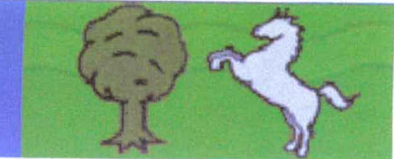


# Verkehrsentwicklungsplan Herzebrock-Clarholz



Analyse und Auswertung der Haushaltsbefragung  
Wirkungsanalyse MIV  
Maßnahmenkonzepte  
Juli 2010



## Schritt 1: Bestandsaufnahme und Analyse des Verkehrsgeschehens

1. vorbereitende Arbeiten	- Ortserkundungen - Entwicklungsansätze - zeitlicher Ablauf
2. Bestandsaufnahme	- Verkehrsnetze - Verkehrszustand - Aktualisierung Bestandsaufnahme
3. Analyse der verkehrlichen Problemlage	- Mängelanalyse - Übernahme Modell heutiger Zustand - Problemkartierung

**Vorgestellt am 12.04.2010**

## Schritt 2: Potentiale der Verkehrsentwicklung

1. Definition der Potentiale	- Zieldiskussion - Identifizierung - Übernahme Prognose-Null-Fall
2. Wirkungsanalysen	- Verkehrsentwicklung - Kapazitätsrechnung - Wirkungskontrollen

**Ergänzt um Durchführung und Auswertung Haushaltsbefragung**  
**Vorstellung 06.09.2010**

## Schritt 3: Entwicklung von Konzeptionen für die einzelnen Verkehrssysteme

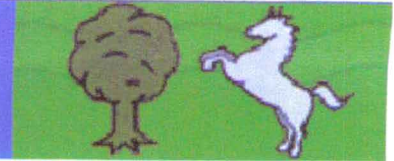
1. Maßnahmenkonzeption Fuß- u. Radverkehr	- Aufenthalts- u. Erlebnisqualität - Hierarchisierung von Netzelementen - Radverkehrsplanung
2. Maßnahmenkonzeption ÖPNV	- Übernahme Nahverkehrsplan - Liniennetz und Haltestellensystem - Bürgerbus
3. Maßnahmenkonzeption Straßenverkehrssystem	- Verkehrslenkung - Umbau/Verkehrsberuhigung - Netzergänzungen

**Vorstellung 06.09.2010**

## Schritt 4: Gesamtkonzeption des VEP

**Zusammenstellung im Gesamtbereich nach Diskussion in Politik und Verwaltung**

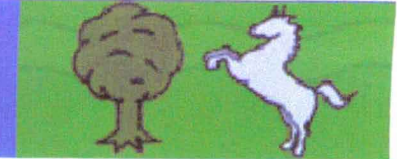
1. Planungskonzepte	- Fuß- u. Radwegenetz - ÖPNV-Erschließung - Vorbehaltstraßennetz - stadtverträgl. Straßenraumgestaltung - flächenhafte Verkehrsberuhigung - Prioritätenklärung - Umsetzungsstrategien
---------------------	---



1. **Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz**
2. **Maßnahmenkonzept ÖPNV**
3. **Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV**
4. **Maßnahmenkonzept MIV**
5. **Maßnahmenkonzept Fußwegesystem**
6. **Maßnahmenkonzept Radwegesystem**
7. **Ausblick**



1. **Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz**
2. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV
3. Maßnahmenkonzept Fußwegesystem
4. Maßnahmenkonzept Radwegesystem
5. Maßnahmenkonzept MIV
6. Maßnahmenkonzept ÖPNV
7. Ausblick



## Methodik der Haushaltsbefragung

- Stichprobenauswahl: Einfache, reine Zufallsstichprobe (simple random sampling)
- Untersuchungspopulation begrenzt durch Gemeindegrenze
- Schriftlicher Fragebogen an alle Haushalte im Gemeindegebiet, Personenscharf (max. 5 Personen)
- Postalische Verteilung über Monatszeitung „Markt und Gemeinde“



**Jede Person hat theoretisch die gleiche Möglichkeit, in die Stichprobe zu gelangen**

(Minimierung der Stichprobenfehler und Erhöhung der Repräsentativität)

- Benötigter Stichprobenumfang (bei typisch angenommenem Fehlerniveau und Unsicherheitsbereich): ca. 1000 Personenantworten

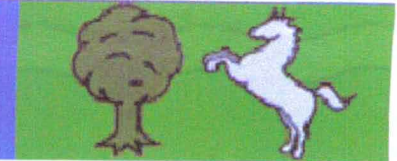


## Spiegelt die Haushaltsbefragung die Allgemeinheit wider?

- Durch geeignete statistische Prüfungsverfahren wurde sowohl die Alters- als auch die Geschlechterverteilung auf signifikante Abweichung zur Grundgesamtheit (hier Gesamtgemeinde) geprüft.
- Eine signifikante Abweichung ist jedoch nicht festzustellen.
- Die räumliche Verteilung der Stichprobe entspricht der der Gesamtgemeinde Herzebrock-Clarholz.
- Eine Prüfung der sozialen Struktur ist mangels Prüfwerten der Grundgesamtheit nicht möglich, Aussagen einzelner Personengruppen können nur für sich betrachtet werden.



**Ja, die Haushaltbefragung ist repräsentativ!**



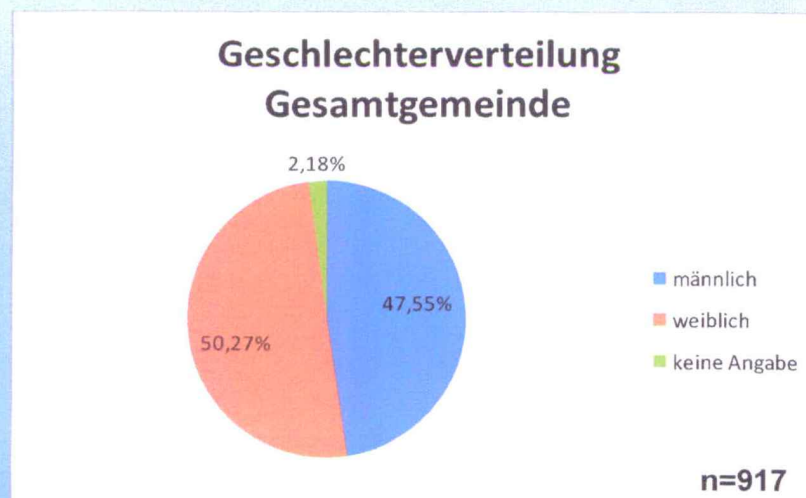
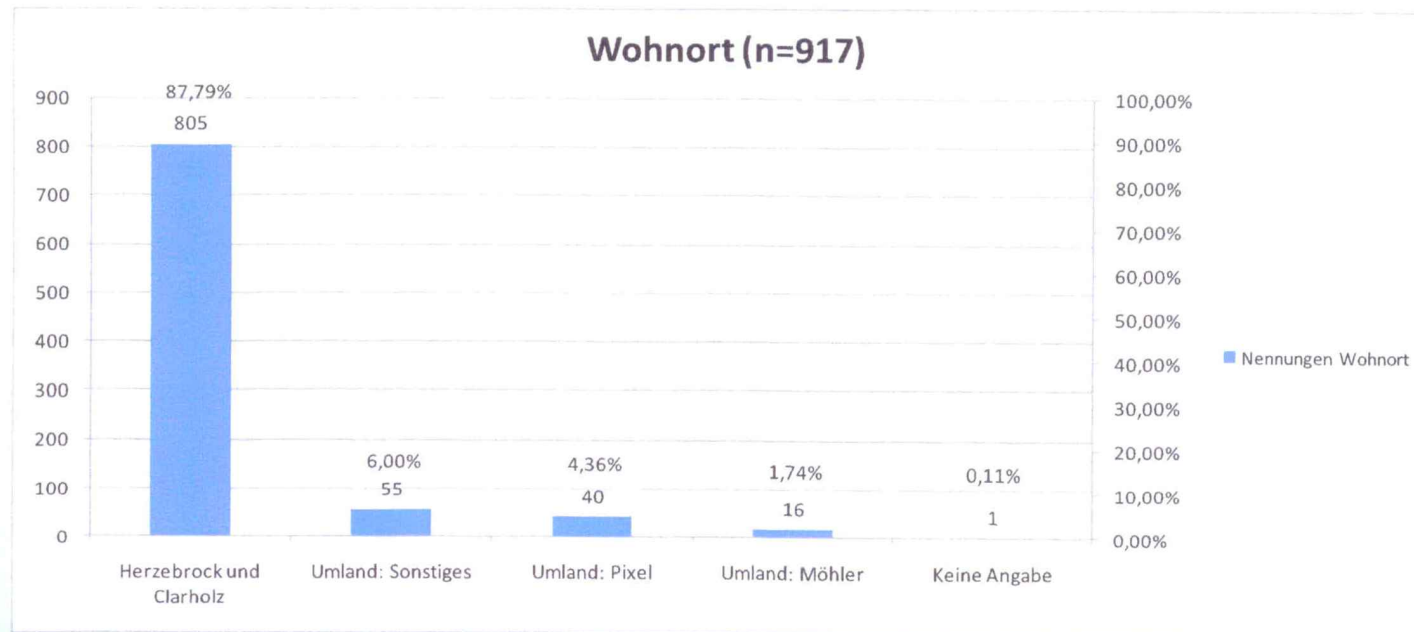
## Rücklaufquote der Haushaltsbefragung:

- 349 Haushalte, 917 Personen
- Auf die Gesamteinwohnerzahl der Gemeinde Herzebrock-Clarholz von 16.142 (Stand: 21.12.2008) bezogen ergibt sich eine Rücklaufquote von 5,68%.

## Mögliche Gründe für die Rücklaufquote und Totalausfälle:

- Methodikfehler (Verteilung über Monatszeitung -> Nichterreichbarkeit durch Annahmeverweigerung. Wurde jeder Haushalt beliefert?)
- Design- und Formulierungsfehler im Fragebogen (Personengruppen fühlen sich ausgeschlossen/ nicht angesprochen)
- Desinteresse wegen hoher PKW-Verfügbarkeit und -Nutzung q.e.d.
- Ausschließlich persönliche Abgabe an Sammelstellen
- Totalverweigerung wegen wiederholter postalischer Befragung über einen kürzeren Zeitraum im Jahr 2009/2010.

# Demographische Ergebnisse der Haushaltsbefragung

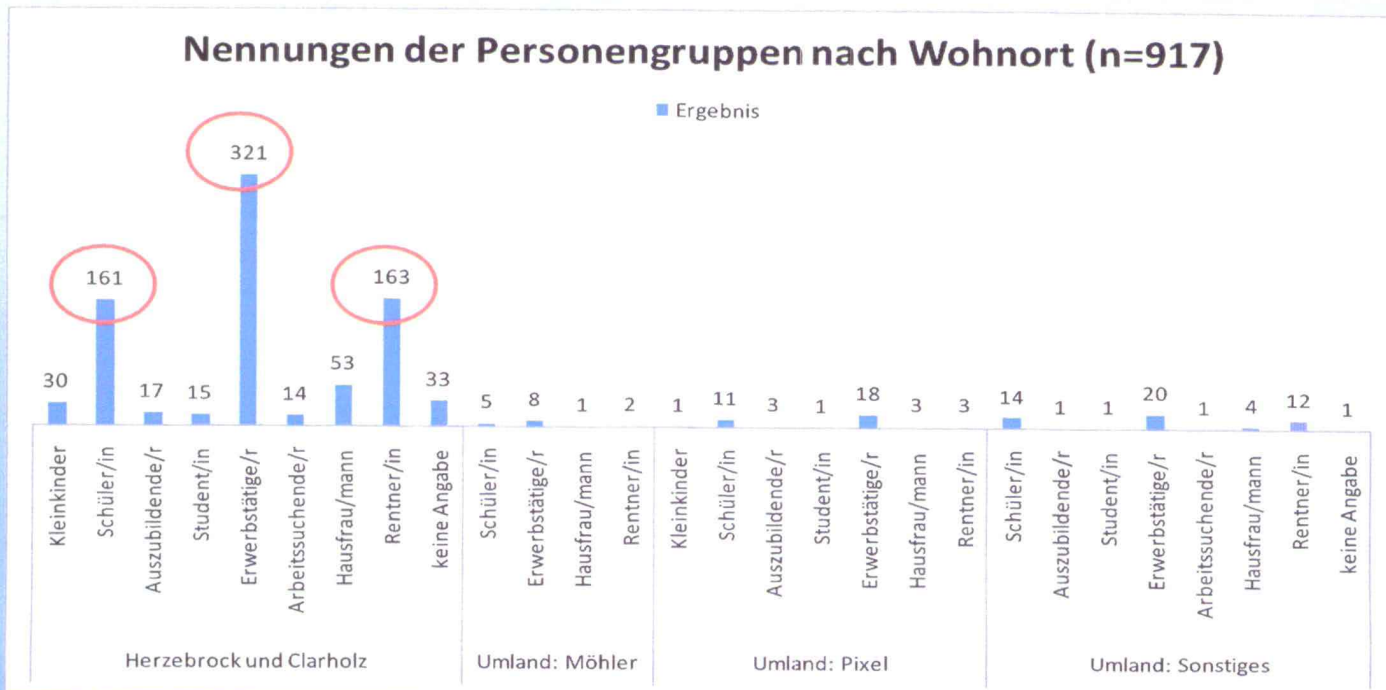
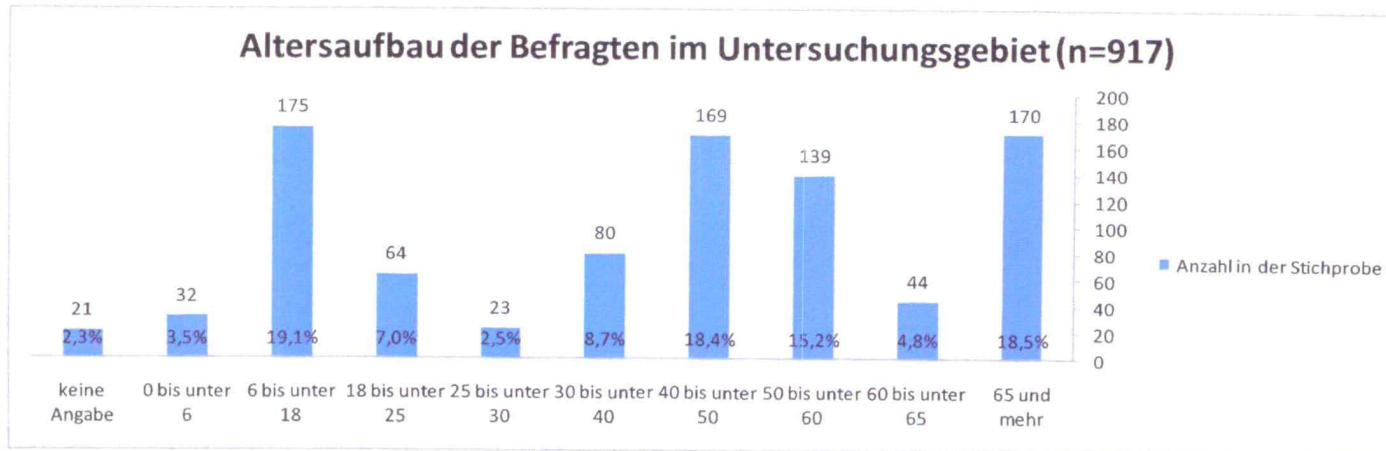
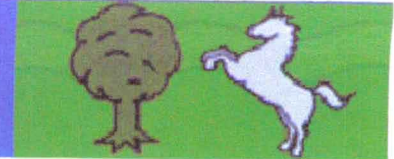


Laut Landesdatenbank  
NRW, Stand 31.12.2008:

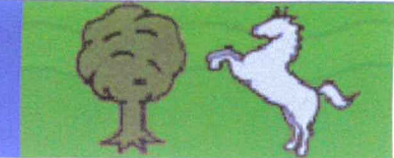
50,5% männlich  
49,5% weiblich



# Demographische Ergebnisse der Haushaltsbefragung



# Auswertung der Haushaltsbefragung



Bevölkerungs- und Altersverteilung				
Altersklasse	Gemeinde HC			
	Befragung		Befragung	
	%	%	absolut	absolut
Stand	31.12.08	17.05.10	31.12.08	17.05.10
Gesamt	100	100	16.142	917
männlich	50,5	47,5	8.157	436
weiblich	49,5	50,3	7.985	461
keine Angabe		2,2		20
keine Altersangabe		2,3		21
0 bis unter 6	6,0	3,5	961	32
6 bis unter 18	14,8	19,1	2.395	175
18 bis unter 25	8,8	7,0	1.415	64
25 bis unter 30	5,7	2,5	928	23
30 bis unter 40	13,2	8,7	2.138	80
40 bis unter 50	17,8	18,4	2.875	169
50 bis unter 60	12,7	15,2	2.046	139
60 bis unter 65	4,1	4,8	656	44
65 und mehr	16,9	18,5	2.728	170
18 bis unter 65	62,3	56,6	10.058	519

Quelle: Landesdatenbank NRW: online unter  
<http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/I05754020.pdf>  
 Stand: 28.12.2009

## Bevölkerungsverteilung im Gemeindegebiet:

Ortsteil	Befragung	Einwohner	Anteil an TG
Herzebrock und Clarholz	805	15.450	5,21%
Umland: Gesamt	112	692	16,18%
Umland: Pixel	40	352	11,36%
Umland: Möhler	16	180	8,89%
Umland: Sonstiges	56	160	35,00%

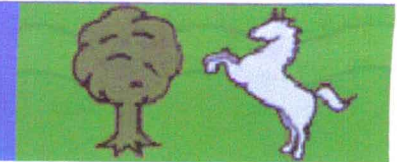
Im Vergleich: Gesamtanteil der Stichprobe an der GG: 5,68%

Insbesondere das sonstige Umland ist überrepräsentant

- Mängel und Unzufriedenheit im vorhandenen ÖPNV-Angebot?
- im Zusammenhang mit dem ab 2011 eingeschränkten ÖPNV-Angebot?

q.e.d.

