbusgemeinden

Bezogen auf die Gesamtzufriedenheit, aber auch auf viele Qualitätsmerkmale zeigt sich insgesamt eine höhere Zufriedenheit mit dem Schnellbussystem, vor allen Dingen im Vergleich zum Bahnangebot in Altenberge. Während die Bewertungen in Bezug auf die Fahrzeit vor dem Hintergrund des Reisezeitenvergleichs nicht zu erwarten waren, sind die Urteile zur Qualität des Bahnhofs aufgrund des unbefriedigenden Gestaltungsbildes in Altenberge nachvollziehbar (vgl. Kapitel 5.1.2).

Die überwiegend günstigeren Bewertungen der Schnellbusangebote wie auch ihr höherer Bekanntheitsgrad (s. o.) können insgesamt als Hinweis auf ein allgemein sehr gutes Image dieses Verkehrssystems gewertet werden.

Dabei wird aber auch bestätigt, dass die Einschätzung der Qualität des ÖPNV und seine tatsächliche Nutzung keinen unmittelbaren Bezug zueinander haben müssen, was sich insbesondere aus den günstigen Urteilen zum Schnellbus bei gleichzeitig geringer Nutzung in Laer ableiten lässt.

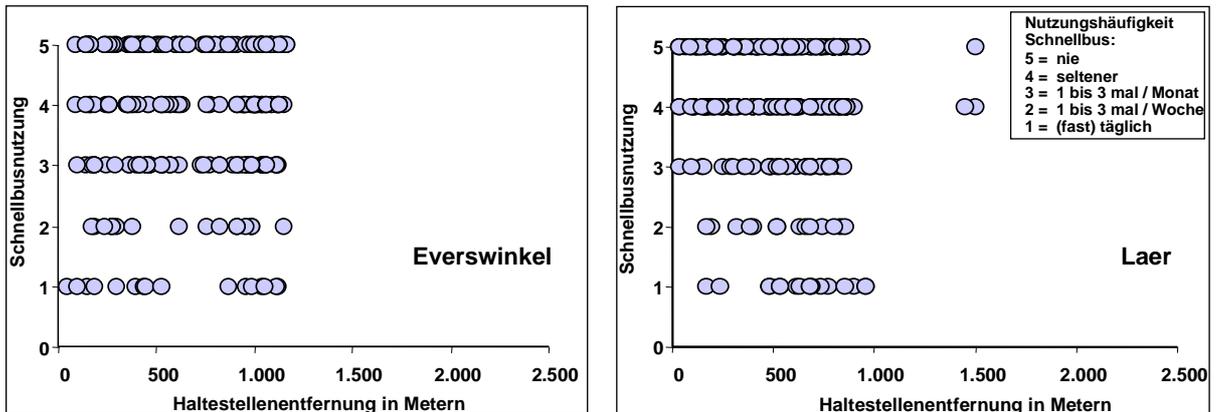
► **Wohnen mit Anschluss?**

Der Einfluss der Haltestellenentfernung auf die ÖPNV-Nutzung

Zur Beantwortung der Frage, ob es in den betrachteten Gemeinden Unterschiede hinsichtlich der Einzugsgebiete von Haltestellen des SPNV und des Schnellbusses gibt, sowie ob sich generell ein Zusammenhang zwischen der Länge des Weges zur Haltestelle und der Nutzung der ÖPNV-Angebote ergibt, wurde eine Analyse der Häufigkeit der Nutzung nach Entfernung der Wohnung zum Bahnhof bzw. nächsten Schnellbushaltepunkt vorgenommen.³⁷ In der Darstellung wurden die ermittelten Werte mit den Angaben zur durchschnittlichen ÖPNV-Nutzung verknüpft und mit je einem Punkt pro befragter Person eingetragen.

³⁷ Die manuell erfolgte Messung der Luftlinienentfernungen zu den Haltepunkten der Bahn bzw. des Schnellbusses wurde durch eine spezielle Codierung der Fragebögen, die einen Rückschluss zur genauen Wohnadresse zuließ, ermöglicht. Zur Wahrung des Datenschutzes wurden die Angaben zum Wohnstandort anschließend gelöscht, so dass im Datensatz kein Rückschluss von den Ergebnissen auf die befragten Haushalte bzw. Personen mehr möglich ist.

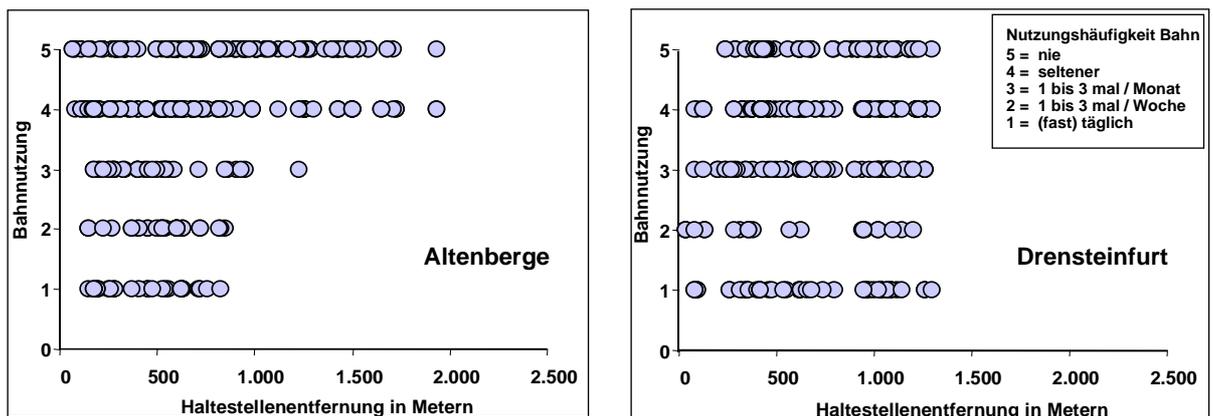
Abbildung IV-19: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Schnellbusses nach Entfernung der Wohnung zur Haltestelle (ungewichtet)



Deutlich wird, dass sich die Nutzer und die Nichtnutzer der Schnellbusse in Everswinkel und Laer wie auch der Bahn in Drensteinfurt im Grundsatz gleichmäßig über die unterschiedlichen Entfernungen verteilen. Ein Einfluss der Haltestellenentfernung auf die ÖPNV-Nutzung kann danach nicht festgestellt werden.

Um eine Wirkung der Kfz-Verfügbarkeit auf die Ergebnisse auszuschließen, wurde zusätzlich eine auf die Gruppe der "Wahlfreien" Personen (Personen mit ständiger Kfz-Verfügbarkeit) beschränkte Auswertung durchgeführt. Auch hier zeigt sich eine vergleichbare Verteilung, d. h. auch für diese Gruppe der Befragten lässt sich danach kein Zusammenhang zwischen der Entfernung der Wohnung zum jeweiligen Haltepunkt und der Nutzung der Bahn- bzw. Schnellbusangebote herstellen.

Abbildung IV-20: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Bahnangebotes nach Entfernung der Wohnung zum Bahnhof (ungewichtet)



Der in den Abbildungen zu erkennende recht abrupte Rückgang der Nutzung des ÖPNV bei 1.000 Metern kann dabei nicht unmittelbar als Indiz für die spürbar geringe Attraktivität des ÖPNV ab dieser Entfernung gewertet werden. Vielmehr sind ab diesem Entfernungsbereich die Gemeinden nur noch spärlich besiedelt, weshalb die Ableitung eines maximalen Einzugsbereiches nicht möglich ist.

Als Hinweis darauf, dass die Anziehungskraft des ÖPNV-Angebotes oberhalb dieser Grenze nachlässt, könnten allerdings die Ergebnisse in Altenberge gedeutet werden, die sich durch die Randlage des Bahnhofs über einen größeren Radius (bis etwa 2.000 Meter) beziehen (vgl. Abbildung IV-20). Hier ist ein Abfall der Nachfrage ab einer Entfernung von knapp 1.000 Meter bzw. ein erhöhter Anteil von Häufignutzern in unteren Entfernungsbereichen zu erkennen. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Ergebnis in Altenberge durch die zusätzliche ÖPNV-Erschließung über den Regionalbus verwässert wird.³⁸

Ob die Bewohner der vom Bahnhof abgewandten Wohngebiete anstelle des SPNV verstärkt den Regionalbus nutzen, und welche Entscheidungskriterien grundsätzlich bei der Entscheidung gegen die Bahnnutzung eine maßgebliche Rolle spielen, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden.

Deutlich wird aber insgesamt, dass die Entfernungsempfindlichkeit bzw. die hier ableitbare Entfernungsunempfindlichkeit der ÖPNV-Nutzer nicht mit der Frage des jeweiligen ÖPNV-Systems zusammenhängt. Dies bedeutet konkret, dass eine grundlegend höhere Attraktivität der schienengebundenen Angebote in dieser Frage nicht ableitbar ist.

4.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

In der Betrachtung der Ergebnisse der Befragung ist zunächst auf die bedeutsamen Unterschiede zwischen den vier Untersuchungsgemeinden im Umland von Münster hinzuweisen, die für das jeweilige ÖPNV- und Infrastrukturangebot aber auch hinsichtlich der spezifischen Stellung der einzelnen Gemeinden im regionalen Siedlungsgefüge bestehen. Aus diesem Grund ist eine übergreifende Beantwortung der Forschungsfragen mit Einschränkungen behaftet.

Generell belegen die Werte in allen Befragungsorten erwartungsgemäß eine sehr starke Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs im Außerortsverkehr. Allerdings konnte für den Ort Drensteinfurt gezeigt werden, dass in der Verkehrsrelation nach Münster mit bis zu 50 % bzw. 40 % (ohne Schülerverkehr) tatsächlich ein erheblicher Anteil der Wege ins Oberzentrum mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt wird. Demnach sind erhebliche Verlagerungspotenziale auf den ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr realisierbar; gerade für den Berufsverkehr. Dennoch zeigt eine nähere Analyse dieser Gruppe auch, dass etwa zwei Drittel der berufsbezogenen Wege wie auch in den anderen Gemeinden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Deutlich wird zudem insgesamt, dass sich die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs deutlich negativ auf die Inanspruchnahme des ÖPNV auswirkt und die Gruppe der sogenannten Wahlfreien die ÖPNV-Angebote deutlich weniger in Anspruch nimmt.

Auch in den anderen Gemeinden sind Verlagerungen auf den ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr feststellbar, allerdings in geringerem Umfang. So wird in Alten-

³⁸ Der Regionalbus in Altenberge konnte hier nicht berücksichtigt werden, da die manuelle Erfassung der Luftlinienentfernung zur Haltestelle für die an der Befragung teilnehmenden Haushalte auf den SPNV-Haltestelle bezogen wurde.

berge noch ein Drittel dieses Verkehrs mit dem ÖPNV zurückgelegt, in Laer und Everswinkel sind dies etwa 14 %.

Hintergrund für diese Unterschiede ist in erster Linie die deutlich höhere Qualität des ÖPNV in Drensteinfurt, die sich vor allem in einer besseren Bedienungshäufigkeit sowie der im Vergleich zur Pkw-Nutzung deutlich kürzeren Fahrzeit zum Hauptbahnhof Münster niederschlägt.

Dennoch greift die isolierte Betrachtung der auf der Verkehrsrelation Münster entstehenden Verkehre insgesamt zu kurz. Im Bemühen um eine nachhaltige Entwicklung muss vielmehr das gesamte Verkehrsgeschehen berücksichtigt werden. Dies insbesondere, da die Fahrten ins Oberzentrum mit einem Anteil von etwa 13 bis 20 % (alle Wege) bzw. 20 bis 40 % (Außerortswege) in ihrer Bedeutung nicht überschätzt werden dürfen.

Die verkehrliche Orientierung der Bevölkerung der Gemeinden ist dabei insgesamt weit weniger stark auf das Oberzentrum ausgerichtet, als aufgrund der Lage anzunehmen wäre. Dies gilt insbesondere für die Gemeinde Laer, die trotz einer Entfernung von nur gut 20 Kilometern zu Münster allenfalls im Berufsverkehr noch ausgeprägtere Bezüge dorthin aufweist. Vielmehr sind hier, aber auch in den anderen Gemeinden, differenzierte regionale Verflechtungen feststellbar, die mit der heute bestehenden Angebotsstruktur des ÖPNV nur teilweise abgedeckt werden können.

In dieser integrierten Betrachtung der Wegeziele und ihrer Anbindung an den ÖPNV muss auch das ermittelte Niveau der ÖPNV-Nutzung ausgewertet werden. Die Auswertungen zeigen dabei, dass in allen Orten noch erhebliche Nachfragepotenziale bestehen. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Reisezeitenanalyse, die grundsätzlich eine hohe Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV auf der Verkehrsrelation nach Münster zeigt, könnten hier die "Wahlfreien" eine mögliche Zielgruppe entsprechender Marketingkonzepte darstellen.

Bezogen auf die Gesamtbetrachtung der Wege zeigen die Ergebnisse, welche Bedeutung den kurzen Distanzen bzw. den innerorts zurückgelegten Wegen im Verkehrsgeschehen in den Umlandgemeinden zukommt. Etwa die Hälfte der Wege wird dabei innerhalb der Gemeindegrenzen zurückgelegt, insbesondere im Wegezweck Einkaufs- und Freizeitverkehr. In diesem Zusammenhang bekräftigen die Auswertungen zum Verkehrsverhalten die von den Bewohnern in der Befragung insgesamt geäußerte Zufriedenheit mit der Lebens- bzw. Infrastrukturqualität. Dies kann auch als Hinweis darauf interpretiert werden, dass auch für Gemeinden dieser Größenordnung im direkten Umland der Städte in der Schaffung eines attraktiven Nutzungsangebotes vor Ort ein bedeutsamer Baustein zur Erreichung von mehr Nachhaltigkeit im Verkehr liegt.

Dabei zeigt sich in der Modal Split-Betrachtung auch, dass dem nichtmotorisierten Verkehr erhebliche Bedeutung in der Verkehrsmittelwahl des Einzelnen zukommt. Der Radverkehr spielt dabei im Münsterland traditionell eine besondere Rolle.

Die Nutzung des Fahrrades als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV könnte auch eine mögliche Ursache für den nicht feststellbaren Zusammenhang zwischen der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und der Entfernung der Wohnung zur

Haltestelle darstellen. Der Einzugsbereich der Haltepunkte erstreckt sich vielmehr augenscheinlich auf das gesamte betrachtete Gemeindegebiet, das allerdings überwiegend nicht über einen Radius von etwa 1.000 Meter hinausgeht. Schlussfolgern lässt sich aus diesem Ergebnis vor allem, dass anderen Kriterien in der Entscheidungsfindung des Einzelnen eine höhere Bedeutung zukommt.

Die augenscheinliche Unempfindlichkeit gegenüber der Entfernung zur Haltestelle in der Nutzung des ÖPNV zeigt sich dabei unabhängig vom angebotenen System, d. h. gilt im Grundsatz für den SPNV wie auch den Schnellbus. Insgesamt wird die im Modellvorhaben thematisierte Frage, ob schienengebundene Systeme einen grundlegenden Attraktivitätsvorteil aufweisen, bereits aus methodischen Gründen – insbesondere der mangelnden direkten Vergleichbarkeit der Gebiete – nicht abschließend geklärt werden können.

Die Befragungsergebnisse deuten in punkto Zufriedenheit der Kunden darauf hin, dass sich der Schnellbus keineswegs hinter der Schiene verstecken muss. Vielmehr wird er als Verkehrsmittel in den beiden Modellgemeinden positiv wahrgenommen. Die Vorteile, die der Schnellbus im Vergleich zum schienengebundenen Nahverkehr in vielen Bewertungsmerkmalen – etwa in der Gesamtzufriedenheit mit dem ÖPNV – verbuchen kann, bestätigen sich dabei auch in der isolierten Betrachtung der Untergruppe der so genannten Häufignutzer des ÖPNV. Auch wenn konstatiert werden muss, dass Wahrnehmung und Nutzung gerade in den Schnellbusgemeinden deutlich auseinanderfallen und erhebliche Potenziale ungenutzt bleiben, haben die Schnellbusse dennoch erkennbar (zusätzliche) Nachfrage für den ÖPNV wecken bzw. bedienen können.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht knapper Finanzmittel sollte dieses Verkehrsmittel sicherlich eine angemessene Rolle in den Strategien für mehr Nachhaltigkeit im Stadt-Umland-Verkehr erhalten. Die Region Münster könnte hier eine gewisse Beispielwirkung entfalten.

An der hohen Akzeptanz bzw. Nutzung des Schnellbusses auf wichtigen Verkehrsrelationen wird aber gleichzeitig ein Nachteil dieses Verkehrsmittels deutlich. So haben Schnellbusse im Münsterland zumindest in Stoßzeiten teilweise bereits jetzt ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Eine Steigerung des Fahrzeugeinsatzes würde vornehmlich im Stadtgebiet von Münster zu erheblichen Problemen führen, da die Aufnahmefähigkeit der dortigen Infrastruktur nahezu erschöpft ist. Bereits jetzt müssen zu Spitzenzeiten zum Teil mehrere Einsatzfahrzeuge in die Plankurse der Schnellbusse einbezogen werden; auch der begonnene Einsatz von Doppeldecker-Bussen wird hier nur eine begrenzte Entlastung bzw. weitere Steigerung der Fahrgastzahlen ermöglichen. Gegenüber diesen relativ engen systembedingten Grenzen der Busbedienung besitzt die Schiene im Stadt-Umland-Verkehr einen deutlichen Vorteil.

Für Drensteinfurt kann in diesem Zusammenhang festgehalten werden, dass die bestehende Nachfrage mit einer Busbedienung schlicht nicht zu bewältigen wäre. Ob sie bei Vorhandensein eines straßengebundenen Nahverkehrssystems überhaupt in diesem Umfang entstehen würde bzw. aktiviert werden könnte, kann wie betont an dieser Stelle nicht geklärt werden. Die Ergebnisse aus der zweiten Gemeinde mit Schienenanschluss, die eine weitere qualifizierte Busanbindung besitzt, können aber als Indiz dafür gewertet werden. So wird der Regionalbus

von der Bevölkerung dort mindestens als gleichwertige Alternative zum SPNV wahrgenommen und genutzt. Dies gilt auch bei Einzelbetrachtung der Gruppe der Berufstätigen und Wahlfreien.

Als Ergebnis des Vorhabens bleibt damit insgesamt festzuhalten, dass in der Erklärung des Verkehrsmittelwahlverhaltens das Gesamtsystem des ÖPNV mit den spezifischen lokalen Gegebenheiten im Quell- und Zielverkehr augenscheinlich höhere Bedeutung als die "Systemfrage" zu besitzen scheint.

Die Analyse der Siedlungsentwicklung hat erwartungsgemäß eine starke Zunahme der Wohnbauflächen und der Bevölkerung in den Modellgemeinden ergeben. Mit einer Trendwende ist derzeit nicht zu rechnen. Trotz dieser Entwicklung und der Nähe zum Oberzentrum wäre es aber verfehlt, die Gemeinden als „Schlafstädte“ Münsters zu betrachten. So setzt die lokale Politik und Planung in allen Gemeinden auf eine eigenständige Entwicklung und örtliche Identität. Eine (zu) starke Verflechtung mit Münster wird in diesem Zusammenhang – etwa durch entstehende Kaufkraftabflüsse – durch die Kommunen eher negativ bewertet. Einwohnerzuwächse werden von den Gemeinden zwar grundsätzlich gefördert, jedoch werden Einheimische bei der Vergabe von Grundstücken zum Teil klar bevorzugt.

Vor diesem Hintergrund sind auch die in der Befragung gewonnenen Ergebnisse zu den Neubürgern zu werten. Sie verdeutlichen, dass die aus dem Oberzentrum Münster abwandernden Haushalte zwar eine – unterschiedlich bedeutsame – Gruppe unter den neu gewonnenen Mitbürgern ist, sie in keiner der betrachteten Gemeinden jedoch die Mehrheit der Zuzügler stellt. Vielmehr stammt ein großer Teil aus anderen Gemeinden im näheren Umland oder der weiteren Region. Dies verdeutlicht wiederum die Einschränkungen, die aufgrund der vorgenommenen Analysen hinsichtlich der Orientierung auf das Oberzentrum gemacht werden müssen.

Die Ergebnisse zur Herkunft müssen darüber hinaus als bedeutsamer Einflussfaktor des Verkehrsverhaltens der Neubürger gesehen werden. Aus den hierzu vorgenommenen Analysen der Befragungsdaten³⁹ lassen sich über verkehrsrelevante soziodemographische bzw. altersbedingte Gemeinsamkeiten hinaus keine verwertbaren bzw. eindeutigen Aussagen zum Verkehrsverhalten ableiten, die eine gesonderte Darstellung dieser Gruppe rechtfertigen.

Insgesamt kann damit in Bezug auf die dritte Forschungsfrage 3 keine eindeutige Zielgruppe für Siedlungsgebiete am ÖPNV ausgemacht werden. Hierfür sind zum einen methodische Gründe anzuführen.⁴⁰ Zum anderen deuten die Ergebnisse daraufhin, dass die Bewohner neuer Wohngebiete sich zwar erwartungsgemäß in Bezug auf das Alter bzw. die Lebensphase (jüngere Menschen vor bzw. in der Familienphase), nicht aber grundsätzlich von den übrigen Bewohnern der Modellgemeinden unterscheiden.

Die Bedeutung der Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr für die Attraktivität

³⁹ Vgl. Einzelauswertungen der Gemeinden (Anhang B)

⁴⁰ Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurden die eingegangenen Fragebögen nach Ermittlung der jeweiligen Haltestellenentfernung anonymisiert, d.h. konnten anschließend nicht mit der angeschriebenen Adresse und damit dem exakten Wohnort in Verbindung gebracht werden.

tät eines Baugebietes sollte dabei nicht überschätzt werden. So stellt sich für die erfassten Neubürger das Angebot im ÖPNV als ein Motiv innerhalb eines großen Bündels von bedeutsamen Kriterien dar. Allenfalls die Kosten heben sich hier von ihrer Bedeutung stärker ab.

5 Ortsbezogene Einzelprojekte

Das langfristig angelegte Konzept der Nachhaltigkeit ist gekennzeichnet durch eine enorme inhaltliche Komplexität und Wechselwirkungen zwischen einzelnen Bereichen und Akteuren. Für seine Verwirklichung werden sicherlich mehrere Generationen benötigt. Um Akteuren einen überschaubaren Rahmen für ihr Handeln zur Verfügung zu stellen, empfiehlt es sich, diese Komplexität zu reduzieren durch Ansätze kurzfristiger Problembewältigung. Sie dienen dazu, Lösungsansätze zu definieren, die innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes realisierbar sind und – im hier betrachteten Themenfeld – zu einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beitragen.

Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden hierfür sogenannte Ortsprojekte definiert. Dabei werden Anregungen und Empfehlungen geliefert, wie das Zusammenspiel von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im räumlichen Kontext der ländlich geprägten Kommunen künftig verbessert werden kann. Insbesondere dienen sie auch dazu, die Forschungsfragen 2, 5 und 6 beantworten zu können. Die ortsbezogenen Einzelprojekte basieren auf den Ergebnissen der Bewohnerbefragung, den erhobenen Informationen und der Auswertung der kontinuierlich geführten Gespräche mit den planerisch verantwortlichen Ortsvertretern. Die jeweilige detaillierte Herleitung erfolgt im Rahmen der einzelnen Ortsprojekte.

Die Forschungsfrage 5: „Welche Anforderungen an die Ausgestaltung der beiden Verkehrssysteme (Lage und Ausstattung der Stationen, Verkehrsbedienung, zusätzliche Dienstleistungen, Marketing etc.) werden deutlich?“ führt zu den beiden Ortsprojekten in Laer und Drensteinfurt.

Wie dargestellt verfügt die Gemeinde **Laer** über eine gute ÖPNV-Versorgung, deren einzelnen Produkte jedoch innerhalb der Bevölkerung sehr unterschiedlich wahrgenommen werden. Neben dem Bedarf an klassischen Marketingstrategien für den Schnellbus besteht in der Gemeinde Bedarf an einer Kampagne für den derzeit noch recht unbekanntem Taxibus.

Über die Gespräche in der Gemeinde kristallisierte sich ein weiterer Schwerpunkt heraus. In den letzten Jahren wurde das örtliche Gewerbegebiet entwickelt. Dies führte dazu, dass Beschäftigte aus der Umgebung und aus Münster nach Laer einpendeln. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee, eine Fahrradabstellanlage zu entwickeln, die den besonderen Anforderungen der nach Laer einpendelnden Arbeitskräfte gerecht wird.

In der Stadt **Drensteinfurt** wird derzeit ein Neubaugebiet mit rund 350 Wohneinheiten in der Nähe des Bahnhofes entwickelt. Der Haltepunkt wird stark frequentiert. Der direkte Weg vom Neubaugebiet zum Bahnhof führt jedoch durch ein Gewerbegebiet, das zurzeit weiter entwickelt wird. Der Weg ist an vielen Stellen nicht attraktiv, vermittelt besonders in den Tagesrandzeiten Unsicherheit für die Fußgänger und Radfahrer. Die planerische Aufwertung der Wegebeziehung aber auch grundlegende Prinzipien zur städte-baulichen Gestaltung des Gewerbegebietes bilden das Schwerpunktthema des ExWoSt-Vorhabens in der Stadt Drensteinfurt.

Die Forschungsfrage 2: „Welche modalen Verlagerungen lassen sich durch eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung in den Umlandgemeinden (insbesondere) im Pendlerverkehr erzielen?“ sowie die Forschungsfrage 6: „Wie können die Kommunen die für die modale Verlagerung erforderliche ÖPNV-Qualität (Bedienungszeitraum und -häufigkeit, Fahrzeit, Fahrzeug- und Haltestellenqualität) planerisch und dauerhaft absichern?“ werden im Schwerpunkt in den Ortsprojekten in Altenberge und Everswinkel behandelt.

Die Gemeinde **Altenberge** hat – unter anderem mit dem Argument, den Bahnhof an den Siedlungsraum anzuschließen – in den letzten Jahren ein großes Wohnsiedlungsgebiet zwischen dem alten Ortskern und dem am Ortsrand liegenden Bahnhof entwickelt. Interessant ist jedoch, wie sich die weitere Entwicklung des Ortes vollziehen wird. Derzeit entsteht in Ortsrandlage am Bahnhof ein weiterer Bereich für die Nahversorgung der im östlichen Teil der Gemeinde wohnenden Bevölkerung mit Discounter, Lebensmittelfachhändlern und Fachmärkten. Für Altenberge wird die Frage diskutiert, ob eine Siedlungsentwicklung an Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs – ein erklärtes Ziel der Landes- und Regionalplanung – im Falle Altenberges aufgrund seiner räumlichen und topografischen Situation zu einer Destabilisierung des Ortskerns bzw. des Ortes führen kann.

Die Gemeinde **Everswinkel** schließlich zeigt, was integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung in Gemeinden dieser Größenordnung und Lage bedeuten kann. Als Beispiel einer sinnvollen Verknüpfung von planerischen Überlegungen mit den Anforderungen des ÖPNV dient die Änderung der Linienführung eines Regionalbusses, um dadurch das Neubaugebiet am Rande der Gemeinde morgens und nachmittags besser anzubinden.

Zum anderen werden die Chancen einer gezielten Nachverdichtung im Gemeindezentrum behandelt. Dies soll nicht zuletzt dazu dienen, Bevölkerungszuwächse auch auf das Zentrum zu konzentrieren und somit mehr potenzielle Nutzer um die Schnellbushaltestellen zu konzentrieren. Darüber hinaus wird der Themenkomplex Radverkehr als Zubringer des ÖPNV vertiefend diskutiert, um die Bewohner des peripher gelegenen Neubaugebietes attraktiv an das (Schnell-) Busnetz anzubinden.

Aufgrund der kurzen Laufzeit des Modellvorhabens konnten die ortsbezogenen Einzelprojekte nicht zu Ende begleitet oder sogar evaluiert werden. ExWoSt konnte aber Anschlag leisten, mitdenken, (erste) Schritte in Planungsprozessen begleiten und daraus lernen.

5.1 Ortsprojekt Altenberge: Künftige Siedlungsentwicklung in einer Kommune mit Schienenanschluss

Die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf schienengebundene Haltepunkte ist ein wichtiger Baustein in der Strategiediskussion um integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: Die Fahrgastpotenziale für den SPNV werden erhöht und eine Verlagerung von Verkehrswegen auf die Bahn insbesondere im Berufsverkehr kann erreicht werden.⁴¹ Vor dem Hintergrund aktueller siedlungsstruktureller Überlegungen in Altenberge steht die Entwicklung einer Fläche im direkten Bahnhofsumfeld zur Diskussion. Im Ortsprojekt werden Aspekte für und gegen eine Wohnsiedlungsentwicklung östlich der Bahnlinie diskutiert.

5.1.1 Intensive sozioökonomische Verflechtungen mit Münster

Altenberge ist ein in den zurückliegenden Jahren nachgefragter Wohnstandort für Wohnungssuchende gerade auch aus dem Oberzentrum Münster. So hat die Gemeinde - im Bewusstsein ihrer günstigen Lage zu Münster und des vorhandenen Bahnanschlusses - in den vergangenen Jahren in nennenswertem Umfang Siedlungsentwicklung betrieben.⁴² Dies impliziert Altenberges intensive sozioökonomische Verflechtungen mit Münster.⁴³ Sowohl die Anteile der Zuzüge aus der Stadt Münster (43%), der Fahrtenhäufigkeit nach Münster (56,6% der Befragten fahren regelmäßig nach Münster) als auch der Erwerbstätigen mit Arbeitsort in Münster (59%) erreichen bei den Befragungsergebnissen die jeweils höchsten Werte.

Auch für die Zukunft haben die verantwortlichen Vertreter der Gemeinde eine klare Vorstellung von der Funktion Altenberges im Stadt-Umland-Gefüge. Bauland wird in erster Linie für Altenberger Bürgerinnen und Bürger ausgewiesen. Die damit verbundene Baulandvermarktung bildet ein wesentliches Element in der strategischen Gemeindeentwicklung und -finanzierung.

Zurzeit wird im Süden des Gemeindegebietes ein Baugebiet mit 32 Bauplätzen⁴⁴ (Lütke Berg II) entwickelt, ein daran unmittelbar anschließendes Baugebiet (Lütke Berg III) mit ca. 180 Bauplätzen ist in der Planung. In der Diskussion sind weiterhin die Flächen des sogenannten Bahnhofshügels, die Fläche zwischen der Bahnlinie und der Eisenbahnstraße sowie die Fläche „Baackmann`s Wäldchen“ an der Eisenbahnstraße. Des Weiteren wird darüber nachgedacht langfris-

⁴¹ Im Rahmen der Untersuchung „Baulandentwicklung an der Schiene“ wurde das Verkehrsverhalten untersucht. Es zeigte sich, dass die gesamte ÖPNV-Nutzung (Busse und Bahnen) von Personen, die im 1.000 Meter-Radius um den Haltepunkt wohnen, gegenüber Personen in nicht an den ÖPNV angebotenen Gebieten um 4,3 % höher ist. Hochgerechnet auf die durchschnittliche Bevölkerung innerhalb eines 1.000 Meter-Radius um einen Schienenhaltepunkt würden sich 500.000 zusätzliche ÖV-Fahrten pro Jahr ergeben (MASSKS NRW, 1999, S. 28)

⁴² Die Gebäude- und Freiflächen nahmen von 1990 bis 2002 um 20,7% zu, ihr jeweiliger Anteil an der Gesamt-Katasterfläche erhöhte sich im genannten Zeitraum von 4,9% auf 5,9%. (vgl. LDS, 2003)

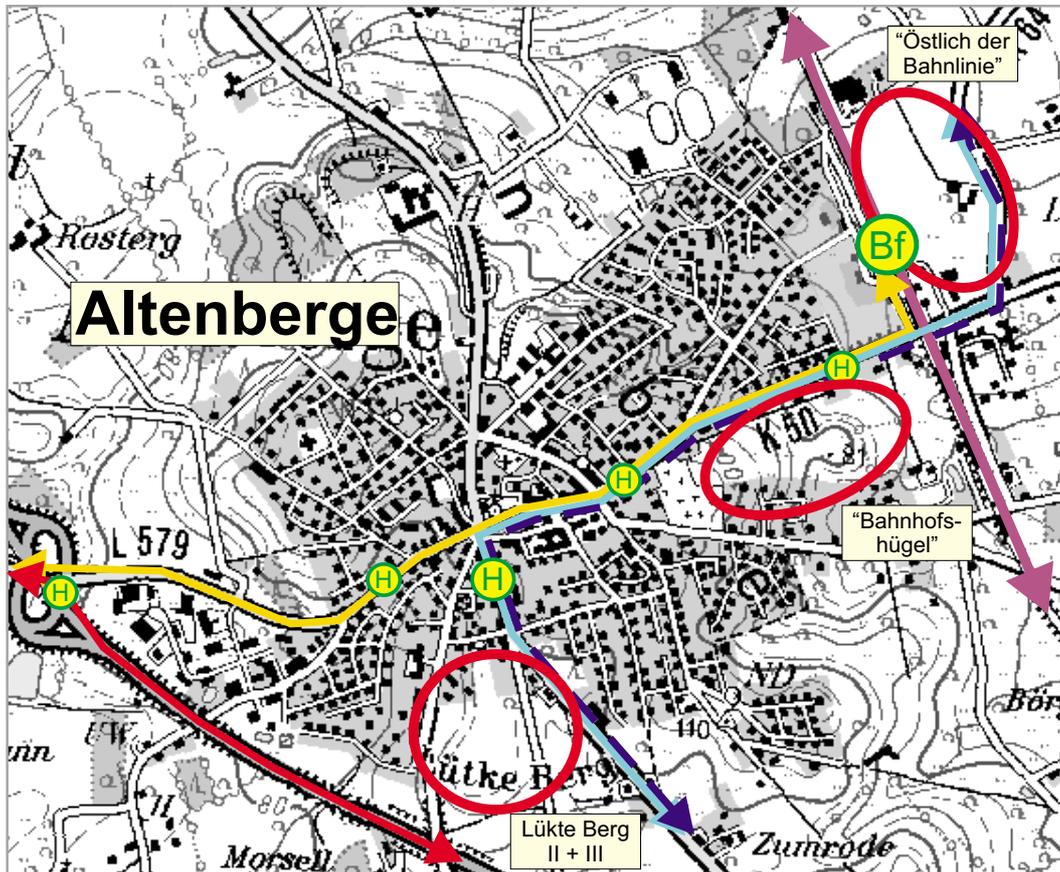
⁴³ Diese stellten sich auch in früheren ExWoSt-Modellvorhaben dar. (vgl. Stadt Münster, 2000 und Kahnert (Hg), 2000)

⁴⁴ Ein Bauplatz entspricht in der Regel ca. ein bis zwei Wohneinheiten.

tig die Baulandausweisung über die Bahnlinie hinaus in Richtung Osten auszuweiten.

Derzeit ist die Fläche **östlich** der Bahnlinie im Gebietsentwicklungsplan und Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet dargestellt, ein bestehendes, benachbartes Gewerbegebiet soll als „Ersatz“ entsprechend erweitert werden.

Abbildung V-1: Entwicklung möglicher Baugebiete in Altenberge



Quelle: eigene Darstellung nach LVA NRW, o.J.

Diese Fläche steht vor dem Hintergrund der Ziele einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und den örtlichen Entwicklungsvorstellungen sowie den Hinweisen aus der Befragung (Haltestellenentfernung und SPNV-Nutzung) im Mittelpunkt des Ortsprojektes Altenberge.

5.1.2 Die aktuelle Situation am Bahnhof

Durch die Entwicklung und Bebauung der Flächen westlich der Bahnlinie in den letzten sechs Jahren wurde der Bahnhof gezielt „an den Ort herangeholt“ (vgl. Kapitel 4.3.3). Diese Ortsentwicklung in Richtung Bahnhof ist unter dem Aspekt der Koordinierung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV bzw. der planungspolitischen Zielsetzung des Landes Nordrhein-Westfalen, Siedlungsflächen bevorzugt an schienengebundenen Haltepunkten auszuweisen, positiv zu bewerten. Es handelt sich zwar um eine deutliche Erweiterung der bebauten Fläche, durch die zum Teil unmittelbare Nähe der Wohngebiete zum Bahnhof wurde jedoch das Fahrgastpotenzial für die Bahn erhöht. Darüber hinaus konnten auch Münsteraner Bürger ihre Wohnwünsche in einer Nachbarkommune realisieren, die dies in Münster nicht konnten oder wollten.

Das Wohngebiet „Nordwalder Straße / Bahnhofstraße Teil II“ weist außerdem eine für den Gemeindetyp sehr hohe bauliche Dichte auf⁴⁵, die mittlerweile in der Gemeinde jedoch kritisch gesehen wird. Ungünstig für die Wohngebiete in Bahnhofsnähe ist aufgrund von Topografie und Distanz die Erreichbarkeit des Ortszentrums mit den dortigen Infrastruktureinrichtungen (auf der Distanz von ca. 1 Kilometer sind etwa 40 Höhenmeter zu überwinden). Durch die Ansiedlung einer kleinen Nahversorgungseinrichtung in Bahnhofsnähe (ein LIDL-Markt, vorgesehen sind weiterhin ein Bäcker, ein Fleischer sowie ein Gartenfachmarkt) soll die dortige Versorgungssituation verbessert werden.

Gerade im Bereich des Bahnhofsgebäudes und des direkten Bahnhofsumfeldes besteht in Altenberge dringender Handlungsbedarf. Dies lässt sich auch an den Befragungsergebnissen zur Zufriedenheit mit der Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofes ablesen: mit der Note 4,1 erhielt dieses Merkmal die mit Abstand schlechteste Bewertung in den vier Kommunen.

Die Gemeinde Altenberge hat Ende 2002 das ehemalige Bahnhofsgebäude inklusive des dazu gehörigen Grundstückes von einem privaten „Interims-Eigentümer“ gekauft. Somit ist sie nun im Besitz sämtlicher Flächen im Bahnhofsbereich (vom Bahnübergang an der Bahnhofstraße bis zu einem alten Lager an der Eisenbahnstraße) und hat sich damit den Gestaltungsspielraum an diesem wichtigen räumlichen Kristallisationspunkt sichern können. Zurzeit finden Überlegungen für die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Gebäudes und der umliegenden Flächen statt.

⁴⁵ „Mischgebiet“ GRZ 0,5 und GFZ 1,0 „allgemeines Wohngebiet“ GRZ 0,4 und GFZ 0,9

Das alte Bahnhofsgebäude hat seit geraumer Zeit seine ursprüngliche Funktion verloren. Für Fahrscheinerwerb und Fahrgastinformation wurde ein DB-Pluspunkt

errichtet. Seitens der Gemeinde gibt es Überlegungen, in der alten Güterabfertigung kulturelle Nutzungen zu etablieren. So wird beispielsweise die Errichtung eines Feuerstättenmuseums diskutiert. Als Nutzungsoption ist auch eine Einbindung des Gebäudes in die Radroute "100 Schlösser Route" im Münsterland⁴⁶ denkbar. Es könnte (teil-



DB-Pluspunkt in Altenberge

weise) als Übernachtungsmöglichkeit für Radfahrer genutzt werden. Darüber hinaus bieten sich gastronomische Einrichtungen an.

Prinzipiell sollte bei den möglichen Nutzungen darauf geachtet werden, dass sie zu einer Belebung des Bahnhofsumfeldes, besonders in Tagesrandzeiten, beitragen. Hierdurch wird die soziale Kontrolle in diesem Bereich deutlich erhöht.

5.1.3 Chancen und Risiken einer Ausweisung von Siedlungsflächen östlich der Bahnlinie in Altenberge

Planerische Überlegungen und Entscheidungen basieren auf vielfältigen Informationen und Argumentationslinien. So fließen in die Fragestellung, ob eine Wohnbebauung östlich der Bahnlinie sinnvoll ist, verschiedene Aspekte ein, die zum Teil dafür und zum Teil dagegen sprechen.

Für eine Wohnbebauung östlich der Bahn sprechen folgende Argumente:

- Eine Wohnbebauung unmittelbar am Bahnhofpunkt entspricht der landesplanerischen Zielsetzung, die Wohnsiedlungsentwicklung an schienengebundenen Haltepunkten zu favorisieren.
- Aus Sicht der Gemeinde Altenberge spricht für eine Entwicklung des Gebietes, dass das Baugebiet aufgrund der unmittelbaren Nähe des Bahnhofes für Bauwillige mit Arbeitsplatz in Münster interessant wäre. Die vorhandene Bahnlinie bietet sich dann für einen Teil der Pendler für ihre täglichen Fahrten zur Arbeitsstelle an.
- Die relativ starken Verflechtungen mit der Stadt Münster rechtfertigen eine weitere Siedlungsentwicklung in Altenberge, denn Abwanderungen aus dem Oberzentrum Münster können nicht grundsätzlich verhindert werden. Im Sinne einer nachhaltigen regionalen Siedlungsentwicklung sollte der

⁴⁶ Immerhin entfällt im Münsterland auf den Radtourismus ein Drittel der jährlich mehr als drei Millionen Übernachtungen; die Zahl der Tagesausflügler stieg von 9 auf 20 Millionen (vgl. Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte). In Altenberge wird bislang nur ein Hotel benannt, das aber auch über eine Radservicestation verfügt (vgl. im Internet: www.muensterland-tourismus.de)

neue Wohnstandort der Abwandernden möglichst nah an der Stadt Münster liegen, vor allem, wenn die Verbindung zur Stadt Münster (Arbeitsort, Schul- und Ausbildungsort, Einkaufen, Kultur, Freizeit etc.) zumindest teilweise bestehen bleibt. Weiterhin sollte der Ort über attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen mit der Stadt Münster verfügen, wobei es als positiv zu bewerten ist, neue Wohnsiedlungsflächen in räumlicher Nähe zu einem schienengebundenen Haltepunkt zu erschließen. Diese Anforderungen erfüllt der Standort östlich des Altenberger Bahnhofs.⁴⁷

- Die Befragungsergebnisse zur Relation Haltestellenentfernung und Nutzung des Nahverkehrsmittels zeigen für Altenberge ein im Vergleich mit den drei anderen Modellkommunen abweichendes Bild: Die maximal mögliche Distanz aus einem Wohngebiet zum Bahnhof beträgt etwa 2.000 Meter. Ab ca. 1.000 Meter gab keiner der Befragten an, die Bahn häufiger zu nutzen. Damit „endet“ der Einzugsbereich der Bahn bei ca. 1.000 Meter (vgl. Abbildung IV-20, Kap 4.5.4). Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass die Siedlungspolitik Altenberges (entsprechend den Strategie-Überlegungen für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung) bestätigt wird: Bewohner aus den bahnhofsnahen Wohngebieten nutzen aufgrund der räumlichen Nähe häufiger den SPNV als Bewohner der weiter entfernt gelegenen Wohngebiete. Andererseits müssen bei der Interpretation dieses Bildes der für die bahnhofsfurtheren Wohngebiete günstiger zu erreichende Regionalbus und die Topografie berücksichtigt werden. So könnte es sein, dass bereits einige potenzielle Bahn-Nutzer im Ortszentrum vom Regionalbus „abgeworben“ wurden, weil der Weg vom Bahnhof in das Ortszentrum aufgrund der Distanz und der Steigung zu unattraktiv ist.

Gegen eine Wohnbebauung östlich der Bahnlinie stehen folgende Argumente:

- Eine klare örtliche Zentrenbildung bzw. die Sicherung des Zentrums sollte Ziel der Ortsentwicklung sein. Der Siedlungsraum der Gemeinde Altenberge hat sich in den letzten Jahren bandartig Richtung Bahnhof entwickelt und bildet zunehmend zwei Versorgungsbereiche (Ortskern und Bahnhof) aus. Diese Entwicklung ist vor allem durch die Topografie begründet und wird durch eine Wohnbebauung östlich der Bahnlinie verstärkt werden.
- Im Ortskern Altenberge gibt es seit einiger Zeit Ladenleerstände, insbesondere dort, wo sich kleinere (Fach-)Geschäfte befanden. Gründe hierfür sind einmal der generelle Kaufkraftabfluss vor allem nach Münster, ein verändertes Kaufverhalten der Bevölkerung unter dem Eindruck der allgemeinen wirtschaftlich unsicheren Lage und auch des Generationenwechsels im örtlichen Einzelhandel (vgl. Kruchen et al., 1999). Deshalb ist es wichtig, dass einerseits die Ansiedlung neuer Einzelhandelseinrichtungen keine weitere ortskernschädigende Wirkung hat und jede weitere Wohnsiedlungsentwicklung die vorhandene örtliche Infrastruktur stärkt. Es ist aber denkbar, dass sich künftige Bewohner eines Gebietes östlich der Bahnlinie insbe-

⁴⁷ Bei Fortzügen aus der Stadt Münster in das Münsterland liegen die Zielorte auch hauptsächlich im ersten Ring um Münster (vgl. plan-lokal et al., 2000, S. 9f.)

sondere nach der Fertigstellung der Ortsumfahrung, die eine neue Ortsgrenze bilden würde, eher nach Nordwalde und Münster orientieren als nach Altenberge⁴⁸. In der Konsequenz ist absehbar, dass einerseits der (ohnein schon hohe) Pkw-Binnenverkehrsanteil durch mehr innerörtliche Einkaufsfahrten steigen wird und andererseits der Einzelhandel und die Infrastruktureinrichtungen im Ortskern nur eingeschränkt von den Bewohnern dieses Gebietes profitieren werden. Dem stehen nach einer groben Schätzung - bei ca. 200 Bauplätzen mit ca. 800 Personen mit etwa 4-5% SPNV-Nutzung⁴⁹ - täglich weitere 30 bis 40 Fahrgäste für die Bahn gegenüber. Aus der Sicht der Ortsentwicklung scheint eine „örtliche Verkehrssparsamkeit“, die auch eine Stärkung des örtlichen Einzelhandels für die langfristige Sicherung kurzer Wege beinhaltet, höherrangig, als die tägliche Beförderung von 30 bis 40 Personen mit der Bahn.

- Die Vertreter der Regionalplanung stehen einer Wohnbebauung östlich der Bahnlinie skeptisch gegenüber: Das an dieser Stelle im Gebietsentwicklungsplan dargestellte Gewerbegebiet sei aus Gründen einer Nutzungsmischung auf Ortsebene die bessere Wahl - die Ortsentwicklung müsse in ihrer Gesamtheit gesehen werden. Außerdem dürfe nicht vergessen werden, dass die Bahn auch Einpendler nach Altenberge bringen kann. (vgl. Interview mit Herrn Roskamp, Frau Wilken, Herrn Fehmer, am 8.5.2003 bei der BR Münster) Die räumliche Nähe von Bahnhof und Gewerbegebiet wäre in diesem Fall unmittelbar gegeben, jedoch ist nicht sicher, dass die Beschäftigten des künftigen Gewerbegebietes aus Wohnorten mit Bahnanschluss bzw. Bahnzugang entlang der Bahnlinie kommen werden. Vergleichbar dem Ortsprojekt Laer⁵⁰, sollten dann sichere Fahrradabstellmöglichkeiten über Nacht für Einpendler in die Umgestaltungskonzeption des Bahnhofsbereiches einbezogen werden. Auch innerörtliche Busverbindungen vom Bahnhof zu Arbeitsplätzen in Altenberge müssen in diesem Falle überprüft werden.
- Das LDS prognostizierte für das Münsterland als einer der letzten Wachstumsregionen in Nordrhein-Westfalen noch Bevölkerungsgewinne auf einem abgeschwächten Niveau. Trotzdem stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, Siedlungsentwicklung wie in den vergangenen, von Wachstum geprägten Jahren anzustreben. Selbst wenn sich ein weiterhin hohes Niveau von Zuwanderungen nach Altenberge einstellen sollte, wird ab einem gewissen Punkt zu klären sein, ob die zentralörtliche Funktion des Ortes "überfordert" ist und Sprunginvestitionen notwendig werden. In die mittelfristige Gemeindeentwicklung muss und wird gleichwohl neben den Überlegungen zu neuen Wohnsiedlungsgebieten die Wohnungsbestandspolitik Eingang finden.

Nach Darstellung der Chancen und Risiken einer Wohnsiedlungsentwicklung östlich der Bahnlinie bleibt festzustellen, dass aus Sicht des Forschungsprojektes

⁴⁸ Nordwalde und Münster besitzen bereits heute einen hohen Stellenwert für Einkäufe der Altenberger. (vgl. Kruchen et al., 1999, S. 11 und 13)

⁴⁹ 4,7% der Befragten gaben an, täglich das Bahnangebot nach Münster zu nutzen.

⁵⁰ Ein Schwerpunkt ist dort die Einrichtung einer Bike+Ride-Anlage für Einpendler an einer Schnellbushaltestelle.

eine Entwicklung in diesem Bereich als kritisch eingeschätzt wird. Allgemein betrachtet sprechen viele Argumente dafür, Siedlungsentwicklung auf Orte mit bzw. Standorte an Haltepunkten auszurichten. Im spezifischen Fall Altenberges werden jedoch die Risiken für den Ortskern als erheblich eingeschätzt – gerade vor dem Hintergrund, dass es mittlerweile Laden-Leerstände im Ortskern gibt.

Für Altenberge wird es als sinnvoller angesehen, zunächst alternative Wohnbauflächenpotenziale innerhalb des Ortes zu entwickeln. Es bieten sich beispielsweise Lütke Berg III (in Planung) und der sogenannte "Bahnhofshügel" an. Die attraktive Anbindung dieser Flächen einerseits an das Netz des öffentlichen Verkehrs – insbesondere an den SPNV – sowie andererseits an die örtlichen Infrastruktureinrichtungen muss gewährleistet werden.

Erst wenn diese Flächen vollständig bebaut sind, ist unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt noch zu erwartenden künftigen Bevölkerungsentwicklung Altenberges über weitere Alternativen – und dann auch gegebenenfalls über eine Entwicklung der Flächen östlich der Bahnlinie – zu diskutieren.

Unbeschadet der Flächendiskussion ist es bereits heute sinnvoll, über alternative innerörtliche Verbindungsmöglichkeiten nachzudenken, um den Pkw-Binnenverkehr zu reduzieren und Personen ohne Pkw(-Nutzungs-möglichkeit) gerecht zu werden. Denn aufgrund der Topografie werden auch geringe Distanzen zwischen den beiden „Ortspolen“ nur zu einem geringen Anteil zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

5.1.4 Wichtig: eine bessere Verbindung Ortsmitte - Bahnhof

Fahrgastpotenziale lassen sich insbesondere durch ein attraktives Angebot erschließen. Die durch Altenberge führende Bahnlinie Münster-Enschede ist eine Strecke der Modernisierungsoffensive NRW außerdem wird die Taktverkürzung auf 30 Minuten angestrebt.⁵¹ Seither sind auf der gesamten Strecke die Fahrgastzahlen um 20% bis 25% gestiegen.⁵² Allerdings ist der ZVM SPNV mit der derzeitigen Auslastung der Bahnstrecke bereits zufrieden.

Wie auch im Ortsprojekt Drensteinfurt vertiefend betrachtet, ist neben einem attraktiven Angebot die Erreichbarkeit des Bahnhofes als entscheidender Faktor für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu bezeichnen.

Altenberge ist, wie beschrieben, die einzige Modellgemeinde, in der die Haltestellenentfernung möglicherweise in einer gewissen Relation zur Nutzungshäufigkeit des SPNV zu stehen scheint (s. o.). Demnach scheint die Kombination aus topografischen Gegebenheiten und Distanzen über 1.000 Meter auf der Wegebeziehung „Wohnhaus – Bahnhof“ einen entscheidenden Einfluss auf die Nutzung des SPNV in Altenberge zu besitzen.

Eine bessere Verbindung des Ortszentrums mit dem Bahnhofsbereich kann mehrere Ziele verfolgen: Die Infrastruktur vor allem im Ortszentrum langfristig stützen, Kaufkraft stärker in Altenberge binden und die Zahl der Bahnnutzer erhöhen. Notwendig für die Umsetzung sind eine abgestimmte Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel untereinander, die anstehende städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und die attraktive Gestaltung und Nutzung des Bahnhofsbauwerkes.⁵³ In Drensteinfurt zeigt sich, wie gut attraktive Fahrradabstellanlagen angenommen werden. Trotz der vielfach angeführten Topografie sollte in Altenberge eine qualitativ hochwertige B+R-Anlage angeboten werden.

Für die Verbindungsfunktion sind unterschiedliche Ansätze denkbar:

Taxibus

Beispielsweise ist die Nutzung des Taxibusses T 89 möglich. Allerdings verkehrt dieser nur stündlich und nach vorheriger Anmeldung, eine Haltestelle direkt in der Ortsmitte ist nicht vorhanden. Für eine qualitativ hochwertige innerörtliche Erschließung erscheint das Angebot des Taxibusses nicht ausreichend.

⁵¹ Die Modernisierungsoffensive, das Programm „Moderne Bahnhöfe für NRW“ wurde im Dezember 2000 von der nordrhein-westfälischen Landesregierung mit DB Station & Service vereinbart. In diesem Rahmen werden an 110 Bahnhöfen die Bahnsteighöhen vereinheitlicht und an moderne Fahrzeuge angepasst. Weiterhin soll die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Bis Ende 2004 soll das Programm abgewickelt sein. In Altenberge werden seit Juni 2001 Talent-Züge auf der Strecke eingesetzt, ein DB-Pluspunkt wurde errichtet und der Bahnsteig angehoben.

⁵² Ergebnis aus dem Forschungsprojekt „Bahn.Ville, Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in deutschen und französischen Regionen“, im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF, im Rahmen der Deutsch-Französischen Kooperation (Deufrako), Bearbeitung: ILS NRW, in Kooperation mit zwei deutschen und vier französischen Partnern.

⁵³ Das Erscheinungsbild des Bahnhofes erhielt von den Befragten durchweg schlechte Noten.

Bürgerbus als Angebotsplanung

In den Niederlanden schon seit langem in das System des öffentlichen Verkehrs integriert, erreichte vor ca. 15 Jahren die Idee des Bürgerbusses Nordrhein-Westfalen. Unter dem Motto "Bürger fahren für Bürger" wurde in Heek / Legden der erste Bürgerbus initiiert. Mittlerweile wurde der Bürgerbus in 44 nordrhein-westfälischen Städten und Gemeinden realisiert.

Ziel des Bürgerbusses ist es, in Bereichen in denen die örtlichen Verkehrsunternehmen Buslinien nicht wirtschaftlich tragbar betreiben können, die Lücken im Nahverkehrsnetz zu schließen. Bürgerbusse kommen somit insbesondere in dünn besiedelten, ländlichen und kleinstädtischen Regionen sowie in nachfrage-schwachen Zeiten zum Einsatz.

Mittlerweile hat sich diese alternative Bedienungsform als Ergänzung zum regulären ÖPNV bewährt und konnte auch durchaus neue Kunden für den öffentlichen Verkehr gewinnen. Für ihre verkehrliche Effizienz spricht, dass bis heute kein Bürgerbus-Projekt eingestellt wurde (vgl. MWTV NRW et al., 2000, S. 6).

Die vier Säulen des Bürgerbusses

Ein Bürgerbus Altenberge würde sich auf die im Folgenden dargestellten Säulen stützen (vgl. MWTV NRW et al., 2000, S. 12ff). Der Bürgerbus Altenberge ist deklariert als normaler Linienverkehr. Wie reguläre Linien fährt auch er auf einer konzessionierten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und genehmigtem Tarif. Die verkehrsrechtliche und technische Seite wird durch das örtliche Verkehrsunternehmen, die **RVM** abgesichert. Hierzu zählen u.a. die Anschaffung und Wartung des Kleinbusses, Ausstattung mit Fahrscheinen und -plänen sowie Anschaffung der Konzession. Die RVM nimmt den Bürgerbus in ihr Angebot auf. Im RVM-Gebiet sind derzeit drei Bürgerbusse im Einsatz. Neben dem "Erst-Bürgerbus" Heek / Legden fahren in der Stadt Olfen (auf vier Stadtverkehrslinien) und in der Gemeinde Westerkappeln (Kreis Steinfurt) Bürgerbusse.

Betrieben wird der Bürgerbus vom **Bürgerbusverein**. Engagierte Bürgerinnen und Bürger aus Altenberge sollen sich zusammenschließen und die gesamte Organisation des Linienbetriebes übernehmen. Ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer steuern die Busse. Sie benötigen keinen Busführerschein, da es sich bei dem Bürgerbus um einen Kleinbus mit maximal acht Fahrgastsitzplätzen handelt.



Bürgerbus

Die **Gemeinde Altenberge** liefert den politischen Rückhalt. Da auch bei Bürgerbussen nicht zwangsläufig von einem kostendeckenden Betrieb ausgegangen werden kann, sichert der Gemeinderat durch Beschluss den gegebenenfalls notwendigen Verlustausgleich. Durch diesen Beschluss wird aber auch die Voraussetzung für die Beantragung des Landeszuschusses (s.u.) geschaffen.

Als vierte Säule kommt das **Landes-Verkehrsministerium** zum Tragen. Das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWMTV) unterstützt die Anschaffung eines Busses mit einer einmaligen Zahlung in Höhe von 30.000 Euro. Darüber hinaus stellt es eine jährliche Organisationspauschale in Höhe von rund 5.100 Euro zur Verfügung. Diese Mittel sind für die Aufrechterhaltung der Vereinstätigkeit (z. B. Bürokosten, Aufwandsentschädigungen für die Fahrer) zu verwenden.⁵⁴

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Bürgerbusses hängt in starkem Maße von den Betriebskosten (beispielsweise die Kosten für Kraftstoff) ab. Durch einen bedarfsabgestimmten Betrieb können diese jedoch finanzierbar gehalten werden. Erhebliche Kostenreduktionen werden auch durch das ehrenamtliche Engagement der Fahrer und Fahrerinnen erreicht. Andererseits beeinflussen die Fahrgastzahlen sowie Werbeeinnahmen; Spenden und Sponsorengelder die Wirtschaftlichkeit. Die Erfahrung aus zahlreichen Bürgerbusprojekten zeigt, dass Bürgerbusse mit sehr geringen Kosten betrieben werden können. Auch gibt es Bürgerbusse, die keine Defizite einfahren.

Realisierbarkeit in Altenberge

Abschließend bleibt festzuhalten, dass durch den Bürgerbus Altenberge die innerörtliche Verkehrssituation zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden kann. Im Sinne einer Angebotsplanung sollte seitens der Politik die Einrichtung einer Linie, die die westlichen Wohngebiete über den Ortskern mit dem Bahnhof verbindet, geprüft werden. Es herrscht bei den Verantwortlichen Skepsis, ob sich ein Bür-

⁵⁴ Die Organisationspauschale wird von der Gemeinde bei der Bezirksregierung beantragt. Die Auszahlung der Mittel erfolgt an die Gemeinde, sie gibt die Mittel in vollem Umfang an den Bürgerbusverein weiter (vgl. im Internet: www.pro-buergerbus-nrw.de).

gerbus wirtschaftlich einsetzen lässt⁵⁵ und ob überhaupt eine entsprechende Nachfrage vor Ort besteht. Doch der Erfolg der zahlreichen Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen belegt: Der Bürgerbus kann funktionieren!

5.1.5 Reflexion der Forschungsfragen

Bezüglich der Forschungsfrage 1 (Koordination von ÖPNV und Siedlungsentwicklung) macht das Ortsprojekt Altenberge besonders deutlich, dass die landesplanerische Forderung nach einer Ausweisung von Wohnsiedlungsflächen an SPNV-Haltepunkten nicht unreflektiert umgesetzt werden darf. Vielmehr müssen bei einer solchen Entscheidung umfassende Betrachtungen der gesamten siedlungs- und infrastrukturellen Gegebenheiten des Ortes durchgeführt werden.

Betrachtet man rückblickend die Entwicklung der westlich der Bahnlinie gelegenen Flächen, kann dies unter den Aspekten Verkehrsvermeidung und Flächensparsamkeit als sinnvolle Arrondierung des Gemeindegebietes eingeschätzt werden. Dagegen werden die Risiken der Flächenerweiterung östlich der Bahnlinie derzeit höher eingeschätzt als deren Chancen. Insbesondere die Verstärkung der – für eine solche Gemeindegröße ungewöhnliche – Entwicklung des Ortes wird als bedenklich eingestuft. Darüber hinaus wäre ein östlich der Bahnlinie gelegenes Wohngebiet aufgrund der Bahnlinie vom übrigen Gemeindegebiet abgetrennt.

Bezüglich der Absicherung der ÖPNV-Qualität (Forschungsfrage 6) sind in Altenberge die gestalterische Aufwertung des Bahnhofsgebäudes und insbesondere des Bahnhofsumfeldes von Bedeutung. Prinzipiell gilt, dass das Umfeld sowie das Gebäude wieder mehr in das Bewusstsein gerückt und als räumlicher Kristallisationspunkt erkannt werden müssen. Vereinfacht wird dies, da die Gemeinde Altenberge mittlerweile Eigentümerin des Gebäudes und der Fläche ist.

Der Bahnhof und dessen Umfeld – definiert als modale Schnittstelle – geben darüber hinaus weitere Hinweise für die Beantwortung der Forschungsfrage 6 und der Frage nach den Anforderungen an die Lage und Ausstattung der Haltepunkte (Forschungsfrage 5). Grundsätzlich gilt, dass solche modalen Schnittstellen attraktiv und insbesondere sicher gestaltet werden müssen. Außerdem muss die Erreichbarkeit optimiert werden. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten Altenberges bietet sich hier eine attraktive Erschließung über den öffentlichen Verkehr (Bürgerbus) an.

⁵⁵ Mitte der 90er Jahre wurde im Verkehrskonzept) ein Ortsbusverkehr / Anruflinienverkehr vom Gutachter empfohlen (vgl. Gemeinde Altenberge 1995b, S. 42 f.). Die Ortsbus-Idee, die sich von der Bürgerbus-Konzeption unterscheidet, wurde von der Politik jedoch aus Kostengründen nicht weiter verfolgt.

5.2 Ortsprojekt Drensteinfurt: Verbesserung der Haltestellen-Erreichbarkeit

Die Stadt Drensteinfurt bietet mit ihrem mittlerweile gut in das Stadtgebiet integrierten Bahnhof und drei zum Teil überregionalen Bahnlinien eine gute Schienenverbindung nach Münster sowie nach Hamm und Dortmund. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist ein entscheidender Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehrsbereich. Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist u.a. die Erreichbarkeit der Haltestellen bzw. des Bahnhofes bedeutend. Insbesondere die Wegelängen sowie die Sicherheit und Attraktivität der Wege haben wesentlichen Einfluss darauf, wie viele Menschen sich bei ihrer individuellen Verkehrsmittelwahl für die Nutzung des ÖPNV entscheiden.

Derzeit wird in Drensteinfurt in fußläufiger Erreichbarkeit des Bahnhofes das Wohngebiet Konrad-Adenauer-Straße entwickelt. Aufgrund seiner Lagegunst bietet es gute Voraussetzungen für die Nutzung des SPNV durch die Bewohner. Es wird daher im Rahmen des Ortsprojektes der Themenkomplex „Erreichbarkeit des Bahnhofes“ unter besonderer Berücksichtigung der Wegebeziehung Adenauer-Viertel – Bahnhof untersucht. Nach einer kurzen Analyse der städtebaulichen Entwicklungen im Bahnhofsumfeld werden grundsätzliche Gestaltungsmerkmale für die Wegebeziehung Wohngebiet – Bahnhof formuliert.

Bei diesen Betrachtungen erfolgt eine Fokussierung auf den Zubringer Fußverkehr.⁵⁶ Das Zu-Fuß-Gehen stellt die einfachste und flexibelste Art der Fortbewegung dar und gilt insbesondere im Nahbereich (bis ca. einen Kilometer) als besonders attraktiv. Eine gute und qualitätsvolle Erreichbarkeit des Drensteinfurter Bahnhofes ist daher von entscheidender Bedeutung für die individuelle Verkehrsmittelwahl.

Ergebnisse der Bewohnerbefragung in Drensteinfurt machen deutlich, dass die Attraktivität und Sicherheit der Wegestrecke zum Bahnhof durchschnittlich als befriedigend bewertet wird, wobei die Sicherheit (Gesamtnote 3,0) durchweg schlechter abschneidet als die Attraktivität (Gesamtnote 2,6). Interessant ist dabei die detaillierte Betrachtung unterteilt nach Altersgruppen und Erwerbstätigkeit. Die 10-17 Jährigen haben insbesondere die Sicherheit der Wegestrecke mit der Note 3,7 als lediglich ausreichend bewertet. Dagegen hat die Altersgruppe 65+ die Sicherheit mit der Note 2,1 bewertet. Vergleichbar ist die Bewertung der Attraktivität des Weges.

⁵⁶ Eine Betrachtung des Zubringers Radverkehr erfolgt im Rahmen des Ortsprojektes Everswinkel.

Tabelle V-1: Attraktivität und Sicherheit der Wegestrecke (nach Altersgruppen)

Mittelwerte der Zufriedenheit	10-17 Jahre	18-39 Jahre	40-64 Jahre	65+ Jahre	Drensteinfurt	Gesamt
Attraktivität der Wegestrecke (N=255)	2,7 (N=41)	2,8 (N=94)	2,8 (N=90)	1,8 (N=31)	2,5	2,6
Sicherheit der Wegestrecke (N=251)	3,7 (N=37)	3,1 (N=95)	2,9 (N=82)	2,1 (N=37)	3,0	3,0

N= Anzahl der Befragten bei den einzelnen Unterfragen

Ein entsprechendes Bild liefert die Betrachtung unterteilt nach Erwerbsstatus. Hier wird die Sicherheit und Attraktivität der Wegestrecke insbesondere von den Schülern überdurchschnittlich schlecht bewertet – ganz im Gegenteil zu den Rentnern, die sie als gut bewerten. Für die Altersgruppe 18 bis 64 Jahre bzw. den Erwerbsstatus berufstätig und Hausfrau/-mann ergeben sich ebenfalls nur befriedigende Bewertungen, jedoch liegen diese über den der jüngeren Bevölkerungsteile bzw. Schüler.

Tabelle V-2: Attraktivität und Sicherheit der Wegestrecke (nach Erwerbsstatus)

Mittelwerte der Zufriedenheit	Berufstätig	Schüler	Hausfrau/-mann	Rentner	Drensteinfurt	Gesamt
Attraktivität der Wegestrecke (N=247)	2,8 (N=130)	2,7 (N=56)	2,7 (N=23)	2,0 (N=39)	2,6	2,6
Sicherheit der Wegestrecke (N=242)	3,0 (N=123)	3,5 (N=54)	3,0 (N=21)	2,1 (N=44)	2,9	2,9

N= Anzahl der Befragten bei den einzelnen Unterfragen

In diesem Zusammenhang wäre die detaillierte Untersuchung der zurückgelegten Wegestrecke von Bedeutung. Aufgrund der Anonymität der Befragung sind jedoch keine Rückschlüsse auf den Wohnstandort der Befragten möglich. Festzuhalten bleibt aber, dass die Attraktivität und Sicherheit der Wegestrecke insbesondere von den Bevölkerungsteilen (Schüler bzw. 10 bis 17 Jährige) als negativ bewertet wird, die überwiegend auf die Nutzung des SPNV angewiesen sind.

5.2.1 Bewertung der Bau- und Nutzungsstruktur im Bereich des Bahnhofsumfeldes

Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes war in der jüngsten Vergangenheit das bedeutendste städtebauliche Bestandsprojekt in Drensteinfurt. Es entstand ein modaler Verknüpfungspunkt von Bahn, Bus und Individualverkehr. Durch die Vertaktung von Bahn und Bussen wurden die Umsteigebedingungen optimiert und insbesondere Berufspendlern optimale Voraussetzungen geliefert.