# Ergebnisse PKW-Verfügbarkeit und -Nutzung



- Hohe Führerscheinverfügbarkeit bis ins Rentenalter ( $\geq 65$ Jahre) (Folie 40)
- Hohe PKW-Verfügbarkeit (Kernbereiche 90%, Umland 100%) (Folie 38)
- PKW-Dichte innerhalb der Stichprobe geringer als in vergleichbaren Regionen (evtl. Verzerrung durch Totalausfälle in der Stichprobe) (Folie 39)
- Bei regelmäßiger PKW-Nutzung ca. 4 Fahrten pro Nutzungstag (Folie 41)
- Besonders im Umland sehr intensive PKW-Nutzung (Folie 42)
- Besonders intensive PKW-Nutzung durch Erwerbstätige und Hausfrauen/-Männer (Folie 42)
- Auch bei regelmäßiger Linienbusnutzung regelmäßige PKW-Nutzung (Folie 43)
- Keine Bereitschaft, vermehrt auf den PKW zugunsten des Linienbusangebotes zu verzichten (Folie 44)

FS-Verfügbarkeit

PKW-Verfügbarkeit

PKW-Dichte

PKW-Nutzung

PKW-Nutzung II

PKW-Nutzung II

PKW-Nutzung III

Verzicht auf PKW

# Ergebnisse: Linienbusangebot und -Nutzung



- Stark frequentierte Haltestellen liegen in den Kernbereichen (Folie 45)
- Durch Wegfall der Linien 74 und 311 ab 2011/12 starke Einschnitte in der Bedienung der meistgenutzten Haltestellen (Folie 46)
- Linie 74 ist meistgenutzte Linie, starke Einschnitte bei Wegfall (Folie 47)
- Schüler, Auszubildende und Studenten sind stärkste Nutzergruppen (Folie 48)
- Regelmäßige Nutzung des Linienbusangebotes, insbesondere trotz hoher PKW-Verfügbarkeit im Haushalt (Folie 49)
- Bei intensiver PKW-Nutzung jedoch nur sehr geringe ÖPNV-Nachfrage (Folie 50)
- Regionale Orte und innerörtliche Haltestellen sind die häufigsten genannten Ziele (Folie 51)

[HS-Nutzung](#)

[HS-Nutzung II](#)

[Linienennungen](#)

[ÖPNV-Nutzer](#)

[ÖPNV-Nutzung](#)

[ÖPNV-Nutzung II](#)

[ÖPNV-Ziele](#)

## Einschub: Regionalbahnnutzung

- Nutzung fast ausschließlich nur durch Einwohner der Kernbereiche (Folie 52)
- Nutzung fast ausschließlich durch Schüler und Rentner/in ohne PKW (Folie 53)

[RB-Nutzung](#)

[RB-Nutzergruppe](#)

## Ergebnisse: Zufriedenheit mit vorhandenem Angebot



- **Zielerreichbarkeit:** Individuelle Ziele werden von den Gruppen Auszubildende/r, Student/in und Erwerbstätige/r als schlecht erreichbar bewertet (Folie 54)
- **Taktung:** Die Gruppen Auszubildende/r, Erwerbstätige/r und Hausfrauen bewerten die Häufigkeit des Fahrtangebotes als schlecht, die Gruppe der Rentner/in eher als gut (aufgrund geringer Linienbus- und erhöhter PKW-Nutzung) (Folie 55)
- **Haltestellenerreichbarkeit:** Hohe Zufriedenheit bei allen Gruppen (Folie 56)
- **Betriebszeit:** Die Gruppen Schüler/in, Auszubildende/r, Student/in und Erwerbstätig/r sind (sehr) unzufrieden (vor 6:00Uhr und nach 20:00Uhr und am Wochenende), für Rentner/innen hingegen ist sie zufriedenstellend (Folie 57)
- **Umstiegszeit:** Im allgemeinen zufriedenstellend, die Gruppe der Schüler/in scheint durch den Schulbusverkehr i.d.R. nicht betroffen zu sein, die Gruppen Erwerbstätige/r und Hausfrau/mann wegen hoher PKW-Nutzung und -Abhängigkeit ebenso (Folie 58)

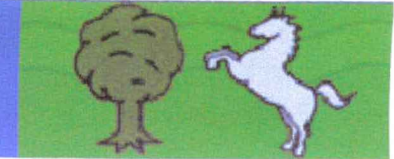
Zielerreichbarkeit

Taktung

HS-Entfernung

Betriebszeit

Umstiegszeit



- **Geringere Haltestellenentfernung:** Allgemein häufigere Nutzung, durch starke PKW-Nutzung der Gruppen Erwerbstätige/r bis Rentner/in hier kaum Interesse bzw. Bedarf (Folie 59)
- **Erhöhte Taktung:** Allgemein häufigere Nutzung, durch starke PKW- Nutzung der Gruppen Erwerbstätige/r bis Rentner/in auch hier kaum Interesse bzw. Bedarf (Folie 59)
- **Bessere Verbindungen:** Allgemein häufigere Nutzung, auch bei der Gruppe Erwerbstätige/r, durch starke PKW- Nutzung der Gruppe Rentner/in hier kaum Interesse bzw. Bedarf (Folie 60)
- **Verbesserte Tarifgestaltung:** Allgemein häufigere Nutzung, durch höhere PKW- Nutzung der Gruppe Rentner/in hier kaum Interesse bzw. Bedarf (Folie 60)
- **Haustürbedienung:** Allgemein kein Interesse, da Haltestellen ausreichend nah gelegen (Folie 61)
- **Fahrten zu Wunschzeiten:** Allgemein Interesse, insbesondere bei Jüngeren. Rentner/innen hingegen lehnen dies ab oder haben keine Meinung (Folie 61)

HS-Entfernung

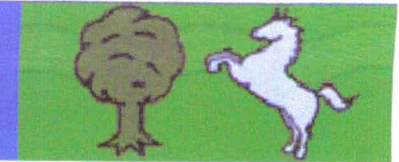
Taktung

Verbindungen

Tarifgestaltung

Haustürbedienung

Wunschzeiten

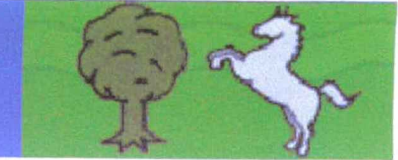


## Wunschlinien: (Folie 62)

- Regionale Orte: GT, RW, HW, BI, MF, OE, WAF (verstärkt abends u. am WE)
- Schulen GT, HW, RW (tagsüber)
- Anbindung Umland an die Kernbereiche (tagsüber, abends und am WE)

## Wünsche kategorisiert:

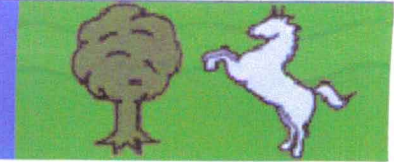
- Infrastruktur, Service, Betriebsorganisation
- vorhandene Linienführung und Haltestellen beibehalten/ausweiten
- Betriebszeit vorhandener Linien verbessern
- Takterhöhung im vorhandenen Netz
- Anbindung an regionale Orte (inkl. Betriebszeitausweitung)
- Schulbusanbindung Wohnort zu weiterführenden Schulen verbessern
- Fahrplananpassung an Schulzeiten
- Wartezeitoptimierung
- Tarifgestaltung • Sonstiges



### Wünsche kategorisiert:

- **Infrastruktur, Service, Betriebsorganisation:** bedarfsgerechter Einsatz von Minibussen, Busbegleitung, Fahrplanaushänge schlecht lesbar, freundliches Busfahrpersonal, genügend Sitzplätze für Fahrgäste/Schüler, Fahrticketautomaten, Busse zu Stoßzeiten übertoll, etc.
- **vorhandene Linienführung und Haltestellen beibehalten/ausweiten:** Haltepunkt Bahn in Clarholz zentraler, Verbindung nach Wiedenbrück ohne Umstieg in Rheda gewünscht, etc.
- **Betriebszeit vorhandener Linien verbessern:** Anpassung 311 an Schichtzeiten auch am WE, besseres Wochenendangebot, Linie 72 regelmäßig, nicht nur als Schulbus, Bus- und Zugverbindungen am Wochenende nach 20 Uhr verbessern, Pendlerverbindungen vor 6 Uhr einrichten, etc.
- **Takterhöhung im vorhandenen Netz:** häufigere Fahrten morgens und um die Mittagszeit zwischen Herzebrock und Rheda-Wiedenbrück, etc.
- **Anbindung an regionale Orte (inkl. Betriebszeitausweitung):** Abend/Nachtfahrten aus GT, BI, RW, auch am WE und nach Veranstaltungen, Buslinien nach Oelde zu den Firmen Opus und Zurbrüggen, durchgehende Verbindung Herzebrock - Rheda-Wiedenbrück, etc.



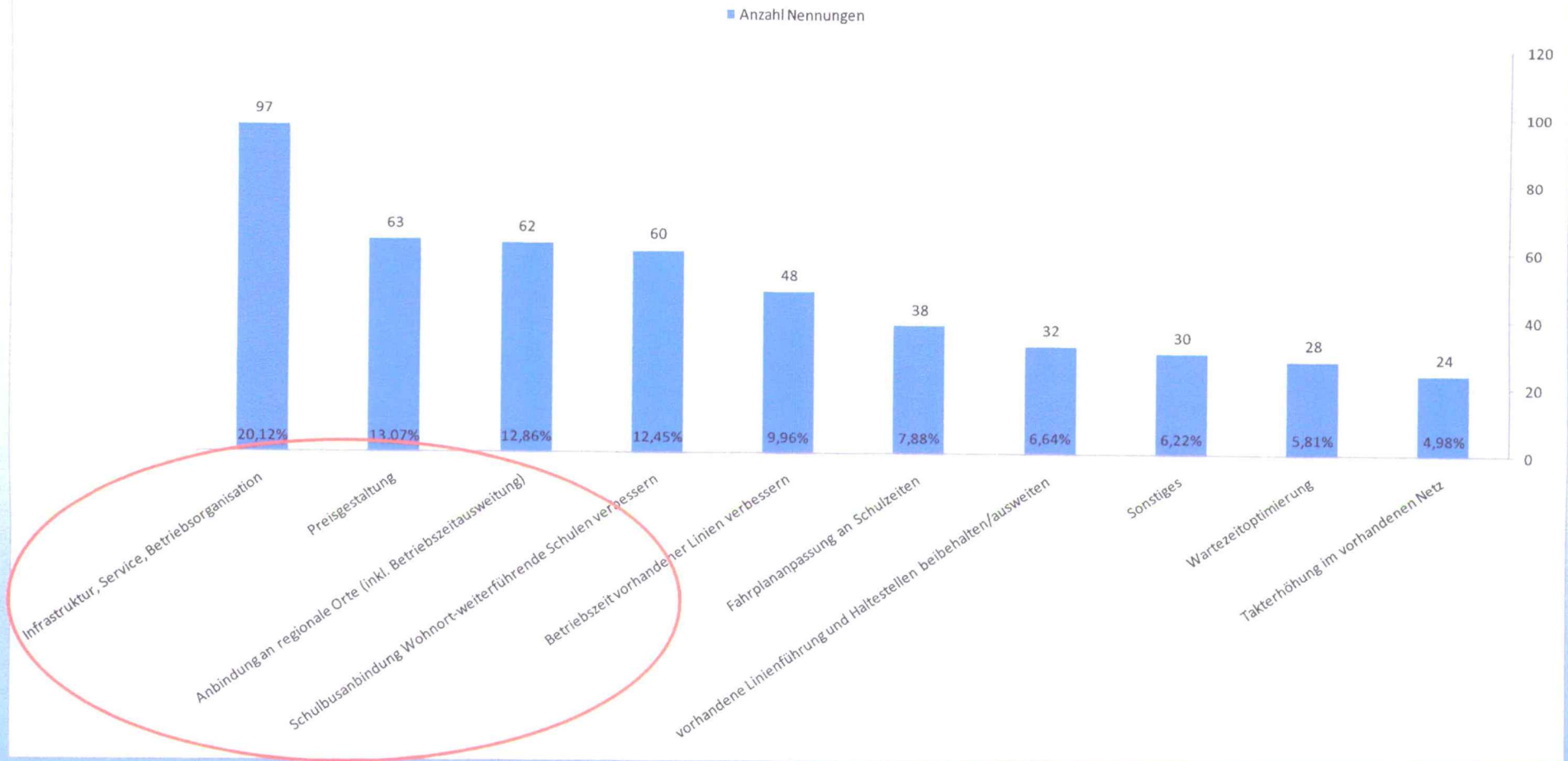


- **Schulbusanbindung Wohnort zu weiterführenden Schulen verbessern:** Direkte Verbindung zu Schulen nach Gütersloh, bessere Anbindung der Berufsschulen Gütersloh/Rheda-Wiedenbrück, separate Busse zur Grundschule Boland (Trennung von Real- und Hauptschülern), etc.
- **Fahrplananpassung an Schulzeiten:** Anpassung Verbindungen Schulen Rheda-HC nach Schulschluss, Taktung an die Schulzeiten in Gütersloh anpassen, Schulbus zur AFS Gütersloh zur 1.-2. Stunde und ab 4.-9. Stunde, etc.
- **Wartezeitoptimierung:** Bessere Abstimmung von Bus- und Bahnfahrzeiten in Rheda-Wiedenbrück, Anbindung nach Wiedenbrück ohne in Rheda komplett zu stranden bzw. lange zu warten, etc.
- **Tarifgestaltung:** Familienfreundliche Preise, Kindertarif bis 16, Schülerticket auch in der RB67 gültig? 2 Freikarten im Monat für Jugendliche nach GT (Kaufkraftgewinn für Gütersloh), etc.
- **Sonstiges:** Car-Sharing-Angebote einführen, ÖPNV-Bedürfnisse werden nicht erfüllt, etc.

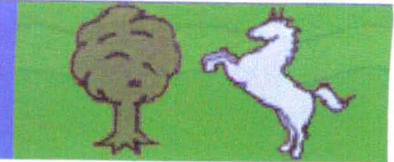
# Ergebnisse: Wünsche und Anregungen



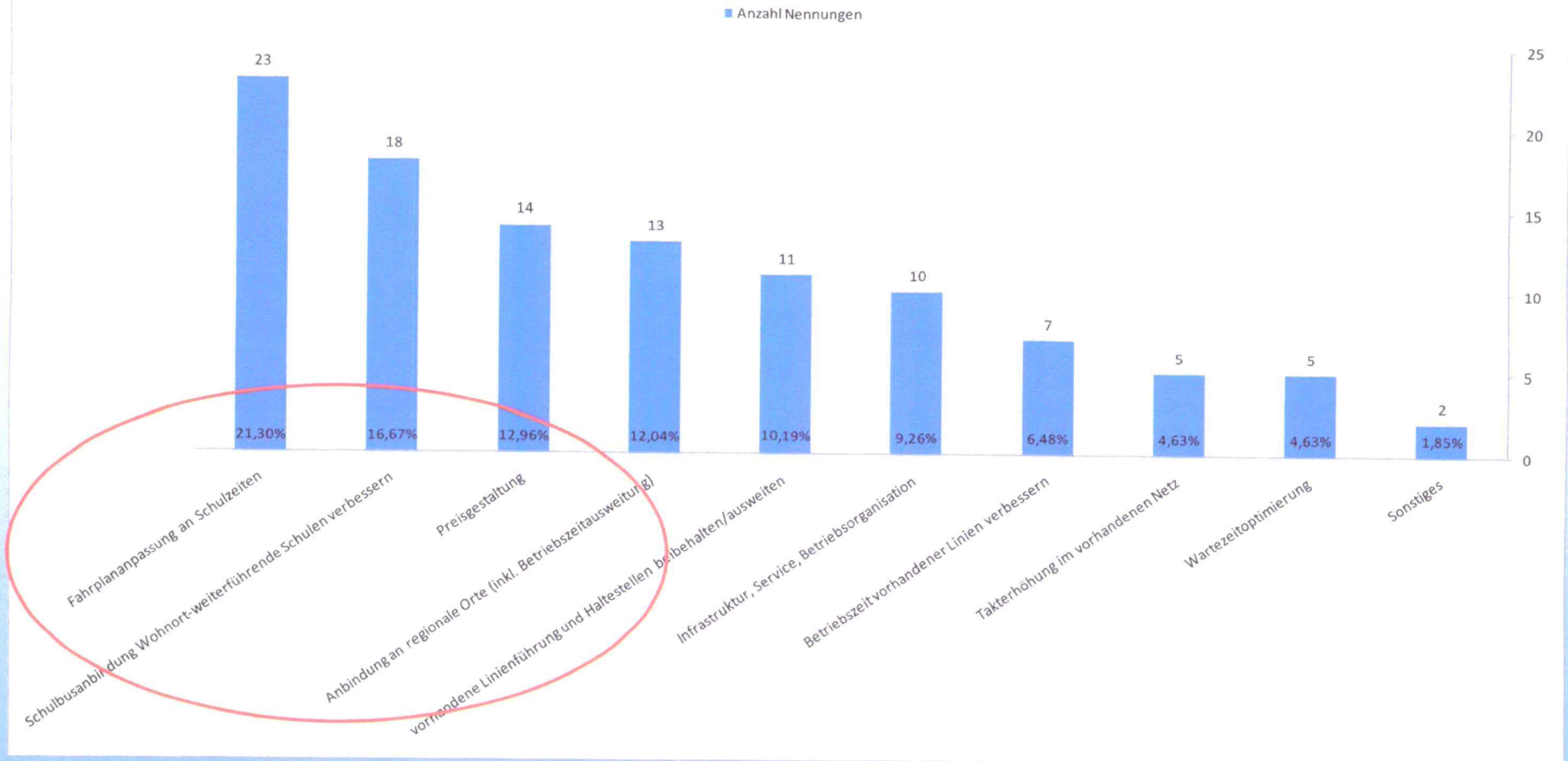
### Wünsche und Anregungen der Haushalte in Herzebrock und Clarholz (n=482)



# Ergebnisse: Wünsche und Anregungen im Umland



## Wünsche und Anregungen der Haushalte im Umland (n=108)





## Schülerverkehr:

- Fehlende Anbindung an weiterführende Schulen
- Fehlende Anpassung an Schulzeiten (besonders nachmittags)
- Busse zu Schulzeiten überfüllt, zu geringes Sitzplatzangebot bei schnellen Überlandfahrten (Sicherheit!)