Darüber hinaus wird die Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr durch die am Bahnhof entstandene Fahrradabstellanlage gefördert. Die Abstellanlage umfasst 500 überdachte Stellplätze, wovon die Hälfte zusätzlich verschließbar ist. Sie wird intensiv genutzt, was sicherlich im hohen Standard sowie in der kostenlosen Nutzung des abschließbaren Teilbereiches⁵⁷ begründet ist.



Fahrradabstellanlage und Kulturbahnhof

Derzeit wird das ehemalige Bahnhofsgelände zu einem „Kulturbahnhof“ umgebaut. Das Gebäude wird u. a. Raum für offene Jugendarbeit, die Musikschule sowie ortsansässige Vereine bieten.

Durch die Nutzer des Gebäudes wird das Bahnhofsumfeld tagsüber und auch in den Abendstunden belebt. Dadurch kann zukünftig ein höheres Maß an sozialer Kontrolle vermittelt werden.

Im Baugebiet Konrad-Adenauer-Straße findet derzeit die größte Bautätigkeit in Drensteinfurt statt. In fußläufiger Erreichbarkeit des Bahnhofes werden ca. 350 Wohneinheiten in insgesamt sechs Bauabschnitten realisiert, wobei die Bauabschnitte I bis III derzeit verwirklicht werden. Die Grundstücke stehen für eine Einzel- oder Doppelhausbebauung zur Verfügung. Die Wegestruktur des Baugebietes ist verkehrsberuhigt. Durchzogen werden die Bauabschnitte von einem Grünzug.⁵⁸

Das Adenauer-Viertel ist über die Raiffeisenstraße an den Bahnhof angebunden. Aufgrund dieser unmittelbaren Lage zum Bahnhof ist der Standort des Wohngebietes unter den Gesichtspunkten einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als positiv zu bewerten.

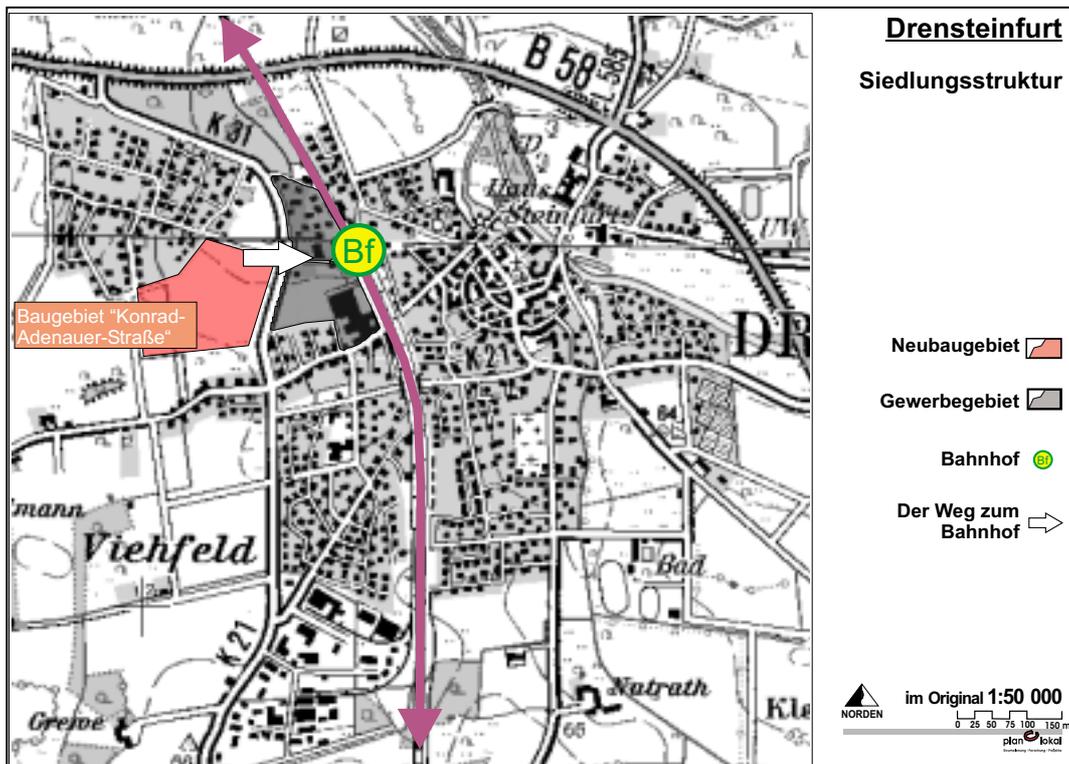
⁵⁷ Es muss lediglich ein Schlüsselpfand bei der Stadtverwaltung hinterlegt werden. Es war eine klare Forderung der Politik, dass die Fahrrad-Abstellmöglichkeit kostenlos sein muss.

⁵⁸ Dessen ursprünglich Funktion sollte ein Strontianit-Lehrpfad sein. Aufgrund nicht bereitgestellter Fördermittel wird nun alternativ eine Obstwiese geschaffen. Strontianit ist ein in der Natur sehr selten vorkommendes Mineral. Bis zum Ende des letzten Jahrhunderts wurde es unter anderem zur Zuckerherstellung verwendet. Künstlich gefertigte Stoffe haben dann allerdings sehr schnell dafür gesorgt, dass ein wirtschaftlicher Abbau dieses Minerals nicht mehr stattfinden konnte (vgl. im Internet: www.drensteinfurt.de).

Die Wegeverbindung vom Konrad-Adenauer-Viertel zum Bahnhof (und auch zur Innenstadt) verläuft über die Raiffeisenstraße. Eine differenzierte Wegeführung ist aufgrund der sich am östlichen Rand des Wohngebietes befindenden Lärmschutzwand nicht möglich. Die Konrad-Adenauer-Straße (Kreisstraße) stellt zwar für die Wegeverbindung zum Bahnhof eine Barriere dar, diese wird jedoch durch die vorhandene Fußgängerampel (Bedarfsschaltung mit einer Wartezeit unter 10 Sekunden) auf ein Minimum reduziert.

Die Raiffeisenstraße durchquert ein Gewerbegebiet mit Raiffeisen-Markt, Lebensmittelmarkt, Baumarkt, Spedition sowie einer Autoteile-Firma. Ein Lebensmittel-Discounter (ALDI) hat mit dem Bau eines Marktes begonnen. Im südlichen Bereich ist ein Stanz- und Emallierwerk angesiedelt. Aufgrund seiner zentralen Lage und guten Verkehrsanbindung wird dem Gewerbegebiet hohe Standortqualität beigemessen. Eine städtebauliche Entwicklung des Gebietes durch nicht störendes Gewerbe und durch Dienstleistungen wird derzeit seitens der Stadt Drensteinfurt verfolgt.

Abbildung V-2: Lage des Adenauer-Viertels in Drensteinfurt



Quelle: eigene Darstellung nach LVA NRW, o.J.

Der nördliche Teilbereich der Raiffeisenstraße ist geprägt durch eine überwiegend geschlossene Straßenrandbebauung. Die ansässige Spedition und die Autoteile-Firma stellen für Fußgänger wenig attraktive Nutzungen dar und bieten



Blickrichtung Raiffeisenstraße

insgesamt ein unattraktives Erscheinungsbild. Insbesondere der Standort des Speditionsunternehmens im sensiblen Bereich der Bahnhofsvorfahrt ist als Mangel zu bewerten, da es hier durch LKW An- und Abfahrten zu störenden Einflüssen kommt. Vor dem Hintergrund der Entwicklungsüberlegungen bezüglich des Gewerbegebietes ist eine mittelfristige Verlagerung dieser Unternehmen zu überdenken. Die alternative Nutzung der Gebäudesubstanz erfordert aber eine Prüfung der Umbau- und Sanierungsmaßnahmen.

Der SB-Lebensmittelmarkt orientiert sich mit seiner Gebäuderückfront zur Straßenseite. Dies ist einerseits aus städtebaulicher und gestalterischer Sicht zu bemängeln. Andererseits geht durch die fehlende Eingangssituation ein entscheidender Ansatz der sozialen Kontrolle verloren. Seitens des Eigentümers bestehen Planungsüberlegungen, den Lebensmittelmarkt in den südlichen Bereich des Gewerbegebietes neben den ALDI-Markt zu verlagern (vgl. Interview mit Herrn Berlage, Stadt Drensteinfurt, am 04.04.2003). Durch diese Verlagerung entstehen Synergieeffekte bezüglich der Kunden aber auch der Stellplätze. Bei einer Umnutzung des bestehenden Gebäudes ist auf eine Öffnung des Gebäudes zur Straßenfront hinzuwirken.



Raiffeisenstraße – Blickrichtung Konrad-Adenauer-Viertel

Entlang der Raiffeisenstraße ist Baumbestand vorhanden, der das Straßenbild freundlicher erscheinen lässt. Im Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Straße / Raiffeisenstraße befinden sich Hecken, wodurch insbesondere der Bereich um die Fußgängerampel nicht umfassend einsehbar ist. Aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens sollten die Hecken zurück geschnitten werden. Die gegenüberliegende Ausstellungsfläche des Baumarktes wiederum ist wenig attraktiv an dieser exponierten Stelle.

Teile des sich im südlichen Bereich des Gewerbegebietes befindenden Stanz- und Emailierwerkes stehen nach Auskunft der Stadt Drensteinfurt für Umnutzungen zur Verfügung. Die Überlegungen beziehen sich auf den nördlichen Hallenbereich, wobei durch den Eigentümer angedacht wird, eine neue und gestalterisch höherwertige Fassade vorzusetzen.

Um vom Konrad-Adenauer-Viertel zum östlichen Bahnsteig (Fahrtrichtung Münster) bzw. in das Stadtzentrum zu gelangen, muss eine relativ schmale Unterführung durchquert werden, die einen Angstraum darstellt. Die Zugänge zur Unterführung erfolgen entweder vom westlichen Bahnsteig über Treppen oder über einen Fuß- und Radweg, der jedoch abseits der Raiffeisenstraße und dem Bahnhofsvorbereich verläuft (vgl. Abbildung V-3). Auf beiden Seiten kommt es in den Einmündungsbereichen in die Unterführung vermehrt zu Unfällen zwischen Radfahrern, aber auch zwischen Radfahrern und Fußgängern. Da-



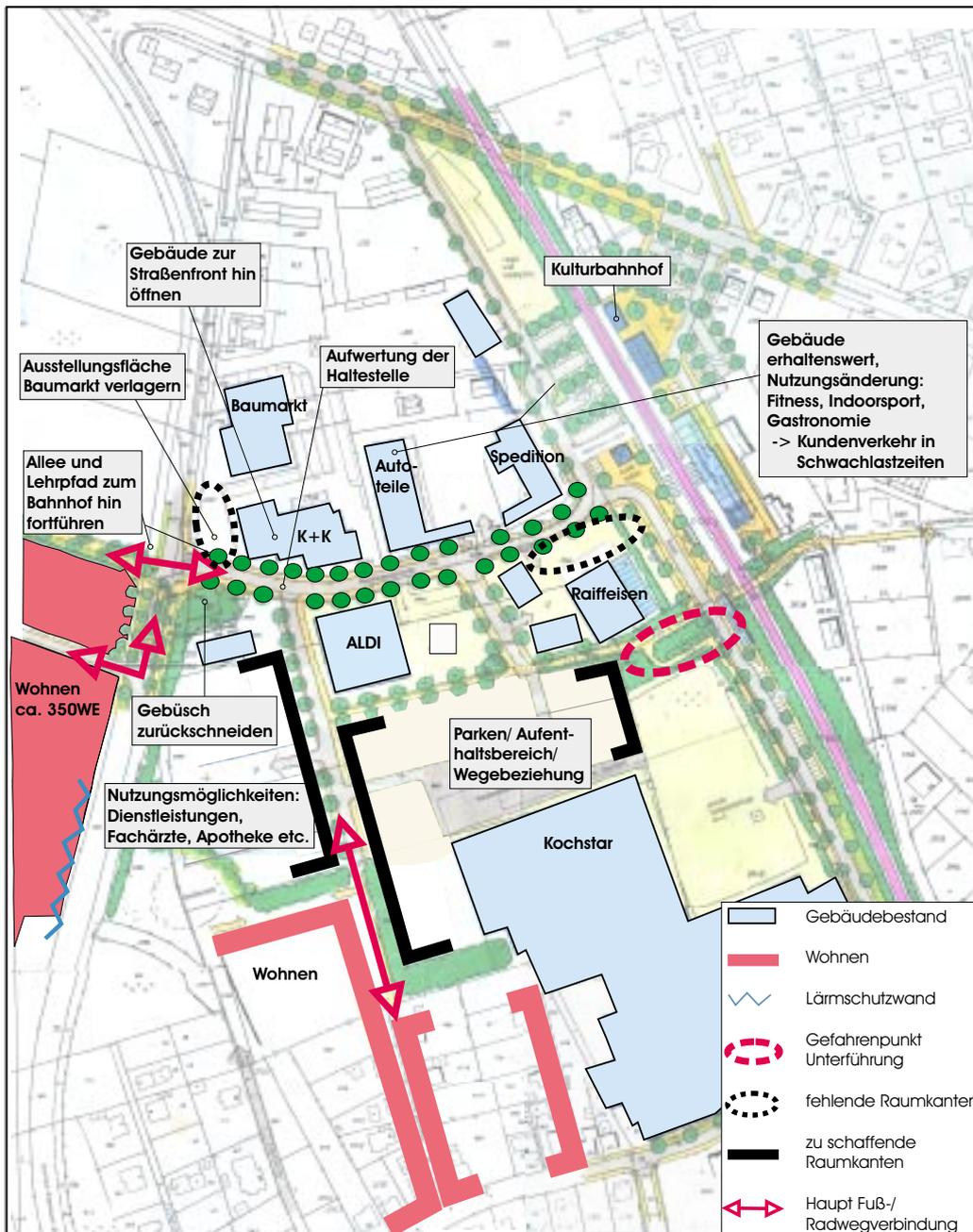
Blick auf die Unterführung

durch lässt sich höchstwahrscheinlich die vor allem von jungen Leuten bzw. Schülern recht schlecht bewertete Sicherheit der Wegstrecke interpretieren. Die Lösung konnte bislang nicht gefunden werden, weil vor allem die Unterführung als unveränderlicher Sachzwang anzusehen ist.

Insgesamt ist die Wegeverbindung über die Raiffeisenstraße in ihrer derzeitigen Form unattraktiv für Fußgänger und Radfahrer. Zwar sind gravierende objektive Behinderungen wie z. B. bauliche Mängel des Gehweges, Umwege etc. nicht vorhanden. Allerdings fallen gerade im subjektiven Bereich etliche Unzulänglichkeiten auf, die den Eindruck eines uninteressanten sowie als zu lang und vor allen Dingen unsicher empfundenen Weges hin zum Bahnhof vermitteln. Dies kann dazu führen, dass (potenzielle) Kunden des öffentlichen Verkehrs die Nutzung des eigenen und als sicherer empfundenen PKW vorziehen. Andererseits wird aufgrund der Weggestaltung die empfundene Reisezeit⁵⁹ verlängert. Auch dies kann eine Hemmschwelle zur Nutzung des SPNV bilden.

⁵⁹ In diese sind auch Zu- und Abwege zum Bahnhof mit einbezogen.

Abbildung V-3: Chancen und Mängel der Wegebeziehung



Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Drensteinfurt (Kartengrundlage)

5.2.2 Grundsätzliche Prinzipien für eine verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofes

Die Nutzer der Bahn bestreiten den Weg zum Bahnhof in der Regel zunächst als Fußgänger oder Radfahrer. Somit muss im Rahmen der Überplanung des Gewerbegebietes seitens der Stadt Drensteinfurt verstärkt das Gesamterscheinungsbild des Gewerbegebietes und damit auch die Wegeverbindung Konrad-

Adenauer-Viertel – Gewerbegebiet – Bahnhof berücksichtigt werden. Ziel muss es sein, das vorhandene Wohngebiet über ein attraktiv gestaltetes Gewerbegebiet an den Bahnhof anzubinden.

Wege zum Bahnhof müssen grundsätzlich (vgl. SRL und FUSS E.V., 2000)

- direkt und umwegfrei verlaufen,
- attraktiv und abwechslungsreich sein,
- frei von Angsträumen sein,
- soziale Kontrolle bieten.

Sind diese grundsätzlichen Kriterien erfüllt, wird der zurückzulegende Weg subjektiv als kürzer empfunden. Kunden des öffentlichen Verkehrs können dadurch gegebenenfalls sogar zu weiteren Fußwegen animiert werden.

Bezüglich der einzelnen Prinzipien bedeutet dies für das betrachtete Gewerbegebiet:

Direkte und umwegfreie Verbindungen

Fußgänger sind besonders distanzempfindlich. Schon wenige Meter Umweg werden als lästig empfunden und gegebenenfalls abgekürzt (Bildung von Trampelpfaden). Daher muss bei der Entwicklung des Gewerbegebietes die Schaffung eines differenzierten und feinmaschigen Fußwegenetzes⁶⁰ berücksichtigt werden. Die Durchlässigkeit der Hauptachse Raiffeisenstraße aber auch des Gewerbegebietes selbst ist zu gewährleisten. Die Fußwege müssen in ihrer baulichen Gestaltung und Ausstattung mindestens eine Breite von 2,50 Metern aufweisen und sollten über Sitzgelegenheiten, Wasserspender etc. verfügen (vgl. Helm, 2002, S. 24). Auch sollten Behinderungen – z. B. durch auf dem Gehweg parkende Autos – verhindert werden.

Querungshilfen sind vor dem Hintergrund des zu erwartenden hohen Kunden- aber auch Lieferverkehrs zu schaffen. Für sie sind potenzielle Wegebeziehungen zu ermitteln um danach die Querungshilfen anzulegen. Sie müssen ein sicheres und gefahrloses Queren der Fahrbahn ermöglichen. Die Kombination mit baulichen Maßnahmen ist gegebenenfalls sinnvoll, um die Kraftfahrer zu besonderer Vorsicht anzuregen (vgl. VCÖ, o. J., S. 303).

Eine wichtige Rolle spielt auch die Durchlässigkeit von Hindernissen, hier insbesondere der Unterführung. Im Bereich der Einmündung des Weges in die Unterführung sollte durch bauliche Maßnahmen der Unfallschwerpunkt entschärft werden. Im Rahmen des Ortsprojektes wurde der Vorschlag unterbreitet, auf der westlichen Seite die Einmündung des Weges vom Fahrradabstellplatz auf den Fuß- und Radweg soweit wie möglich von der Unterführung weg nach Westen zu verlegen. Dadurch bleibt mehr Zeit für Radfahrer und Fußgänger, sich gegenseitig wahrzunehmen. Da sich die Grünfläche im Eigentum der Stadt befindet, könnte die Verlegung realisiert werden. Prinzipiell ist die Zugänglichkeit für Fuß-

⁶⁰ Gleiches trifft natürlich auch für den Radverkehr zu.

gänger mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer entscheidend zu verbessern (z. B. Aufzüge).

Attraktive und abwechslungsreiche Gestaltung

Von erheblicher Bedeutung ist das Umfeld der Wegeverbindung. Fußgänger bevorzugen ein abwechslungsreiches Umfeld, beispielsweise durch Geschäftsstraßen (vgl. VCÖ, o. J., S. 301). Bei der städtebaulichen Entwicklung des Gewerbegebietes ist daher zu beachten, dass sich die Gebäude zur Straße hin orientieren und öffnen. So können die Eingangs- sowie auch Kassenbereiche in unmittelbarer Sichtbeziehung zur Straße liegen. Den Fußgängern wird dadurch das Gehen durch einen ansprechenderen Straßenraum ermöglicht und darüber hinaus soziale Kontrolle vermittelt. Durch die erhöhte Aufenthaltsqualität und der damit unter Umständen einhergehenden erhöhten Aufenthaltsdauer im Gebiet können auch Synergieeffekte für anliegende Geschäfte entstehen.

Durch grüngestalterische Maßnahmen kann darüber hinaus der Straßenraum zusätzlich aufgelockert werden. Die Weiterführung der sich östlich der Konrad-Adenauer-Straße befindenden Allee hin zum Bahnhof ist anzustreben. Allerdings muss bei der Anordnung der Grünelemente darauf geachtet werden, dass der Straßenraum und angrenzende Bereiche einsehbar bleiben (s.u.).

Keine Angsträume

Der Aspekt der sozialen Sicherheit ist mitentscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Durch die Vermeidung von unübersichtlichen und uneinsehbaren Bereichen kann das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht werden. So sind beispielsweise hohe Hecken und Büsche in unmittelbarer Nähe zum Gehweg zu vermeiden.

Auch die Unterführung stellt einen Angstraum dar. Alternative Querungsmöglichkeiten der Bahnanlagen sind derzeit nicht zu erkennen und an ein Brückenbauwerk werden aufgrund bahntechnischer Aspekte besondere Anforderungen gestellt. Da eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens dadurch lediglich gering sein wird, wären die entstehenden Kosten kaum zu rechtfertigen. Eine bessere Beleuchtung und ein hellerer Anstrich der Unterführung stellen hingegen relativ kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen dar.

Soziale Kontrolle

Soziale Kontrolle wird u. a. erhöht durch eine belebte Umgebung. Eine Verlagerung der Autoteile-Firma sowie der LKW-Spedition ermöglicht beispielsweise die Umnutzung der Gebäude mit Aktivitäten aus dem Bereich Freizeit, Sport und Gastronomie. Somit würde – insbesondere auch in Tagesrandzeiten – im östlichen Bahnhofsumfeld eine Belebung erzielt. Auf der westlichen Seite wird dies bereits jetzt durch die Umgestaltung des Kulturbahnhofes erreicht.

Aber auch die bereits erwähnte Orientierung und Öffnung der Gebäude zum Straßenraum erhöht die soziale Kontrolle. Genau gegenteilig wirken sich darüber hinaus weitläufige und unüberschaubare Stellplatzflächen aus.

Die aufgeführten Prinzipien lassen sich bereits im Rahmen der Bebauungsplanung festlegen. So kann beispielsweise durch die Festsetzung von Baulinien die genaue Lage des Gebäudes bestimmt werden. Die Angebotsstruktur des Gewerbegebietes kann mit gewissen Einschränkungen festgelegt werden, aber auch Aussagen über die Grüngestaltung des öffentlichen Straßenraumes und der privaten Grünflächen lassen sich treffen.

5.2.3 Reflexion der Forschungsfragen

Die Stadt Drensteinfurt hat bei der Entwicklung des Wohngebietes Konrad-Adenauer-Straße wesentlich zu einer Koordination der Siedlungsentwicklung und des ÖPNV (Forschungsfrage 1) beigetragen. Aufgrund der räumlichen Nähe des Wohngebietes zum Bahnhof und auch zum Ortskern sind hier die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Bewohner den SPNV und die örtlichen Versorgungseinrichtungen nutzen. Dadurch kann es zu einer Stärkung der örtlichen Infrastruktur und zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene kommen.

Auf die Forschungsfragen 5 (Lage und Ausstattung der Station) und 6 (ÖPNV-Qualität) wird unter dem Themenkomplex Erreichbarkeit eingegangen. Einerseits wird deutlich, dass der Bahnhof als modale Schnittstelle mittlerweile attraktiv umgestaltet ist, abgesehen von der unbefriedigenden Situation im Bereich der Unterführung. Insbesondere die B+R-Anlage ist als qualitativ hochwertig und sehr benutzerfreundlich einzuschätzen.

Andererseits wird der Eindruck einer schnellen und umwegfreien Erreichbarkeit des Bahnhofes insbesondere durch das derzeit wenig attraktive Gewerbegebiet entlang der Raiffeisenstraße beeinträchtigt. Hier besteht seitens der Kommune dringender Handlungsbedarf bezüglich einer Attraktivierung der Wegebeziehung und Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes.

Grundsätzlich sollten Wege hin zum Bahnhof (und auch zu Haltestellen) den genannten Kriterien direkt, umwegfrei, abwechslungsreich, ohne Angsträume und mit größtmöglicher sozialer Kontrolle weitestgehend entsprechen. Durch die Definition spezifischer Gestaltungsmerkmale der Wegebeziehung entlang der Raiffeisenstraße können diese Kriterien erfüllt werden. Bei der städtebaulichen Entwicklung des Gewerbegebietes durch die Stadt Drensteinfurt können zahlreiche Merkmale planungsrechtlich (z. B. über den Bebauungsplan) festgelegt werden. Dies betrifft u. a. die "Öffnung" der Gebäude hin zum Straßenraum und straßenraumgestaltende Vorgaben.

5.3 Ortsprojekt Everswinkel: Flächensparende und verkehrsmindernde Siedlungsentwicklung

Für die Gemeinde Everswinkel ist zumindest in den nächsten Jahren noch von Bevölkerungszuwächsen auszugehen. Diese Einwohnerzuwächse implizieren auch die Nachfrage nach spezifischen Wohnflächen. Aus Sicht einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bietet die Kommune mit ihrem leistungsfähigen Schnellbus-Anschluss gute Voraussetzungen für weiteres – verträgliches – Siedlungsflächenwachstum.

Innerhalb ihrer infrastrukturellen Ausstattung besitzt die Gemeinde durchaus noch Potenziale. Allerdings zeichnen sich gerade aufgrund der vorhandenen Bevölkerungsstruktur erste mögliche Defizite insbesondere in der schulischen Ausstattung ab. So sehen sich die Kommunen Warendorf und Wolbeck kaum noch in der Lage, die Realschüler aus Everswinkel aufzunehmen. Zur Diskussion stehen die Forderung nach einer eigenen Realschule in Everswinkel oder nach einer Art „Schulgeld“, das Everswinkel für jeden Realschüler an die betreffende Kommune entrichten soll. (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 08.04.2003)

Langfristig gewinnt jedoch die Veränderung der Bevölkerungsstruktur an Bedeutung. Der deutlich steigende Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung hat veränderte Bedarfe an infrastrukturellen Leistungen sowie eine veränderte Nachfrage nach spezifischen Wohnformen zur Folge. Zukünftige Planungs- aber auch Investorenentscheidungen müssen sich demnach den sich verändernden demografischen Bedingungen anpassen (vgl. plan-lokal, 2001, S. 9).

Diesen beiden Tendenzen entsprechend werden im Rahmen des Ortsprojektes Everswinkel siedlungsstrukturelle Entwicklungspotenziale diskutiert. Dies bezieht sich sowohl auf Neuausweisungen von Wohnflächen als auch auf die Möglichkeit der städtebaulichen Nachverdichtung. Eine Ausweitung der Siedlungsentwicklung führt auch zu neuen Fragestellungen im Themenkomplex ÖPNV – insbesondere unter dem Blickwinkel Erreichbarkeit der (Schnellbus-)Haltestellen. Besondere Berücksichtigung findet hier der Radverkehr.

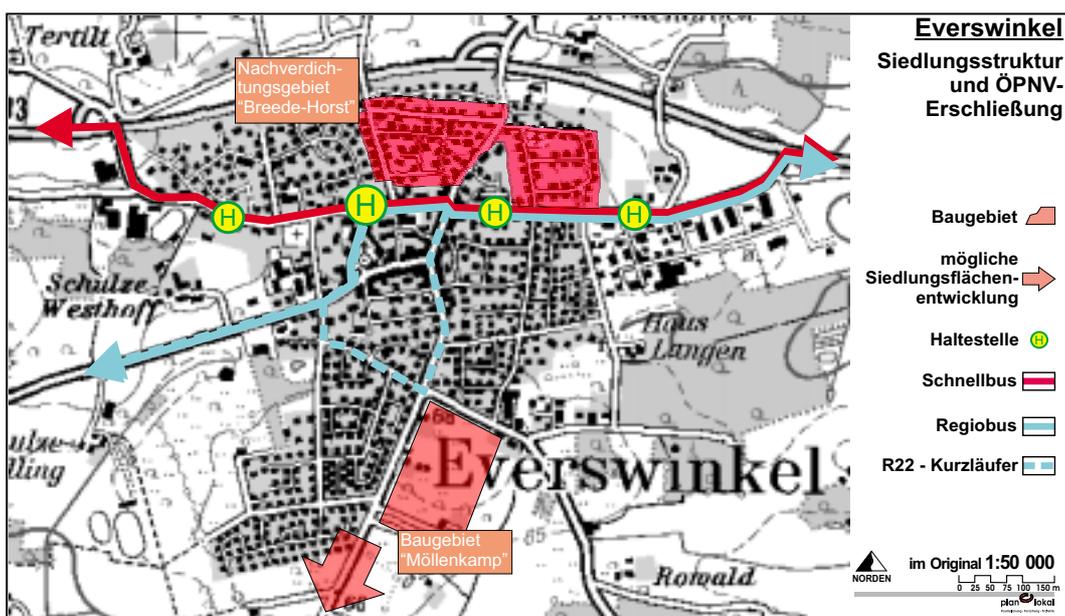
5.3.1 Nachverdichtung

Die Überplanung bestehender Wohnsiedlungsgebiete mit dem Ziel einer Nachverdichtung erhält in Everswinkel derzeit verstärkt Beachtung. Nach dem Motto "geordnete Nachverdichtung im Bestand" werden die nördlich der Hovestraße und Freckenhorster Straße gelegenen Wohnsiedlungsbereiche "Breede" und "Horst" durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes neu geordnet. Aufgrund der teilweise über 1.000 Quadratmeter großen Grundstücke bietet das Gebiet ein erhebliches Nachverdichtungspotenzial.

Aus Sicht der Kommune wurde das Bebauungsplanverfahren notwendig, da sich in der Vergangenheit einzelne Baugenehmigungsverfahren lediglich nach § 34 BauGB richteten. Dies erwies sich für die beteiligten Akteure (Bauherr und Baugenehmigungsbehörde) oft als langwierig und schwierig. So waren beispielsweise Anbauten oder Neubauten auf Gartengelände oftmals nicht genehm-

migungsfähig, da sie sich nicht in die Umgebungsbebauung einfügten. Mit Hilfe des Bebauungsplanes soll nun allen Beteiligten ein größeres Maß an Rechtssicherheit geboten werden (Begründung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 6). Die Phase der vorgezogenen Bürgerbeteiligung ist für diesen Bebauungsplan abgeschlossen. Seitens der Bevölkerung wurde der Entwurf nach Ansicht der verantwortlichen Gemeindevertreter unterschiedlich aufgenommen. Es gab zahlreiche Einwendungen von Bewohnern des Gebietes sowie aus angrenzenden Gebieten, die insbesondere die Furcht vor einer Verbauung ihrer südlichen Grundstücksseiten zum Ausdruck brachten.

Abbildung V-4: Wohnsiedlungsbereiche Everswinkel



Quelle: eigene Darstellung nach LVA NRW, o.J.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes umfasst etwa 175 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von ca. 19,2 Hektar. Das Gebiet ist überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Vorzufinden sind teilweise auch Büros und kleingewerbliche Nutzungen, im Bereich der Bahnhofstraße in der Charakteristik eines Mischgebiets.

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen sind überwiegend am Bestand orientiert. Als Art der baulichen Nutzung wurde für den Großteil des Plangebietes ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt.⁶¹ Entsprechend der bisherigen lockeren Bauweise wird im überwiegenden Teil des Gebietes die offene Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern festgesetzt. Die Grundflächenzahl ist mit 0,4 angegeben und die Zahl der zulässigen Vollgeschosse wird auf zwei beschränkt. Die Flächenversiegelung soll auf ein Höchstmaß beschränkt werden. Durch die getroffenen Festsetzungen ist die Ausnutzung der Grundstücke entsprechend heutigen Anforderungen gewährleistet und dem Anspruch einer flächensparenden Baupolitik wird entsprochen.

⁶¹ Lediglich im südlichen Bereich der Bahnhofstraße soll aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Struktur eine Nutzungsmischung zulässig sein.

Die planungsrechtliche Absicherung städtebaulicher Nachverdichtungen wird als wesentlicher Beitrag für die Umsetzung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung bewertet. Aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zur Ortsmitte und aufgrund der direkten Anbindung an die Schnellbushaltestellen bietet das Bebauungsplan-gebiet idealtypische Voraussetzungen für eine zusätzliche Entwicklung. Aber auch mit Blick auf die sich wandelnde Bevölkerungsstruktur kommt dem Gebiet eine nicht unerhebliche Bedeutung zu. So kann über spezifische Festsetzungen (z. B. größere Traufhöhen) zusätzlicher Wohnraum in Obergeschossen geschaffen werden.

Auch wenn die Bebauung des Gebietes "Breede" und "Horst" eher mit langfristigen Zeithorizont zu hinterlegen ist, ist die Richtung der Planungsentscheidung als überaus positiv zu bewerten. Wird hier doch – insbesondere auch gegenüber der Bevölkerung und Investoren – die Nutzung innerörtlicher Baulandpotenziale bewusst gleichgestellt neben der Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist demnach das Vorhaben positiv einzuschätzen.

Ein weiteres potenzielles Baugebiet für städtebauliche Nachverdichtungen liegt nach Auskunft der Gemeinde Everswinkel im Bereich Am Haus Borg / Von-Galen-Straße / Raiffeisenstraße / Von-Stein-Straße. Auch hier wäre eine Überplanung in Form einer Änderung des Bebauungsplanes denkbar. Allerdings wird die Notwendigkeit eines weiteren „Nachverdichtungs-Gebietes“ derzeit politisch als nicht vorrangig betrachtet. (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 08.04.2003)

5.3.2 Anbindung des südlichen Gemeindegebietes

In Everswinkel wurde im Jahr 2002 mit 169 Bauvorhaben der Trend steigender Bautätigkeit fortgesetzt. Davon bezogen sich 98 Bauanträge auf die Neuerrichtung von Wohnungen, allein 50 davon im südlich gelegenen Baugebiet Möllenkamp. Dieses Baugebiet mit ca. 200 Wohneinheiten ist mittlerweile fast vollständig entwickelt.

Derzeit wird in Everswinkel der Ortsentwicklungsplan öffentlich diskutiert.⁶² Laut Auskunft der Gemeinde reichen die im Ortsentwicklungsplan ausgewiesenen zusätzlichen Wohnflächen für ca. 3.000 neue Einwohner. Hierbei handelt es sich allerdings um großzügig bemessene „Suchräume“, die nicht alle tatsächlich bebaut werden können und sollen (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 8.4.2003).

Wünschenswert – auch aus Sicht einer Anbindung an die Schnellbushaltestellen – ist eine Arrondierung der Gemeindefläche in westlicher Richtung. Dies scheitert jedoch an bestehenden Eigentumsverhältnissen. Aus vergleichbaren Gründen scheitert die Entwicklung einer derzeit landwirtschaftlich genutzten Wiese in östli-

⁶² Rechtsverbindlichkeit besitzt dieser Plan nicht, es handelt sich vielmehr um eine Art Planungsleitbild der Gemeinde, das einen Handlungsrahmen für zukünftig anstehende Entscheidungen bilden soll. Auf die Festlegung einer konkreten Zeitachse wurde verzichtet und heutige Eigentumsverhältnisse blieben unberücksichtigt (vgl. Gemeinde Everswinkel, 2003).

cher Ortsrandlage an der Freckenhorster Straße. Diese Fläche wäre aufgrund ihrer Nähe zum Ortszentrum und der unmittelbaren Lage an der Schnellbushaltestelle „Freckenhorster Straße“ ideal für eine kurzfristige Entwicklung.

Es besteht aber die Möglichkeit einer weiteren Ausdehnung der Siedlungsflächen in südliche Richtung. Diese Entwicklungsrichtung wird auch im Ortsentwicklungsplan dargestellt. Diese Entwicklungsrichtung hat allerdings negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des ÖPNV, insbesondere der Schnellbus-Haltestellen. Der Entwicklung von Bauflächen nördlich der Umgehungsstraße – wie im Gebietsentwicklungsplan dargestellt – steht man derzeit noch skeptisch gegenüber (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 8.4.2003).

Selbst bei der Annahme von 1.000 Meter Radien wird das Gemeindegebiet durch den Schnellbus weitestgehend erschlossen. Das Baugebiet Möllenkamp liegt im Grenzbereich. Die durchgeführte Bewohnerbefragung ergab zwar bezüglich der Entfernung der Schnellbus-Haltestellen keinen signifikanten Unterschied zwischen den einzelnen Entfernungsklassen. Jedoch ist ab einer Entfernung von 1.000 Metern zur nächsten Haltestelle ein Attraktivitätsverlust für den öffentlichen Verkehr zu erwarten.

Zur Minderung eines solchen Attraktivitätsverlustes boten sich in Everswinkel folgende Alternativen an.

Linienumlegung des Schnellbusses

Eine grundsätzliche Linienumlegung des Schnellbusses S 20 im Ortsgebiet oder des durchgehenden Regionalbusses R 22/23 schied zum einen aus Kostengründen aus. Zum anderen würden die Linien die Funktion regionaler Erschließung zugunsten einer innerörtlichen Erschließung verlieren.

Bürgerbus

Die Erschließung der südlichen Gemeindegebiete über Bürgerbusse wurde gemeindeintern diskutiert. Deren politische Durchsetzbarkeit wird derzeit aber – insbesondere mit Blick auf die damit verbundenen Kosten – als nicht gegeben erachtet.⁶³ Auch wurde über den Einsatz der gemeindeeigenen Busse nachgedacht, die innerhalb Everswinkel den Schülerverkehr übernehmen. Da deren Hochlastzeiten sich allerdings mit den Stoßzeiten für die Pendleranbindung decken, scheidet diese Überlegung aufgrund von Kapazitäts- und Kostengrenzen aus. (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 08.04.2003)

Umlegung der "Kurzläufer-Linie" als Lösung

Entschieden wurde letztendlich die Umleitung des sogenannten "Kurzläufers" des R 22/23. Dieser Bus fährt jetzt werktags achtmal durch das südlich gelegene Gemeindegebiet. Durch diese verbesserte und dazu für die Kommune weitestgehend kostenneutrale Erschließung wird die Anbindung der südlichen Ortslage an die Regiobuslinie gewährleistet. Als zusätzliches Angebot im morgendlichen Be-

⁶³ Vgl. hierzu die Ausführung zum Thema Bürgerbusse im Rahmen des Ortsprojektes Altenberge.

reich werden für Berufspendler zwei zusätzliche Regiobusse aus Richtung Süden über die Sendenhorster Straße kommend eingesetzt, wobei bei dem zweiten Bus noch die Möglichkeit eines Umstieges in den Schnellbus besteht.

Dieses Beispiel zeigt, wie eine sinnvolle Verknüpfung von Planungsüberlegungen mit den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs erfolgen kann. Durch Gesprächsbereitschaft seitens des Verkehrsunternehmens und der Gemeinde sowie durch die Beharrlichkeit der Gemeinde konnten Fragen des Verkehrsangebotes einvernehmlich geklärt werden.

Einschub: Anbindung der Teilgemeinde Alverskirchen an den Schnellbus

Einvernehmen zwischen der Gemeinde und der RVM besteht auch in der Fragestellung bezüglich einer Änderung der Linienführung des Schnellbusses über Alverskirchen. Die Teilgemeinde Alverskirchen wird nur äußerst peripher über die Haltestelle am P+R-Platz an der Münsterstraße durch den Schnellbus erschlossen. Laut Auskunft der Gemeinde wird die Haltestelle jedoch nur gering frequentiert. Gründe hierfür liegen sicherlich in der Qualität der Haltestelle, die insbesondere bezüglich des subjektiven Sicherheitsempfindens mangelhaft bewertet werden muss. So ist auf dem P+R-Platz derzeit keinerlei soziale Kontrolle vorhanden. Ebenfalls fehlen qualifizierte Abstellanlagen für Fahrräder. Die Haltestelle war jedoch aus verkehrstechnischen Gründen nur an dieser Stelle möglich. Außerdem bestand der P+R-Platz an dieser Stelle bereits.

Eine Änderung der Linienführung des Schnellbusses über Alverskirchen hat zwar lediglich eine Verlängerung der reinen Fahrzeit zwischen drei und fünf Minuten zur Folge, allerdings wird der subjektive Eindruck einer schnellen und geradlinigen Verbindung für die Fahrgäste gestört, da die direkte Linienführung entlang der Hauptverkehrsachse (L 793) unterbrochen ist. Das Qualitätsmerkmal schnelle und direkte Linienführung wäre somit stark beeinträchtigt und die Gefahr eines Fahrgastverlustes ist als hoch einzuschätzen, zumal der Schnellbus in Alverskirchen bereits in Spitzen zu 80 – 90 % ausgelastet wäre (vgl. Interview mit Herrn Linnenbrink und Herrn Möller, WVG, am 28.11.2002).

Gegen eine Verlegung der Fahrtroute spricht auch die eng bemessene Fahrzeit der Linie S 20. Durch eine Führung über Alverskirchen wäre aufgrund der Fahrzeitverlängerung die Wendezeit in Warendorf nicht mehr gegeben und ein zusätzlicher Bus für die Linie S 20 wäre erforderlich. Der durch die veränderten Linienführung erzielte Nutzen ist daher fraglich in Bezug auf die zusätzlichen Kosten (vgl. ebenda). Aus den genannten Gründen wird eine Linienführung direkt über Alverskirchen verworfen, zumal es dort eine sehr gute Anbindung an die Regiobuslinie mit nur sehr geringen Zeitnachteilen gegenüber einer eventuellen Schnellbusanbindung gibt.

Bezüglich der Fragestellung in Alverskirchen, aber auch aus der siedlungsstrukturellen Entwicklung der Gemeinde Everswinkel heraus, wird die Bedeutung alternativer Zubringerverkehre zum ÖPNV – insbesondere des Radverkehrs – deutlich.

5.3.3 Zubringer Radverkehr

Für die Zu- und Abgangswege der Haltestellen kommt dem Radverkehr – als umwelt- und stadtverträgliche Art der Fortbewegung – besondere Bedeutung zu. Das Fahrrad bietet sich einerseits als schnelles, kostengünstiges und zudem noch gesundes Verkehrsmittel an. Darüber hinaus ist es in der Regel im innerstädtischen Verkehr bis 5 Kilometer (Nahbereich) dem Autoverkehr bzw. dem ÖPNV zeitmäßig überlegen. So wird durch die Kombination von Fahrrad und ÖPNV – auch über größere Entfernungen – eine umweltverträgliche Alternative zum MIV geschaffen.

Auch ist durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs die Mobilität sowohl bezüglich der Zubringerfunktion zur Schnellbus-Haltestelle als auch bezüglich der Anbindung an die Ortsmitte sehr preiswert zu befriedigen. Beispielsweise ergaben Untersuchungen, dass die Investitionskosten für Radwege bei weniger als 10 % der Kosten für gleich lange Straßen liegen. Auch ist der Radverkehr gegenüber dem innerstädtischen ÖPNV für die Kommune in den Investitions- und Betriebskosten wesentlich günstiger.⁶⁴

Wichtige Bausteine zur Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit für den Radverkehr⁶⁵ sind einerseits die Schaffung radfahrtauglicher Straßenräume und andererseits die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder an den Haltestellen. Abstellanlagen sind in Everswinkel an den Schnellbushaltestellen entlang der Freckenhorster Straße teilweise vorhanden. Jedoch sind sie grundsätzlich bezüglich der Kapazität, aber auch bezüglich Wetterschutz und Sicherheit verbesserungsfähig. Eine detaillierte Analyse der einzelnen Abstellanlagen war jedoch im Rahmen des Projektes nicht möglich. Eine Betrachtung grundsätzlicher Anforderungen des Bausteins B+R-Anlage findet sich im Ortsprojekt Laer.

Ein direkter und sicherer Weg zur Haltestelle erhöht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die (potenziellen) ÖPNV-Nutzer. Für den Radfahrer impliziert dies insbesondere Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen und solche, die zu Zeitersparnis beitragen (vgl. VCÖ, o. J., S. 117).



Ende des Radweges

Von besonderer Bedeutung ist hierbei die radfahrgeeignete Umgestaltung des Straßenraumes, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen. Diese sind auch in Everswinkel für Radfahrer wichtige und unentbehrliche Verkehrswege. Dies gilt unabhängig davon, ob sie mit Radwegen ausgestattet sind oder nicht. Die Hauptrad-

⁶⁴ Für die Modellgemeinde Altenberge wird dagegen dargestellt, dass Fördermaßnahmen für den Radverkehr unter Umständen nur geringe Zuwächse im Radverkehrsanteil zur Folge haben und daher die Einführung eines Bürgerbusses in Erwägung gezogen werden sollte (vgl. im Internet: www.fahrradfreundlich.nrw.de)

⁶⁵ Bezüglich einer attraktiven Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger zeigen sich in Everswinkel bereits gute Ansätze. So ist die Wegebeziehung insbesondere aus dem Baugebiet Mühlenkamp hin zur Haltestelle Freckenhorster Straße (Guntermann- und Droste-Hülshoff-Straße) bereits mit Begrünungen, Aufpflasterungen etc. gestaltet worden.

wegeachse aus dem südlichen Gemeindegebiet Richtung Ortsmitte verläuft entlang der Sendenhorster Straße / Bergstraße / Warendorfer Straße. Für das Erreichen der Schnellbus-Haltestelle Freckenhorster Straße wird alternativ eine Nebenroute über die Guntermannstraße / Droste-Hülshoff-Straße gewählt. (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 08.04.2003)

Der Straßenraum der Hauptachse wurde im Bereich südlicher Ortseingang bis zur Hoetmarer Straße neu gestaltet. Der Radverkehr wird auf einer eigenen Verkehrsfläche geführt. Da die Radfahrer bei einer separaten Führung weniger mit dem MIV in Konflikt geraten, ist ein guter Komfort gewährleistet. Direkt hinter der Kreuzung Hoetmarer Straße / Sendenhorster Straße wird der separate Radweg aufgehoben und die Radfahrer müssen sich den Straßenraum Richtung Ortsmitte



Blickrichtung Ortsmitte

mit dem Kfz-Verkehr teilen. Wünschenswert wäre eine durchgehende separate Führung des Radverkehrs bis in die Ortsmitte. Aufgrund des verengten Straßenraumes⁶⁶ auf Höhe der Einmündung Johann-Bernhard-Straße ist dies jedoch nicht möglich.

Das Einfädeln des Radverkehrs in den Straßenraum erfolgt bereits ca. 300 Meter vor der eigentlichen Engstelle. Notwendig ist dies, da unmittelbar vor der Engstelle Parktaschen vorhanden sind. Wird der Radfahrer erst in diesem Bereich auf die Straße geführt, muss er hinter geparkten Autos auf die Straße fahren. Hierin besteht ein erhebliches Gefahrenpotenzial, da er gegebenenfalls von den Kfz-Lenkern nicht rechtzeitig bemerkt wird. Aus Sicherheitsaspekten wird daher die frühzeitige Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr positiv bewertet. So werden mögliche Konflikte zwischen Radfahrern und Kfz-Lenkern frühzeitig sichtbar und damit berechenbarer. Radfahrer sind dadurch für die anderen motorisierten Verkehrsteilnehmer jederzeit als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer erkennbar. Für diesen Bereich gilt: besser kein Radweg als ein schlechter Radweg.

Die gemeinsame Führung der Verkehrsteilnehmer scheint zumutbar, da im Bereich der Engstelle aufgrund des dort vorhandenen Kindergartens die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt ist.⁶⁷ Ende 2003 soll stadtauswärts (auf Höhe des Parkplatzes) eine Bushaltestelle mit Querungshilfe und Verschwenk der Fahrbahn eingerichtet werden. Auch diese Maßnahmen werden sicherlich temporeduzierende Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr haben und damit zu einer Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer beitragen.

Sollten die im Ortsentwicklungskonzept dargestellten Überlegungen bezüglich einer Verlegung der Kreisstraße K 19 (Sendenhorster Straße) in westliche Rich-

⁶⁶ Straßenraumquerschnitt an der Engstelle: ca. 1,70 Meter Gehweg – ca. 6,80 Meter Fahrbahn – ca. 1,75 Meter Gehweg (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, am 08.04.03).

⁶⁷ Früher war dieser Bereich zusätzlich aufgepflastert. Weil die Pflasterung defekt war, wurde sie entfernt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit mit Pflasterung betrug ca. 40 bis 45 km/h, ohne Pflaster liegt sie nach Messungen der Gemeinde nur unwesentlich höher (vgl. Interview mit Herrn Reher, Gemeinde Everswinkel, 08.04.03).

tion realisiert werden, ist eine Umwidmung der Bergstraße / Warendorfer Straße als örtliche Straße möglich. Dann könnte für den Bereich der Engstelle erneut eine Umverteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraumes zugunsten des Radverkehrs in Betracht gezogen werden.

5.3.4 Reflexion der Forschungsfragen

Im Rahmen des Ortsprojektes Everswinkel wird schwerpunktmäßig auf die Forschungsfrage 1 (Koordination Siedlungsentwicklung und ÖPNV) sowie den Aspekt der Erreichbarkeit der Haltestellen (Forschungsfrage 5) eingegangen. Überlegungen zur Koordination von Siedlungsentwicklung und ÖPNV wurden insbesondere unter dem Aspekt städtebauliche Nachverdichtung getroffen. In Everswinkel bietet sich hierfür der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan "Breede / Horst" an, der innerhalb eines bereits bebauten Gebietes Nachverdichtungspotenziale erschließt. Hierdurch kommt es neben einer Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke im Außenbereich der Kommune zu einer Erhöhung des Fahrgastpotenzials für den ÖPNV.

In räumlicher Nähe zu den (Schnell-)Bushaltestellen befinden sich darüber hinaus zwei weitere potentielle Flächen, die sich für eine Arrondierung des Gemeindegebietes in Haltestellennähe anbieten. Aus eigentumsrechtlichen Gegebenheiten stehen diese Flächen derzeit jedoch für eine städtebauliche Entwicklung nicht zur Verfügung. Da das Instrument der Enteignung langwierig und für die Gemeinde unpopulär ist, bleibt letztendlich nur die intensive Kommunikation mit den Grundstückseigentümern.

Die Ausdehnung der Wohnsiedlungsflächen im südlichen Gemeindegebiet beinhaltet den Nachteil der immer weiteren Entfernung von den Haltestellen des Schnellbusses und auch vom Ortskern. Im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wurde hier zumindest teilweise Abhilfe durch die Umleitung des Kurzläufers geschaffen. Dieser Routenänderung gingen seitens der Gemeinde Everswinkel hartnäckig geführte Verhandlungen mit der RVM voraus. Dies verdeutlicht, dass Kommunen über den Weg der Kommunikation durchaus Einflussmöglichkeiten auf die ÖPNV-Qualität besitzen (Forschungsfrage 6).

Als grundlegende Anforderung an die Verkehrssysteme (Forschungsfrage 5) wird auch im Rahmen des Ortsprojektes Everswinkel die gute und attraktive Erreichbarkeit der Haltestellen deutlich. Bei einer weiteren Ausweisung von Siedlungsflächen für Wohnzwecke im südlichen Gemeindegebiet muss die Erreichbarkeit der Schnellbushaltestellen und des Ortszentrums für den Fuß- aber insbesondere für den Radverkehr qualitativ hochwertig gestaltet werden. Auch hier gilt: Die Wege müssen direkt, abwechslungsreich, sicher und unter sozialer Kontrolle sein.

5.4 Ortsprojekt Laer: Imagekampagne für den ÖPNV und intermodale Verknüpfung

Modale Verlagerungen zugunsten des Umweltverbundes lassen sich über verschiedene Ansatzpunkte realisieren. Im Rahmen des Ortsprojektes der Gemeinde Laer werden die Möglichkeiten eines Marketings für den ÖPNV – genauer für den Schnell- und den Taxibus – untersucht. Ergänzend wird beispielhaft eine örtliche Haltestelle betrachtet, um hier eine B+R-Anlage als Schnittstelle einzelner Verkehrsmittel zu entwickeln.

5.4.1 Imagekampagne für den öffentlichen Nahverkehr

Für Laer ergaben sich die Überlegungen zur Imagekampagne für den ÖPNV aus der Analyse der Befragungsergebnisse. Der Schnellbus ist in der Wahrnehmung der Laerer Bevölkerung sehr präsent. So gaben 87,6 % der Befragten an, den Schnellbus und sein Angebot zu kennen. Auch in der Gesamtzufriedenheit erhält der Schnellbus mit einem Mittelwert von 2,4 eine gute Beurteilung. Trotz des hohen Bekanntheitsgrades und der positiven Gesamtzufriedenheit wird der Schnellbus insgesamt nur gering genutzt. Insbesondere Berufstätige, Hausfrauen und Rentner machen keinen Gebrauch von dem Angebot. Dagegen nutzen erwartungsgemäß Schüler und Auszubildende bzw. die jüngste Altersgruppe das Angebot am Häufigsten (vgl. Einzelwertung zu Laer Kapitel 4.3.4 und 4.4 in Anhang B). Demnach lässt sich bei den Bewohnern eine Differenz zwischen Wissen und Handeln vermuten. Sie sind zwar einerseits über das Schnellbusangebot gut informiert, andererseits scheint eine tatsächliche Nutzung für sie derzeit nicht in Frage zu kommen.

Dem hohen Bekanntheitsgrad des Schnellbusses steht ein MIV-Anteil von 63,7 % gegenüber.⁶⁸ In den anderen Modellkommunen liegen die Anteile deutlich darunter.⁶⁹

Auch bei der Betrachtung der Wegeziele ergibt sich ein vergleichbares Ergebnis. 25,3 % der von der Laerer Bevölkerung am Stichtag zurückgelegten Wege hatten Orte als Ziele, die über einen direkten Schnellbus- bzw. Bahnanschluss verfügen. Der Schnellbusanteil am Stichtag lag bei 5,4 %. Dies besagt einerseits, dass immerhin ein fünftel der Wege, die mit dem Schnellbus zurückgelegt werden können, auch tatsächlich mit diesem zurückgelegt werden. Andererseits lässt sich aus diesem Ergebnis zusätzlich ein erhebliches Nachfragepotenzial für den öffentlichen Nahverkehr ableiten.

Bezüglich des Taxibusses liegen spezifische Werte aufgrund befragungstechnischer Modalitäten nicht vor. Jedoch wurde bei den in der Gemeinde geführten Interviews darauf hingewiesen, dass der vor zwei Jahren eingeführte Taxibus bei der Bevölkerung auf vergleichsweise geringe Resonanz stößt. Erklärt wird dies für die Verkehrsrelation Laer – Münster mit der möglicherweise höheren psychologischen Hemmschwelle, da in Altenberge der Umstieg vom Bus auf die Schei-

⁶⁸ Werte bezogen auf den Modal-Split aller Wege

⁶⁹ MIV-Anteil in Altenberge: 51,9 %, Drensteinfurt: 52,2 % und Everswinkel: 53,9 % (vgl. Kapitel 4.5.4)

ne notwendig ist. Für den Reiseweg nach Münster wird eher der Schnellbus gewählt. Neben dieser subjektiven Einschätzung wird der geringe Bekanntheitsgrad auch dadurch deutlich, dass bei der Bewohnerbefragung 11 Nennungen im Rahmen der Verbesserungsvorschläge für den öffentlichen Verkehr eine Busverbindung nach Altenberge forderten.

Entsprechend dieser ersten Analyse lässt sich für das "ÖPNV-Produkt" Schnellbus der Problembereich Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln und für das Produkt Taxibus der geringe Bekanntheitsgrad herauskristallisieren. Diese definierten Problembereiche bilden die Grundlage für die Entwicklung spezifischer Marketingkonzepte. Für beide "ÖPNV-Produkte" wird der Versuch unternommen, das vorhandene Nachfragepotenzial zu aktivieren, um dadurch modale Verlagerungen hin zum ÖPNV zu erzielen.

5.4.2 Allgemeine Grundlagen des Marketings im ÖPNV

Grundsätzliches Ziel eines Marketings für den ÖPNV ist die soziale Aufwertung einer Mobilität ohne Auto. Über Status-Steigerungen wird der ÖPNV in den Köpfen der "Mobilen" fest verankert.

Voraussetzung für diese übergeordnete Zielsetzung ist der politische Wille zu modalen Verlagerungen zugunsten des ÖPNV. Ist dieser Wille bekundet, besteht die Möglichkeit, die Bevölkerung für ein gemeinde-, umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren. Gerade vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (z. B. gestiegene Kosten für den MIV oder ein Umdenken innerhalb der Gesellschaft hin zu umweltbewussterem Leben) werden die Chancen einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl als durchaus positiv eingeschätzt.

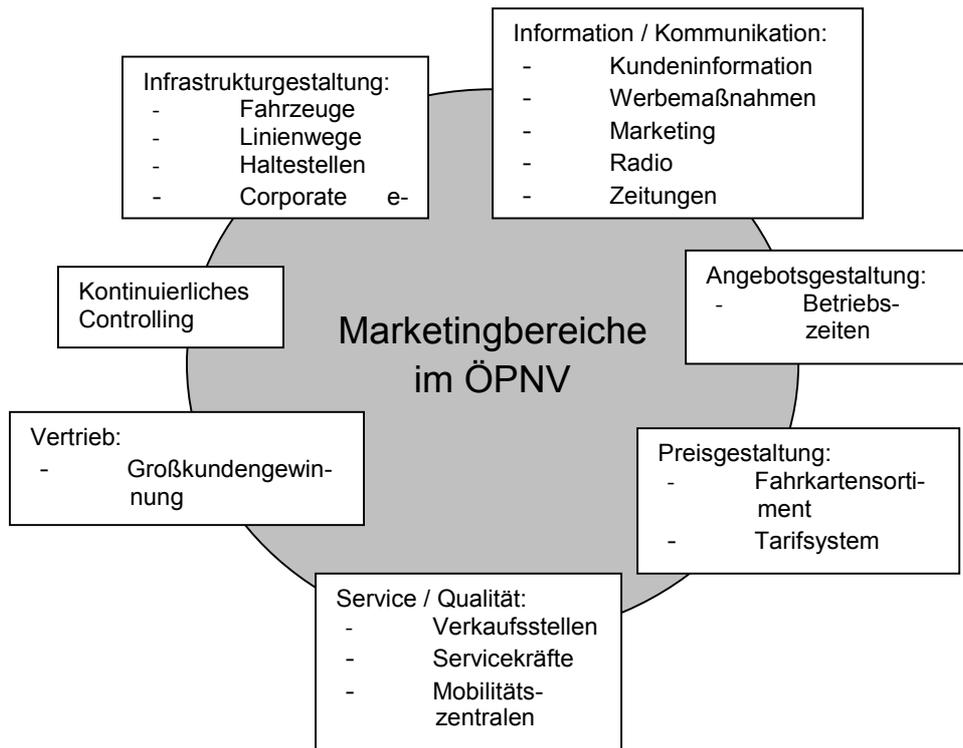
Zielsetzung des Marketings

Beim Marketing geht es im Kern um die Erreichung unternehmerischer Ziele durch absatzfördernder Maßnahmen. Darunter werden allgemein die Prozesse verstanden, durch die ein Unternehmen auf kreative, produktive und gewinnbringende Weise in Beziehung zu ausgewählten Märkten bzw. Personen tritt (vgl. im Internet: www.marketing-marktplatz.de). Marketing vermittelt zwischen Anbietern und Nachfragern. Auf der Nachfrageseite des öffentlichen Nahverkehrs stehen alle (potenziell) „Mobilen“ mit ihren subjektiven Mobilitätsbedürfnissen. Als Anbieter kommen Verkehrsträger oder auch Kommunen in Frage. Sowohl Nachfrager als auch Anbieter sind gekennzeichnet durch ihre spezifischen Vorstellungen über Kosten, Nutzen und Aufwände, die mit dem "Produkt" ÖPNV verbunden sind (vgl. im Internet: www.kvg-lippe.de).

Marketingbereiche

Beim ÖPNV gibt es zahlreiche Marketingbereiche, die sich den abgebildeten grundlegenden Ebenen zuordnen lassen. Aus dieser umfassenden Palette

Abbildung V-5: Marketingbereiche im ÖPNV



Quelle: eigene Darstellung nach www.kvg-lippe.de

wird für die konkrete örtliche Situation vergleichbar einem Baukasten eine spezifische Auswahl getroffen und innerhalb eines Marketingkonzeptes erläutert.

Zielgruppen

Von besonderer Bedeutung innerhalb einer Imagekampagne ist die Lokalisation von Zielgruppen. Als Zielgruppe wird eine Anzahl von Menschen zusammengefasst, die zu einem bestimmten Zeitpunkt ein gemeinsames Interesse haben. Deren Wünsche, Ansprüche und Bedürfnisse aber auch "Einstellungen" (z. B. hinsichtlich Auto, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) werden analysiert, um ein möglichst ganzheitliches Bild zu erhalten. Auf dieser Grundlage wird ein auf die jeweilige Zielgruppe ausgerichtetes Marketingkonzept entworfen. Je eindeutiger die Zielgruppen formuliert werden, desto gezielter und direkter können Marketingbemühungen auf sie abgestimmt werden und desto größer sind die Erfolgsaussichten (vgl. VCÖ, o.J., S. 211).

Als allgemeine Zielgruppen im ÖPNV lassen sich Stammkunden, Neukunden sowie Nicht-Kunden lokalisieren. Innerhalb der Gruppen liegen teilweise Verkehrsmittelbindungen vor, teilweise können die Verkehrsmittel frei gewählt werden (vgl. im Internet: www.ivv-aachen.de). Marketingbemühungen für die Gruppen der Stamm- bzw. Neukunden müssen darauf abzielen, die Kunden in ihrer Entscheidung der ÖPNV-Nutzung zu bestätigen und sie auch zukünftig als regelmäßige Nutzer zu binden.

Die Gruppe der Nicht-Kunden lässt sich wiederum unterteilen in die Gruppe der

- Wahlfreien, die den ÖPNV nutzen könnten, es aber aus unterschiedlichsten (meist subjektiven) Gründen nicht tun,
- die ÖPNV-Gelegenheitsfahrer,
- die PKW-Gebundenen, die auf die Nutzung des MIV angewiesen sind und
- die Nicht-Fahrer, die generell eine Nutzung des ÖPNV ausschließen.

Die Wahlfreien und die Gelegenheitsfahrer bieten – auch bezogen auf Laer – das größte Fahrgastpotenzial. Gründe für deren derzeitige Nicht-Nutzung des ÖPNV müssen im Rahmen einer umfassenden Marktanalyse herausgearbeitet werden. Mögliche Gründe sind beispielsweise unzureichende Informationen über das Angebot. Fehlen Informationen, wird sich der potenzielle Kunden im Regelfall für die Nutzung des eigenen PKW entscheiden. Aber auch einzelne Qualitätsmerkmale des öffentlichen Nahverkehrs (wie z. B. Pünktlichkeit, Taktfrequenz, Kosten) werden „aus Gewohnheit“ negativ bewertet, frei nach dem Motto „der ist doch immer unpünktlich“. Darüber hinaus kann die Nutzung des eigenen PKW aber auch rein aus Gewohnheit erfolgen.

Träger einer Imagekampagne

Als Träger einer Imagekampagne kommen neben den Verkehrsunternehmen beispielsweise auch Kommunen oder Kreise in Frage, da es prinzipiell um Verkehrsverlagerungen auf den ÖPNV geht. Deren positive Auswirkungen machen sich gemeindeweit oder auch regional bemerkbar. Die Finanzierung der Marketingmaßnahmen erfolgt teilweise über Eigen- bzw. Haushaltsmittel. Aufgrund der regionalen Bedeutung z. B. der Schnellbuslinie könnte gegebenenfalls eine Finanzierung über die jährliche Zuweisung von Pauschalmitteln des Landes ermöglicht werden. Doch gerade in Zeiten angespannter kommunaler und unternehmerischer Haushaltssituationen ist es von Bedeutung, Maßnahmen durchzuführen, die mit wirtschaftlich vertretbaren Kosten verbunden sind und die zu einem Maximum an Erfolg führen.

5.4.3 Allgemeine Bausteine einer Imagekampagne für den ÖPNV

Zur Illustration des Ortsprojektes werden im Folgenden erste Maßnahmen und Handlungsansätze skizziert. Die aufgezeigten Maßnahmen sind überwiegend den Marketingbereichen Information / Kommunikation sowie Service zuzuordnen.

Kontinuierliche Überzeugungsarbeit

Primär muss konsequente und kontinuierliche Überzeugungsarbeit geleistet werden. Die Nutzung des ÖPNV darf nicht nur aus Gründen der Vernunft, wie z. B. bei chaotischen Straßenverhältnissen im Winter erfolgen. Vielmehr muss es gelingen, die ÖPNV-Nutzung als selbstverständliche und alltägliche Alternative darzustellen. Mögliche Inhalte wären die Erläuterung individueller, volkswirtschaftlicher oder auch globaler Einsparpotenziale einer vom Auto entkoppelten Mobilität. Beispielsweise kann durch die Zusammenarbeit mit örtlichen Kindergärten, Grundschulen oder über Jugendgruppen, Seniorentreffs und Vereine zur Be-

wusstseinsbildung und Steigerung des Bekanntheitsgrades des öffentlichen Verkehrs beigetragen werden. Als Medium dient die örtliche Presse oder auch das Lokalradio.

Service-Zentrale „vincent“

Auch über das Internet kann ein direkter und effektiver "Draht" zum Kunden hergestellt werden. So besteht in Laer die Möglichkeit über die Service-Zentrale „vincent“ Fahrgastinformationen abzurufen. „Vincent“ weist täglich durchschnittlich 380 Kundenkontakte⁷⁰ auf (vgl. im Internet: www.rvm-online.de). Allerdings wird von Vertretern der Modellkommunen der Eindruck geäußert, dass die Mobilitätszentralen derzeit noch wenig ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt sind (vgl. Infoveranstaltung im ILS NRW am 20.05.03).

Individuelle Serviceverbesserungen

Bei der "PünktlichkeitsGarantie" der RVM darf ein Fahrgast, der länger als 20 Minuten auf seinen Bus wartet, ein Taxi bestellen. Eine Kostenerstattung in Höhe von bis zu 25 Euro übernimmt die RVM. Bei der "AnschlussGarantie" definierte die RVM sog. Systemanschlüsse, an denen dem Fahrgast ein direkter Umstieg von einem RVM-Bus in einen anderen zugesichert wird. Sollte der Anschluss einmal nicht klappen, übernimmt der Verkehrsverbund die Taxikosten (vgl. im Internet: www.rvm-online.de).

In diesen Bereich lässt sich auch der Vorschlag für ein sogenanntes "Verspätungstelefon" einordnen. Hierbei ist an jeder Haltestelle die Nummer eines kostenlosen Infotelefon angegeben, über das sich Fahrgäste über verspätete Busse informieren können. An wichtigen Haltestellen wäre die Verbindung mit einem öffentlichen Telefon sinnvoll. Anzusiedeln wäre das Infotelefon bei den Leitstellen der RVM.

Mobilitätsspiele

Neben diesen bewusstseinsbildenden und servicesteigernden Ansätzen gibt es auch unterschiedliche Möglichkeiten der Anwerbung neuer Kunden. Als besonders beliebt und effektiv haben sich z. B. Mobilitätsspiele in unterschiedlichster Form erwiesen. Denkbar ist die Durchführung des Gesellschaftsspiels "Scotland Yard" als intermodale Verbrecherjagd. Eine Personengruppe spielt "Mr. X". Besonders reizvoll ist es, wenn es sich hierbei um Persönlichkeiten aus Laer, z. B. den Gemeinderat handelt. Diese Gruppe taucht dann regelmäßig in und um die Gemeinde auf, um dann aber auch sofort wieder zu verschwinden. Gesucht wird "Mr. X" von mehreren kleinen Detektiv-Gruppen (zusammengestellt aus der Laerer Bevölkerung), die sich mittels Bussen, Bahn und Taxi, aber auch mit dem Fahrrad und zu Fuß auf Verbrecherjagd begeben.