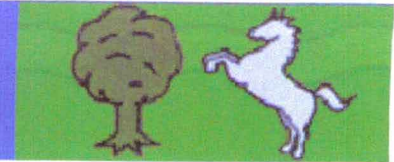
## Berufs-/Pendlerverkehr:

- Fehlende Anbindung, insbesondere zu großen Arbeitgebern (Miele, Zurbrüggen, Bertelsmann, Opus etc.)
- Fehlendes Angebot zu Schichtdienstwechselzeiten (insbesondere vor 6:00Uhr)

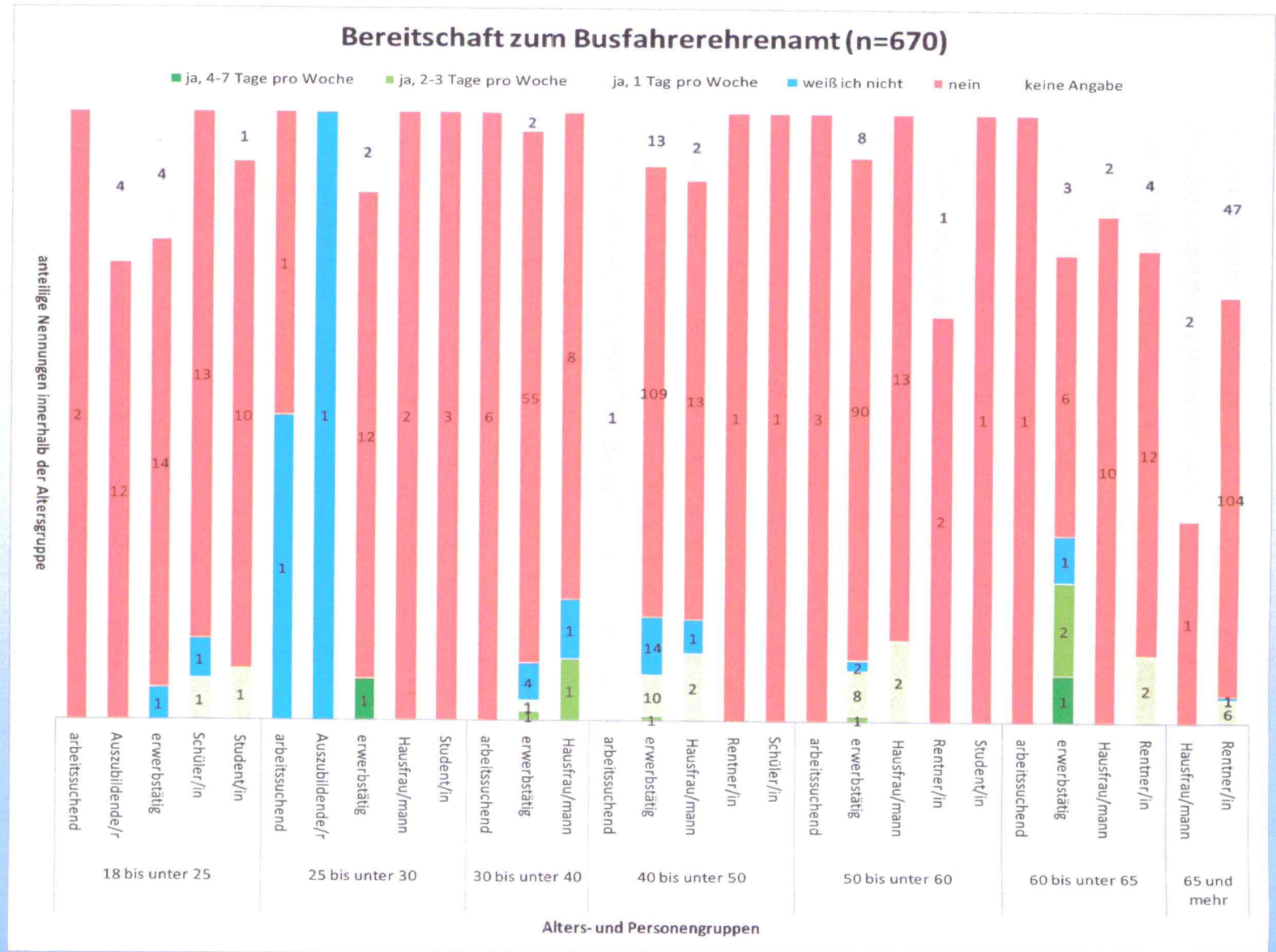
## Freizeitverkehr:

- Fehlende Anbindung an regionale Orte (GT, RW, MS, BI, OE, HW)
- Fehlendes Wochenend- und Abendangebot zu und von den regionalen Orten nach Herzebrock-Clarholz
- Unregelmäßige Taktung innerhalb des Gemeindegebietes, insbesondere schlechte Anbindung des Umlandes an die Kernbereiche Herzebrock und Clarholz

# Fragestellung Bürgerbus

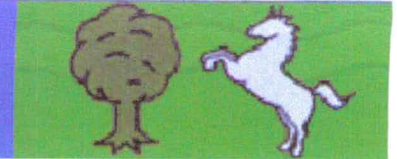


Anteil an bereitwilligen Personen (mind. 1 Tag pro Woche):  
 $41/917 = n/N = 4,47\%$

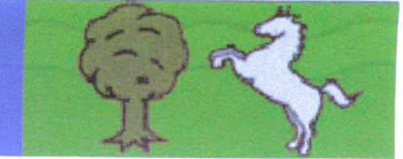




1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz
- 2. Maßnahmenkonzept ÖPNV**
3. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV
4. Maßnahmenkonzept MIV
5. Maßnahmenkonzept Fußwegesystem
6. Maßnahmenkonzept Radwegesystem
7. Ausblick

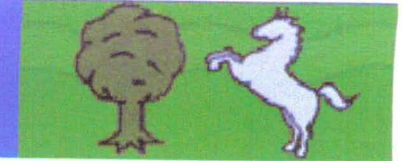


- **Verbesserungen im Schülerverkehr**
  - Bessere Anpassung an Schulzeiten
  - Verbesserung der Anschlüsse bei Umstieg
- **Beibehaltung der Linien 74 und 311 oder adäquater Ersatz**
- **Verbesserung der Takte und Anschlüsse**
  - Erarbeitung eines Taktes (1 bis 2h-Takt, Schulfahrten zusätzlich)
  - Anschlusssicherung zwischen Bus und RB in Herzebrock, Clarholz und Rheda
- **Ergänzung von Haltestellen in unterdeckten Gebieten**
  - Teilbereiche südöstlich der Gütersloher Str.
  - Wohngebiete nordöstlich des Weißen Venns und am Feldbusch (Neubaugebiete)
  - Teilbereiche nördlich der Marienfelder Str. und Nordstr.
  - Wohngebiet Raiffeisenweg/Holzhofstr. (Clarholz)
  - Gewerbegebiet Herzebrock im Bereich Siemensstraße



- **Ausweitung der Betriebszeiten Abends/Wochenende**
- **Verbindungen zu den regionalen Zielen wie Gütersloh, Harsewinkel, Rheda und Wiedenbrück**
  - Auch als Umstiegsrelationen auf Schienenverkehr mit guten, gesicherten Anschlüssen denkbar (Vermeidung von Parallelverkehr)
- **Verkehr in Schwachlastzeiten (alles außer Schülerverkehr) mit bedarfsorientierten Fahrzeuggrößen (Minibusse etc.)**



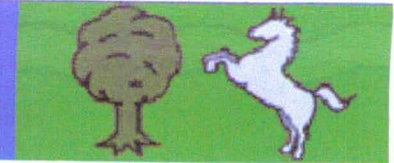


1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz
2. Maßnahmenkonzept ÖPNV
- 3. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV**
4. Maßnahmenkonzept Fußwegesystem
5. Maßnahmenkonzept Radwegesystem
6. Maßnahmenkonzept MIV
7. Ausblick



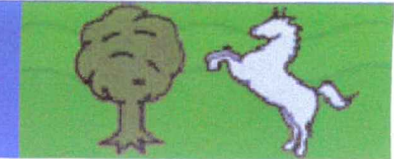
PV 2025

- Berücksichtigung der deutschlandweiten Prognoseverflechtungen 2025 des BMVBS auf Kreisebene (Folie 65)
- Kreis Warendorf - 0,2% Einwohner zwischen 2005 und 2025
- Kreis Gütersloh + 4,7% Einwohner zwischen 2005 und 2025
- Stadt Münster +2.4% Einwohner zwischen 2005 und 2025
- Herzebrock-Clarholz + 3,6% ( + 18% der >60-Jährigen) Einwohner
- Erwerbstätigenprognose und Beschäftigtenprognose bis zu +10% bis 2025 in Herzebrock-Clarholz
- genereller Verkehrszuwachs bis 2025 von ca. +11 % im gesamten Untersuchungsraum und + 14% im Binnen-Quell- und Zielverkehr Herzebrock-Clarholz



- **Prognose-Null-Fall 2025** (Folie 66-68)
- **Differenzen zum heutigen Belastungszustand** (Folie 69-70)
- **Planfall 1 2025** (Folie 71-73)
- **Differenzen zum Prognose-Null-Fall** (Folie 74-75)
- **Planfall Z (Zielplanfall) 2025** (Folie 76-78)
- **Differenzen zum Prognose-Null-Fall** (Folie 79-80)

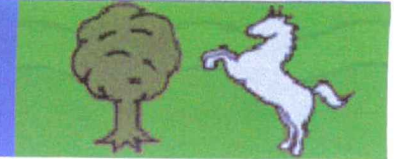
Netz P0
P0 Clarholz
P0 Herzebrock
P0 P0A0 Clarholz
P0A0 Herzebrock
Netz P1
P1 Clarholz
P1 Herzebrock
P1P0 Clarholz
P1P0 Herzebrock
Netz PZ
PZ Clarholz
PZ Herzebrock
PZP0 Clarholz
PZP0 Herzebrock



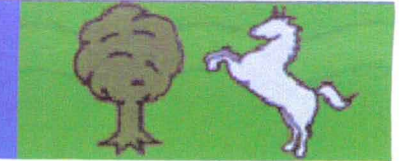
1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz
2. Maßnahmenkonzept ÖPNV
3. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV
4. **Maßnahmenkonzept MIV**
5. Maßnahmenkonzept Fußwegesystem
6. Maßnahmenkonzept Radwegesystem
7. Ausblick



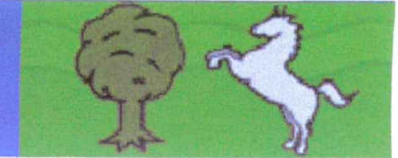
- **Unterstützung des Baus der B 64n**
  - Entlastung der alten Ortsdurchfahrten
  - Verlagerung des Durchgangsverkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs
  - Möglichkeiten zur Gestaltung der Ortsdurchfahrten
- **Gemeinsame Signalsteuerung Industriestraße und Bahnhofstraße**
  - Vorrang für Fahrbeziehung Industriestraße Bahnhofstraße
  - Komplettrün für Fußgänger zwischen den Einmündungen
  - Geradeausbeziehung auf der B 64alt nachrangig
- **Verkehrsberuhigung in Pöppelkamp und Wagenfeldstraße**
  - Eventuelle Ausweichverkehre sollen auf Kreisstraße zurückverlagert werden



1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz
2. Maßnahmenkonzept ÖPNV
3. Maßnahmenkonzept MIV
4. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV
5. **Maßnahmenkonzept Fußwegesystem**
6. Maßnahmenkonzept Radwegesystem
7. Ausblick

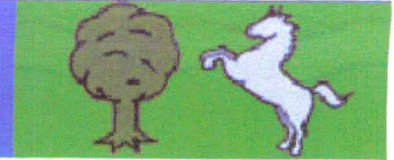


- **Beschilderung/Hinweistafeln für Fußwegverbindungen am Hallenbad und Meerwiesenstraße-Zentrum**
- **Schließung der Fußwegelücke auf der Südseite der B 64 im Bereich der ARAL Tankstelle**
- **Ergänzung der Fußwegeverbindung Brockerstraße vor der Bahntrasse (Planungen im Zuge der Bahnquerung laufen).**
- **Unterstützung des Baus der B 64n. Durch die B 64n kann die starke Trennung in beiden Kernbereichen gemildert werden. Niedrige Belastungen bieten eine höhere Qualität für Fußgänger.**



1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz
2. Maßnahmenkonzept ÖPNV
3. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV
4. Maßnahmenkonzept MIV
5. Maßnahmenkonzept Fußwegesystem
6. **Maßnahmenkonzept Radwegesystem**
7. Ausblick





- Grundsätzlich sollten
  - alle Radwege der StVO entsprechen
  - alle Radwege durch eindeutige und rechtzeitige Wegweisung ausgeschildert werden
  - alle Radwege so beschaffen sein, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer untereinander nicht beeinträchtigt wird
  - alle Radwege kontrolliert, sauber gehalten und von Grün befreit werden
  - die Bedürfnisse der Radfahrer in Baustellen beachtet werden (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA))
  - grundsätzlich kann in Tempo-30-Zonen der Radverkehr als Mischverkehr stattfinden, sofern nicht eine besonders hohe Kfz-Belastung vorhanden ist. Hier sind somit keine Radverkehrsanlagen notwendig.



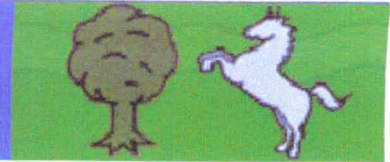
- **Beschilderung/Hinweistafeln für Radwegverbindungen am Hallenbad und Meerwiesenstraße-Zentrum**
- **Schließung der Radwegelücken**
  - Weißes Venn
  - Industriestr.
  - Brocker Str. (Querung Bahntrasse) siehe auch Fußwegesystem
  - Gildestr. (zwischen Berliner Str. und Uthofstr.)
  - B 64 im Bereich der ARAL Tankstelle (südlicher Fuß-/Radweg)
  - Nordstr.
  - Letter Str.