⁷⁰ Die durchschnittlichen täglichen Kundenkontakte der Service-Zentralen des Münsterlandes variieren dabei zwischen rd. 360 (mobimax, Kreis Borken), 460 (kreis.verkehr, Kreis Warendorf) und 580 (frag+fahr, Kreis Coesfeld).

Die Kosten für das Spiel halten sich in Grenzen. Die Fahrscheine kann die RVM zur Verfügung stellen, für Taxikosten und andere Aufwendungen (Verpflegung und Gewinnerpreise) finden sich bei einer solch breit angelegten Aktion sicherlich Sponsoren. Diese Form der Erkundung des öffentlichen Nahverkehrs wurde beispielsweise nach Einführung des Semestertickets im Ruhrgebiet zu einer beliebten Attraktion unter den Studenten und war für den VRR ein kostenloses und effektives Marketing.

Kostenlose Fahrten

Eine weitere Strategie zur Gewinnung von Neukunden ist das Angebot kostenloser Fahrten. Ziel ist es, die Bevölkerung erst einmal zur probeweisen Nutzung zu animieren und sie dann nach Möglichkeit als Kunden zu gewinnen. Für Laer wären Schnupperfahrten, begleitet von spezifisch auf die jeweilige Zielgruppen ausgerichtete Aktionen durch die RVM, zu prüfen. Beispielsweise können regelmäßige ÖPNV-Kunden (Alltags- und Berufspendler) für jeweils eine Woche einen oder mehrere Nicht-Kunden kostenlos mitnehmen, um diesen von den Vorteilen einer ÖPNV-Nutzung zu überzeugen. Hat dies modale Verlagerungen der Probekunden zur Folge, wird der Werber belohnt. Der – auch langfristig anhaltende – Erfolg kostenloser Schnupperfahrten ist mittlerweile über Forschungsstudien belegt. Die Verkehrsmittelwahl stieg zu Gunsten des ÖPNV an und blieb auch nach Beendigung der Aktion bestehen (vgl. im Internet: eco.psy.ruhr-uni-bochum.de).

Zielgruppe Neubürger

Mögliche Zielgruppen solcher Aktionen sind beispielsweise die Neubürger eines Ortes. Diese müssen im Regelfall nach dem Umzug ihre Mobilität neu organisieren. Hier ist es von entscheidender Bedeutung, dass schnell und umfassend über das Angebot des öffentlichen Verkehrs informiert wird. Die Stadt Münster berichtet über sehr gute Erfahrungen mit ihrer "Neubürger-Mappe". Neubürgern wird direkt bei ihrer Anmeldung in der Stadt die Mappe ausgehändigt. Sie enthält neben allgemeinen Informationen über die Stadt auch Wissenswertes zum ÖPNV sowie ein kostenloses Schnupperticket (vgl. Frau Dr. Kreft-Kettermann, Stadt Münster, Infoveranstaltung beim ILS NRW am 20.05.03). Auch die Stadt Drensteinfurt bietet ihren Neubürgern die Möglichkeit von Schnupperfahrten. Allerdings muss hier unter Vorlage der Meldebescheinigung vom Neubürger ein Gutschein bei der RVM eingelöst werden. Dieser "Umweg" über einen Gutschein stellt gegebenenfalls ein Hemmnis bei der Nutzung des Schnuppertickets dar, eine direkte Bereitstellung des Tickets bei der Anmeldung wäre sinnvoller.

Nulltarif

Weitreichender ist das Beispiel der belgischen Kleinstadt Hasselt (70.000 Einwohner). Hier können die Bewohner seit 1995 zum Nulltarif Busfahren. In Verbindung mit massiven Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes stiegen die Fahrgastzahlen um das Achtfache an. Nachdem der Bau zweier Umgehungsstraßen keine Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt erbracht hatte, wurde ein völlig neues und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittenes ÖPNV-Konzept entwickelt. Es wurde vom flämischen Regionalstaat mit umgerechnet ca.

10 Millionen DM gefördert und die Gesamtkosten machen nicht einmal ein Prozent des Gesamtetats der Gemeinde aus (vgl. im Internet: umwelt.org).

Auch in Deutschland wurde ein solches Konzept von zwei Städten erprobt.⁷¹ Gemeinsame Erfahrung der Städte ist, dass durch alleinige Änderungen beim ÖPNV die Verkehrsbelastung kaum verringert werden konnte (vgl. im Internet: umwelt.org). Dies macht deutlich, dass solche Überlegungen in ein darauf abgestimmtes und auch über die Gemeinde hinausgehendes Gesamtverkehrskonzept eingebunden werden müssen. Ebenso muss ein umfassendes Finanzierungskonzept entwickelt werden, dass auch die Kosten mit denen des MIV gegenüberstellt.

5.4.4 Bausteine einer Imagekampagne für den Schnellbus

Für das "ÖPNV-Produkt" Schnellbus sind in den Ebenen Angebots-, Infrastruktur- und Preisgestaltung sowie Service bereits zahlreiche Maßnahmen durchgeführt worden. Aufgrund dieser Tatsache sind die Gründe für die Diskrepanz zwischen Bekanntheitsgrad und tatsächlicher Nutzung in Laer eher in subjektiven Einschätzungen zu suchen. An diesem Problembereich muss ein Marketingkonzept ansetzen. Ziel muss es sein, die "Hemmschwelle" der ÖPNV-Nutzung soweit als möglich zu senken, die Bewohner müssen davon überzeugt werden, den Schnellbus auch tatsächlich auszuprobieren. Neben den bereits genannten Ansätzen bieten sich speziell für Schnellbusse weitere Möglichkeiten an.

So kann das Serviceangebot "Tageszeitung" in den Schnellbussen (zeitlich befristet) ergänzt werden um die Aktion "**Busfahren statt Zeitungsabo**". Die in Schnellbussen ausliegenden Zeitungen können bei Erreichen des Reiseziels durch den Fahrgast mitgenommen werden. Zeitungsverlage werden für ein solches Vorhaben sicherlich gewonnen, sind sie doch stets an Kunden- bzw. Abonnentenwerbung interessiert. Ein weiteres Vorhaben wäre – nach dem Motto "**Fahr und Hör**" – die kostenlose Verteilung von Kopfhörern für den Schnellbus mit dem Doppeldecker-Logo an alle Haushalte.



Schnellbus

Ein weiteres Vorhaben wäre – nach dem Motto "**Fahr und Hör**" – die kostenlose Verteilung von Kopfhörern für den Schnellbus mit dem Doppeldecker-Logo an alle Haushalte.

Aktionen der Art "**Entspannt in den Feierabend**" oder "**Ausgeruht nach Haus**" können von der RVM in Kooperation mit Fitness-Studios durchgeführt werden. Mögliche Angebote während der Busfahrt würden kostenlose Entspannungs- und Gymnastikübungen oder Massagen umfassen.

Über **Sammel- oder Treuekarten** ist eine Belohnung der Vielfahrer des Schnellbusses möglich. Denkbar wären hier Wochenendfahrten beispielsweise in die

⁷¹ Lübben (15.000 Einwohner) von 1998 bis 2000 und Templin (14.000 Einwohner) von 1997-1999 (vgl. im Internet: umwelt.org).

niederländische Stadt Winterswijk oder in Kooperation mit der Gemeinde Laer in deren Partnergemeinde Badersleben in Sachsen-Anhalt.

Um gerade dem Schnellbus neben seinem Image als Pendlerbus auch ein umfassendes Image als **"Aktivitätsbus für die ganze Familie"** zu vermitteln, könnte beispielsweise an Wochenenden ein Fahrradanhänger angehängt werden. Bestimmte Strecken können dann mit dem Bus zurückgelegt werden und andere mit dem Fahrrad. Ergänzend könnten noch spezielle Fahrradtouren als sogenannten „Schnellbusrouten“ ausgearbeitet werden. Aber auch gezielte Werbung für eine bequeme Anreise auf den Münsteraner Weihnachtsmarkt könnte mit dem Schnellbus verbunden werden. Diesbezüglich lassen sich sicherlich noch zahlreiche weitere Ideen finden und umsetzen.

5.4.5 Bausteine einer Imagekampagne für den Taxibus



Taxibus

Eine Kampagne für den Taxibus muss entsprechend dem Problembereich geringer Bekanntheitsgrad insbesondere im Bereich Information / Kommunikation angesiedelt werden, um nochmals grundlegend dessen Existenz zu vermitteln. Hierfür stehen beispielsweise mit der lokalen Presse und dem Lokalradio verschiedene Informationskanäle zur Verfügung. Zusätzlich können gemeindegewide Postwurfsendungen durchgeführt werden. Aufgrund der mittlerweile

erheblichen Flut solcher Postwurfsendungen bestehen allerdings besondere Anforderungen an deren optische Gestaltung.

Ortsfahrplan für Laer

Eine weitere Kommunikationsmöglichkeit besteht über einen Ortsfahrplan. Dieser wird derzeit in Laer intensiv diskutiert. Die RVM gab für das Jahr 2003 erstmalig keinen Kreisfahrplan heraus, da er als Gesamtwerk zu umfangreich war und deutlich rückläufige Verkaufszahlen verbuchte. Stattdessen wurde von einigen Kommunen in Kooperation mit der RVM spezifische Ortsfahrpläne herausgegeben (vgl. telefonisches Interview mit Herrn Linnenbrink, RVM, am 28.02.2003). Diese Veröffentlichungsart wäre jedoch für Laer mit finanziellem Mehraufwand verbunden gewesen, der von der Gemeinde aufgrund der allgemeinen Haushaltslage nicht aufgebracht werden konnte. Alternative Formen der Veröffentlichung ließen sich innerhalb der Gemeinde gegebenenfalls finden, jedoch ergibt sich dabei die Problematik der allgemeinen Urheberrechte der Fahrpläne. Diese Rechte liegen bei der RVM. Ein möglicher Lösungsansatz besteht darin, dass die RVM die Urheberrechte an einzelne Gemeinden abtritt. Diese verpflichten sich im Gegenzug, die Gestaltung der Fahrpläne an dem von der Westfälischen Verkehrsgesellschaft entworfenen „Mantel“ der Fahrplangestaltung auszurichten.

Für die Laerer Bevölkerung existiert demnach momentan das Informationsmedium "Hand-Fahrplan" nicht, was unter der Prämisse einer intensiven Kundeninformation durchaus als negativ eingeschätzt werden muss.⁷² Allerdings prüft die Gemeinde derzeit konkret die Herausgabe eines örtlichen Veranstaltungskalenders. Hier sollen alle wichtigen Termine von Vereinen, der Kirchen sowie sonstige Veranstaltungen enthalten sein. Auf sogenannten Serviceseiten kann der Ortsfahrplan – oder zumindest Teilbereiche des ÖPNV-Angebotes wie z. B. der Fahrplan des Taxibusses – integriert werden.

Der Vorteil einer solch alternativen und von der Gemeinde entwickelten Veröffentlichungsart liegt u. a. darin, dass die Gemeinde kostengünstige Alternativen suchen oder sogar Sponsoren verpflichten kann. Ebenso kann sie den Kalender an alle Haushalte der Gemeinde kostenlos (oder gegen ein geringes Entgelt) verteilen und damit alle potenziellen Nutzer des ÖPNV erreichen. Gerade für den Taxibus wäre eine solch breit angelegte Veröffentlichungsart zu empfehlen, um ihn innerhalb der Laerer Bevölkerung bekannter zu machen.

⁷² Möglichkeiten der Fahrplanauskunft bestehen über die Mobilitätszentrale vincent, das Internet, die Fahrpläne an den Haltestellen und die Fahrplan-CD. Die CD ersetzt den Kreisfahrplan und ist gegen einen Beitrag von 2,50 Euro erhältlich.

Tabelle V-3: Auflistung einzelner Marketingbausteine

Marketingbereiche	Allgemeine Marketing-Bausteine	Bausteine für ein Schnellbus-Marketing	Bausteine für ein Taxibus-Marketing
Information / Kommunikation	Mobilitätsspiele		Postwurfsendungen
			Infoveranstaltungen
			Ortsfahrplan
Information / Kommunikation und Service	Mobilitätszentrale	Sammel- oder Treuekarten	
	Neubürger Mappe	Aktivitätsbus für die ganze Familie	
	Schnupperangebote		
Service	Verspätungstelefon	"Busfahren statt Zeitungsabo"	
	Pünktlichkeitsgarantie	"Fahr und Hör"	
	AnschlussGarantie	"Entspannt in den Feierabend" / "Ausgeruht nach Haus"	
Preisgestaltung	Gemeinschaftstarife		

Quelle: eigene Darstellung

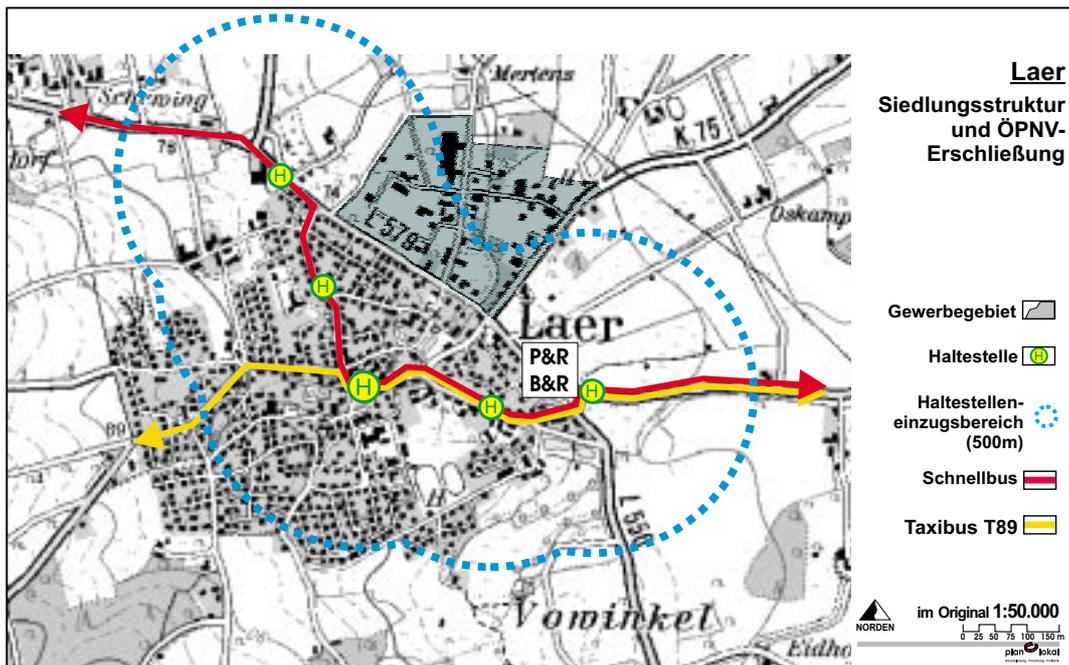
Durch diese – sicherlich unvollständige – Auflistung möglicher Marketing-Bausteine wird deutlich, dass eine erfolgreiche Imagekampagne für den Träger der Maßnahmen auch durchaus finanziell erschwinglich sein kann. Vielmehr sind Kreativität und Ideenreichtum gefragt. Bei allen Bemühungen muss jedoch gelten: das Angebot muss stimmen, denn ein unzureichendes Produkt kann mit noch so viel Aufwand langfristig nicht vermarktet werden. Andererseits benötigt ein attraktives Angebot aber auch ein engagiertes und kontinuierliches Marketing.

Marketingkonzepte der unterschiedlichen Verkehrsträger müssen untereinander abgestimmt werden. Grundvoraussetzung hierfür ist ein offener und konkurrenzloser Umgang miteinander. Darüber hinaus muss eine Imagekampagne Bestandteil eines planerischen Gesamtkonzeptes der Gemeinde werden. Ein weiterer Bestandteil eines solchen Gesamtkonzeptes wäre beispielsweise die im Folgenden dargestellte B+R-Anlage.

5.4.6 B+R-Anlage am Ortseingang

Um modale Verlagerungen zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen, müssen auch die Schnittstellen einzelner Verkehrsmittel in den Mittelpunkt der Betrachtungen rücken. Gerade der Radverkehr ist hier von Bedeutung, da er sowohl für den Vor- aber auch den Nachlauf des ÖPNV wichtig ist. Für Laer wird im Folgenden exemplarisch die Organisation einer B+R-Anlage am östlichen Ortseingang im Einmündungsbereich Münsterdamm / Terup dargestellt.

Abbildung V-6: ÖPNV-Erschließung in Laer



Quelle: eigene Darstellung nach LVA NRW, o.J.

Diese B+R-Anlage bietet sich einerseits für Holthäuser Bürger an und andererseits für diejenigen, die in den Anlagen in der Ortsmitte keinen Stellplatz erhalten. Darüber hinaus kann dieser Standort für mit dem Schnellbus nach Laer einpendelnde Arbeitskräfte Anreiz sein. Diese Überlegung erscheint insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung des Gewerbegebietes am Münsterdamm sinnvoll. Arbeitsplatzbedingte Einpendler haben die Möglichkeit, mit dem Schnellbus schnell und bequem nach Laer zu kommen und dann von der Haltestelle aus mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

Die Ausgestaltungsmöglichkeiten einer B+R-Anlage sind vielseitig, sie sollte jedoch grundsätzlich Anforderungen wie

- gute Zugänglichkeit,
- gute Beleuchtung,
- Wetterfestigkeit und
- Bedienerfreundlichkeit

erfüllen. (vgl. BMV, 1997, S. 16f.) Das wichtigste Kriterium stellt allerdings der Schutz vor Diebstahl und Vandalismus dar. Dieser Punkt ist gerade für die Zielgruppe Einpendler von besonderer Bedeutung, da hier das Fahrrad über Nacht geparkt wird. Die Erfüllung dieser Voraussetzung wurde seitens der Gemeinde als unabdingbar bezeichnet, wurden doch in der Vergangenheit an anderen Fahrradabstellanlagen in Laer Fahrräder mutwillig zerstört. (vgl. telefonisches Interview mit Frau Leinhos, Gemeinderätin Laer, am 14.04.2003)

Einfachstes, günstigstes und gleichzeitig sicherstes System sind Fahrradboxen, die in verschiedener Ausfertigung erhältlich sind. Die Anlage muss flexibel sein, d.h. sie muss verschiedenen Ansprüchen gerecht werden. So ist es sinnvoll sowohl Schließsysteme für Langzeitnutzer als auch für spontan entschlossene Nut-

zer anzubieten. Die genauen Bedarfe hierfür müssen in weiterführenden Untersuchungen ermittelt werden.



Beispiele für Fahrradboxen

Bei der Frage der Finanzierung sind mehrere Möglichkeiten vorstellbar. Die Fahrradboxen können einerseits von der Kommune finanziert werden. Andererseits wäre auch denkbar, dass Projekt in Form von public - private - partnership durchzuführen. Dabei würde die Gemeinde Laer die Flächen für die Unterstände zur Verfügung stellen. Die Unterstände aufstellen und unterhalten würden ortsansässige Unternehmen. In Laer wäre die Kooperation mit der Öko-Brauerei Pinkus-Müller denkbar. Das Unternehmen verlagert derzeit seinen Betrieb in die Gemeinde. Die Öko-Brauerei könnte innerhalb des Gewerbegebietes eine Vorreiterrolle übernehmen, da die Förderung des Fahrradverkehrs mit der Unternehmensphilosophie gut zu verbinden wäre.

Das Unternehmen stellt die jeweiligen Unterstände auf der B+R-Anlage auf und übernimmt deren Verwaltung. Um die Akzeptanz für dieses Vorhaben zu fördern bzw. um die Überwindungsschwelle der Mitarbeiter zu mindern kann Pinkus-Müller dieses Angebot kombinieren mit Firmentickets für den Schnellbus. Aber auch eine Renaissance des Werksrades wäre denkbar. Hier würde das Unternehmen seinen Mitarbeitern sogar kostenfrei Fahrräder zur Verfügung stellen ("Werksrad Pinkus"). Der Unternehmensslogan "Was sich bewährt das bleibt erhalten" würde so in einem ganz neuen Zusammenhang erscheinen.

Ein noch höherer Nutzen entsteht, wenn sich mehrere Unternehmen zusammenschließen und die B+R-Anlage unterstützen. Die Kosten für die Fahrradboxen (je nach Ausgestaltung 400 – 1.500 Euro pro Stellplatz), deren Wartung und deren Verwaltung können aufgeteilt werden. Unterstützend kann hier auch der örtliche Förderverein der Gewerbetreibenden tätig werden.

Für die Finanzierung können Fördermöglichkeiten im Rahmen des Förderprogramms Stadtverkehr (vgl. 100 Fahrradstationen) beantragt werden. Planungs- und Marketingkosten können aus Mitteln des Städtebauförderungsgesetzes ersetzt werden. Darüber hinaus ist die Nutzung von Geldern aus der Stellplatzablässe möglich. (vgl. Hagedorn, 2002, S. 35f.)

5.4.7 Reflexion der Forschungsfragen

Im Ortsprojekt Laer werden Aussagen zu den Forschungsfragen 5 und 6 geliefert. Grundsätzlich wird deutlich, dass der Bereich Marketing bei der Ausgestaltung der Verkehrssysteme (Forschungsfrage 5) eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen ÖPNV darstellt. Über zielgruppenspezifisches aber auch an definierten Problembereichen orientiertes Marketing muss offensiv, kontinuierlich und mittels unterschiedlicher Medien auf die Vorteile einer ÖPNV-Nutzung hingewiesen werden. Die soziale Aufwertung einer MIV-unabhängigen Mobilität bildet hierbei die übergeordnete Zielsetzung. Unabdingbare Voraussetzung ist der politische Wille einer solchen Zielsetzung – überörtlich aber insbesondere auch auf der kommunalen Ebene. Als grundsätzliche Zielgruppen eines solchen Marketings wurden die sogenannten Wahlfreien und die ÖPNV-Gelegenheitsfahrer identifiziert.

Auch im Ortsprojekt Laer wird die besondere Bedeutung der Attraktivierung der modalen Schnittstellen deutlich. Hier wird der Schwerpunkt auf die grundlegenden Gestaltungsmerkmale einer B+R-Anlage gelegt und dargestellt. Zu nennen sind hier die Sicherheit, Bedienungsfreundlichkeit sowie die Flexibilität für unterschiedliche Nutzungsansprüche. Darüber hinaus wird der Finanzierungsweg über eine public – private – partnership - Maßnahme mit ansässigen Unternehmen aufgezeigt.

6 Beantwortung der Forschungsfragen

6.1 Forschungsfrage 1

Welche planerischen Konzepte (Instrumente) und Vorgehensweisen (Kooperationen etc.) tragen in kreisangehörigen Kommunen zu einer besseren Koordination von ÖPNV und Siedlungsentwicklung bei?

Die räumliche Entwicklung in Deutschland ist gekennzeichnet durch eine stetig steigende Flächeninanspruchnahme, eine Ausdehnung der Siedlungsflächen sowie ein Anwachsen des Verkehrsaufwands.

Erwartungsgemäß zeichnen sich diese Trends auch in der Untersuchungsregion Münster ab. Ein zentraler Ansatzpunkt verkehrssparsamer Siedlungsentwicklung wird in der integrierten Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gesehen. Primär geht es um die Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen. Daneben ist es unter qualitativen Gesichtspunkten bedeutend, zukünftige Siedlungsentwicklungen auf "richtige" Standorte zu lenken. Hierzu zählen u. a. Standorte, die über eine ausreichende Infrastrukturausstattung verfügen. Weitere Ziele sind die Verkürzung täglicher Wege bzw. die Verminderung der Fahrtenanzahl sowie die Förderung der Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel.

Die Voraussetzungen für die Umsetzung einer integrierten Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen bereits auf übergeordneten Planungsebenen geschaffen werden. Im Rahmen raumordnerischer Überlegungen des Bundes werden allgemeine Leitbilder und Strategien für die räumliche Entwicklung des Bundesgebietes formuliert. Auch landesplanerische Bestrebungen reduzieren sich auf eher allgemein gehaltene Zielvorstellungen. Hierzu zählen beispielsweise der Vorrang des schienengebundenen Verkehrs vor dem straßengebundenen, die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf Entwicklungsschwerpunkte und -achsen sowie die vorrangige Inanspruchnahme von Wohnsiedlungsbereichen entlang der Achsen des schienengebundenen Verkehrs.

In den Gebietsentwicklungsplänen werden diese generellen Zielvorgaben für die regionale Ebene konkretisiert. Auch in den Gebietsentwicklungsplänen handelt es sich bei den Aussagen zum Verkehrsnetz um allgemein gehaltene Zielformulierungen. So soll beispielsweise der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden. Das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs ergibt sich aus landesplanerischen Vorgaben, wobei die Hauptachsen in der Regel durch schienengebundene Verkehre bedient werden. Ist dies nicht möglich, wird explizit die Zielsetzung einer alternativen Bedienung über schnelle und direkte Busverbindungen (z. B. Schnellbusse) formuliert. Der Gebietsentwicklungsplan trifft bisher nur Aussagen zu Verkehrsstrassen, beleuchtet aber weder das Thema der ÖPNV-Bedienung, noch wirkt er bei der Integration der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit.

Für die Kommunen zeichnen sich konkrete Handlungsfelder ab, über die das Ziel einer verkehrsmindernden Siedlungsstrukturentwicklung Eingang in die kommunale Planungs- und Genehmigungspraxis finden kann. Mit der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung verfügen die Kommunen über Steuerungsinstrumente, um z. B. der Innenentwicklung einen Vorrang vor der weiteren Besiedlung der

Außenbereiche einzuräumen, flächensparende Bauweisen zu fördern sowie die Entwicklung und Stabilisierung nutzungsgemischter Quartiere zu planen.

Die Verzahnung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr wäre prinzipiell eine Aufgabe der Kommunen z. B. im Rahmen ihrer Flächennutzungsplanung. Wie die Beispiele aus den Modellkommunen belegen, wird auf kommunaler Ebene eine integrierte Betrachtung der Bereiche Siedlungsentwicklung und Verkehr durchaus realisiert. Die Modellkommunen Drensteinfurt und Altenberge haben über ihre Bebauungs- bzw. Gemeindeentwicklungsplanung die Entwicklung von Wohnsiedlungsbereichen in der Nähe der Haltepunkte des SPNV erreicht. In den Schnellbusgemeinden Laer und Everswinkel verläuft keine vergleichbare Entwicklung, die sich explizit an den Schnellbus-Haltestellen orientiert, da dort restriktive örtliche Zwänge in Form eigentumsrechtlicher bzw. räumlicher Gegebenheiten vorliegen.

Auf die Versorgung mit ÖPNV-Infrastruktur haben die Kommunen jedoch mit ihrem Planungsrecht wenig Einfluss. So können zwar Siedlungsflächen an Haltepunkten des ÖPNV ausgewiesen werden, eine rechtliche Absicherung der Bedienung dieser Haltepunkte ist aber nicht möglich.

Allerdings werden in den Modellkommunen Überlegungen angestellt, wie die Erreichbarkeit der Haltestellen verbessert werden kann. Hierzu zählen Faktoren wie z. B. die Verkürzung der Distanzen zwischen den Wohngebieten und den Haltepunkten bzw. Haltestellen, deren attraktive und sichere Erreichbarkeit sowie die qualitativ hochwertige Ausgestaltung modaler Schnittstellen (vgl. Forschungsfragen 5 und 6). Darüber hinaus hat Everswinkel z. B. eine Routenänderung des Regionalbusses erwirkt, um einen neuen Wohnsiedlungsbereich besser erschließen zu können.

Neben diesen formellen Planungen spielen insbesondere Instrumente informeller Planungen für die Kommunen eine entscheidende Rolle. So führen neben der Bauleitplanung zahlreiche Städte und Gemeinden kommunale Entwicklungsplanungen durch, in denen in unterschiedlicher Schärfe Aussagen zur Verzahnung von öffentlichem Verkehr und Siedlungsentwicklung getroffen werden. Aber auch informelle Abstimmungen mit den Aufgabenträgern sind von Bedeutung und führen zu Erfolgen für die Kommunen (vgl. Routenänderung des Regionalbusses in Everswinkel).

Als bedeutende Fachplanung im Kontext der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung existiert die Nahverkehrsplanung. Nahverkehrspläne sind zentrales Planungsinstrument der Kreise bzw. im Falle des SPNV der Zweckverbände, um den öffentlichen Nahverkehr weiter zu entwickeln. Derzeit werden im Untersuchungsgebiet die Nahverkehrspläne fortgeschrieben. Im Mittelpunkt stehen dabei Aspekte der Angebotsplanung und -ausdehnung. Das System des ÖPNV wird in der zweiten Generation der Nahverkehrspläne "verfeinert" – Aspekte des Qualitätsmanagements stehen im Mittelpunkt der Überlegungen. Im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne der vier Münsterlandkreise wurden alle Kommunen über relevante (geplante) siedlungsstrukturelle Entwicklungen befragt. Darüber hinaus konnten auch Wünsche und Anregungen zum öffentlichen Verkehr geäußert werden. Fragestellungen der Integration von

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden jedoch im Rahmen der Fortschreibung nicht ausdrücklich behandelt.

Die entscheidende Rolle spielt aber (wie so häufig) das Geld. Es mag zwar in verschiedenen Punkten eine Interessensgleichheit zwischen den Kommunen und dem ZVM-SPNV bzw. den Kreisen bestehen. Letztendlich spielt aber das Geld die entscheidende Rolle, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Oft sind die Regionalisierungsmittel schon verplant. Kommunen die hierbei nicht berücksichtigt sind, aber die ein für sie wichtiges Anliegen (z. B. Streckenreaktivierung) verfolgen, müssen dann intensiv argumentieren und diskutieren. Abhilfe könnte hier die Bündelung der öffentlichen Mittel und deren gleichmäßige Aufteilung zwischen dem schienen- und straßengebundenen öffentlichen Verkehr schaffen (vgl. Forschungsfrage 4).

Abschließend bleibt festzustellen, dass Nahverkehrsplanung und räumliche Planung lediglich parallel nebeneinander stehen und über die erforderlichen formalen Beteiligungsverfahren hinaus kaum miteinander verknüpft sind. Für kreisangehörige Kommunen besteht somit keine direkte Einflussmöglichkeit auf Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände bzw. Kreise. Lediglich über informelle Wege und das persönliche Engagement von Einzelpersonen besitzen sie die Möglichkeit, auf die Planung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs einzuwirken. Im Rahmen ihrer kommunalen Planungen bleiben den Kommunen dagegen verschiedene Handlungsfelder, um eine Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf ihrem Gemeindegebiet zu realisieren. In diesem Zusammenhang sind wiederum informelle Verfahren z. B. im Rahmen der Abstimmungen mit den Aufgabenträgern sowie zwischengemeindliche Kooperationen von großer Bedeutung.

6.2 Forschungsfrage 2

Welche modalen Verlagerungen lassen sich durch eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung in den Umlandgemeinden (insbesondere) im Pendlerverkehr erzielen?

Das in den Untersuchungsgemeinden bestehende Angebot im öffentlichen Verkehr ist für den betrachteten Raumtyp vor allem auf der Relation ins Oberzentrum als hochwertig zu bezeichnen. Dennoch zeigt sich im Verkehrsgeschehen auch bei isolierter Betrachtung der Pendlerwege eine deutliche Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs.

Allerdings sind auch (Teil-)Erfolge in der Verlagerung auf den öffentlichen Nahverkehr feststellbar. So verdeutlicht das Beispiel der Modellkommune Drensteinfurt, in der knapp die Hälfte der Fahrten ins Oberzentrum mit dem ÖPNV bewältigt werden, dass ein erhebliches Verlagerungspotenzial für den öffentlichen Verkehr aktivierbar ist.

Bei der Interpretation des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung und der Abschätzung von Potenzialen für die Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel sind allerdings die tatsächlich bestehenden verkehrlichen Orientierungen in der Region einzubeziehen. Der betrachtete Beispielraum zeigt hier, dass trotz der

unmittelbaren Nähe zu Münster nur eine bedingte Ausrichtung auf das Oberzentrum besteht. Dies gilt auch für Berufswege, die zwar überwiegend ins Oberzentrum unternommen werden, in denen aber gleichwohl differenzierte regionale und damit wenig gebündelte Verflechtungen feststellbar sind. Gemäß den allgemeinen Trends in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist zu erwarten, dass sich diese Entwicklung in der Zukunft noch verstärken wird. Selbst bei einem verstärkten Einsatz alternativer, bedarfsgesteuerter Systeme (Bürgerbusse, Taxibusse o.ä.) sind der Möglichkeit der Verlagerung auf den ÖPNV daher deutliche Grenzen gesetzt.

In die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung der Siedlungstätigkeit in Umlandgemeinden sollte neben den regionalen Verkehrsbeziehungen auch das Verkehrsgeschehen innerhalb der Gemeinden angemessen berücksichtigt werden.

Bezogen auf die Gesamtbetrachtung der Wege bestätigen die Ergebnisse hier, dass den kurzen Distanzen bzw. den innerhalb der Gemeinden zurückgelegten Wegen eine hohe Bedeutung zukommt. Etwa die Hälfte der Wege sind dieser Kategorie zuzuordnen, wobei erwartungsgemäß die Wegezwecke Einkaufen und Freizeit dominieren. Ein großer Teil dieser Wege wird bereits zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Allerdings wird auch hier in mehr als einem Drittel der Fälle der Pkw genutzt, was bestehende Potenziale für Verlagerungen auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel verdeutlicht.

Der Anteil der innerörtlichen Wege, vor allem aber der Umfang der Nutzung des MIV steht in Zusammenhang mit der Größe und Ausstattung der Orte sowie der kleinräumigen Lage in Bezug auf das Oberzentrum. So werden von den Bewohnern der Gemeinde Laer, die nicht direkt an Münster angrenzt und die geringste Infrastrukturausstattung besitzt, nachweislich mehr und weitere Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Dementsprechend höher fällt der Verkehrsaufwand für diese Gemeinde aus, wie Michael Löchl in seinen Berechnungen zeigen konnte.

Insgesamt können die Ergebnisse als Hinweis darauf gedeutet werden, dass auch für kleinere Umlandgemeinden neben der Verbesserung des ÖPNV die Schaffung eines attraktiven Nutzungsangebotes vor Ort und die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsarten zentrale Bausteine zur Erreichung eines verträglicheren Verkehrs darstellen.