1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Mobilität und ÖPNV-Potentiale in Herzebrock-Clarholz
2. Maßnahmenkonzept ÖPNV
3. Ergebnisse der Wirkungsanalysen im MIV
4. Maßnahmenkonzept MIV
5. Maßnahmenkonzept Fußwegesystem
6. Maßnahmenkonzept Radwegesystem
7. **Ausblick**



- **Diskussion der Maßnahmenempfehlungen mit Verwaltung und Politik**
- **Diskussion des ÖPNV-Konzeptes mit Zweckverband, Kreis und Verkehrsunternehmen**
- **Einarbeitung von Anregungen und Kritik**
- **Erstellung eines generellen Planungskonzeptes mit Maßnahmenprogrammen (kurzmittel- und langfristige Maßnahmen)**
- **Erstellung eines Abschlussberichtes**
- **Beschluss durch die politischen Gremien**



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Ingenieurgruppe für  
Verkehrswesen und  
Verfahrensentwicklung

---

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel: +49(241) 94 69 1-22

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

[scw@IVV-Aachen.de](mailto:scw@IVV-Aachen.de)

[www.IVV-Aachen.de](http://www.IVV-Aachen.de)

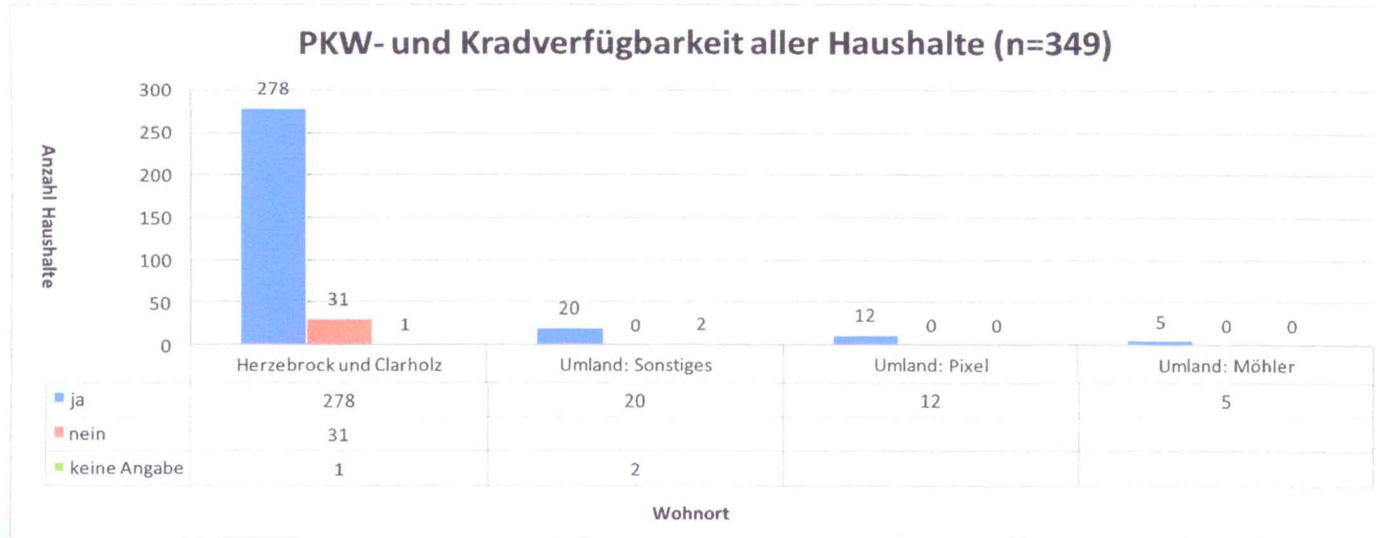
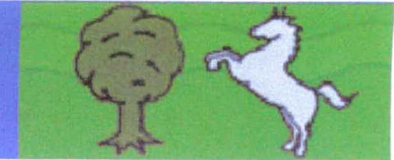
---

Kontakt:

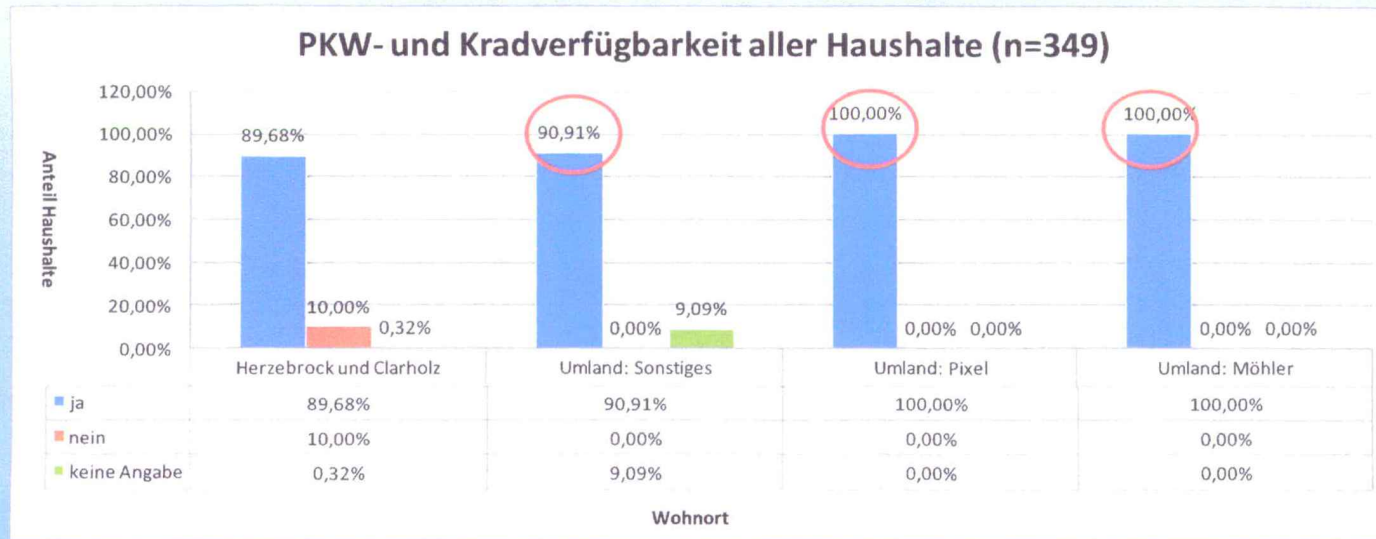
Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz

Alexander Lumpe

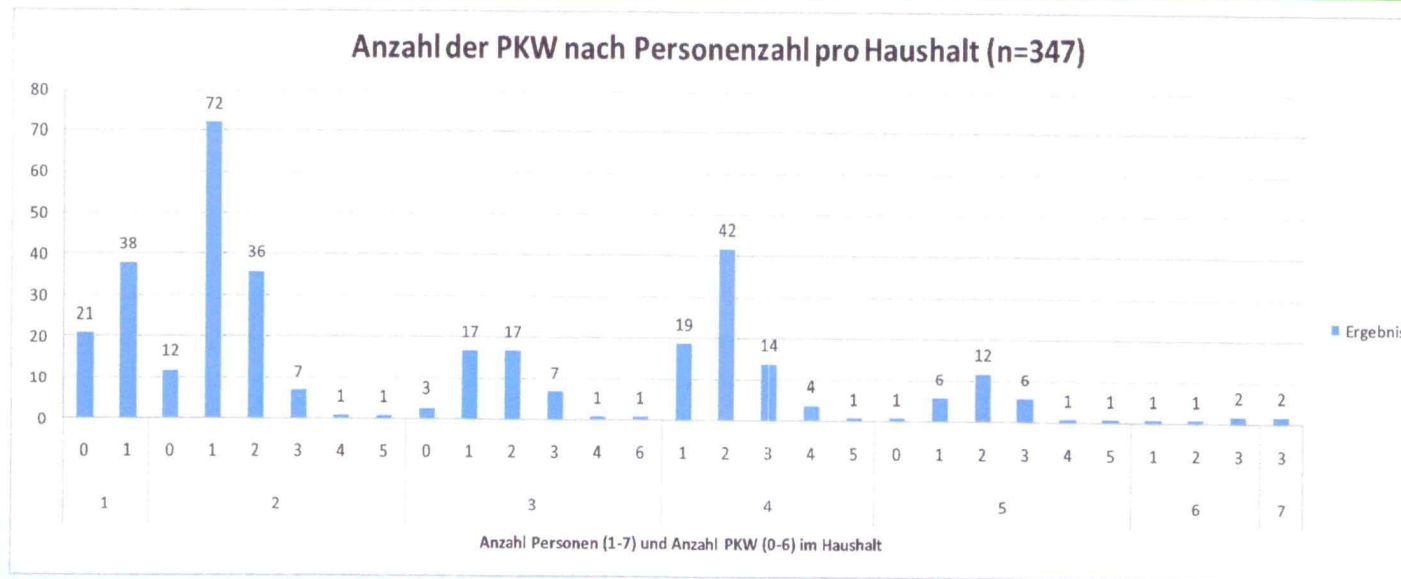
# Ergebnisse: PKW-Verfügbarkeit



Im Umland praktisch 100%  
Fehlende ÖPNV-Anbindung?  
ÖPNV unkomfortabel?



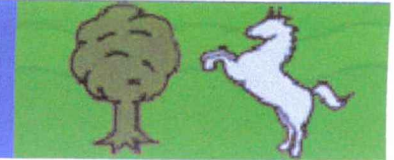
# Ergebnisse: PKW-Dichte



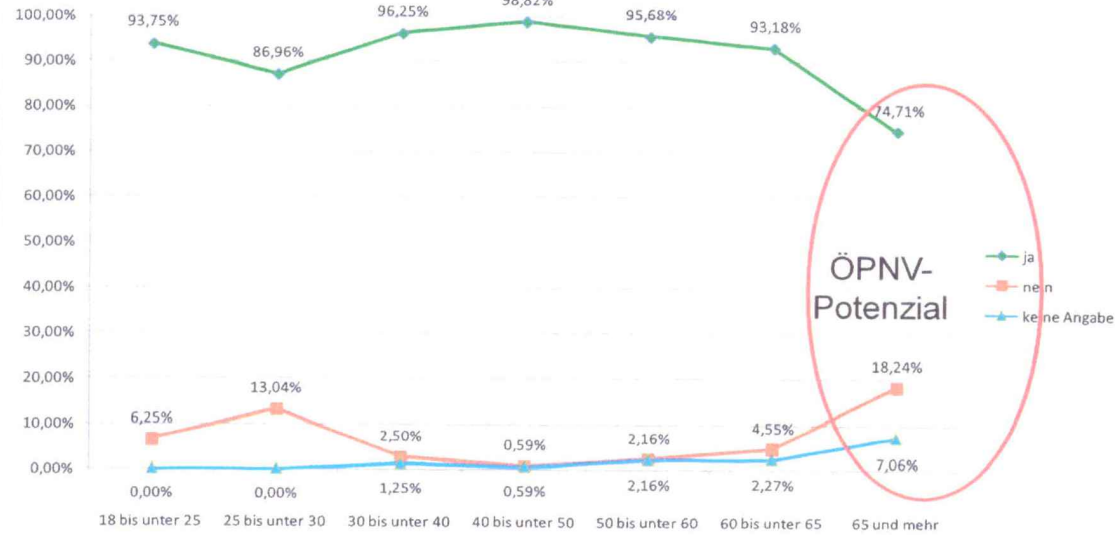
Haushaltsgröße	PKW Pro Haushalt	PKW pro 1000 EW	Ländliche Räume (West)*	Bund*
1 Person	0,66 PKW	660 PKW	-	-
2 Personen	1,34 PKW	670 PKW	-	-
3 Personen	1,78 PKW	590 PKW	-	-
4 Personen	2,08 PKW	520 PKW	-	-
5 Personen	2,11 PKW	420 PKW	-	-
6 Personen	2,25 PKW	380 PKW	-	-
7 Personen	3,00 PKW	430 PKW	-	-
Mittel	-	525	611±36,1	566±64,7
Minimum	-	420	521±36,1	360±64,7
Maximum	-	670	724±36,1	1073±64,7

\*Quelle: Laufende Raumbbeobachtung des BBSR, Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrtbundesamtes. Stand: 31.12.2007

# Ergebnisse: Führerscheinverfügbarkeit

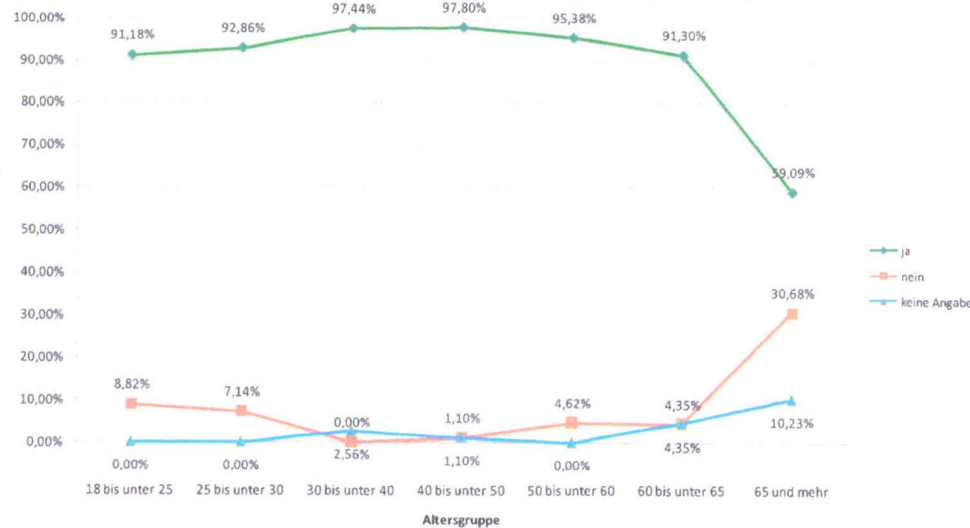


### Anteiliger Führerscheinbesitz je Altersgruppe (n=689)

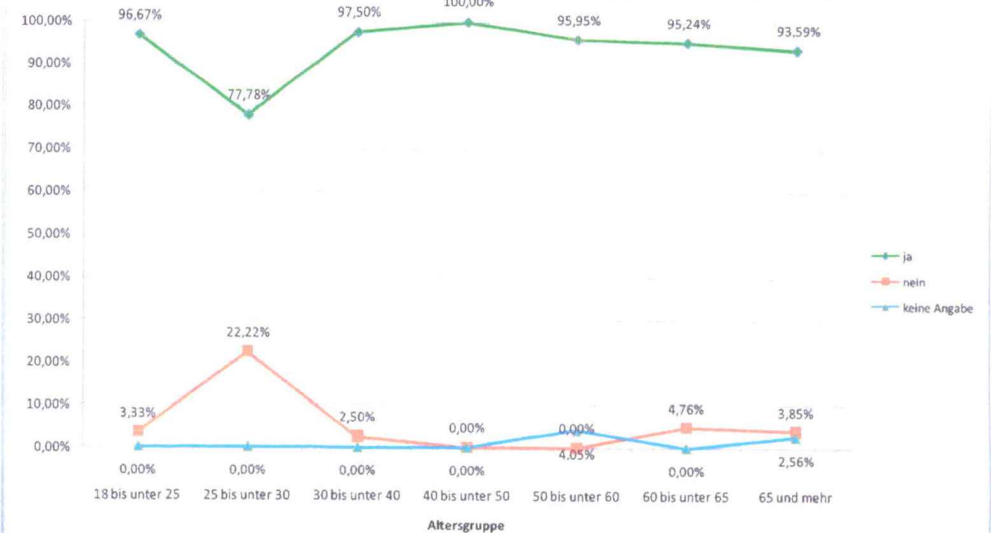


ÖPNV-Potenzial

### Anteiliger Führerscheinbesitz je Altersgruppe, Frauen (n=354)

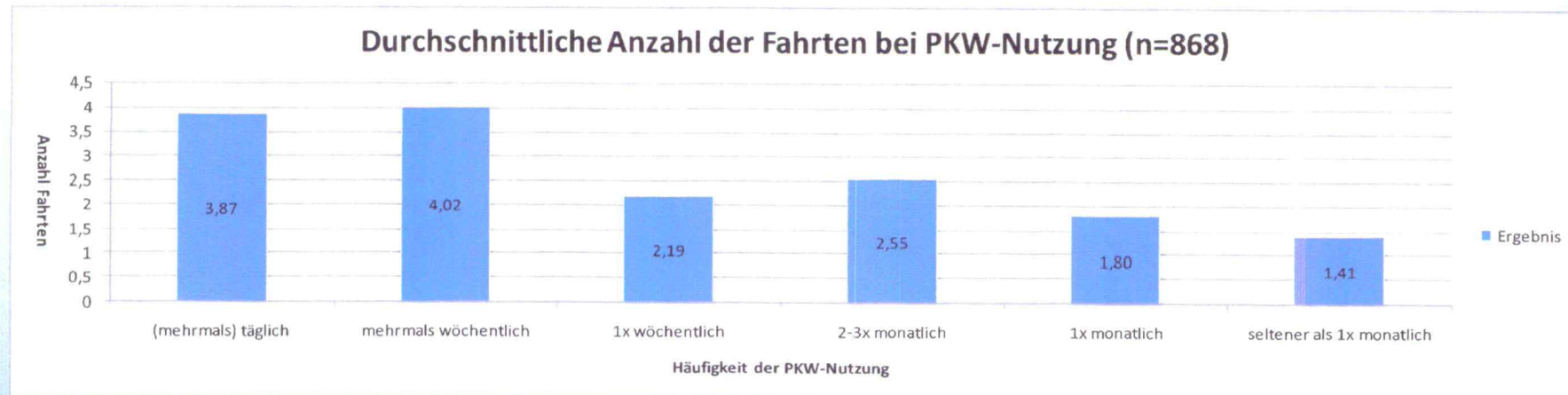
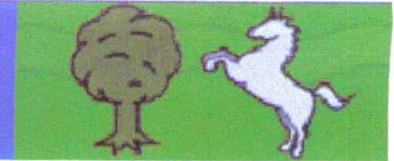