6.3 Forschungsfrage 3

Welche Hauptzielgruppen (soziodemografische Faktoren, Mobilitätsverhalten) können mit Siedlungsgebieten an ÖPNV-Haltepunkten angesprochen werden?

Die Untersuchungen zeigen, dass die erheblichen Einwohnerzuwächse der betrachteten Modellkommunen im direkten Umland des Oberzentrums nur teilweise auf Zuzügler aus Münster zurückzuführen sind. Dabei gibt es beträchtliche Differenzen zwischen den Gemeinden, die von der Attraktivität und der kleinräumigen Lage der jeweiligen Gemeinde, aber auch der dort betriebenen Ansiedlungspolitik verursacht werden. Ein großer Teil der Neubürger stammt aus direkt angrenzenden weiteren Umlandgemeinden. Dieses Ergebnis steht in Zusammenhang mit der insgesamt nur in Teilen bestätigten Ausrichtung der Gemeinden und ihrer Bevölkerung auf das Oberzentrum.

Vor diesem Hintergrund muss auch die Nachfrage nach neuen Baugebieten in den Kommunen gesehen werden.

Eine über die Herkunft identifizierbare „Hauptzielgruppe“ neuer Siedlungsgebiete in den Gemeinden ist damit nicht ableitbar. Weitgehend ausgeschlossen werden kann damit gleichzeitig, dass es sich bei den Wohngebieten um reine „Schlafstätten“ der Beschäftigten des Oberzentrums handelt.

Die in die Modellkommunen zugezogenen Menschen sind erwartungsgemäß überwiegend junge Menschen in der Familienphase. Als Hauptkriterium in der Entscheidung für den Wohnstandort kristallisieren sich die Kosten heraus. Dabei ist ein hoher Anteil von Neubürgerhaushalten feststellbar, der in der neuen Heimatgemeinde (zunächst) zur Miete wohnt; Eigentum wird in dem betrachteten Zeitraum von bis zu fünf Jahren nach Ansiedlung nur in etwa der Hälfte der Fälle realisiert.

Der ÖPNV spielt in den Kriterien zur Wohnstandortwahl keine auffällige Rolle, sondern reiht sich mit mittlerer Wichtigkeit in ein Bündel von Faktoren ein. Die Neubürger zeigen dabei auch im Hinblick auf die Inanspruchnahme und Bewertung der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs im Vergleich zur Gesamtbevölkerung insgesamt keine Auffälligkeiten, die auf eine Zielgruppe mit erhöhter ÖPNV-Affinität schließen lässt.

In der Beantwortung der Forschungsfrage muss insgesamt einbezogen werden, dass es sich bei den Modellkommunen um gewachsene Gemeinden mit eigener Identität und Entwicklungsdynamik handelt. Siedlungserweiterungen sind damit auch stark auf den Eigenbedarf ausgerichtet – eine Tatsache, die einzelne Kommunen durch eine klare Priorisierung von Einheimischen bei der Baulandvergabe unterstreichen.

Eine Förderung der ÖPNV-Nutzung von Bewohnern neuer Siedlungsgebiete muss deshalb in den Kontext der Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs für die gesamte Bevölkerung der Modellkommunen gesehen werden.

6.4 Forschungsfrage 4

Bestehen Unterschiede in der Attraktivität der verschiedenen Verkehrssysteme (Schnellbus und Schienenverkehr) bzw. ergeben sich erkennbar höhere Fahrgastpotenziale bei einer Schienenanbindung gegenüber einer Schnellbusverbindung?

Bezüglich der vieldiskutierten Frage, ob im Stadt-Umland-Verkehr die Schiene einen spezifischen Vorteil besitzt oder aber ein Schnellbus eine adäquate Funktion im öffentlichen Verkehr in der Stadtregion übernehmen kann, lassen sich aus den Modellvorhaben keine abschließenden Antworten sondern lediglich einzelne Hinweise ableiten.

Dabei kann aus den vorliegenden Ergebnissen insgesamt gefolgert werden, dass in der Erklärung des Verkehrsmittelwahlverhaltens das Gesamtsystem des ÖPNV mit den spezifischen lokalen Gegebenheiten im Quell- und Zielverkehr höhere Bedeutung als die „Systemfrage“ zu besitzen scheint.

Der Schnellbus präsentiert sich in den betrachteten Gemeinden als modernes ÖPNV-System, das sich eines hohen Bekanntheitsgrades und einer positiven Bewertung erfreut. Die in der Gesamtzufriedenheit wie auch in vielen Einzelpunkten im Vergleich zum SPNV feststellbare bessere Bewertung der Schnellbusse gilt prinzipiell für alle Bevölkerungsgruppen sowie für Nutzer und Nichtnutzer des ÖPNV gleichermaßen.

Bezüglich der Nutzung der Schnellbusse zeigen die Auswertungen, dass etwa jede siebte bis achte Fahrt nach bzw. von Münster mit dem Schnellbus zurückgelegt wird. Vor dem Hintergrund der über weite Strecken lediglich stündlichen Anbindung ist dies sicherlich als Erfolg zu werten. Deutlich wird auch, dass die Nutzer des Schnellbusses etwa zur Hälfte aus dem Kreis der sogenannten "captive riders" stammen. Zwar ist damit die andere Hälfte der Nutzer wahlfrei, d.h. hat (fast) ständig Zugriff auf einen Pkw, der Anteil bleibt aber deutlich hinter den entsprechenden Werten der Gemeinden mit Schienenanschluss zurück. Das Bahnangebot scheint also in den betrachteten Gemeinden mehr Wahlfreiheit zum Umstieg bewegen zu können.

Dabei sind die Nutzungszahlen in Drensteinfurt, in der annähernd jede zweite Fahrt nach Münster mit dem SPNV getätigt wird, vor dem Hintergrund der dortigen hohen Bedienungsqualität zu bewerten. Sie stellt sich insbesondere in der Fahrtenhäufigkeit, aber auch in den Bedienungszeiten gegenüber den Schnellbusgemeinden als deutlich höherwertig dar.

Ob eine vergleichbare Nutzerzahl prinzipiell auch mit einer Schnellbusverbindung erreichbar wäre, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden. Gegen eine direkte Abhängigkeit der Nutzung von der Art des bereitgestellten ÖPNV-Angebotes bzw. gegen eine Überwertung des „Schienenbonus“ können die Ergebnisse in der Gemeinde Altenberge gewertet werden. Die dort zusätzlich zur SPNV-Anbindung vorhandene Regionalbusverbindung nach Münster wird trotz längerer Fahrzeit rege genutzt – und dies bei weitem nicht nur im Schülerverkehr. Der Bus scheint damit unter den gegebenen Umständen mehr den Bedürfnissen der dor-

tigen Bevölkerung zu entsprechen als die Bahn, was für eine sachbezogene Entscheidung in der Wahl des ÖPNV-Verkehrsmittels spricht.

In der Bewertung der Systeme SPNV und Schnellbus müssen neben der Nachfrageseite auch Kriterien der Angebotsseite wie die technische Leistungsfähigkeit und die Kosten einbezogen werden.

Die für den Raum des Münsterlandes insgesamt feststellbaren hohen Nutzungszahlen der dortigen Schnellbusse lassen in diesem Zusammenhang einen bedeutenden Nachteil dieses Teilsystems deutlich werden. So haben die Schnellbusse in Stoßzeiten dort bereits jetzt ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Qualitätssteigerungen, wie sie über zusätzliche Einsatzfahrzeuge oder Doppeldecker in Teilen möglich sind, verursachen betriebswirtschaftliche Belastungen der Verkehrsunternehmen und können unter den derzeitigen finanziellen Haushaltssituationen der Betreiber bzw. der öffentlichen Hand durchaus rasch ihre Grenzen finden. Zu berücksichtigen bleibt auch, dass eine weitere Steigerung des Fahrzeugeinsatzes im Stadtgebiet des Oberzentrums zu Problemen führen würde. So ist bezogen auf die Stadt Münster die Aufnahmefähigkeit der dortigen Infrastruktur in Spitzenzeiten bereits erschöpft.

Gegenüber dieser relativ engen systembedingten Grenzen der Busbedienung besitzt das Teilsystem Schiene im Stadt-Umland-Verkehr einen deutlichen Vorteil. Allerdings liegen die Kosten für die Bereitstellung des Bahnangebotes auch über denen eines Schnellbusangebotes. Relativiert wird dieser Umstand allerdings durch das bestehende Finanzierungs- und Fördersystem, das derzeit den Schienennahverkehr gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV bevorzugt. Diese Tendenz wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich fortsetzen. Bereits jetzt lässt die schlechte wirtschaftliche Lage in den Busgemeinden Konsequenzen in Form einzelner Einschnitte im Leistungsangebot des Busbetriebes befürchten.

Anzuregen wäre eine Umgestaltung dieses Finanzierungssystems, wonach die öffentlichen Mittel für den ÖPNV gebündelt und gleichermaßen dem SPNV und dem Busverkehr zugänglich gemacht werden. In der Mittelverteilung könnte dann auf der Grundlage spezifischer regionaler bzw. örtlicher Anforderungen das bestmögliche Verkehrsangebot unabhängig vom jeweiligen System stärker in den Vordergrund gerückt werden.

6.5 Forschungsfrage 5

Welche Anforderungen an die Ausgestaltung der beiden Verkehrssysteme (Lage und Ausstattung der Stationen, Verkehrsbedienung, zusätzliche Dienstleistungen, Marketing etc.) werden deutlich?

Bezüglich der Ausgestaltung der beiden betrachteten Verkehrssysteme bzw. des öffentlichen Verkehrs allgemein, lassen sich unterschiedliche Anforderungen definieren. Sie beziehen sich auf:

- Bedienungshäufigkeit,
- Tarife / Kosten,

- Service und Komfort,
- Information / Marketing,
- Haltestellenausstattung,
- Ausgestaltung intermodaler Schnittstellen.

Die Angebotsqualität des öffentlichen Nahverkehrs wird wesentlich durch die Bedienungshäufigkeit bzw. die Betriebszeit bestimmt. Ihre Ausgestaltung sowie die zu befahrende Route ist Sache des Aufgabenträgers (Kreise bzw. ZVM SPNV). Kreisangehörige Kommunen haben somit keinen direkten Einfluss auf die Ausgestaltung des Angebotes, ihnen bleibt neben der Möglichkeit, formell beim Kreis ihr Anliegen vorzutragen, nur der informelle Weg über Gespräche und Verhandlungen mit den Aufgabenträgern. In der Praxis wird erfahrungsgemäß eher dieser informelle Weg gewählt (vgl. Forschungsfrage 1).

Aufgrund der derzeitigen finanziellen Belastung der Kreise und Kommunen wird es in Zukunft verstärkt um Aspekte der Qualitätssicherung und weniger um Qualitätssteigerungen gehen. Vor diesem Hintergrund ist zu vermuten, dass eine Qualitätssteigerung nur dort möglich wird, wo sie keine laufenden Kosten zur Folge hat. Qualitätssteigerung ist zum Beispiel mit einer Optimierung der Umsteigebedingungen durch eine attraktive und sichere Ausgestaltung der (modalen) Schnittstellen zu erreichen (s. u.).

Wichtiger Aspekt für die (potenziellen) Kunden bei der Entscheidung für oder gegen die ÖPNV-Nutzung sind die Tarife. Die dafür anfallenden Aufwendungen müssen in der Wahrnehmung der Fahrgäste mit den Kosten für den MIV konkurrieren können. Im Rahmen der Bewohnerbefragung sowie des Kundenbarometers wird das Tarifsysteem im Münsterland eher schlecht bewertet. Positiv wird dagegen die Einführung des Bus-Schiene-Tarifs im Münsterland bewertet. Die bereits jetzt vielfältigen Marketingaktivitäten der Verkehrsunternehmen, Verbände und Zweckverbände sollten diese Umfrageergebnisse zielgruppenbezogen auswerten und darauf reagieren.

Die Information der Kunden ist ein wesentlicher Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Die Maßnahmen müssen sich einerseits auf die konkrete Information der Fahrgäste beziehen und andererseits im Rahmen von Marketingmaßnahmen auf die Anwerbung neuer Kunden zielen (Erstinformation von Neubürgern, zielgruppenspezifische Marketingbemühungen etc.).

Eine bedeutende Rolle im Rahmen des Bausteins Information spielen Mobilitäts-Service-Zentralen. Außer für Fahrplan- und Tarifauskünfte stehen sie auch für Kritik und Anregungen bezüglich des ÖPNV zur Verfügung. Selbst in Zeiten schon fast flächendeckender Informationszugänge beispielsweise über das Internet ist eine direkte und kundennahe telefonische und/oder persönliche Information durch Menschen, mit denen man ins Gespräch kommen kann, ein wesentlicher Bestandteil des Kundenservices. Erkennbar ist, dass zukünftig der Bereich des Beschwerdewesens sowie der Reaktion auf Anregungen und Hinweise zunehmende Bedeutung bei der Kundenbindung erlangen wird.

Kunden des ÖPNV sind auf dem Weg zur Haltestelle bzw. zum Bahnhof in der Regel zuerst Fußgänger bzw. Radfahrer. Somit sind Erreichbarkeit des Haltepunktes und die Aufenthaltsqualität im Haltestellenbereich mit entscheidend für die subjektive Bewertung des ÖPNV-Angebotes. Grundsätzlich sollten Haltestellen über direkte, abwechslungsreiche und sichere Wege erreichbar sein. Maßnahmen zur Umsetzung dieser Kriterien sind durch die Kommunen mit Instrumenten des Planungsrechts möglich, die Finanzierung bleibt zumeist Aufgabe der Kommunen (vgl. Forschungsfrage 1).

Die Haltestellen selbst sollten erkennbar und einladend sein. Sie sind die Visitenkarten des ÖPNV bzw. des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Das städtebauliche Potenzial, das in Haltestellen liegen kann, wird häufig verkannt. Bei einer entsprechenden Gestaltung und Ausstattung mit weiteren Angeboten (gesicherte Fahrradabstellanlage, Echtzeitinformationen zum Angebot, Hotline etc.) wirken sie einladend auf Neukunden und wecken Interesse. Für die Ausgestaltung der Haltestellen sind die Kommunen zuständig, für die der Bahnhöfe der jeweilige Eigentümer (DB Station & Service, Kommune oder ein privater Eigentümer). Wichtig ist ein einheitliches und einladendes Erscheinungsbild – vergleichbar dem Ansatz der DB-Pluspunkte sollte auch den Schnellbus-Haltestellen ein "Gesicht" gegeben werden.

In der Stadt Münster wurde mit Erfolg das Konzept der Mobilstationen verfolgt. Dies ist ein mit einem einheitlichen Informationssystem ausgestatteter Umsteige- und Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmittel. Die Stelen besitzen ein einheitliches Erscheinungsbild in einem leuchtenden Blau mit orange-gelber Schrift, wodurch die Mobilstationen ein leicht wieder erkennbares "Gesicht" besitzen. Ausgestattet sind sie mit diebstahlsicheren und/oder überdachten Fahrradabstellanlagen (B+R), kostenfreien Parkplätze (P+R) und verfügen über eine gute Bus- bzw. Bahnanbindung. Sie besitzen auch Info-Kästen mit Angaben zu Abfahrzeiten, der näheren Umgebung und den Nutzungsmöglichkeiten der Radabstellanlage (vgl. im Internet: www.mobile-muenster.de).

Die Haltestellen müssen den Anforderungen der Wartenden bezüglich Sicherheit, Service und Komfort gerecht werden. Alle Haltestellen sollten über zusätzliche Angebote, wie z.B. eine Notrufmöglichkeit, Angabe einer Gratisnummer für Auskünfte über verspätete Busse oder Züge oder Lautsprecher für diesbezügliche Durchsagen verfügen.

Da der Radverkehr für den Vor- bzw. Nachlauf des ÖPNV von Bedeutung ist, besitzt die Ausgestaltung modaler Schnittstellen entscheidende Bedeutung für die Wahl des Verkehrsmittels. Den Fahrgästen müssen – zumindest an bedeutenden Haltestellen – qualitativ hochwertige, sichere, benutzerfreundliche sowie flexible B&R-Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Neben den Finanzierungsmöglichkeiten über kommunale Haushaltsmittel in Verbindung mit öffentlichen Fördermitteln bieten sich auch alternative Modelle des Sponsorings an.

Abschließend soll auf ein generelles Problem hingewiesen werden: die getrennte Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn AG für die Bereiche Haltepunkt, Tarif, Fahrplangestaltung und Betrieb ist für die Kommunen wie auch für die Kunden ein großes Problem. Eine von den Kommunen initiierte Verbesserung des SPNV-

Angebotes muss mit mehreren der genannten Stellen und nicht zuletzt mit dem Zweckverband abgestimmt werden.

6.6 Forschungsfrage 6

Wie können die Kommunen die für die modale Verlagerung erforderliche ÖPNV-Qualität (Bedienungszeitraum und -häufigkeit, Fahrzeit, Fahrzeug- und Haltestellenqualität) planerisch und dauerhaft absichern?

In NRW wurde die Planung von SPNV und Busverkehr in unterschiedliche Aufgabenträgerschaften vergeben – für den SPNV sind es Zweckverbände und für den Busverkehr Kreise und kreisfreie Städte. Dadurch sind die kreisangehörigen Kommunen lediglich indirekt über die Verbandsversammlungen der Zweckverbände bzw. über die Landkreise vertreten. Im derzeitigen Kontext rechtlicher Rahmenbedingungen verbleiben den Kommunen somit keine Möglichkeiten, auf die ÖPNV-Qualität planerisch dauerhaft einzuwirken. In NRW erfolgt die Vergabe der Linienkonzession entweder über die Bezirksregierungen (SPNV) bzw. über die Landratsämter (Busverkehr). Eine direkte Einflussnahme der Kommunen beispielsweise auf den Bedienungszeitraum und die -häufigkeit, die Fahrzeugqualität und das Tarifsystem ist somit nicht gegeben.

Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Qualität des ÖPNV bestehen ansatzweise über informelle Wege, wie beispielsweise die direkten Verhandlungen zwischen Kommune und Verkehrsunternehmen. Die Gemeinde Everswinkel hat auf diesem Weg der Verhandlungen mit der RVM eine Routenänderung des Regionalbusses auf ihrem Gemeindegebiet erwirkt. Informelle Verfahren sind jedoch stark abhängig vom Engagement einzelner Personen – es braucht einen "Kümmerer". Dies zeigt auch das Beispiel der Modellkommune Laer, dort ist die Einführung des Taxibusses auf den vehementen Einsatz des Laerer Bürgermeisters zurückzuführen.

Auch auf das Erscheinungsbild der Haltepunkte bzw. Haltestellen haben Kommunen gewisse Einflussmöglichkeiten. Allerdings ist im Bereich des SPNV hierfür zunächst der Erwerb des Bahnhofsgebäudes bzw. des Bahnhofsumfeldes notwendig. Dagegen sind im Bereich des Busverkehrs kreisangehörige Kommunen für die Ausgestaltung der Haltestellen bzw. Wartehäuschen sowie der Aufstellbereiche zuständig.⁷³ Darüber hinaus obliegt den Kommunen die Instandhaltung und Pflege. Mit diesen Aufgaben verbunden sind finanzielle Aufwendungen – der gemeindliche Eigenanteil liegt bei 15 bis 25 % der Kosten. In Zeiten knapper kommunaler Mittel steht daher zu befürchten, dass eine qualitativ hochwertige und ansprechende Ausstattung der Haltestellen unterbleibt und lediglich ein Mindeststandard (z. B. Haltestellenschild, Fahrplan) erfüllt wird – dies wäre sicherlich nicht im Sinne einer dauerhaften Absicherung der ÖPNV-Qualität. Für die Kommunen besteht allerdings die Möglichkeit, den gemeindlichen Eigenanteil durch private Unternehmen übernehmen zu lassen bzw. die Haltestellen zu verpachten.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass kreisangehörige Kommunen keine Möglichkeit haben, die originäre ÖPNV-Qualität (Bedienungszeitraum, -häufigkeit,

Fahrzeugqualität, Fahrzeit etc.) planerisch dauerhaft abzusichern. Dies obliegt den jeweiligen Aufgabenträgern. Den Kommunen bleibt die Möglichkeit "Grenzbereiche" der ÖPNV-Qualität (Erreichbarkeit sowie Ausgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe) zu beeinflussen, die jedoch für den Nutzer von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die individuelle Verkehrsmittelwahl sind (vgl. Forschungsfrage 5). Darüber hinaus stehen den Kommunen informelle Wege der Kooperation und Einflussnahme offen, die bei kontinuierlichem Engagement durchaus erfolgreich sein können, wie auch Beispiele aus der Untersuchungsregion belegen.

⁷³ Die Verkehrsunternehmen sind lediglich zuständig für das Haltestellenschild und den Fahrplan.

Literaturverzeichnis

- Apel, Dieter u. a.: Flächen sparen, Verkehr reduzieren; Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 16. Berlin 1995
- Apel, Dieter u.a.: Szenarien und Potenziale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung, F+E-Vorhaben im Auftrage des Umweltbundesamtes, Berlin, 2000
- Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS E.V.: Fußnote 2, Ausgabe September 2000, Kassel, 2000
- Axhausen, K.W. u. a.: Searching for the rail bonus: Results from a panel SP/RP study, Forschungsbericht, Washington D.C, 2001
- Bundesministerium für Verkehr (Hg.): Fahrrad und ÖPNV / Bike&Ride, Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV, Bonn, 1997
- Bunzel, Arno: Begrenzung der Bodenversiegelung; Planungsziele und Instrumente, Difu-Beiträge zur Stadtforschung; 8, Berlin, 1992
- Emnid: TNS Emnid Verkehr & Tourismus Dr. Adi Isfort: NRW- Kundenbarometer 2001/2002, o.O., o.J.
- Gemeinde Altenberge: Städtebaulicher Rahmenplan „Altenberge-Ost“, Osnabrück, 1995a
- Gemeinde Altenberge: Verkehrskonzept, Endbericht, Osnabrück, 1995b
- Gemeinde Everswinkel: Begründung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 6, Everswinkel, 2003
- Gemeinde Laer: Entwicklungsplanung Laer, nach den Richtlinien zur Erstellung einer Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung, Abschlussbericht, Dortmund, 2002
- GVFG, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bekanntmachung vom 28.1.1988 (BGBl. I, S. 100). Änderung durch EneuOG vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2417)
- Hagedorn, Christopher: Bike&Ride: Eine Möglichkeit für den ÖPNV im ländlichen Raum?, Diplomarbeit Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Fachbereich Geowissenschaften, Münster, 2002
- Helm, Gertrude: Empfehlungen für den Fußgängerverkehr, Mehr Sicherheit für Fußgänger im Straßenverkehr, in: Der Städtetag, Auf Straße und Schiene: Stadtverkehr im Umbruch, 12/2002, Berlin, 2002

- ILS NRW: Modellvorhaben Everswinkel, Altenberge, Drensteinfurt und Laer, Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung in vier Umlandgemeinden von Münster, Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Verkehr“, Baustein C: Befragungen in den Untersuchungsgemeinden, Zwischenbericht, Dortmund, 2002
- Kahnert, Rainer (Hg.): Baulandpotential und -mobilisierung im Umland. Teilprojekt Datenerhebung in Umlandgemeinden. Forschungsfeld „Städte der Zukunft“ im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dortmund, 2000
- Kreis Borken: Zweiter Nahverkehrsplan, in: mobil im Kreis Borken, Ausgabe 5, Sept. 2002
- Kreis Steinfurt: 1. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt, Steinfurt, 1997
- Kreis Warendorf: Nahverkehrsplan Kreis Warendorf, Warendorf 1997
- Kruchen et al.: Analyse des Kaufverhaltens in der Gemeinde Altenberge, Münster, 1999
- LDS, Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW: Bevölkerung der Gemeinden Nordrhein-Westfalen am 31.12.2001, Düsseldorf, 2002
- LDS Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW: Katasterfläche am 31.12. nach Nutzungsartengruppen (in Hektar), erstellt am 30.6.2003
- Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen (LVM NRW): Top 50, Amtliche Topographische Karten, Version 3.0, CD-Rom, o.O., o.J.
- Löchl, Michael: Schnellbus statt Schiene – Eine Alternative zur Bedienung von Umland-Stadt-Beziehungen?, Diplomarbeit Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Dortmund, 2002
- Megel, Katrin: Schienenbonus: Nur ein Mythos?, In: Der Nahverkehr 6/2001, o.O., 2001
- Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MASSKS NRW) (Hg.): Baulandentwicklung an der Schiene, Düsseldorf, 1999
- Ministerium für Bau- und Wohnungswesen Nordrhein-Westfalen (MBW NRW): Wohnen am öffentlichen Nahverkehr, Düsseldorf, 1997
- Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen: LEP NRW, Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsprogramm – Landesplanungsgesetz, Düsseldorf, 1995
- Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWTV NRW): Pro Bürgerbus e.V. (Hg.): Bürgervereine in NRW, Bürger fahren für Bürger, Düsseldorf, 2000
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEV NRW): Moderne Bahnhöfe, Düsseldorf 2001

- plan-lokal, ILS NRW: Modellvorhaben Everswinkel, Altenberge, Drensteinfurt und Laer, Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung in vier Umlandgemeinden von Münster, Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Verkehr“, Zwischenbericht, Dortmund, 2002
- plan-lokal; Kreibich, Dr. Volker: Strategien interkommunaler Wohnbauflächenkooperation – Regionaler Wohnungsmarkt, Abschlussbericht, Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) Forschungsfeld „Städte der Zukunft“, Stadt Münster, Dortmund, 2000
- plan-lokal: Entwicklungsprognosen für die Gemeinde Everswinkel; Dortmund 2001
- RegG, Regionalisierungsgesetz: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, in Art.4 EneuOG in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.12.1993 (BGBl I S. 2378, 2395)
- ReG NW, Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7.3.1995 (GVBl. 1995, S. 196), geändert am 2.7.1996 (GVBl. 1996, S. 234)
- Stadt Drensteinfurt: Entwicklungskonzept Bahnhof, Drensteinfurt, o. J.
- Stadt Münster: Regionaler Wohnungsmarkt. Pilotprojekt „Strategien interkommunaler Wohnbauflächenkooperation - Regionaler Wohnungsmarkt“. Forschungsfeld „Städte der Zukunft“ im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Münster, 2000
- Stadt Münster: Wanderungsumfrage 2000. Wanderungsverhalten, Wanderungsmotive, Wanderungsströme. Beiträge zur Statistik 75. Münster 2000
- Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 298 vom 30.7.2003: "Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche: 117 ha/Tag"
- VCÖ Verkehrsclub Österreich: Mobilitätsberater-Handbuch, o.O, o.J.
- Verkehrsgemeinschaft Münsterland: Bus & Bahn im Münsterland, CD-Rom, o.O., 2002
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland: 1. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland, Coesfeld, o.J.

Internetadressen

<http://www.altenberge.de>

<http://eco.psy.ruhr-uni-bochum.de>

<http://umwelt.org/robin-wood>

<http://www.drensteinfurt.de>

<http://www.dialog-nachhaltigkeit.de/html/infos.htm>

<http://www.diw.de>

<http://www.everswinkel.de>

<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>

<http://www.heek.de/buergerbus>

<http://www.ivv-aachen.de/psv/html/psv02.htm>

<http://www.kvg-lippe.de/nahverkehr/marketing.htm>

<http://www.laer.de>

<http://www.marketing-marktplatz.de/Grundlagen/Mkt-Def.htm>

<http://www.mobile-muenster.de/html/mobilstationen.html>

<http://www.muensterland-tourismus.de/radfahren/themenrouten/100schloesser.html>

<http://www.mwmtv.de/ocx2.exe?GP073>

<http://www.pro-buergerbus-nrw.de/finanzie.htm>

<http://www.rvm-online.de>

Bildnachweise

Titelbild:

ZVM SPNV und RVM

Kapitel 5:

RVM

Fahrradabstellanlagen: Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH

Sonstige Bilder:

plan-lokal

Soziodemografische Merkmale der befragten Personen und Haushalte (fett: ungewichtete Daten)

	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer	gesamt
Geschlecht (N=1186 Personen)					
männlich	49,8 50,9	48,8 50,2	53,1 55,0	51,7 53,7	50,8 52,3
weiblich	50,2 49,1	51,2 49,8	46,9 45,0	48,3 46,3	49,2 47,7
Alter (N=1175 Personen)					
10 – 17 Jahre	7,7 8,7	11,6 15,1	8,1 8,5	9,7 7,0	9,3 9,8
18 – 39 Jahre	43,6 26,3	39,4 34,9	36,3 38,6	35,9 40,6	39,0 34,8
40 – 64 Jahre	34,4 42,7	37,3 35,3	44,4 41,3	42,6 40,9	39,4 40,1
65+ Jahre	14,4 22,3	11,6 14,7	11,2 11,6	11,7 11,4	12,3 15,3
Erwerbstätigkeit (N=1180 Personen)					
Vollzeit erwerbstätig	38,3 31,5	38,5 33,3	41,9 40,9	42,1 43,4	40,1 37,0
Teilzeit erwerbstätig	16,3 14,4	13,7 14,4	13,5 11,2	13,5 13,1	14,4 13,4
Zur Zeit arbeitssuchend	1,8 1,2	2,4 2,7	0,8 0,4	1,7 2,7	1,7 1,8
Schüler(in)	8,4 9,3	14,1 17,2	10,8 12,4	11,8 9,1	11,2 11,9
Student(in)	1,2 1,2	3,4 2,1	2,3 1,2	1,7 2,4	2,1 1,7
In Berufsauszubildung	3,3 3,6	2,4 1,7	1,9 3,1	2,4 3,0	2,5 2,9
Hausfrau/ -mann	9,9 10,2	8,2 8,2	11,5 15,1	8,8 7,4	9,6 10,1
Rentner(in) Pensionär(in)	17,8 26,1	15,8 19,2	15,0 13,9	17,2 17,5	16,5 19,6
Wehr- oder Zivildienstleistender	0,6 0,9	0,3 0,3	0,4 1,2	- -	0,3 0,6
Sonstiges (z. B. Erziehungsurlaub)	2,4 1,5	1,0 0,7	1,9 0,8	1,0 1,3	1,8 1,1

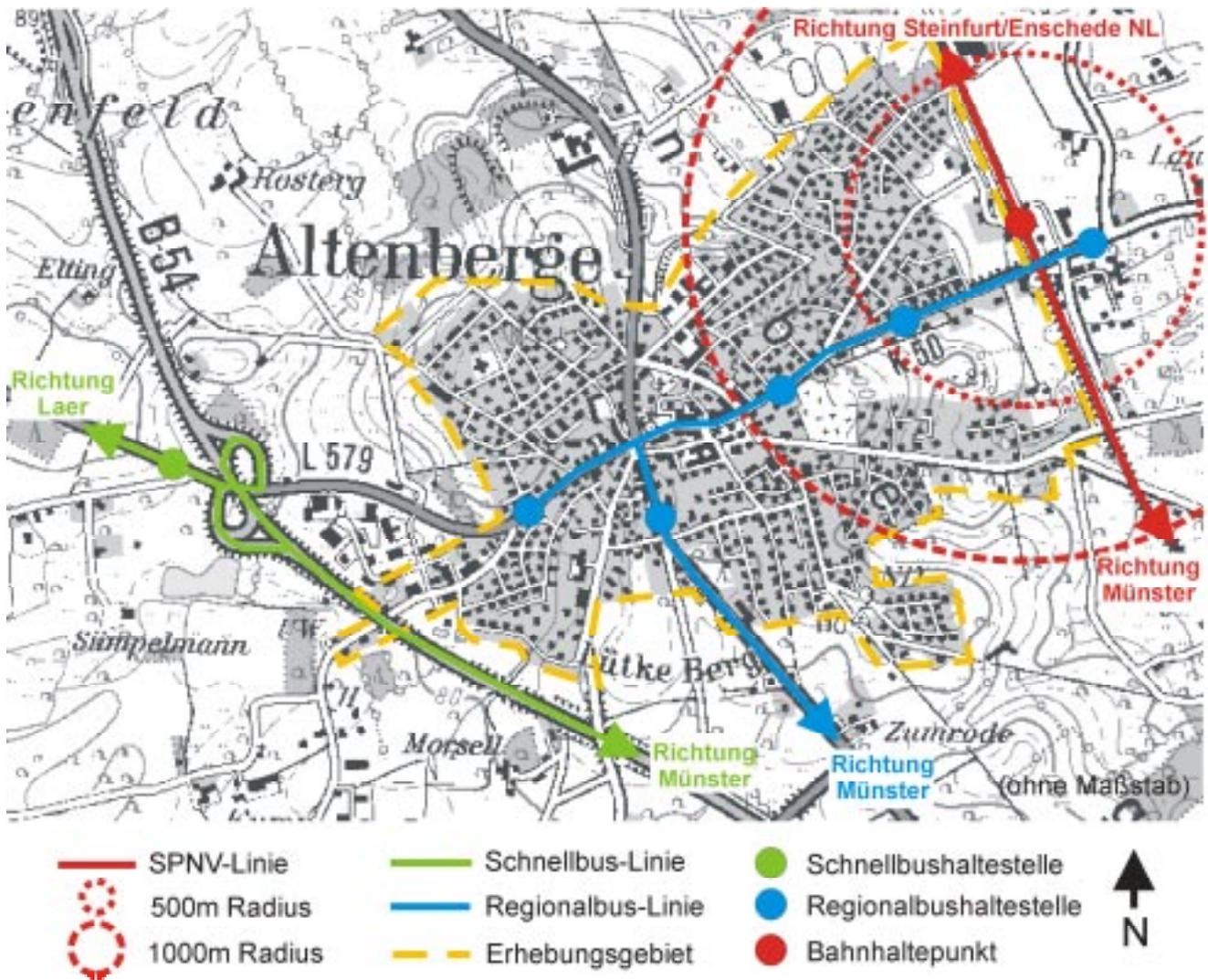
	Altenberge	Drensteinfurt	Everswinkel	Laer	gesamt
Höchster Schulabschluss (N=1173 Personen)					
Noch Schüler(in)	7,9 9,4	12,8 15,2	7,7 8,8	10,1 6,8	9,6 10,0
Volks- oder Haupt- schulabschluss	20,6 31,5	30,2 32,5	30,1 30,3	30,1 35,3	27,5 32,4
Mittlere Reife	25,5 26,4	23,6 28,0	23,2 18,0	22,0 21,0	23,6 23,6
Fachhochschulreife / Abitur	20,9 13,6	17,7 13,5	19,7 20,7	18,6 21,7	19,3 17,2
Hochschulabschluss	24,8 19,1	14,9 10,4	18,5 21,5	18,6 13,9	19,4 16,2
Kein Schulabschluss	0,3 -	0,7 0,3	0,8 0,8	0,7 1,4	0,6 0,6
Anzahl der Personen im Haushalt (N=562 Haushalte)					
1 Person	13,5 16,5	18,4 21,3	6,6 7,5	11,3 11,3	12,6 14,4
2 Personen	34,4 42,1	31,6 33,1	46,3 44,2	38,7 44,7	37,4 41,0
3 Personen	25,8 20,7	22,1 17,6	14,0 14,2	21,8 20,6	21,4 18,5
4 Personen	18,4 12,8	20,6 19,9	24,8 27,5	16,9 16,3	19,9 18,5
5 Personen	7,4 7,3	2,9 3,7	5,8 5,0	6,3 4,3	2,7 2,0
6+ Personen	0,6 0,6	3,7 3,7	1,7 0,8	4,9 2,8	0,4 0,4
Monatliches Nettoeinkommen im Haushalt (N= 538 Haushalte)					
Bis unter 1000 €	5,1 9,0	7,5 6,7	2,6 3,4	4,5 8,3	5,0 7,1
1000 bis 1499 €	9,0 9,0	14,3 17,9	7,8 5,2	9,8 12,8	10,2 11,3
1500 bis 1999 €	13,5 16,0	15,0 14,2	9,5 6,0	15,0 18,0	13,4 13,9
2000 bis 2500 €	14,7 15,4	21,1 23,1	16,4 19,0	13,5 13,5	16,4 17,6
2500 bis 3999 €	37,8 28,2	25,6 26,9	40,5 45,7	39,1 34,6	35,7 33,2
4000 € und mehr	19,9 22,4	16,5 11,2	23,3 20,7	18,0 12,8	19,3 16,9