### Anteiliger Führerscheinbesitz je Altersgruppe, Männer (n=329)

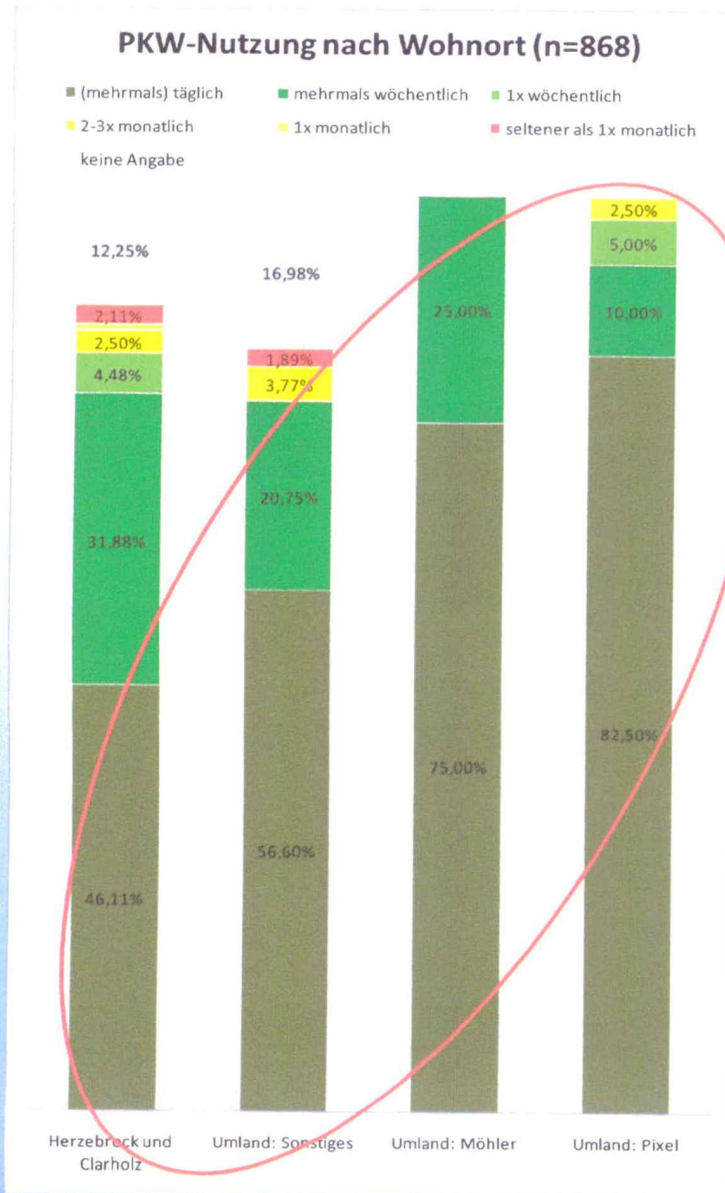
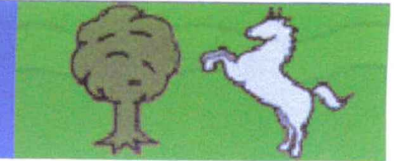




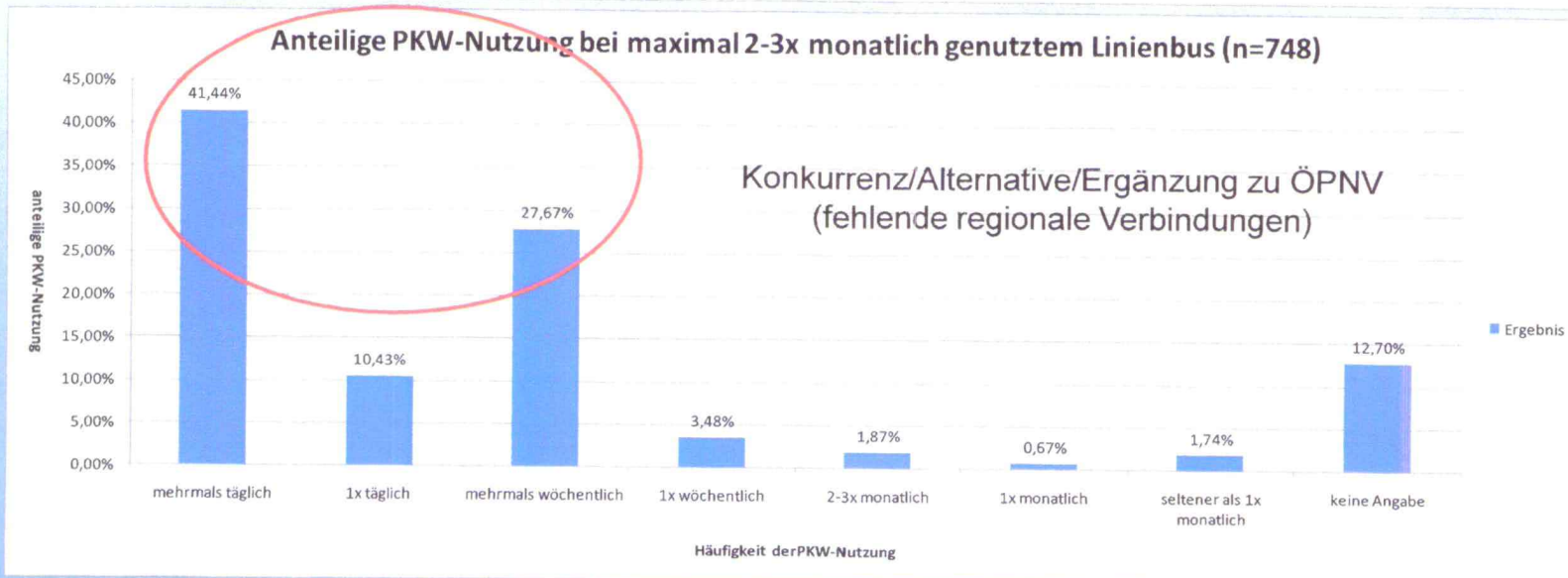
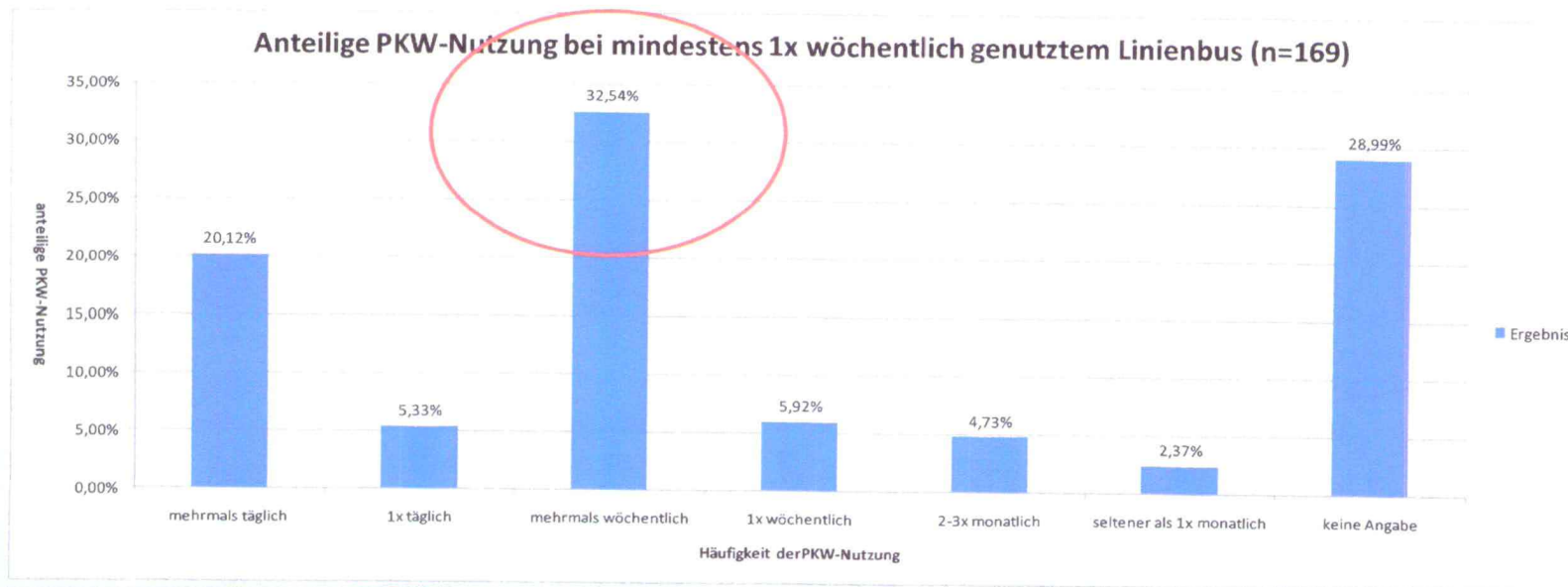
# Ergebnisse: Anzahl PKW-Fahrten



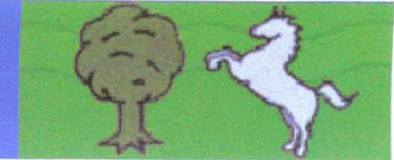
# Ergebnisse: PKW-Nutzung II



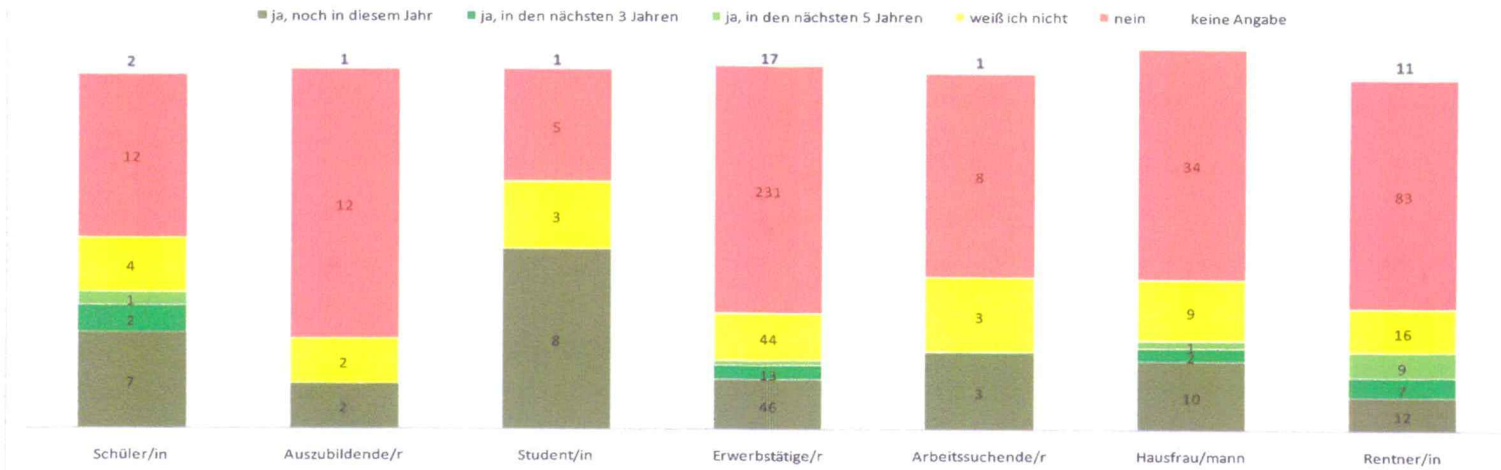
# Ergebnisse: PKW-Nutzung bei gleichzeitiger Busnutzung



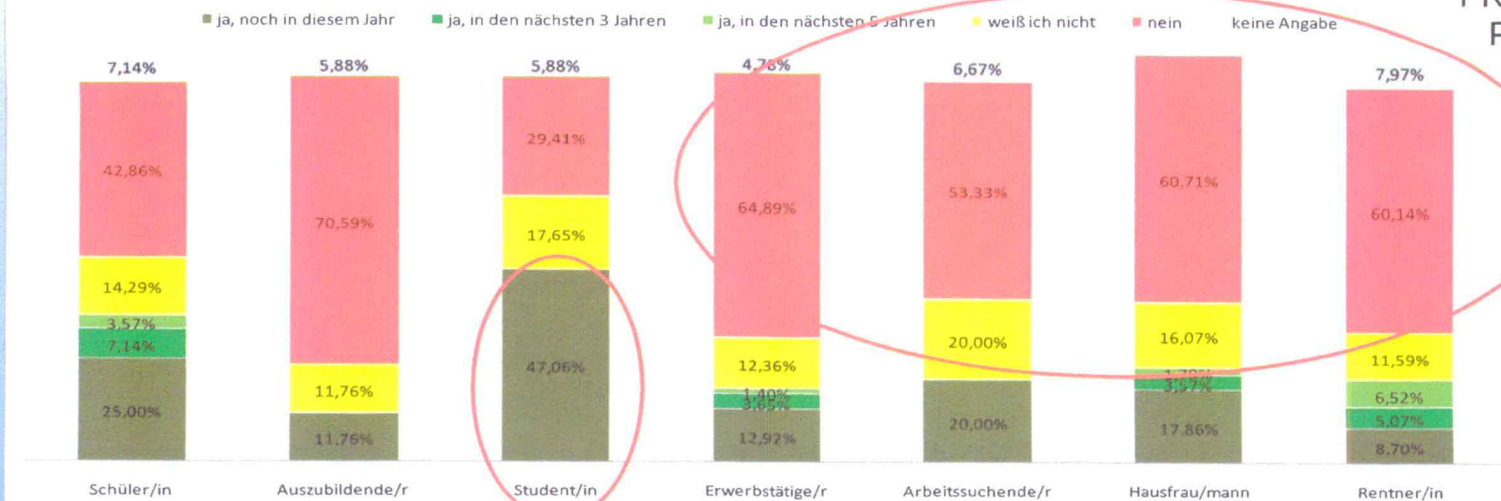
# Ergebnisse: PKW-Verzicht



Vermehrter PKW-Verzicht bei gleichzeitigem Umstieg auf ÖPNV nach Personengruppen und vorhandenem Führerschein (n=627)



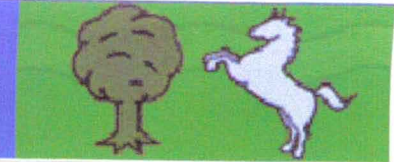
Vermehrter PKW-Verzicht bei gleichzeitigem Umstieg auf ÖPNV nach Personengruppen und vorhandenem Führerschein, prozentual (n=627)



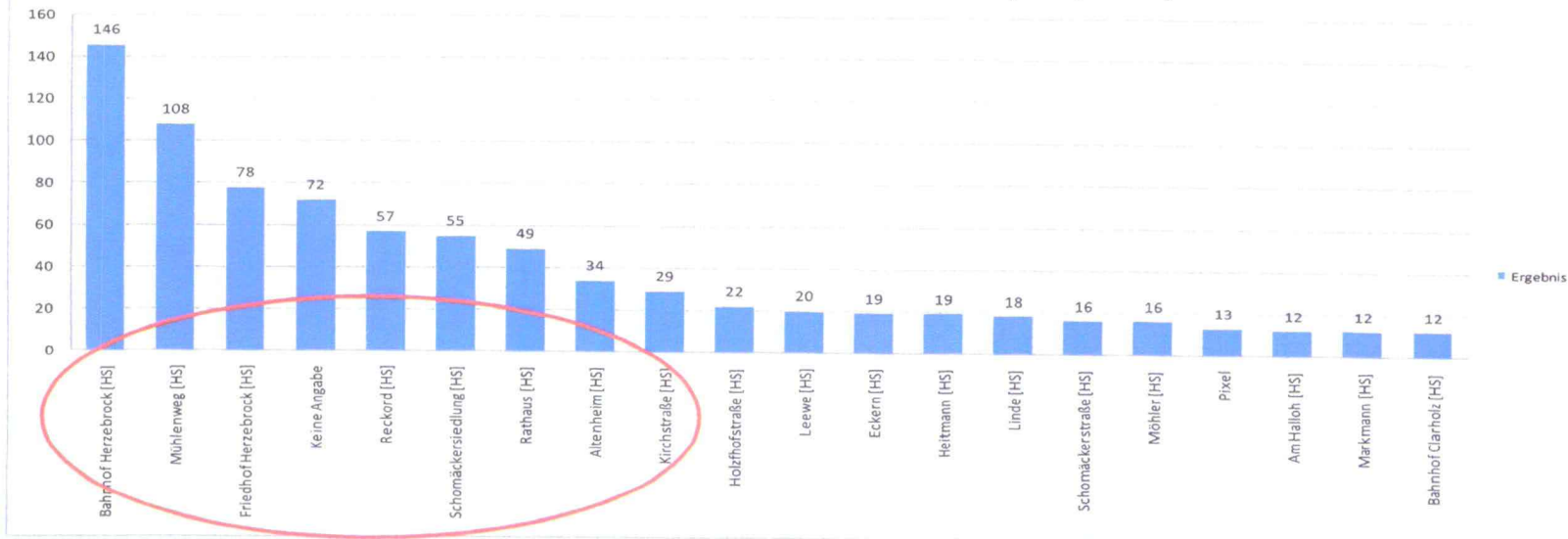
PKW-Gewohnheit?  
PKW-Komfort?

Bei verbessertem ÖPNV-Angebot?

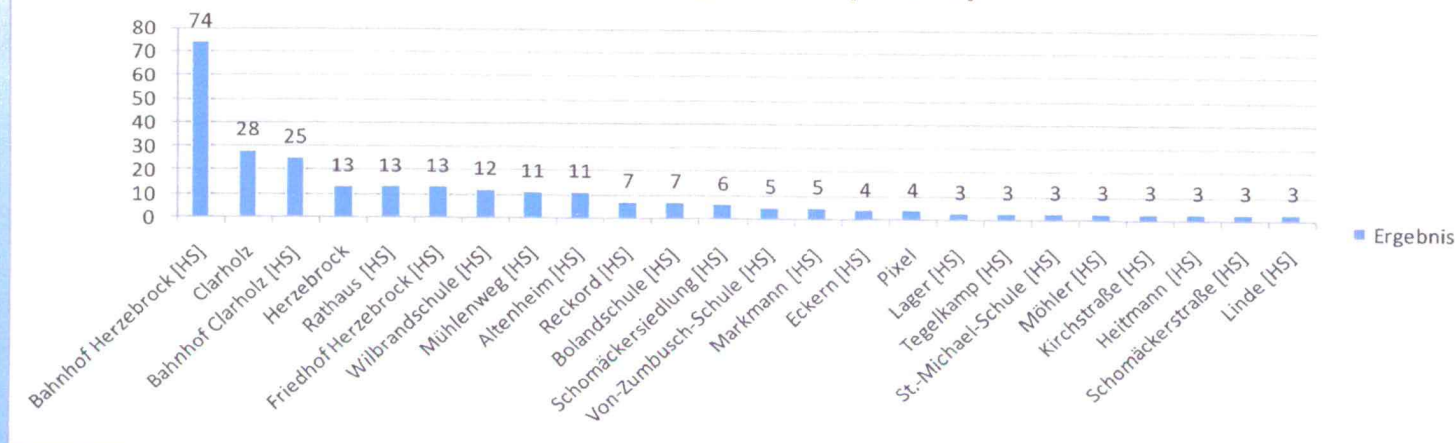
# Ergebnisse: ÖPNV- Lage der nächsten Haltestelle



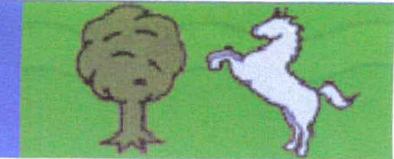
Nächstgelegene Haltestelle am Wohnort: Top 20 (n=807)



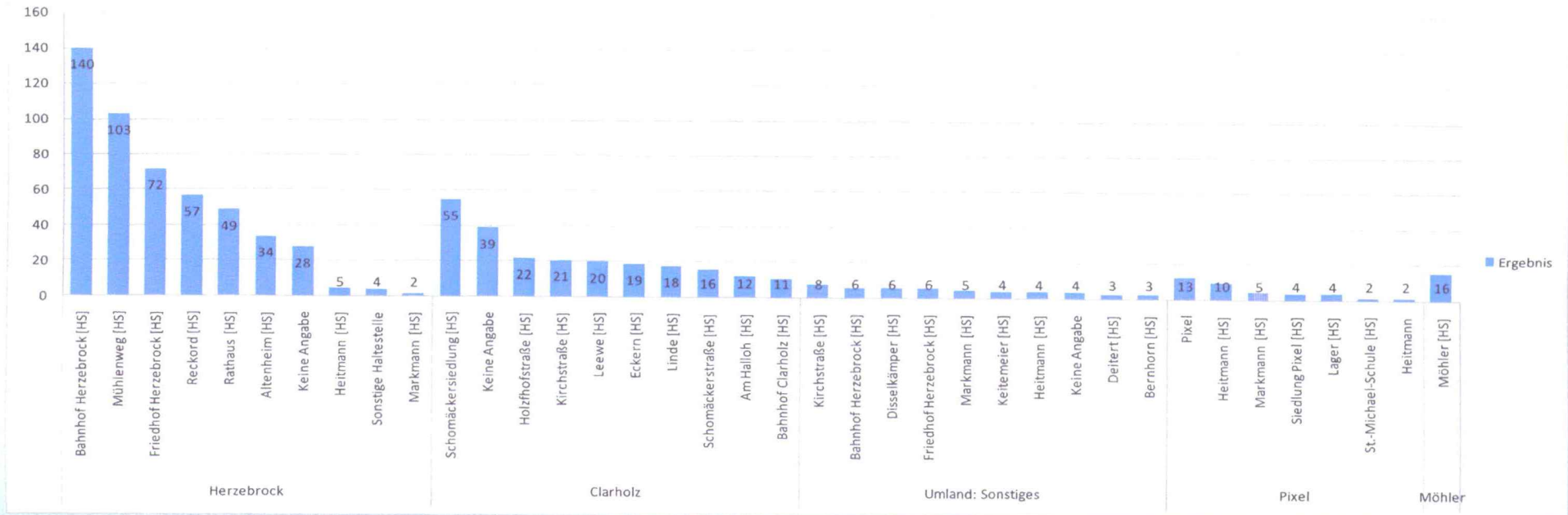
Top 20 der häufigst genutzten Starthaltestellen innerhalb des Gemeindegebietes (n=262)



# Ergebnisse: ÖPNV- Nächstgelegene Haltestelle



Nächste Haltestelle am genannten Wohnort: Top 10 je Wohnort (n=832)

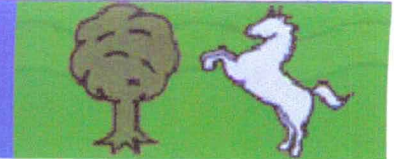


Durch Wegfall der Linien 74 und 311:

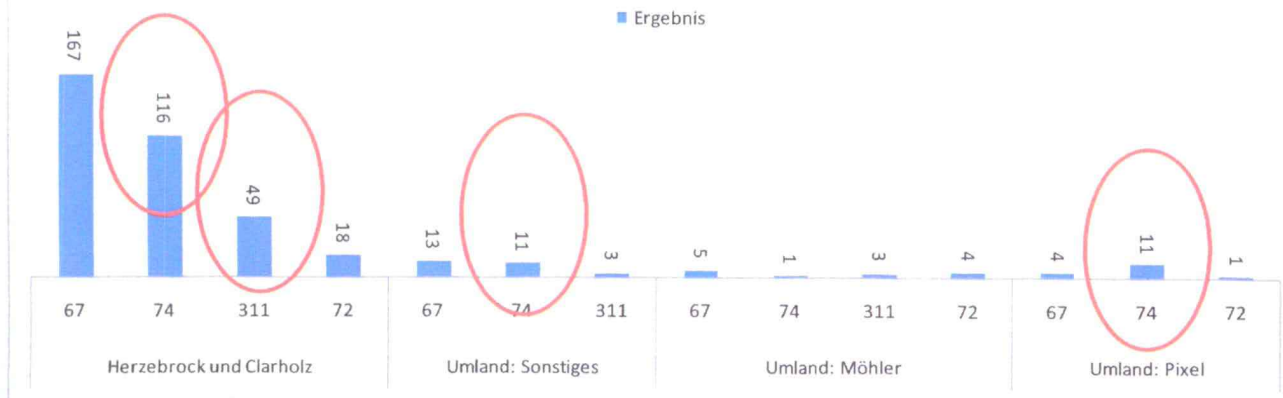
Einschränkungen an folgenden Haltestellen in Herzebrock:  
Bahnhof, Mühlenweg, Friedhof, Reckord, Rathaus, Altenheim

Einschränkungen an folgenden Haltestellen in Clarholz:  
Schomäcker Siedlung, Kirchstraße, Eckern, Schomäckerstraße, Am Halloh, Bahnhof

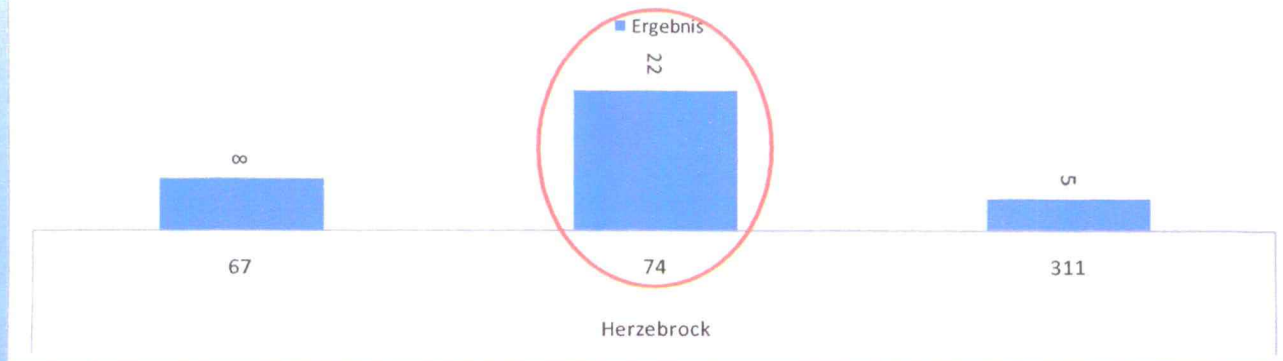
# Ergebnisse: ÖPNV- Häufig genutzte Linien



Häufig genutzte Linien nach Wohnort und mit PKW-Verfügbarkeit  
(max 4 Nennungen je Haushalt) (n=406)

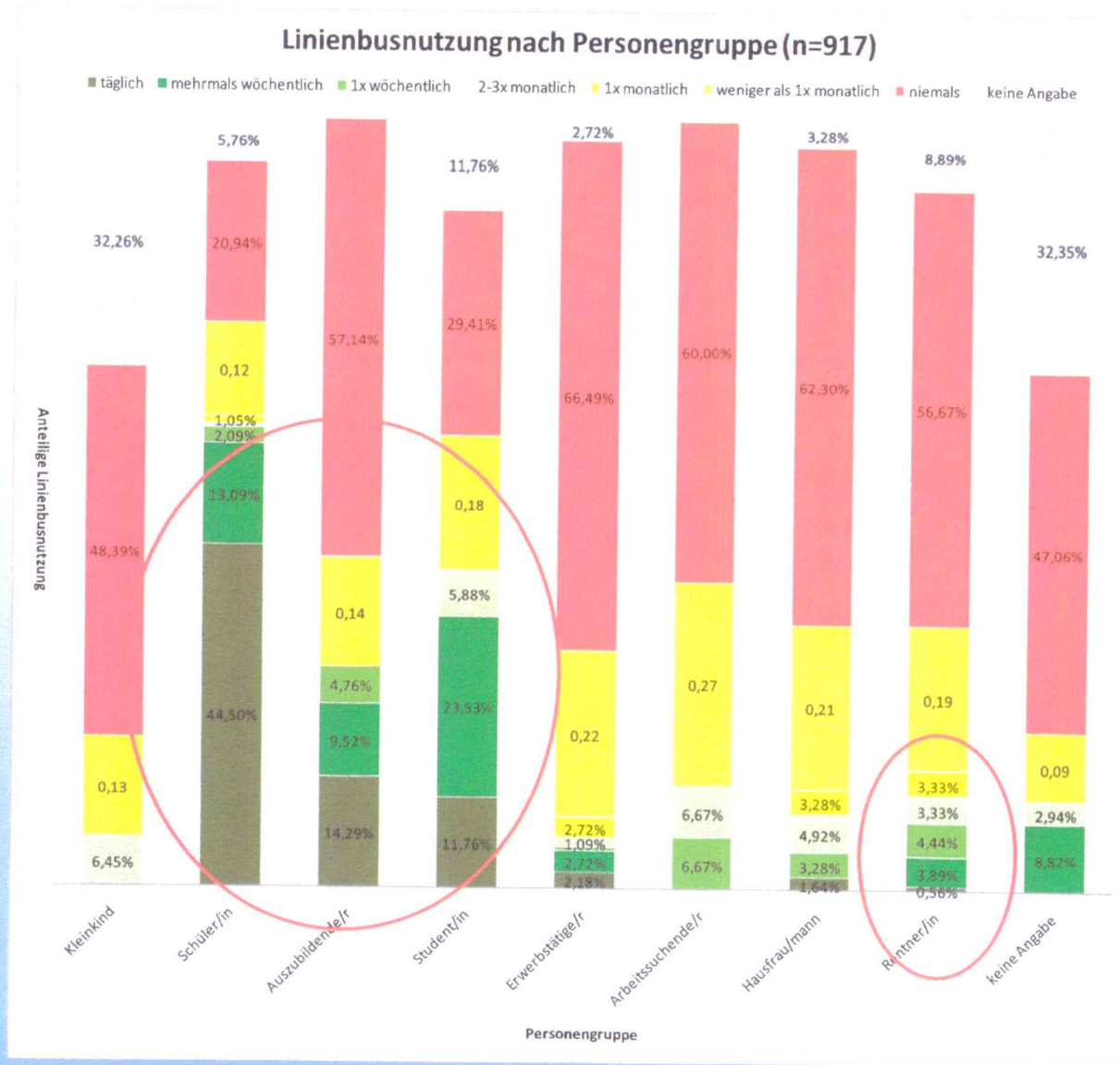


Häufig genutzte Linien in Herzebrock ohne PKW-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen erlaubt) (n=35)



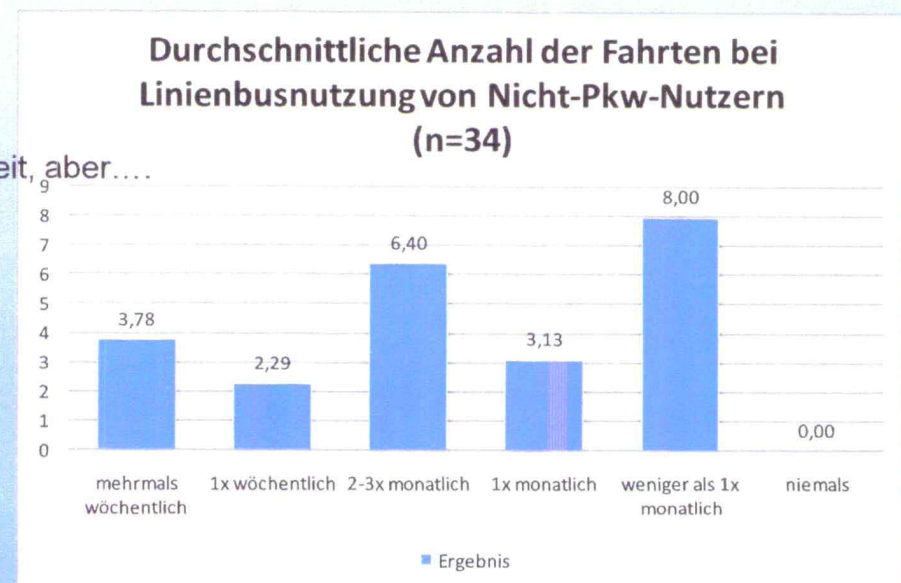
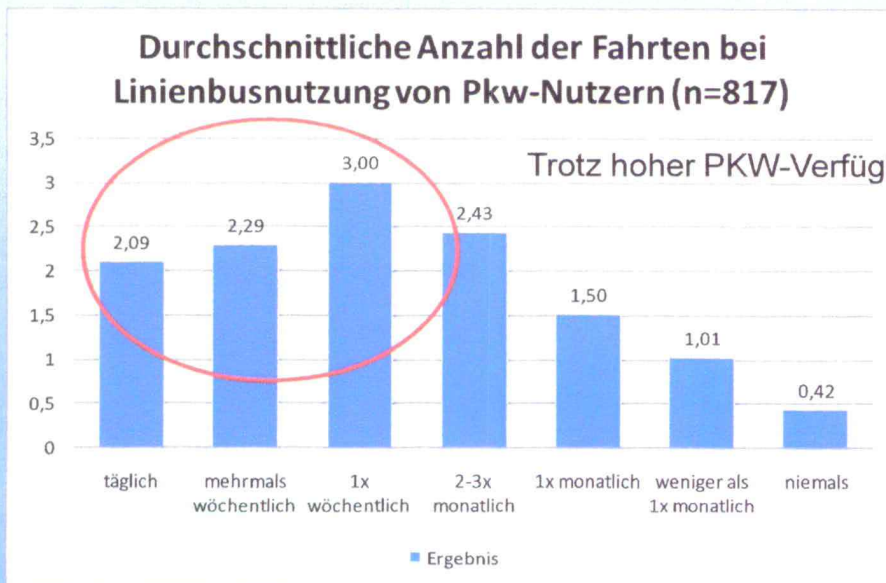
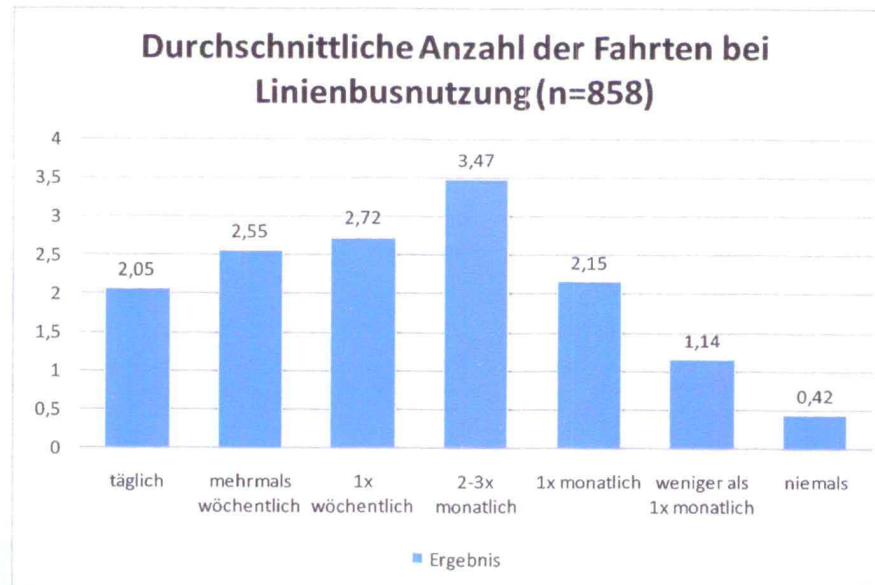
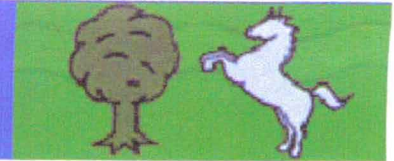
Wegfall Linien 74 und 311!