Erhebungsgebiete

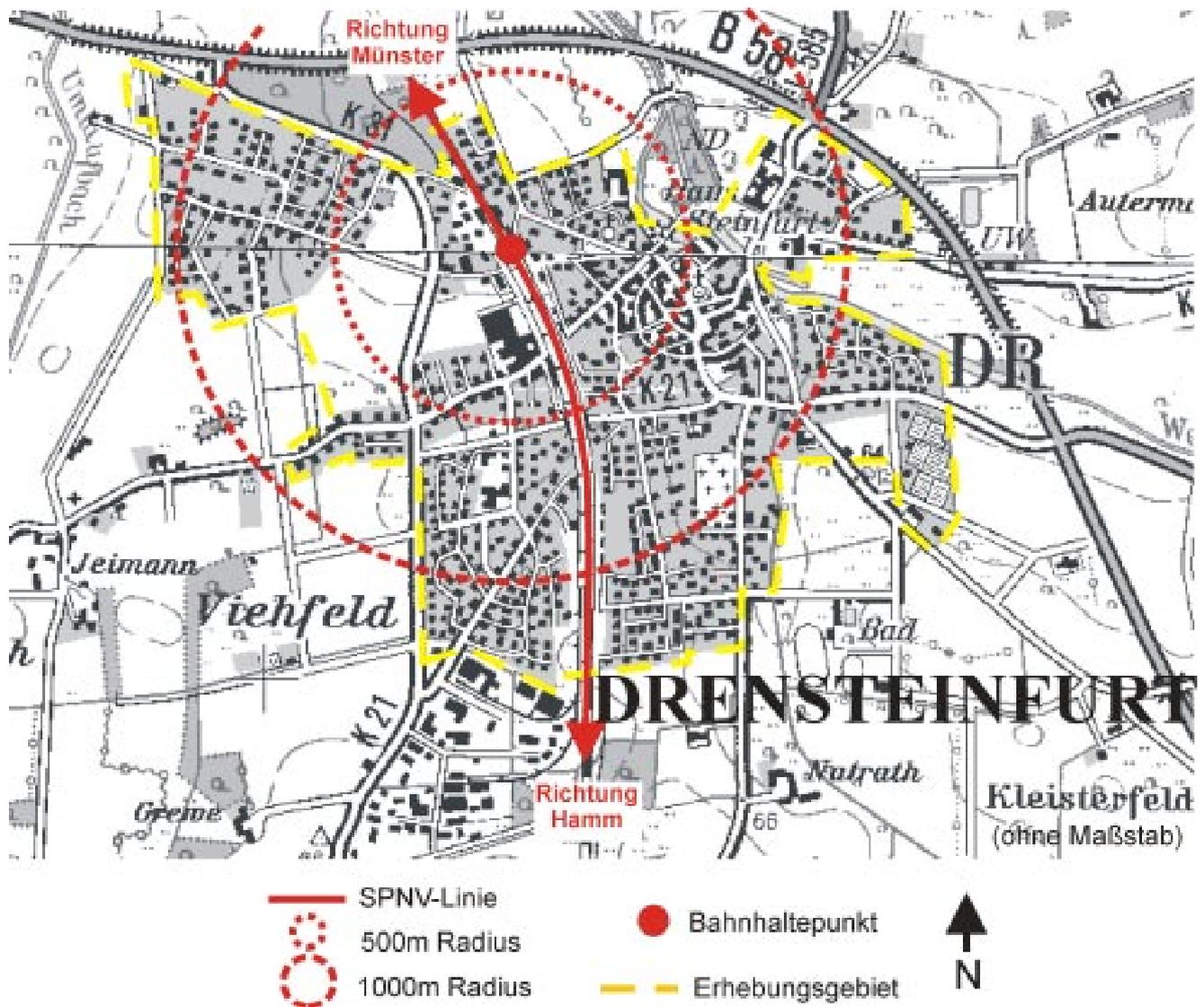
Erhebungsgebiete waren jeweils der im Zusammenhang bebaute Teil der vier Kernorte der Gemeinden, ohne andere Ortsteile, an den Ausfallstraßen liegende Häuser, Bauernschaften oder verstreut liegende Siedlungen im Gemeindegebiet (vgl. Karten)

Grundsätzliches Ziel war es, eine repräsentative Befragung zum Verkehrsverhalten in diesen Gemeinden durchzuführen. Um eine ausreichende Anzahl in unterschiedlichem Abstand zum nächsten Haltepunkt wohnender Personen befragen zu können, wurden für die Stichprobenziehung um die SPNV-Haltepunkte bzw. die Schnellbushaltestellen drei Entfernungsklassen gebildet (bis unter 500 Meter, 500 bis unter 1.000 Meter und über 1.000 Meter) und Straßen bzw. Straßenabschnitte mit den entsprechenden Hausnummern der Entfernungsklassen zugeordnet. Da das Siedlungsgebiet des Kernortes von Laer nicht sehr groß ist und der dortige Schnellbus eine recht gute Erschließungswirkung hat, wäre bei dieser Einteilung die dritte Entfernungsklasse nicht besetzt gewesen. Daher wurden hier Klasseneinteilungen bis unter 400 Meter, 400 bis 800 Meter und über 800 Meter gewählt. Von den Einwohnermeldeämtern wurde jeweils die Stichprobe aus der Einwohnerdatenbank per Zufall gezogen. So wurden die Adressen von je 200 Haushaltsvorständen für jede der drei Entfernungsklassen ermittelt, sofern die jeweilige Grundgesamtheit ausreichend groß war.

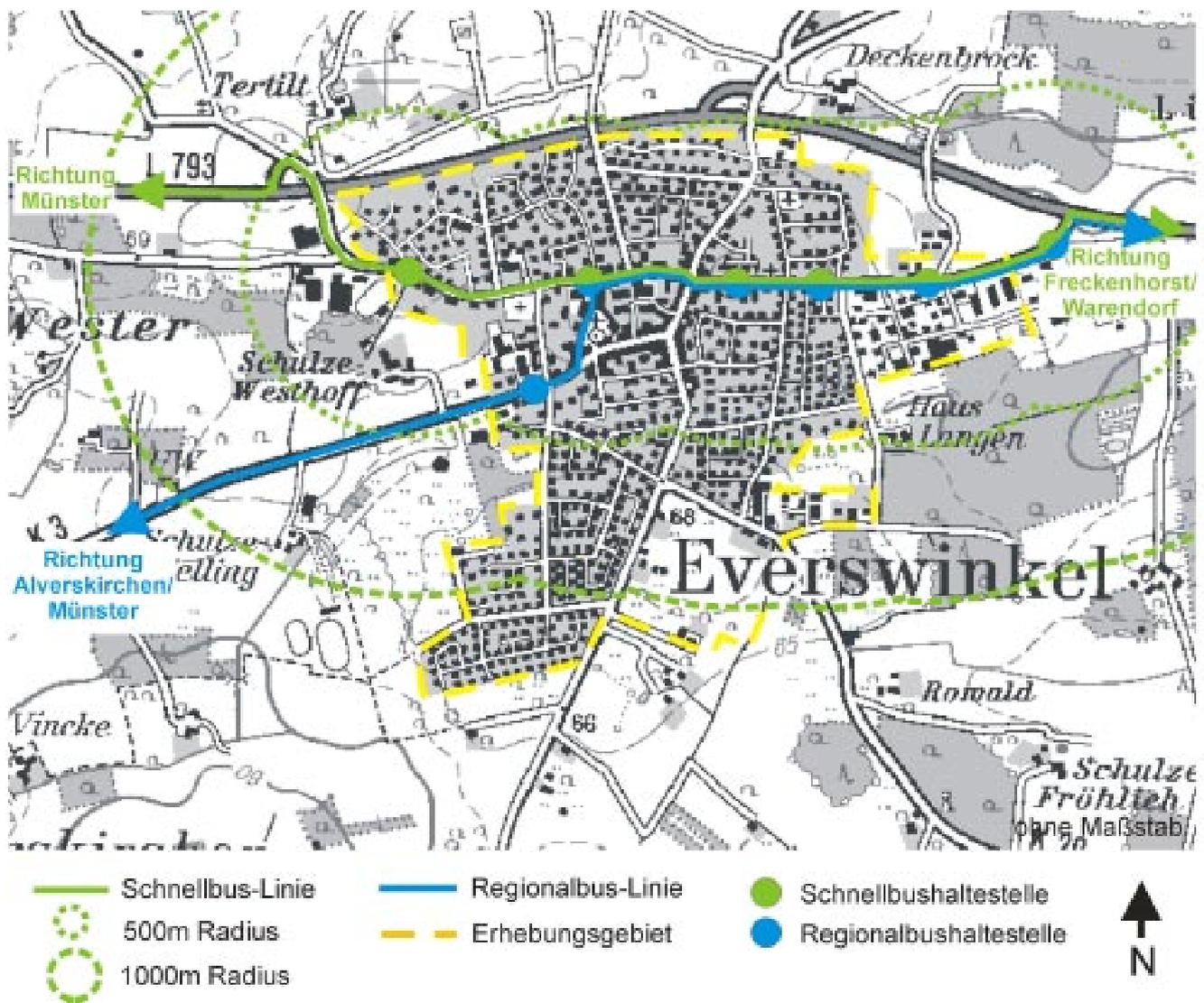
Karte 1: Erhebungsgebiet Altenberge (Quelle: Löchl 2002)



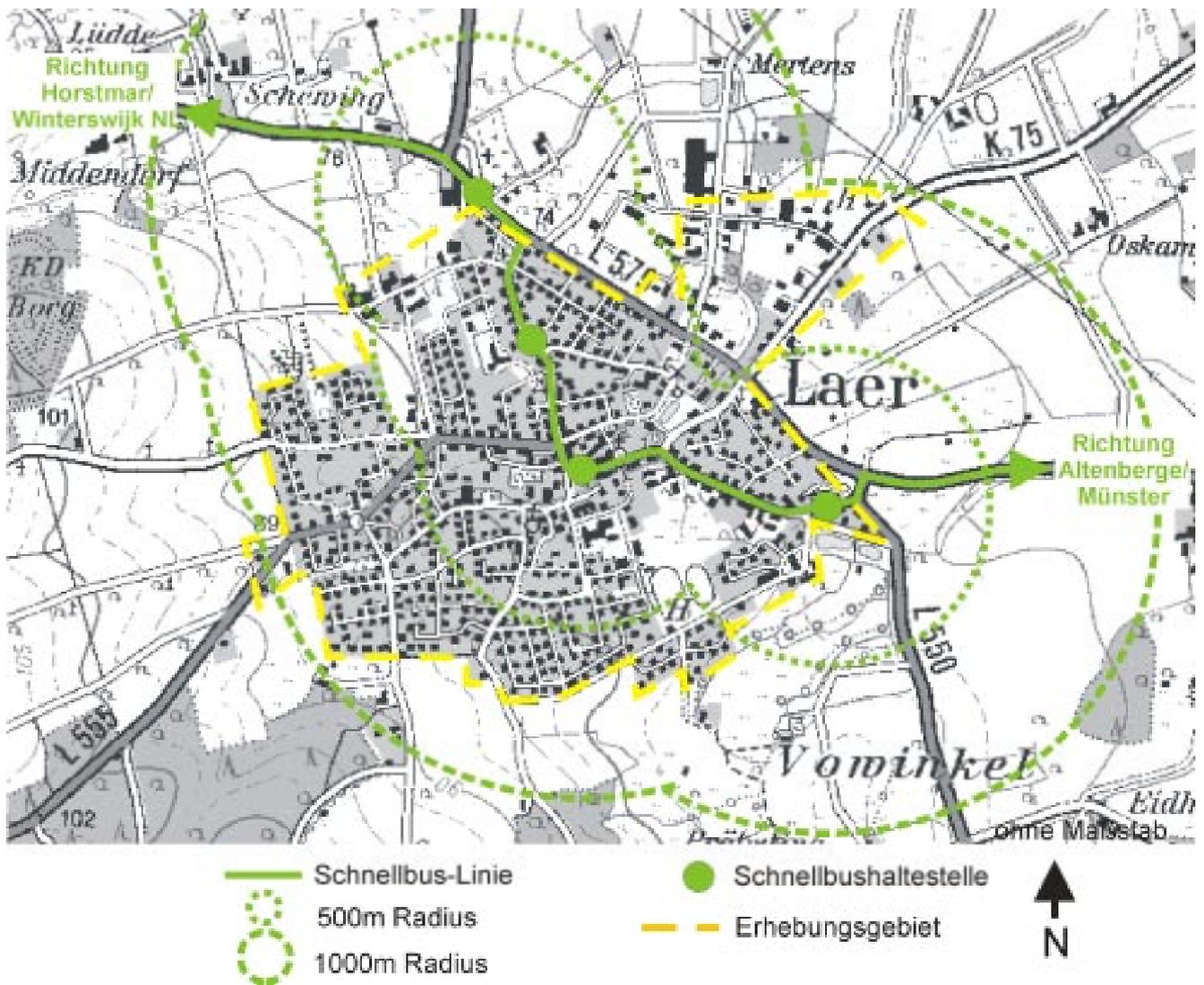
Karte 2: Erhebungsgebiet Drensteinfurt (Quelle: Löchl 2002)



Karte 3: Erhebungsgebiet Everswinkel (Quelle: Löchl 2002)



Karte 4: Erhebungsgebiet Laer (Löchl 2002)



Gewichtungen¹

Gewichtungen werden durchgeführt, um ziehungs- oder rücklaufbedingte Verzerrungen einer per Zufall durchgeführten Stichprobenziehung auszugleichen. Damit das Prinzip der gewählten Gewichtung begründet werden kann, muss zunächst die Methode bei der Stichprobenziehung und die Datenlage etwas genauer erläutert werden.

Um bei einer schriftlichen Befragung Haushalten bzw. Personen Fragebögen zuschicken zu können, müssen zunächst Personen und deren Adressen ermittelt werden. Diese wurden von den beteiligten Gemeinden per Zufall aus den Datenbanken der Einwohnermeldeämter gezogen. Da die Einwohnermeldeämter keine Informationen haben, welche und wie viele Personen in einem Haushalt zusammenwohnen, wurden in der vorliegenden Erhebung nur Namen und Adressen von Personen mit dem Merkmal "Haushaltsvorstand" berücksichtigt. Dies ist ein personenbezogenes Merkmal, welches in allen Datenbanken der Einwohnermeldeämter erfasst wird. Damit sollten die Fälle minimiert werden, in denen Haushalte mehrfach (falls per Zufall mehrere Personen aus einem Haushalt gezogen werden) angeschrieben werden, so dass die Ausfallquote beim Rücklauf möglichst gering blieb. Dies war vor allem in den Fällen relevant, in denen die Grundgesamtheit für bestimmte Teilstichproben speziell in den Schnellbusgemeinden nur sehr klein war.

Für die Stichprobenziehung wurden um die SPNV-Haltestpunkte bzw. um jeweils alle Schnellbushaltestellen in den Gemeinden drei Entfernungsklassen gebildet (bis 500 Meter, 500 bis 1000 Meter und über 1000 Meter) und Straßen bzw. Straßenabschnitte den Entfernungsklassen zugeordnet. Damit im Fall von Laer noch ausreichend Haushalte auch in der dritten Entfernungsklasse enthalten waren, wurde hier der Radius auf bis 400, 400 bis 800 und über 800 Meter reduziert. Pro Entfernungsklasse zum nächsten SPNV- oder Schnellbus-Haltestpunkt wurden je 100 Namen und Adressen von Haushaltsvorständen, die vor dem 1.6.1997 ("Altbürger-Haushaltsvorstände") und danach ("Neubürger-Haushaltsvorstände") in die jeweilige Gemeinde zugezogen waren, per Zufall aus der Einwohnerdatenbank gezogen. Nach diesem Kriterium bekam ein Haushalt unterschiedliche Haushalts- und Personenfragebögen zugeschickt, wobei die Haushalte mit einem gezogenen "Neubürger-Haushaltsvorstand" zusätzliche Fragen hinsichtlich der Wohnstandortwahl und Veränderungen im Verkehrsverhalten durch den Umzug zu beantworten hatten. Somit gab es insgesamt pro Erhebungsgebiet sechs Teilstichproben, je drei Entfernungsklassen für Haushalte mit "Neu-" und "Altbürger-Haushaltsvorständen".

Eine durchgehende Gewichtung der Daten anhand der haushaltsbezogenen Verteilung der "Neu-" und "Altbürger-Haushaltsvorstände" in der Grundgesamtheit erschien aber wenig zweckmäßig, da die allermeisten Auswertungen personen- und nicht haushaltsbezogen durchgeführt wurden. Es bestand die Gefahr, dass ein Haushalt als "Neubürger-Haushalt" klassifiziert wurde, obwohl de facto nur der Haushaltsvorstand innerhalb der letzten 5 Jahre neu in die Gemeinde hinzugezogen ist, nicht aber die anderen Haushaltsmitglieder. Damit hätten diese Haushaltsmitglieder eine dem "Neubürger-Haushaltsvorstand" entsprechende Gewichtung zugewiesen bekommen, obwohl sie de facto schon lange in der Gemeinde ansässig sind.

¹ Die folgenden Ausführungen sind Auszüge aus der Diplomarbeit von Michael Löchl (vgl. Löchl 2002).

Außerdem ist es grundsätzlich möglich, dass das Merkmal "Haushaltsvorstand" mehrfach in einem Haushalt vergeben ist, so dass ein Haushalt bei mehreren Haushaltsvorständen mit unterschiedlichen Zuzugsdaten ggf. nicht trennscharf einzuordnen wäre. Lediglich bei verheirateten Eheleuten gibt es einen Haushaltsvorstand, im Gegensatz zu unverheirateten Paaren sowie Wohngemeinschaften, bei denen alle Personen als Haushaltsvorstände gelten.

Auch müssen Unterschiede zwischen den Gemeinden hinsichtlich der Definition von "Haushaltsvorstand" beachtet werden, da es dadurch zu unterschiedlichen Wahrscheinlichkeiten der Ziehung von Haushalten gekommen sein kann, sofern es mehrere Haushaltsvorstände gibt. Zwar existiert keine allgemein anerkannte Definition doch gibt es in den beteiligten Gemeinden nur im Hinblick auf Kinder Unterschiede. So gelten in einer Gemeinde (Everswinkel) bei ihren Eltern wohnende Kinder ab 18 Jahre als Haushaltsvorstand. In zwei Anderen (Altenberge und Laer) werden Kinder erst ab 28 Jahre als Haushaltsvorstand geführt. In der vierten Gemeinde (Drensteinfurt) sind Kinder ab 18 Jahre Haushaltsvorstand, sollten sie aber vorher schon einmal ausgezogen sein und anschließend wieder zu ihren Eltern zurückziehen, gelten sie auch dann als Haushaltsvorstand, wenn sie noch nicht volljährig sind. Insgesamt sind durch diese Verschiedenheiten der Definition von "Haushaltsvorstand" aber nur unwesentliche Unterschiede hinsichtlich unterschiedlicher Wahrscheinlichkeiten der Ziehung von Haushalten gleicher Größe zwischen den Gemeinden aufgrund verschiedener Anzahl von Haushaltsvorständen zu erwarten, weswegen keine zusätzliche Gewichtung zum Ausgleich von ziehungsbedingten Haushaltsgrößenunterschieden zwischen den Gemeinden erfolgte.

Unterschiede hinsichtlich der Quoten von Haushaltsmitgliedern (Haushaltsvorstand wird hier mitgezählt) pro Haushaltsvorstand zwischen den Gemeinden von 1,88 in Everswinkel bis 2,37 in Drensteinfurt können daher nur mit den tatsächlichen Haushaltsstrukturen in den Gemeinden zusammenhängen (vgl. Tabelle A-3). Große systematische Unterschiede zwischen den Gemeinden in der Stichprobe durch die Stichprobenziehung können nach den oben erwähnten Angaben der Gemeinde nicht vorliegen.

Für alle vier Gemeinden gilt aber, dass ein Haushalt beispielsweise sowohl einen "Neubürger-Haushaltsvorstand", als auch einen "Altbürger-Haushaltsvorstand" oder mehrere Haushaltsvorstände eines Typs haben kann, womit dieses Kriterium bei der Stichprobenziehung nicht trennscharf war. Solche Haushalte sind daher in der Aufstellung der Grundgesamtheiten der Haushaltsvorstände in den Gemeinden mehrfach erfasst (vgl. Tabelle A-3). Daraus ergibt sich auch die erwähnte rechnerisch teilweise relativ niedrige Durchschnittsanzahl von Haushaltsmitgliedern pro Haushaltsvorstand. Wie bereits erwähnt, würde eine Gewichtung über die Haushalte die Personen falsch zuordnen, da das Zuzugsdatum des Haushaltsvorstandes keineswegs mit dem der anderen Haushaltsmitglieder übereinstimmen muss.

Für die Grundgesamtheit lagen die Angaben der Personen ab 18 Jahre vor. Da der Personenfragebogen aber von allen Haushaltsmitgliedern ab 10 Jahre ausgefüllt werden sollte, wurde für die Minderjährigen der Gewichtungsfaktor des jeweiligen Haushaltsvorstandes übernommen. Im Fall der Stadt Drensteinfurt, für die die Personenanzahl der Grundgesamtheit von der Gemeinde nicht nach Zuzugsdatum, sondern nur in der Summe in den drei Entfernungsklassen angegeben werden konnte, wurde das Verhältnis von "Neubürger-Haushaltsvorständen" und "Altbürger-Haushaltsvorständen" auf die Personen übertragen, wobei entsprechend der Daten vom LDS für die Gesamtgemeinde von einem Anteil der Volljährigen von 76,5 Prozent ausgegangen wurde (vgl. Tabelle A-3).

Auf Seiten der Nettostichprobe lag das Geburtsjahr und das Zuzugsdatum nur für den Fall vor, wenn auch der Haushaltsbogen zurückgeschickt wurde, da dort das Zuzugsdatum für jedes Haushaltsmitglied eingetragen wurde. Ohne Haushaltsbogen konnte aber noch in einigen Fällen die Volljährigkeit generiert werden durch die Angabe "Pkw-Führerschein" und/oder "Rentner" im Personenbogen. Die Entfernungsklasse konnte hingegen der Nummerierung der Personenfragebögen entnommen werden.

Eine kleine Verzerrung ergibt sich durch die Tatsache, dass bei der Grundgesamtheit der Stichtag 1.6.1997 als Kriterium der Zusendung von Neu- oder Altbürgerfragebögen war, im Fragebogen selbst das Zuzugsdatum der Haushaltsmitglieder aber nur jahresweise abgefragt wurde, so dass bei der Angabe "1997" die jeweilige Person zu der Gruppe der Grundgesamtheit gezählt wurde, die ab dem 1.6.1997 in die Gemeinde zugezogen ist. Dies musste aber aufgrund der Datenlage in Kauf genommen werden.

Gewichtung auf der Personenebene

Im Folgenden soll anhand eines Beispiels die Errechnung der Gewichtungsfaktoren auf der Personenebene erklärt werden (vgl. Daten in Tabellen A-3 und A-4). Im Fall der in die "Entfernungsklasse 1" (bis 500m zum SPNV-Haltplatz) seit 1997 nach Altenberge zugezogenen Bürger ergibt sich für die Volljährigen, dass in der Grundgesamt 247 Personen erfasst sind, und insgesamt 5858 Personen im Erhebungsgebiet wohnen. In der Nettostichprobe sind es 55 Personen in dieser Klasse und 304 Volljährige insgesamt mit Zuzugsdatumsangabe in dieser Gemeinde. Daraus ergibt sich folgende Errechnung des Gewichtungsfaktors:

Tabelle A-1: Beispiel zur Errechnung des Gewichtungsfaktors auf Personenebene (gerundet)

Element	Rechnung	Dezimalzahl (gerundet)
Gewichtungsfaktor	$((247/5858)/(55/304))$	0,233

Dieser Wert wurde nach der Errechnung auch für die jeweiligen im Haushalt lebenden Personen zwischen 10 bis 17 Jahre übernommen. Im Fall des Beispiels waren dies drei zusätzliche Personen. Der Gewichtungsfaktor musste anschließend normiert werden, so dass hinterher der ursprüngliche Stichprobenumfang wiederhergestellt war. Während insgesamt in Altenberge 327 Personen mit Alters- und Zuzugsdatumsangabe erfasst wurden, ergibt die Summe der Produkte aus der Multiplikationen von Gewichtungsfaktoren mit der jeweils entsprechenden Anzahl der Personen einen Wert von 332,301. Somit musste der oben angegebene Gewichtungsfaktor noch mit diesem Quotienten (Normierungsfaktor) multipliziert werden, so dass sich insgesamt folgende Rechnung ergibt:

Tabelle A-2: Beispiel zur Errechnung des Gewichtungsfaktors auf Personenebene mit Normierung (gerundet)

Element	Rechnung	Dezimalzahlen (gerundet)
Gewichtungsfaktor	$((247/5858)/(55/304))$	0,233
mal	X	X
Normierungsfaktor	$(327/332,301)$	0,984
gleich	=	=
stichprobenbezogener Gewichtungsfaktor	0,229	0,229

Das beschriebene Vorgehen fand für alle Zellen und Klassen statt, und das Ergebnis wird gerundet in Tabelle A-5 gezeigt. Für die Syntaxbefehle in SPSS wurde in allen Fällen mit den Brüchen und damit ohne Rundungen gerechnet, um ein möglichst genaues Ergebnis zu erzielen. Die Personen ohne Zuzugsdatum wurden mit 1 gewichtet, auf ihre Gewichtung ausschließlich über die drei Entfernungsklassen wurde verzichtet, da die Fallzahlen sehr gering sind, wie man Tabelle A-4 ebenfalls entnehmen kann.

Tabelle A-3: Grundgesamtheiten nach Angabe der Einwohnermeldeämter der Gemeinden

Erhebungsgebiet Altenberge				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1.6.1997 zugezogen (Anzahl Personen inkl. Minderjährige)	247 (427)	368 (635)	593 (928)	1208 (1990)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1.6.1997 zugezogen (Anzahl Personen inkl. Minderjährige)	907 (1153)	1203 (1579)	2540 (3025)	4650 (5757)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährigen)	1154 (1580)	1571 (2214)	3133 (3953)	5858 (7747)
Anzahl "Neubürger-" Haushaltsvorstände zugezogen seit dem 1.6.1997	200	318	496	1014
Anzahl "Altbürger-" Haushaltsvorstände zugezogen vor dem 1.6.1997	449	631	1539	2619
Summe Haushaltsvorstände	649	949	2035	3633
Erhebungsgebiet Drensteinfurt				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1.6.1997 zugezogen; <i>eigene Berechnung</i>	204	687	207	1098
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1.6.1997 zugezogen; <i>eigene Berechnung</i>	660	2392	1212	4264
Summe Personen ab 18 Jahre (<i>eigene Berechnung</i>)	864	3079	1419	5362
Summe aller Personen (<i>Angabe der Gemeinde</i>)	1129	4024	1855	7008
Anzahl "Neubürger-" Haushaltsvorstände zugezogen seit dem 1.6.1997	115	380	112	607
Anzahl "Altbürger-" Haushaltsvorstände zugezogen vor dem 1.6.1997	373	1324	655	2352
Summe Haushaltsvorstände	488	1704	767	2959
Erhebungsgebiet Everswinkel				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1.6.1997 zugezogen (Anzahl Personen inkl. Minderjährige)	670 (1108)	143 (232)	54 (102)	867 (1442)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1.6.1997 zugezogen (Anzahl Personen inkl. Minderjährige)	3038 (3848)	830 (979)	297 (357)	4165 (5184)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährige)	3708 (4956)	973 (1211)	351 (459)	5032 (6626)
Anzahl "Neubürger-" Haushaltsvorstände zugezogen seit dem 1.6.1997	477	104	31	612
Anzahl "Altbürger-" Haushaltsvorstände zugezogen vor dem 1.6.1997	2002	532	187	2721
Summe Haushaltsvorstände	3527	3527	3527	3527

Tabelle A-3: Grundgesamtheiten nach Angabe der Einwohnermeldeämter der Gemeinden (Fortsetzung)

Erhebungsgebiet Laer				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1.6.1997 zugezogen (Anzahl Personen inkl. Minderjährige)	430 (822)	160 (315)	28 (51)	618 (1188)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1.6.1997 zugezogen (Anzahl Personen inkl. Minderjährige)	2100 (2558)	1205 (1518)	232 (294)	3537 (4370)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährige)	2530 (3380)	1365 (1833)	260 (345)	4155 (5558)
Anzahl "Neubürger-" Haushaltsvorstände zugezogen seit dem 1.6.1997	373	124	19	516
Anzahl "Altbürger-" Haushaltsvorstände zugezogen vor dem 1.6.1997	1284	603	132	2019
Summe Haushaltsvorstände	1657	727	151	2535

Tabelle A-4: Anzahl der Personen in der Nettostichprobe und Normierungsfaktor

Erhebungsgebiet Altenberge				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	55 (3)	70 (1)	20 (1)	145 (5)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	66 (7)	41 (7)	52 (4)	159 (18)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährige)	121 (10)	111 (8)	72 (5)	304 (23)
Personen ohne Angabe des persönl. Zuzugsdatums	4	1	5	10
Gesamtsumme Personen	129	121	83	337
Normierungsfaktor	0,984			
Erhebungsgebiet Drensteinfurt				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	26 (3)	36 (2)	26 (2)	88 (7)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	50 (7)	40 (11)	78 (9)	168 (27)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährige)	76 (10)	76 (13)	104 (11)	256 (34)
Personen ohne Angabe des persönl. Zuzugsdatums	1	2	3	6
Gesamtsumme	87	91	118	296
Normierungsfaktor	0,960			

Tabelle A-4: Anzahl der Personen in der Nettostichprobe und Normierungsfaktor (Fortsetzung)

Erhebungsgebiet Everswinkel				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	38 (1)	17 (2)	20 (1)	75 (4)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	41 (4)	44 (6)	70 (7)	155 (17)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährige)	79 (5)	61 (8)	90 (8)	230 (21)
Personen ohne Angabe des persönl. Zuzugsdatums	7	6	4	17
Gesamtsumme	91	75	102	268
Normierungsfaktor	0,997			
Erhebungsgebiet Laer				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Personen ab 18 J. seit 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	27 (3)	34 (9)	3 (0)	64 (12)
Anzahl Personen ab 18 J. vor 1997 zugezogen (Anzahl Kinder 10 bis 17 Jahre)	49 (3)	77 (4)	70 (9)	196 (16)
Summe Personen ab 18 Jahre (Summe Personen inkl. Minderjährige)	76 (6)	111 (13)	73 (9)	260 (28)
Personen ohne Angabe des persönl. Zuzugsdatums	5	15	1	21
Gesamtsumme	87	139	83	309
Normierungsfaktor	1,031			

Tabelle A-5: Gewichtungsfaktoren der Personen (gerundet)

Erhebungsgebiet Altenberge			
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen seit '97	0,229	0,268	1,514
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen vor '97	0,702	1,498	2,494
Gewichtungsfaktor für Personen ohne Zuzugsdatum	1	1	1
Erhebungsgebiet Drensteinfurt			
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen seit '97	0,359	0,874	0,365
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen vor '97	0,605	2,740	0,712
Gewichtungsfaktor für Personen ohne Zuzugsdatum	1	1	1
Erhebungsgebiet Everswinkel			
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen seit '97	0,803	0,383	0,123
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen vor '97	3,376	0,860	0,193
Gewichtungsfaktor für Personen ohne Zuzugsdatum	1	1	1
Erhebungsgebiet Laer			
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen seit '97	1,027	0,303	0,602
Gewichtungsfaktor für Personen zugezogen vor '97	2,764	1,009	0,214
Gewichtungsfaktor für Personen ohne Zuzugsdatum	1	1	1

Das Ergebnis zeigt insgesamt personenbezogene Gewichtungsfaktoren zwischen 0,123 und 3,376, was nur dadurch nicht als problematisch einzustufen ist, da die jeweiligen Fallzahlen vor allem bei den stärker gewichteten Klassen relativ groß sind.

Neben den Antworten aus den Personenfragebögen (Personenebene) befinden sich in den Rohdatensätzen noch die Dateien der Antworten aus den Haushaltsfragebögen (Haushaltsebene) und die von den Personen angegebenen Wege aus dem Wegeprotokoll (Wegeebene). Auch für diese Datensätze mussten möglichst analog zur Gewichtung auf der Personenebene Gewichtungsfaktoren ermittelt werden.

Gewichtung auf der Wegeebene

Für die Gewichtung der einzelnen Wege (Wegeebene) wurden daher die Gewichtungsfaktoren der Personenebene übernommen und normiert. So wurden allen Wegen die Gewichtungsfaktoren der Person, die diesen Weg zurückgelegt hat, aus der Personenebene zugewiesen. Für Altenberge ergibt sich aus der Summe der Produkte der Multiplikation der Wege aller Klassen und den zugewiesenen Gewichtungsfaktoren aus der Personenebene der Wert 1110,235. Die Anzahl der Wege, zurückgelegt von Personen mit Zuzugsdatum, ist aber nur 1108. Auch hier wurde daher anschließend wieder normiert. Daraus folgt für die Errechnung des Gewichtungsfaktors für Wege, die von Personen aus der Entfernungsklasse 1 in Altenberge mit einem Zuzugsdatum seit 1997 zurückgelegt wurden, nachstehende Rechnung.

Tabelle A-6: Beispiel zur Errechnung des Gewichtungsfaktors für die Wegeebene

Element	Rechnung	Dezimalzahlen (gerundet)
personenbezogener Gewichtungsfaktor	$(247/5858)/(55/304)$	0,233
mal	X	X
Normierungsfaktor	$(1108/1110,235)$	0,998
gleich	=	=
wegebezogener Gewichtungsfaktor	0,233	0,233

Tabelle A-7 zeigt die Anzahl der Wege sowie die zugehörigen Gewichtungsfaktoren nach der Normierung. Es werden im Ergebnis für alle Gemeinden Veränderungen der Gewichtungsfaktoren im Vergleich zur Personenebene deutlich.

Tabelle A-7: Nettostichprobe und Gewichtungsfaktoren der einzelnen Wege (gerundet)

Erhebungsgebiet Altenberge				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	187 (0,233)	264 (0,272)	79 (1,536)	530
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	225 (0,712)	180 (1,520)	173 (2,530)	578
Summe der Wege von Personen mit Zuzugsdatum				1108
Anzahl Wege von Personen am Stichtag ohne Zuzugsdatum (Gewichtungsfaktor)	29 (1)	8 (1)	12 (1)	49
Gesamtsumme der Wege	441	452	264	1157
Normierungsfaktor	0,998			
Erhebungsgebiet Drensteinfurt				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	107 (0,363)	109 (0,884)	96 (0,369)	312
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	204 (0,611)	172 (2,770)	299 (0,720)	675
Summe der Wege von Personen mit Zuzugsdatum				987
Anzahl Wege von Personen am Stichtag ohne Zuzugsdatum (Gewichtungsfaktor)	4 (1)	3 (1)	4 (1)	11
Gesamtsumme der Wege	315	284	399	998
Normierungsfaktor	0,970			
Erhebungsgebiet Everswinkel				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	120 (0,749)	67 (0,357)	47 (0,115)	234
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	155 (3,146)	180 (0,801)	222 (0,180)	557
Summe der Wege von Personen mit Zuzugsdatum				791
Anzahl Wege von Personen am Stichtag ohne Zuzugsdatum (Gewichtungsfaktor)	18 (1)	10 (1)	10 (1)	38
Gesamtsumme der Wege	293	257	279	829
Normierungsfaktor	0,929			
Erhebungsgebiet Laer				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	89 (1,070)	113 (0,316)	6 (0,627)	208
Anzahl Wege von Personen am Stichtag mit einem Zuzugsdatum vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	133 (2,880)	281 (1,052)	246 (0,223)	660
Summe der Wege von Personen mit Zuzugsdatum				868
Anzahl Wege von Personen am Stichtag ohne Zuzugsdatum (Gewichtungsfaktor)	3 (1)	27 (1)	0 (1)	30
Gesamtsumme der Wege	225	421	252	898
Normierungsfaktor	1,074			

Gewichtung auf der Haushaltsebene

Auf der Haushaltsebene wurde der Gewichtungsfaktor des jeweiligen Haushaltsvorstandes von der Personenebene übernommen und normiert. Tabelle A-8 zeigt die Anzahl der Haushalte sowie die zugehörigen Gewichtungsfaktoren nach der Normierung. Die Gewichtungsfaktoren haben sich dabei im Vergleich zur Gewichtung auf der Personenebene nur geringfügig verändert.

Tabelle A-8: Nettostichprobe und Gewichtungsfaktoren der Haushalte (gerundet)

Erhebungsgebiet Altenberge				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	31 (0,229)	36 (0,268)	14 (1,511)	81
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	32 (0,701)	22 (1,496)	28 (2,490)	82
Summe der Haushalte	63	58	42	163
Erhebungsgebiet Drensteinfurt				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	11 (0,359)	21 (0,874)	17 (0,365)	49
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	26 (0,605)	23 (2,740)	38 (0,712)	87
Summe der Haushalte	37	44	55	136
Erhebungsgebiet Everswinkel				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	21 (0,803)	12 (0,383)	9 (0,123)	42
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	20 (3,376)	21 (0,860)	38 (0,193)	79
Summe der Haushalte	41	33	47	121
Erhebungsgebiet Laer				
	Entfernungs- klasse 1	Entfernungs- klasse 2	Entfernungs- klasse 3	Summe
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen seit 1997 (Gewichtungsfaktor)	19 (1,027)	23 (0,303)	3 (0,602)	45
Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand zugezogen vor 1997 (Gewichtungsfaktor)	26 (2,764)	37 (1,009)	34 (0,214)	97
Summe der Haushalte	45	60	37	142

Nach den gleichen Prinzipien wurden zwei weitere Gewichtungsfaktorensets (je für Personen-, Haushalts- und Wegeebe) errechnet, wobei damit einerseits innerhalb der drei Entfernungsklassen zwischen Alt- und Neubürger gewichtet werden konnte (für Vergleichsauswertungen zwischen den Entfernungsklassen), andererseits können damit Neubürger und Altbürger für sich über die Entfernungsklassen gewichtet werden (für Auswertungen bei denen allein die Neubürger betrachtet werden oder der Vergleich zwischen Alt- und Neubürger interessiert).

Haushaltsfragebogen

Neubürger

Sehr geehrter Haushaltsvorstand,

Dieser Haushaltsfragebogen ist nur einmal beigelegt. Er beinhaltet allgemeine Fragen über Ihren Haushalt und sollte deshalb nur von einer Person ausgefüllt werden, die einen guten Überblick über den gesamten Haushalt besitzt.

1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingerechnet?

Person(en) (Bitte die Anzahl eintragen!).

Ich lebe nicht in einem Privathaushalt (sondern in einem Wohnheim etc.).

2. Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? (Bitte Anzahl eintragen!)

fahrbereite Fahrräder (für Personen ab 10 Jahre),

Motorräder/Mopeds/Mofas,

Pkw (inkl. Kombi, Van, Wohnmobil, privat genutzte Dienstwagen).

3. Bitte schätzen Sie für jedes Kfz in Ihrem Haushalt die jährliche Fahrleistung (in km eintragen!):

Kfz 1 , Kfz 2 , Kfz 3 .

4. Seit wann ist Ihr Haushalt in Altenberge ansässig?

Seit (Bitte Jahr eintragen!).

Nun möchten wir von Ihnen als neue Gemeindemitglieder in Altenberge gerne etwas über Ihre Umzugsgründe erfahren.

5. Von wo sind Sie als Haushalt zugezogen?

(Bitte Ort...) , (Ortsteil...) (und ggfs... Postleitzahl eintragen!)

6. Wie gut kannten Sie Altenberge vor Ihrer Umzugsentscheidung?

- Überhaupt nicht.
- Kannte den Ort ein wenig.
- Kannte den Ort gut.
- Kannte den Ort sehr gut.

7a. Wohnen Sie in einem Einfamilien- oder Mehrfamilienhaus?

- Einfamilienhaus
- Mehrfamilienhaus, mit Parteien im Haus (bitte Anzahl eintragen!)

7b. Wohnen Sie zur Miete oder im Eigentum?

- zur Miete
- im Eigentum

**8a. Bitte versetzen Sie sich noch einmal in die Situation bei der Wohnungssuche:
Welche Bedeutung hatten die folgenden Kriterien bei der Entscheidung Ihres Haushaltes
nach Altenberge zu ziehen?**

	<i>sehr wichtig</i>	<i>wichtig</i>	<i>eher unwichtig</i>	<i>nicht wichtig</i>
Kosten (<i>Grundstück, Hausbau, Wohnung, Miete</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grün/ Freiraumqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gestaltung des Wohngebietes/Wohnumfeldes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe zum Arbeitsort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkaufsmöglichkeiten im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anbindung ans überörtliche Straßennetz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soziale Kontakte am Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
andere Kriterien, nämlich: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**8b. Vergleichen Sie nun die Situation vor und nach Ihrem Umzug nach Altenberge:
Wie beurteilen Sie die Veränderungen für Ihren Haushalt in den einzelnen Kriterien nach
Ihrem Umzug?**

	<i>verbessert</i>	<i>gleich geblieben</i>	<i>verschlechtert</i>	<i>kann ich nicht beurteilen</i>
Kosten (<i>Grundstück, Hausbau, Wohnung, Miete</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grün/ Freiraumqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gestaltung des Wohngebietes/Wohnumfeldes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe zum Arbeitsort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkaufsmöglichkeiten im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anbindung ans überörtliche Straßennetz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soziale Kontakte am Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
andere Kriterien, nämlich: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Wurde in Folge Ihres Umzugs ein Pkw im Haushalt ...?

- ... angeschafft.
- ... abgeschafft.
- Pkw-Anzahl ist gleich geblieben.

10. Sind die finanziellen Aufwendungen für den Verkehrsbereich (z.B. Kraftstoffkosten bzw. Kosten für Bus- oder Bahntickets etc.) in Folge Ihres Umzuges für Ihren Haushalt...?

- ... stark gesunken.
- ... ein wenig gesunken.
- ... gleich geblieben
- ... ein wenig gestiegen.
- ... stark gestiegen.
- Kann ich nicht beurteilen.

Statistik

Bitte beantworten Sie nun einige statistische Fragen zu Ihrem Haushalt:

Zur Erläuterung:

Zu einem Haushalt gehören alle Personen, die ständig mit Ihnen zusammenleben.

Beginnen Sie bitte mit sich selbst. Setzen Sie die Liste mit den weiteren Personen sortiert nach dem Alter fort. Tragen Sie bitte für alle Personen (auch unter 10 Jahren!) zunächst den Vornamen ein und kreuzen dann jeweils die zutreffenden Merkmale an.

	Person 1	Person 2	Person 3	Person 4	Person 5	Person 6
Vornamen	<input type="text"/>					
11. Geschlecht						
männlich	<input type="checkbox"/>					
weiblich	<input type="checkbox"/>					
12. Geburtsjahr (Bitte jeweils eintragen)	<input type="text"/>					
13. In Altenberge ansässig seit... (Bitte jeweils das Jahr eintragen)	<input type="text"/>					

14. Gegenwärtige Berufstätigkeit der Haushaltsmitglieder

(Sie können auch mehrere Angaben zu den jeweiligen Personen machen)

	Person 1	Person 2	Person 3	Person 4	Person 5	Person 6
vollzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>					
teilzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>					
in Berufsausbildung	<input type="checkbox"/>					
Wehr- oder Zivildienstleistender	<input type="checkbox"/>					
Student(in)	<input type="checkbox"/>					
Schüler(in)	<input type="checkbox"/>					
noch nicht schulpflichtig	<input type="checkbox"/>					
zur Zeit arbeitssuchend	<input type="checkbox"/>					
Hausfrau/Hausmann	<input type="checkbox"/>					
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="checkbox"/>					
sonstiges (z.B. Erziehungsurlaub)	<input type="checkbox"/>					

15. Höchster erreichter Schulabschluss der Haushaltsmitglieder

	Person 1	Person 2	Person 3	Person 4	Person 5	Person 6
noch nicht schulpflichtig	<input type="checkbox"/>					
noch Schüler(in)	<input type="checkbox"/>					
Volks- oder Hauptschulabschluss	<input type="checkbox"/>					
mittlere Reife	<input type="checkbox"/>					
Fachhochschulreife/Abitur	<input type="checkbox"/>					
Hochschulabschluss	<input type="checkbox"/>					
kein Schulabschluss	<input type="checkbox"/>					

Personenfragebogen für Personen ab 10 Jahre Neubürger

Fragebogen für: _____ (Vornamen eintragen)

Sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

im ersten Teil dieses Personenfragebogens geht es um einige allgemeine Angaben zu Ihrer Verkehrsmittelnutzung. Im zweiten Teil folgen Fragen zu Wegen, die Sie an einem bestimmten Stichtag zurückgelegt haben.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Ausfüllen. Bitte vergessen Sie nicht, den ausgefüllten Fragebogen zusammen mit den anderen Personenfragebögen (falls es mehrere Haushaltsmitglieder gibt) und dem Haushaltsbogen in dem beigelegten Freiumschlag wieder zurückzuschicken.
Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Als Erstes einige allgemeine Fragen:

1. Besitzen Sie ...

- | | | |
|---|--------------------------------|----------------------------------|
| | ja | nein |
| a) ... ein fahrbereites Fahrrad? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) ... einen Zeitfahrausweis für Bus und Bahn, z.B. eine Monatskarte, Wochenkarte, ein Semesterticket etc.? | ja
<input type="checkbox"/> | nein
<input type="checkbox"/> |
| c) ... einen Führerschein? | ja
<input type="checkbox"/> | nein
<input type="checkbox"/> |
| | 1c), wenn ja... | |
| | ↓ | |
| | <input type="checkbox"/> | ja, für Pkw |
| | <input type="checkbox"/> | ja, für Mofa, Moped, Motorrad |
| | <input type="checkbox"/> | ja, Lkw |

2. Wenn Sie einen entsprechenden Führerschein besitzen, wie häufig haben Sie normalerweise ein Kraftfahrzeug (Pkw, Lkw, Motorrad, Moped, Mofa) zur Verfügung?

- | | | | | | |
|--|--------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | (fast) täglich | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | seltener | (fast) nie |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

3. Bitte geben Sie Ihren jetzigen Arbeits-/Ausbildungsort an: (Bitte jeweils eintragen!)

Ort: _____, Ortsteil: _____, ggfs. Postleitzahl:

--	--	--	--	--

(Sofern Sie mehrere Arbeitsorte haben, geben Sie bitte Ihren hauptsächlichen an.)

ich arbeite zu Hause

4. Sofern Sie erwerbstätig oder in Ausbildung sind, haben Sie die Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte in den letzten fünf Jahren gewechselt?

- nein
- ja, und zwar zuletzt im Jahr

--	--	--	--

; vorheriger Arbeits-/Ausbildungsort lag in der gleichen Gemeinde/Stadtteil wie der jetzige

- ja, und zwar zuletzt im Jahr

--	--	--	--

; vorheriger Arbeits-/Ausbildungsort lag in einer anderen Gemeinde/Stadtteil wie der jetzige,

und zwar in _____ (Ort)

--	--	--	--	--

 (ggfs. Postleitzahl)

5. Hat sich nach Ihrem Umzug nach Altenberge Ihre Verkehrsmittelnutzung geändert?

(Geben Sie bitte für die aufgelisteten Verkehrsmittel an, wie häufig Sie diese vor Ihrem letzten Umzug genutzt haben und wie häufig Sie diese derzeit nutzen!)

a) Nutzungshäufigkeit vor dem Umzug

	(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie	besaß ich nicht
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad, Moped, Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busse und Bahnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b) Nutzungshäufigkeit derzeit

	(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie	besitze ich nicht
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad, Moped, Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busse und Bahnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Teilen Sie bitte für die folgenden Aussagen mit, inwiefern die Aussage auf Sie zutrifft oder nicht!

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Autofahren bedeutet für mich Freiheit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann das, was ich tun will, gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein eigenes Auto (mehr) besitzen müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In öffentlichen Verkehrsmitteln kommen mir Menschen auf unangenehme Weise zu nahe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im Auto fühle ich mich sicher und geborgen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde, dass Bus- und Bahnfahren gegenwärtig im Trend ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich schätze die öffentlichen Verkehrsmittel, weil dort häufig etwas Interessantes zu beobachten ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autofahren macht mir Spaß.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte beurteilen Sie nun die verkehrliche Situation und verschiedene Infrastrukturangebote in Altenberge.

7. Wenn Sie folgende Verkehrsmittel nutzen, wie zufrieden sind Sie mit der Situation dieser Verkehrsmittel in Altenberge?

	<i>sehr zufrieden</i>	<i>zufrieden</i>	<i>teils/teils</i>	<i>unzufrieden</i>	<i>sehr unzufrieden</i>	<i>kann ich nicht beurteilen/nutze ich nicht</i>
Pkw-Verkehr	<input type="checkbox"/>					
Busse und Bahnen	<input type="checkbox"/>					
Fahrrad	<input type="checkbox"/>					
zu Fuß	<input type="checkbox"/>					

8. Wie oft fahren Sie allgemein von und nach Münster?

<i>(fast) täglich</i>	<i>an 1 bis 3 Tagen pro Woche</i>	<i>an 1 bis 3 Tagen pro Monat</i>	<i>seltener</i>	<i>(fast) nie</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Kennen Sie das Bahnangebot von und nach Münster?

- ja
- nein

10. Wie oft nutzen Sie das Bahnangebot von und nach Münster?

<i>(fast) täglich</i>	<i>an 1 bis 3 Tagen pro Woche</i>	<i>an 1 bis 3 Tagen pro Monat</i>	<i>seltener</i>	<i>(fast) nie</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Einschätzungen zur Qualität des Bahnangebotes in Altenberge.

(Bitte geben Sie eine Schulnote von 1 „sehr gut“ bis 6 „ungenügend“ an!)

	<i>sehr gut</i>	<i>gut</i>	<i>befriedigend</i>	<i>ausreichend</i>	<i>mangelhaft</i>	<i>ungenügend</i>	<i>kann ich nicht beurteilen</i>
	1	2	3	4	5	6	
Wie zufrieden sind Sie mit der Häufigkeit, mit der die Bahn von und nach Münster fährt?	<input type="checkbox"/>						
Wie zufrieden sind Sie mit der Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofs in Altenberge?	<input type="checkbox"/>						
Wie zufrieden sind Sie mit der Fahrtzeit von und nach Münster?	<input type="checkbox"/>						
Wie zufrieden sind Sie mit der Pünktlichkeit der Bahn von und nach Münster?	<input type="checkbox"/>						
Wie zufrieden sind Sie mit der Attraktivität und Gestaltung der Wegstrecke zum Bahnhof (z.B. Breite der Gehwege, Begrünung etc.)?	<input type="checkbox"/>						
Wie zufrieden sind Sie mit dem Aspekt Sicherheit bezüglich der Wegstrecke zum Bahnhof (z.B. Beleuchtung, Angsträume, Einsamkeit)?	<input type="checkbox"/>						

12. Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit dem Angebot und den Leistungen der Bahn von und nach Münster? *(Bitte geben Sie eine Schulnote von 1 „sehr gut“ bis 6 „ungenügend“ an!)*

1	2	3	4	5	6	<i>kann ich nicht beurteilen</i>
<input type="checkbox"/>						

13. Nutzen Sie auch andere öffentliche Verkehrsmittel von und nach Münster?

			(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener
a) den Schnellbus	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja (wenn ja...)	→ <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) den Regionalbus	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja (wenn ja...)	→ <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Haben Sie Verbesserungsvorschläge im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel von und nach Münster? (Bitte eintragen!)

15. Wie zufrieden sind Sie in Altenberge mit der Qualität des Angebotes in folgenden Bereichen...? (Bitte geben Sie eine Schulnote von 1 „sehr gut“ bis 6 „ungenügend“ an!)

	sehr gut 1	gut 2	befriedigend 3	ausreichend 4	mangelhaft 5	ungenügend 6	kann ich nicht beurteilen
Einkaufen täglicher Bedarf (Lebensmittel)	<input type="checkbox"/>						
Sport und Freizeiteinrichtungen	<input type="checkbox"/>						
Arbeitsmöglichkeiten/Arbeitsplätze	<input type="checkbox"/>						
Bildungseinrichtungen/Schulen	<input type="checkbox"/>						
Kulturangebote	<input type="checkbox"/>						
Naherholungsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>						

16. Wie hat sich Ihrer Ansicht nach die Einkaufsqualität in Altenberge in den letzten Jahren verändert?

- verbessert
- gleich geblieben
- verschlechtert
- kann ich nicht beurteilen

17. Für wie wichtig halten Sie für sich persönlich die Schaffung der nun aufgelisteten Dienstleistungs-Angebote in Altenberge ?

	sehr wichtig	wichtig	nicht erforderlich	kenne ich nicht
Mobilitätszentrale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradstation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CarSharing-Angebot im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrgemeinschaftsbörse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lieferservice für Lebensmittel und Getränke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

(Mehrfachantworten möglich)

- ja, durch Gehbehinderung
- ja, durch Sehbehinderung
- ja, durch andere Einschränkung(en)

- nein, keine Einschränkung in meiner Mobilität

Die nächste Frage bezieht sich auf Ihre Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen im letzten Jahr:

19a. Wie oft sind Sie im Jahr 2001 in Urlaub oder Kurzurlaub gefahren? *(Bitte jeweils eintragen!)*

Urlaubsreisen, davon Kurzurlaubsreisen *mit maximal 3 Übernachtungen.*

keine Reise.

19b. Nennen Sie uns bitte die Ziele Ihrer letzten drei Urlaubs- oder Kurzurlaubsreisen!

- | | | | | |
|----|----------------------|-------|----------------------|--------|
| 1. | <input type="text"/> | (Ort) | <input type="text"/> | (Land) |
| 2. | <input type="text"/> | (Ort) | <input type="text"/> | (Land) |
| 3. | <input type="text"/> | (Ort) | <input type="text"/> | (Land) |

Jetzt geht es um das Verkehrsverhalten an Ihrem **Stichtag:**

Zunächst möchten wir Sie bitten, einige ganz allgemeine Fragen zu diesem Tag zu beantworten.

20. War der Ablauf an diesem Tag für Sie persönlich ganz normal wie an anderen Tagen des gleichen Wochentages auch?

- ja (weiter mit Frage 21)
- nein  (weiter mit Frage 20a)

20a. Aus welchen Gründen entsprach dieser Tag nicht Ihrem üblichen Ablauf?

- ich hatte Urlaub oder war außerhalb unterwegs (innerhalb von Deutschland)
- ich war im Urlaub und außerhalb unterwegs (im Ausland)
- ich war krank
- sonstiges: _____

21. Waren Sie an Ihrem Stichtag außer Haus?

- ja _____
- nein, Grund: _____ (Bitte eintragen!)

Auf der nächsten Seite finden Sie das auszufüllende Wegeblatt.

Im Folgenden geht es um alle Wege außer Haus, die Sie an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben.

- Bitte alle Wege des ganzen Tages eintragen.
- Hin- und Rückwege sind dabei zwei Wege.
- Auch Fußwege und kurze Wege (z.B. auf dem Weg zur Arbeit Brötchen holen, Weg zum Nachbarn) sind wichtig.
- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z.B. vom Bus in den Zug oder vom Auto in den Zug) bleibt es ein Weg.
- Bitte geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel und das Ziel an.
- Bitte geben Sie auch immer alle Rückwege und auch alle Wege nach Hause an.

<p>Wo war der Ausgangspunkt Ihres ersten Weges?</p> <p><input type="checkbox"/> von zu Hause <input type="checkbox"/> von woanders →</p> <p>Ort: _____ ggfs. Postleitzahl: _____</p>	<h2 style="margin: 0;">Ihre Wege außer Haus am</h2> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>				<p>siehe nächste Seite!</p>
<p>Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?</p> <p>Zu welchem Zweck bzw. Ziel haben Sie den Weg unternommen?</p> <p>Bitte nur eine Nennung!</p> <p>Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges alle benutzt?</p> <p>Mit wie vielen Personen haben Sie den Weg gemeinsam zurückgelegt?</p> <p>Wo lag das Ziel? Bitte geben Sie die Adresse an!</p> <p>Wie groß war die Entfernung ungefähr?</p> <p>Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?</p> <p>Haben Sie von dort aus einen weiteren Weg, dazu zählen auch Rückwege, unternommen?</p>	<p style="text-align: center;">Erster Weg</p> <p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/> <small>bitte kurz beschreiben:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/> Motorrad..... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Schnellbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> anderes Verkehrsmittel, <small>bitte eintragen:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause):</p> <p>Ort: _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl: _____</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/> nein (Ende) <input type="checkbox"/></p>	<p style="text-align: center;">Zweiter Weg</p> <p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/> <small>bitte kurz beschreiben:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/> Motorrad..... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Schnellbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> anderes Verkehrsmittel, <small>bitte eintragen:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause):</p> <p>Ort: _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl: _____</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/> nein (Ende) <input type="checkbox"/></p>	<p style="text-align: center;">Dritter Weg</p> <p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/> <small>bitte kurz beschreiben:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/> Motorrad..... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Schnellbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> anderes Verkehrsmittel, <small>bitte eintragen:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause):</p> <p>Ort: _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl: _____</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/> nein (Ende) <input type="checkbox"/></p>	<p style="text-align: center;">Vierter Weg</p> <p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/> Einkauf..... <input type="checkbox"/> private Erledigung..... <input type="checkbox"/> Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/> nach Hause..... <input type="checkbox"/> Sonstiges..... <input type="checkbox"/> <small>bitte kurz beschreiben:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/> Fahrrad..... <input type="checkbox"/> Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/> Motorrad..... <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/> Lkw..... <input type="checkbox"/> Taxi..... <input type="checkbox"/> Schnellbus..... <input type="checkbox"/> Regionalbus..... <input type="checkbox"/> andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/> Fernzug..... <input type="checkbox"/> anderes Verkehrsmittel, <small>bitte eintragen:</small></p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause):</p> <p>Ort: _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl: _____</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/> nein (Ende) <input type="checkbox"/></p>	

	Fünfter Weg	Sechster Weg	Siebter Weg	Achter Weg
<p>Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?</p> <p>Zu welchem Zweck bzw. Ziel haben Sie den Weg unternommen?</p> <p>Bitte nur eine Nennung!</p> <p>Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges alle benutzt?</p>	<p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/></p> <p>dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/></p> <p>Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf..... <input type="checkbox"/></p> <p>private Erledigung..... <input type="checkbox"/></p> <p>Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/></p> <p>Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause..... <input type="checkbox"/></p> <p>Sonstiges..... <input type="checkbox"/></p> <p>bitte kurz beschreiben: _____</p> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/></p> <p>Motorrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Lkw..... <input type="checkbox"/></p> <p>Taxi..... <input type="checkbox"/></p> <p>Schnellbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>Regionalbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/></p> <p>Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fernzug..... <input type="checkbox"/></p> <p>anderes Verkehrsmittel, bitte eintragen: _____</p> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause): _____ Ort _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/></p> <p>nein (Ende)..... <input type="checkbox"/></p>	<p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/></p> <p>dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/></p> <p>Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf..... <input type="checkbox"/></p> <p>private Erledigung..... <input type="checkbox"/></p> <p>Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/></p> <p>Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause..... <input type="checkbox"/></p> <p>Sonstiges..... <input type="checkbox"/></p> <p>bitte kurz beschreiben: _____</p> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/></p> <p>Motorrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Lkw..... <input type="checkbox"/></p> <p>Taxi..... <input type="checkbox"/></p> <p>Schnellbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>Regionalbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/></p> <p>Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fernzug..... <input type="checkbox"/></p> <p>anderes Verkehrsmittel, bitte eintragen: _____</p> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause): _____ Ort _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/></p> <p>nein (Ende)..... <input type="checkbox"/></p>	<p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/></p> <p>dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/></p> <p>Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf..... <input type="checkbox"/></p> <p>private Erledigung..... <input type="checkbox"/></p> <p>Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/></p> <p>Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause..... <input type="checkbox"/></p> <p>Sonstiges..... <input type="checkbox"/></p> <p>bitte kurz beschreiben: _____</p> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/></p> <p>Motorrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Lkw..... <input type="checkbox"/></p> <p>Taxi..... <input type="checkbox"/></p> <p>Schnellbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>Regionalbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/></p> <p>Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fernzug..... <input type="checkbox"/></p> <p>anderes Verkehrsmittel, bitte eintragen: _____</p> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause): _____ Ort _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/></p> <p>nein (Ende)..... <input type="checkbox"/></p>	<p>Start? _____ : _____ Uhr</p> <p>Zweck/ Ziel?</p> <p>Arbeitsplatz..... <input type="checkbox"/></p> <p>dienstlich/geschäftlich..... <input type="checkbox"/></p> <p>Ausbildung/Schule..... <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf..... <input type="checkbox"/></p> <p>private Erledigung..... <input type="checkbox"/></p> <p>Holen/Bringen v. Personen..... <input type="checkbox"/></p> <p>Freizeitaktivität..... <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause..... <input type="checkbox"/></p> <p>Sonstiges..... <input type="checkbox"/></p> <p>bitte kurz beschreiben: _____</p> <p>Verkehrsmittel?</p> <p>zu Fuß..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Moped, Mofa..... <input type="checkbox"/></p> <p>Motorrad..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer(in)..... <input type="checkbox"/></p> <p>Lkw..... <input type="checkbox"/></p> <p>Taxi..... <input type="checkbox"/></p> <p>Schnellbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>Regionalbus..... <input type="checkbox"/></p> <p>andere Linienbusse..... <input type="checkbox"/></p> <p>Nahverkehrszug..... <input type="checkbox"/></p> <p>Fernzug..... <input type="checkbox"/></p> <p>anderes Verkehrsmittel, bitte eintragen: _____</p> <p>Personen? <input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>Adresse? <input type="checkbox"/> zu Hause, oder (falls nicht zu Hause): _____ Ort _____ Ortsteil, ggfs. Postleitzahl</p> <p>Entfernung? _____ km</p> <p>Ankunft? _____ : _____ Uhr</p> <p>Weitere Wege/ Rückwege?</p> <p>ja..... <input type="checkbox"/></p> <p>nein (Ende)..... <input type="checkbox"/></p>
<p>Mit wie vielen Personen haben Sie den Weg gemeinsam zurückgelegt?</p> <p>Wo lag das Ziel? Bitte geben Sie die Adresse an!</p> <p>Wie groß war die Entfernung ungefähr?</p> <p>Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?</p> <p>Haben Sie von dort aus einen weiteren Weg, dazu zählen auch Rückwege, unternommen?</p>	<p>Vielen Dank für das Ausfüllen des Fragebogens! Bitte schicken Sie den ausgefüllten Bogen gemeinsam mit dem Haushaltsfragebogen und den anderen ausgefüllten Personenbögen in dem beigelegten Freiumschlag so bald wie möglich an das Planungsbüro Planersocietät zurück.</p>			
	<p>Bitte tragen Sie die Anzahl Ihrer weiteren Wege an diesem Tag ein!</p> <p>Anzahl weiterer Wege: <input style="width: 50px;" type="text"/></p>			

Vielen Dank für das Ausfüllen des Fragebogens! Bitte schicken Sie den ausgefüllten Bogen gemeinsam mit dem Haushaltsfragebogen und den anderen ausgefüllten Personenbögen in dem beigelegten Freiumschlag so bald wie möglich an das Planungsbüro Planersocietät zurück.

Bitte tragen Sie die Anzahl Ihrer weiteren Wege an diesem Tag ein!

Anzahl weiterer Wege:

Ansprechpartner in den Modellgemeinden:

Gemeinde Everswinkel:

Herr Lugder Banken (Bürgermeister) / Herr Norbert Reher
Am Magnusplatz 30
D-48351 Everswinkel
E-Mail: gemeinde@everswinkel.de

Gemeinde Altenberge:

Herr Hermann Schipper (Bürgermeister)
Kirchstraße 25
D-48341 Altenberge
E-Mail: gemeinde@altenberge.de

Stadt Drensteinfurt:

Herr Paul Berlage
Landsbergplatz 7
D-48317 Drensteinfurt
E-Mail: stadt@drensteinfurt.de

Gemeinde Laer:

Herr Hans-Jürgen Schimke (Bürgermeister)
Mühlenhoek 1
D-48366 Laer
E-Mail: rathaus@laer.de

Impressum

Verfasser(innen):

Andrea Dittrich-Wesbuer, Alfred Körbel, Sabine Bernart, Wolfgang Brinkmann, Albrecht Buscher, Christiane Doll, Ulrike Reutter unter Mitarbeit von Julia Kunz und Michael Löchl

Externe Beratung: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

Auftraggeber:

Gemeinde Everswinkel
Am Magnusplatz 30
48351 Everswinkel

Auftragnehmer:

plan-lokal GbR
Bovermannstr. 8
44141 Dortmund

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW)
Deutsche Str. 5, 44339 Dortmund

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-0
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-1 55
E-Mail: ils@ils.nrw.de
URL: www.ils.nrw.de

Kontakt:

Andrea Dittrich-Wesbuer
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-2 72
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-2 80
E-Mail: andrea.dittrich-wesbuer@ils.nrw.de

© ILS NRW, 2003. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS NRW vervielfältigt werden.

Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS NRW, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung des ILS NRW gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglichen Bibliothek zu integrieren.

Dortmund, November 2003

ISBN: 978-3-86934-53-1