# Ergebnisse: ÖPNV-Nutzergruppen





# Ergebnisse: ÖPNV- Anzahl Fahrten bei Linienbusnutzung

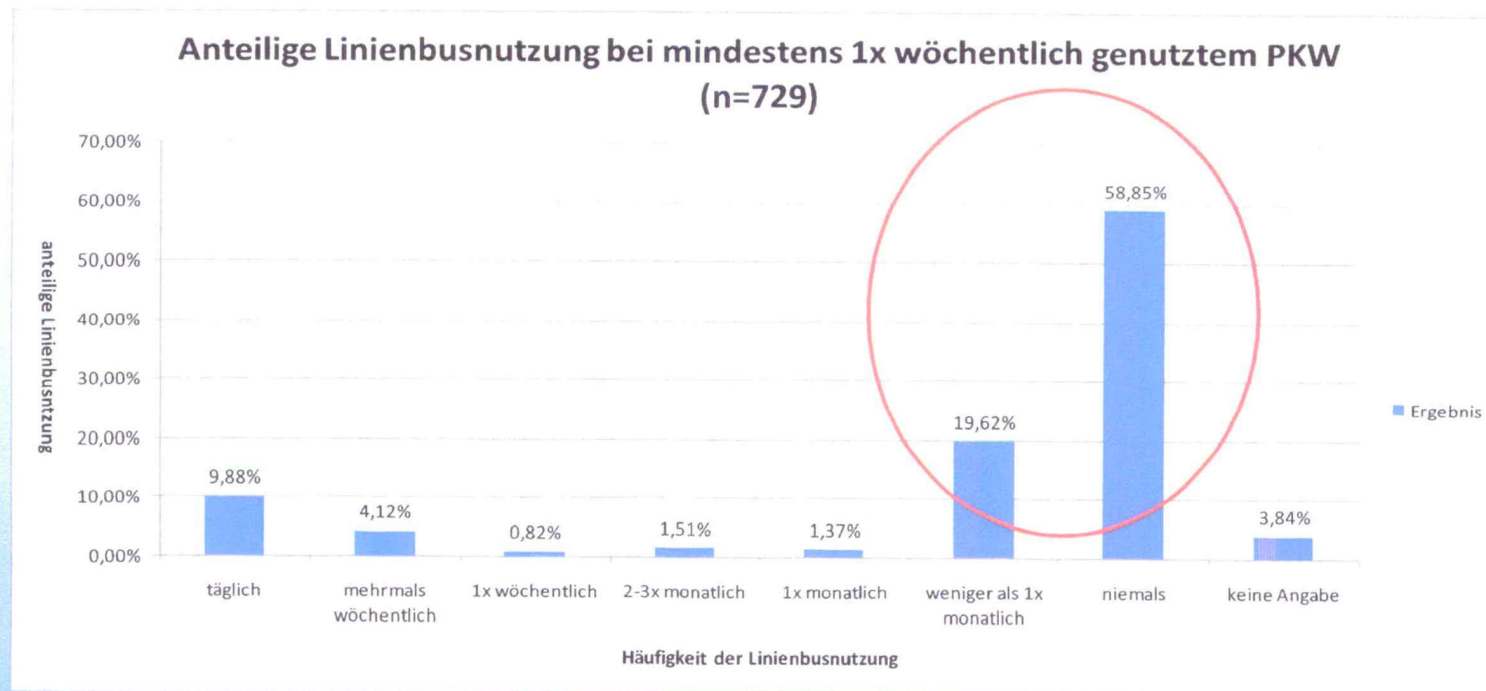


# Ergebnisse: Linienbusnutzung bei starker PKW-Nutzung

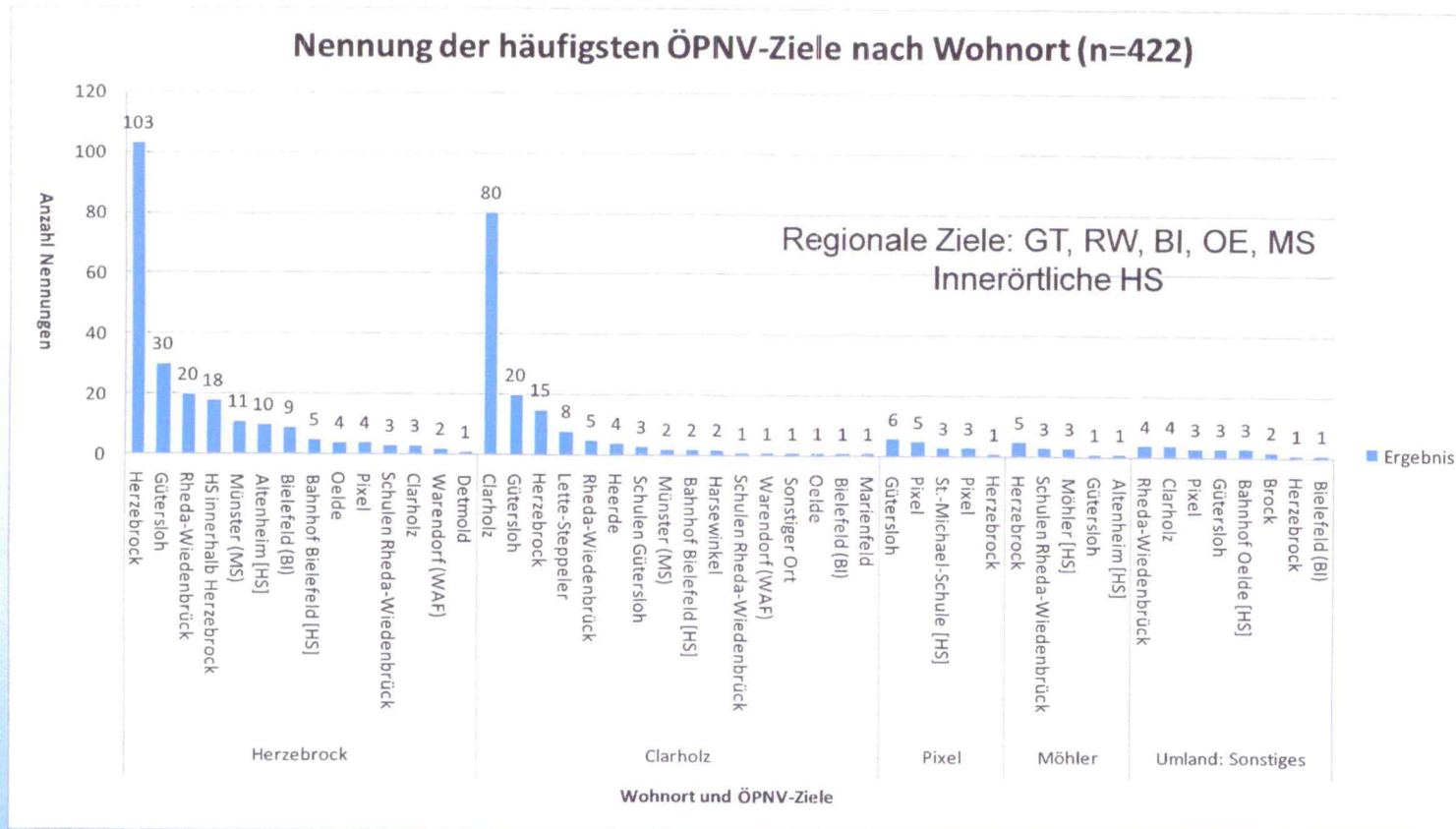
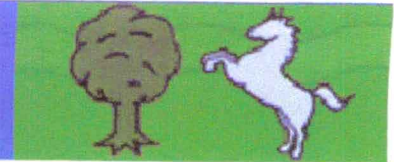


... bei regelmäßiger häufiger Nutzung des PKW nur sehr geringer ÖPNV-Anteil

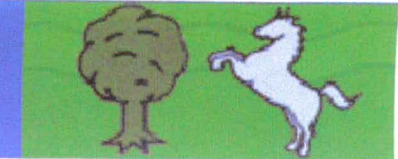
(zur Erinnerung: trotz hoher ÖPNV-Nutzung hoher PKW-Nutzungsanteil als Ergänzung (s. [Seite 49](#)))



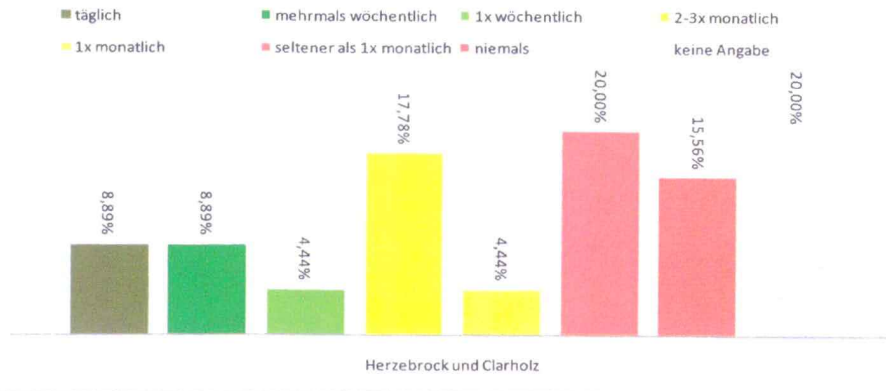
# Ergebnisse: Häufigste ÖPNV-Ziele



# Ergebnisse: Regionalbahnnutzung

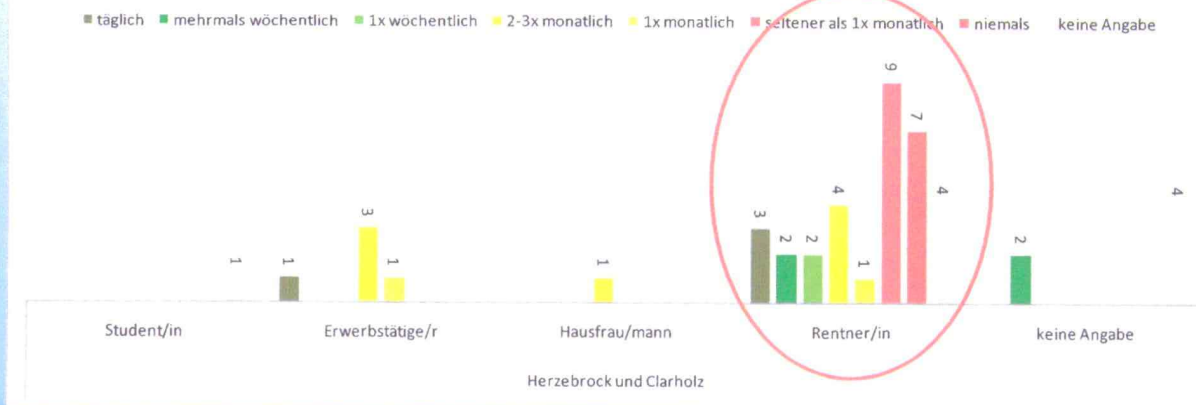


Häufigkeit der Regionalbahnnutzung nach Wohnort ohne PKW-Verfügbarkeit (n=45)



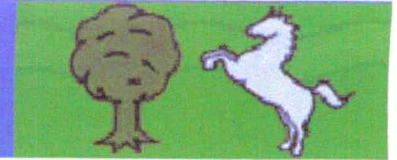
Im Umland keine RB Nutzung (schlecht/umständlich/nicht erreichbar?)

Häufigkeit der Regionalbahnnutzung nach Wohnort und Personengruppen, ohne PKW-Verfügbarkeit (n=45)

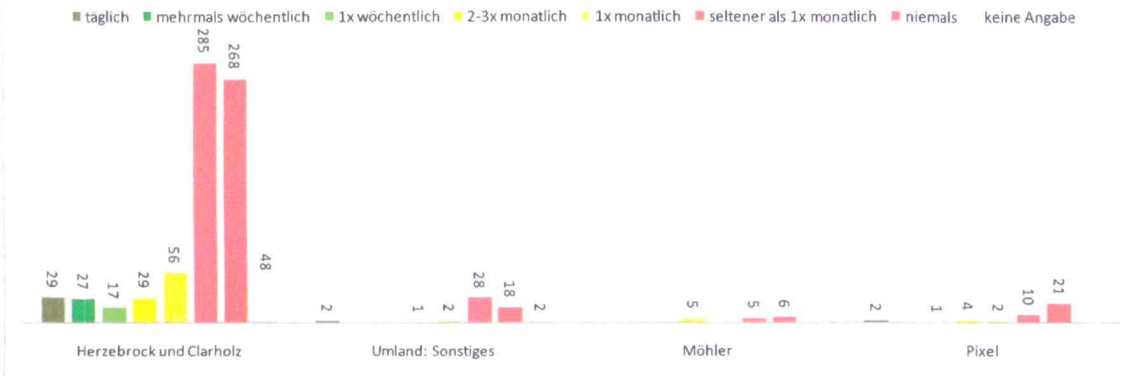


Siehe Führerscheinbesitz, trotzdem prozentual geringe Nutzung!  
Geringe Nutzung: Preis?  
Zielerreichbarkeit der regionalen Orte nicht gegeben? Kompliziert?

# Ergebnisse: Regionalbahn-Nutzergruppen

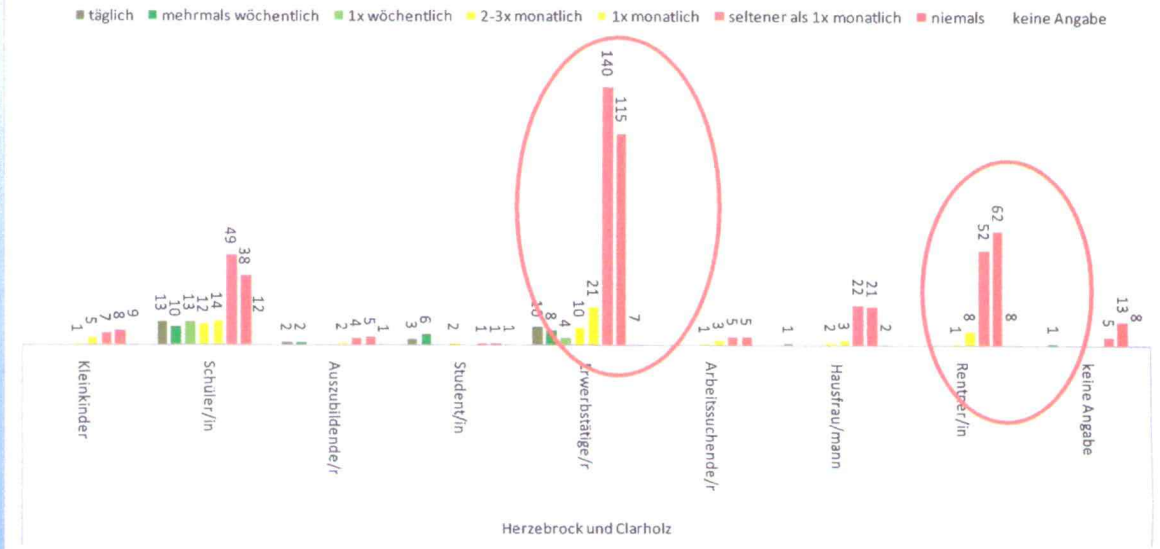


Häufigkeit der Regionalbahnnutzung nach Wohnort und Personengruppen, mit PKW-Verfügbarkeit (n=868)

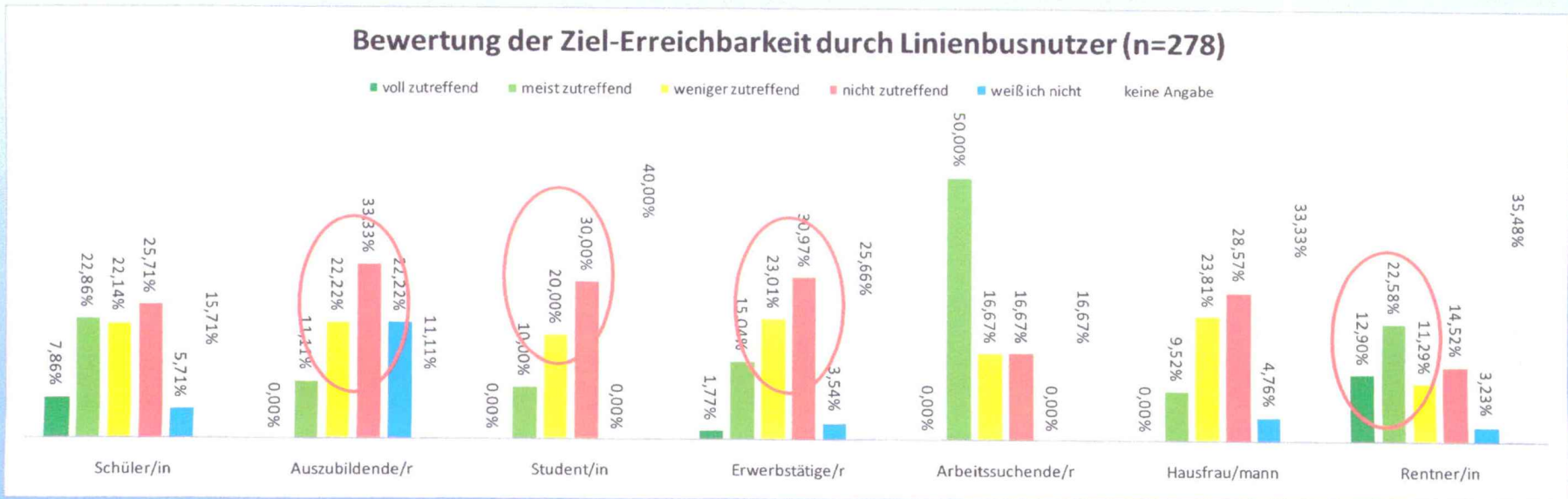
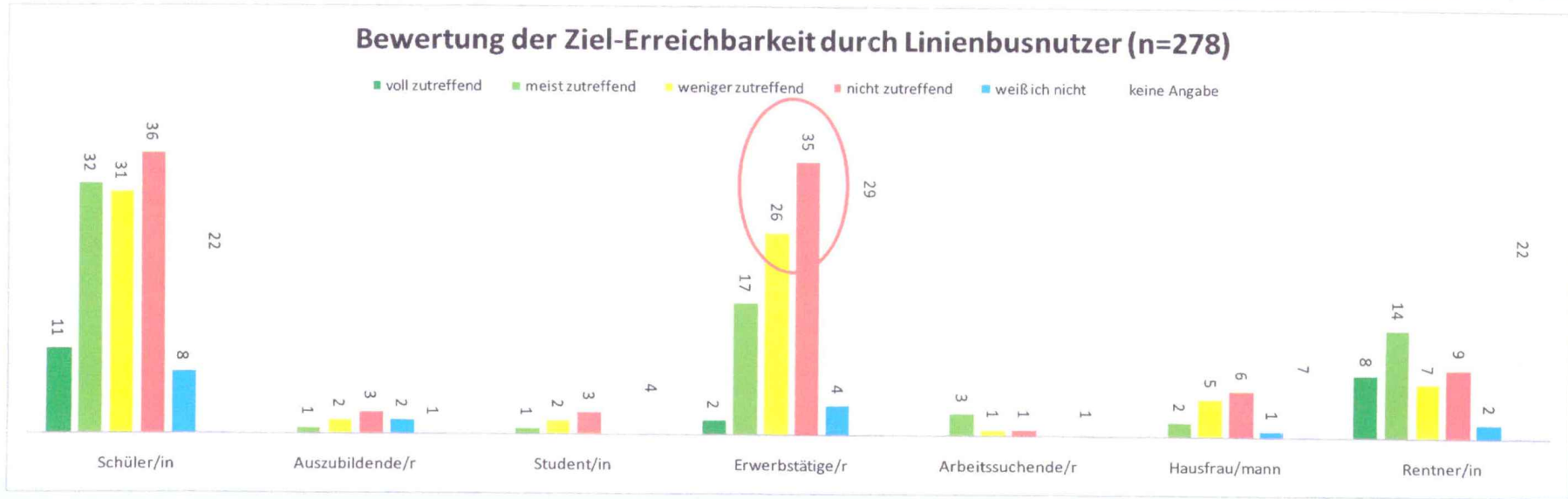


Rentner = 0 -> Komfort, räumliche und zeitliche Flexibilität durch PKW-Nutzung

Häufigkeit der Regionalbahnnutzung in Herzebrock und Clarholz nach Personengruppen, mit PKW-Verfügbarkeit (n=868)



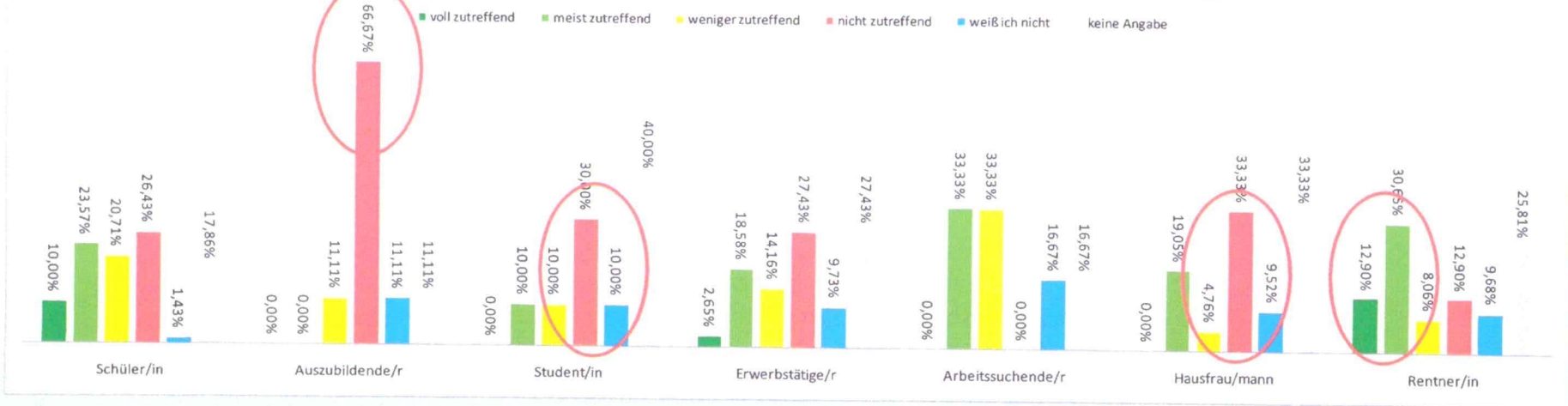
# Ergebnisse: Bewertung Zielerreichbarkeit



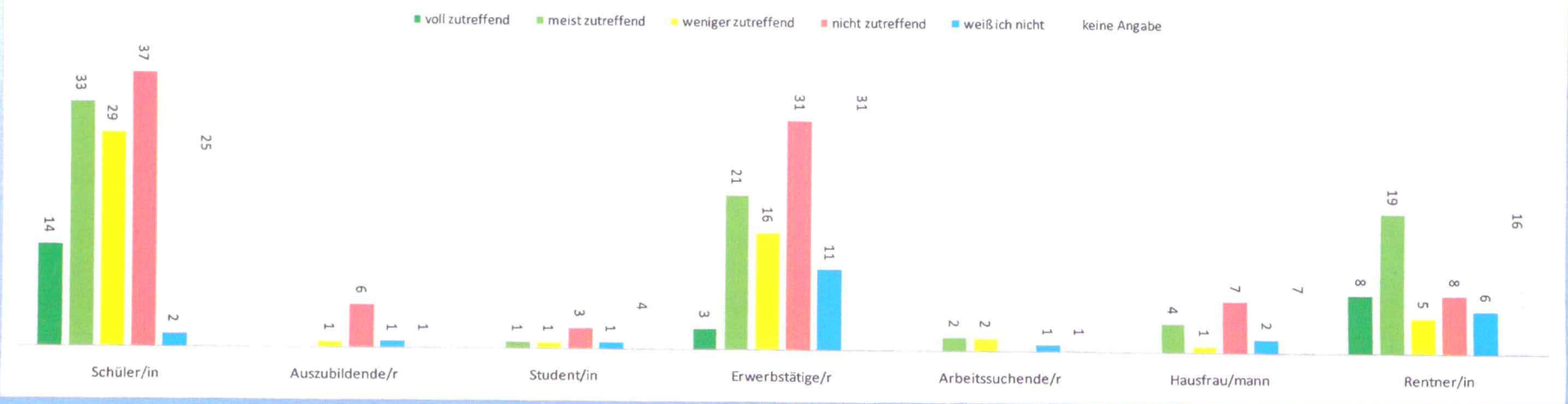
# Ergebnisse: Bewertung Taktung



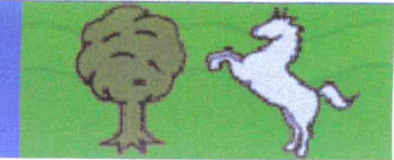
## Bewertung der Häufigkeit des Fahrtangebotes durch Linienbusnutzer (Taktung) n=361



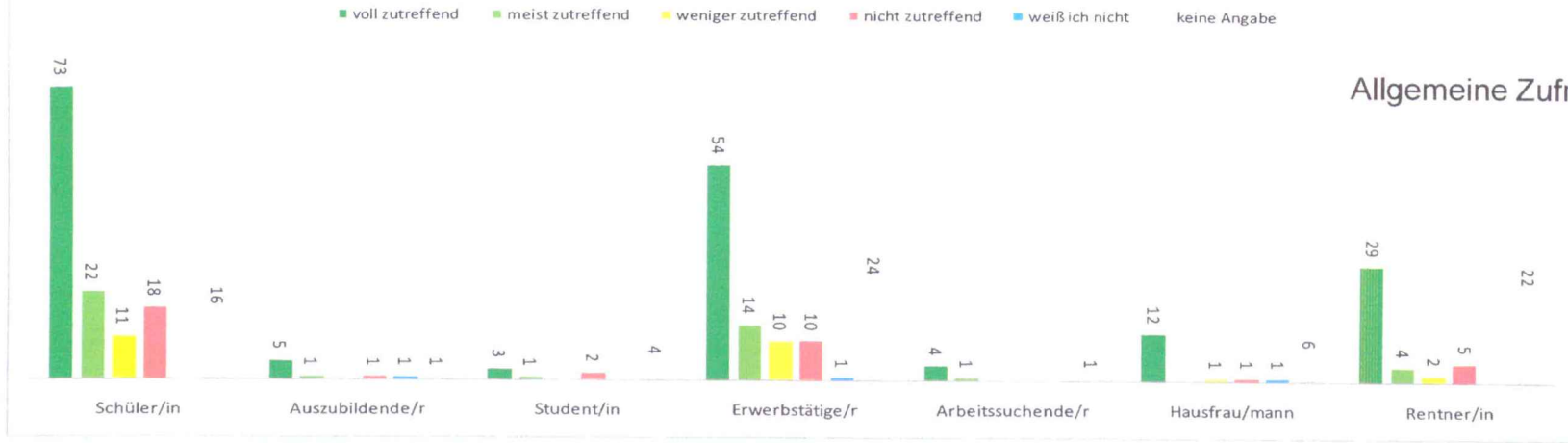
## Bewertung der Häufigkeit des Fahrtangebotes durch Linienbusnutzer (Taktung) n=361



# Ergebnisse: Bewertung Haltestellenerreichbarkeit

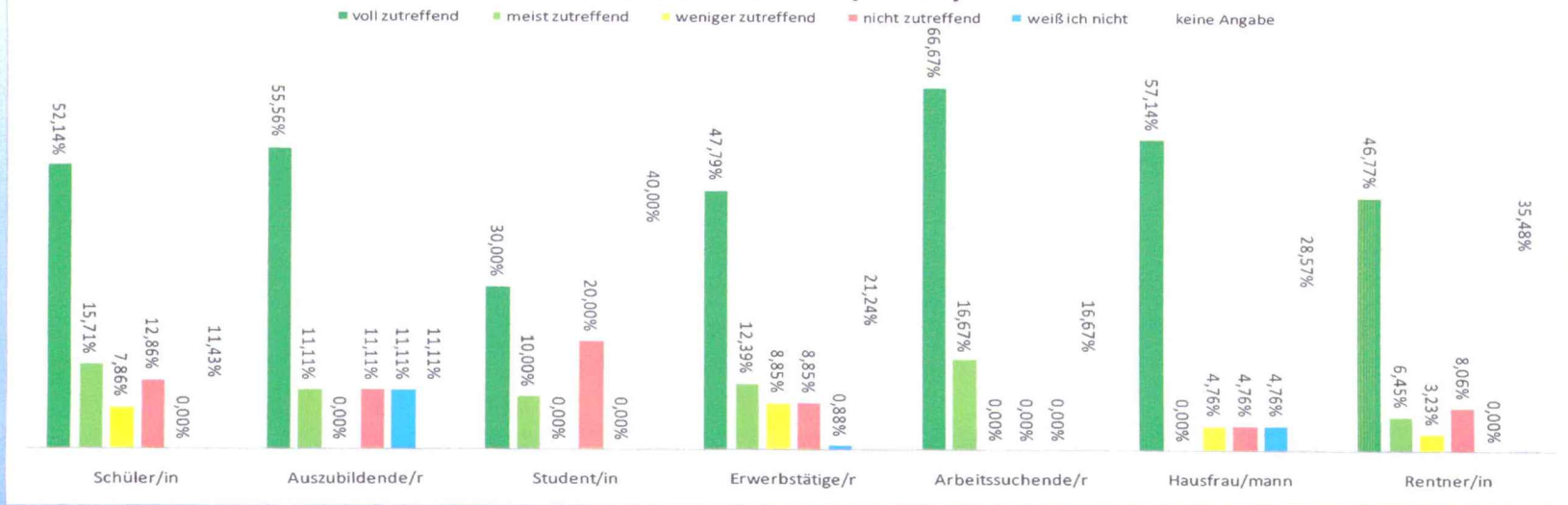


## Bewertung der Entfernung vom Haushalt zur nächsten Haltestelle durch Linienbusnutzer (n=361)



Allgemeine Zufriedenheit

## Bewertung der Entfernung vom Haushalt zur nächsten Haltestelle durch Linienbusnutzer (n=361)

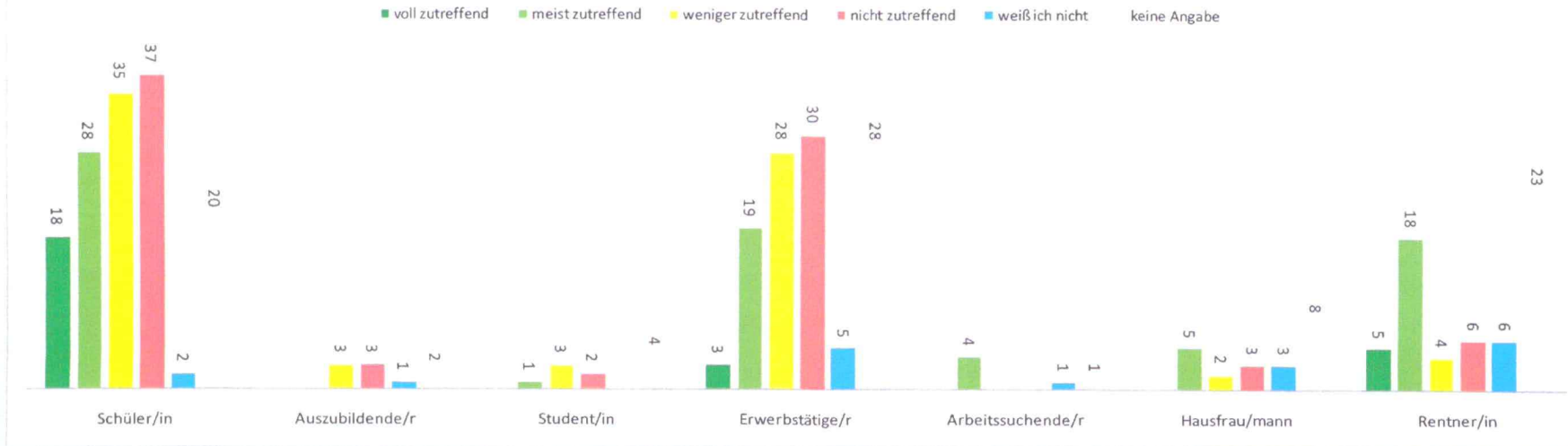




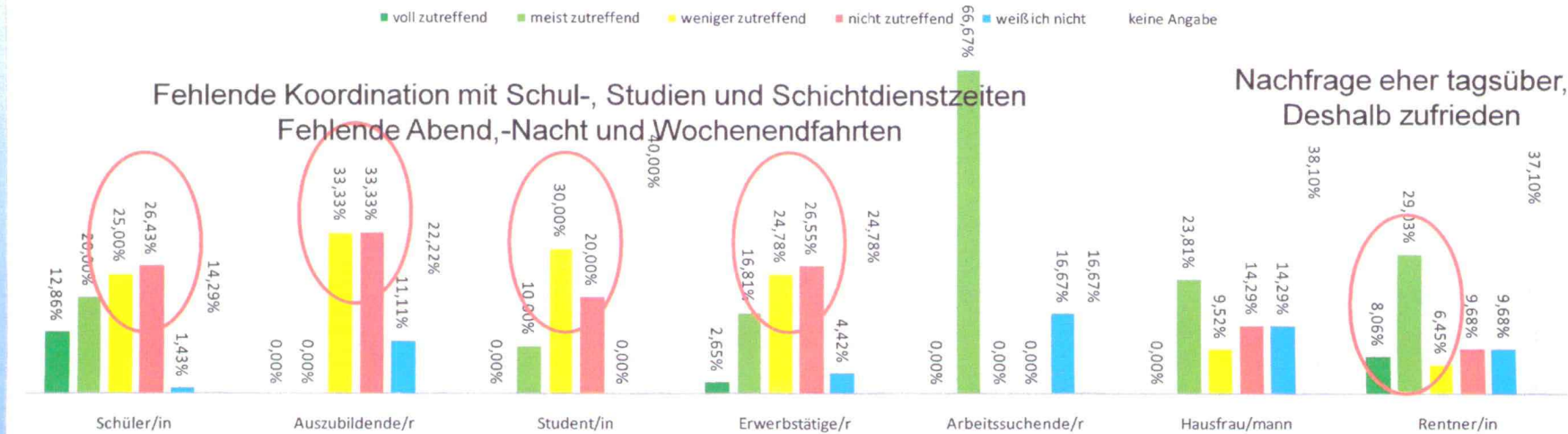
# Ergebnisse: Bewertung Linienbusbetriebszeit



## Bewertung zufriedenster Linienbusbetriebszeit durch Linienbusnutzer (n=361)



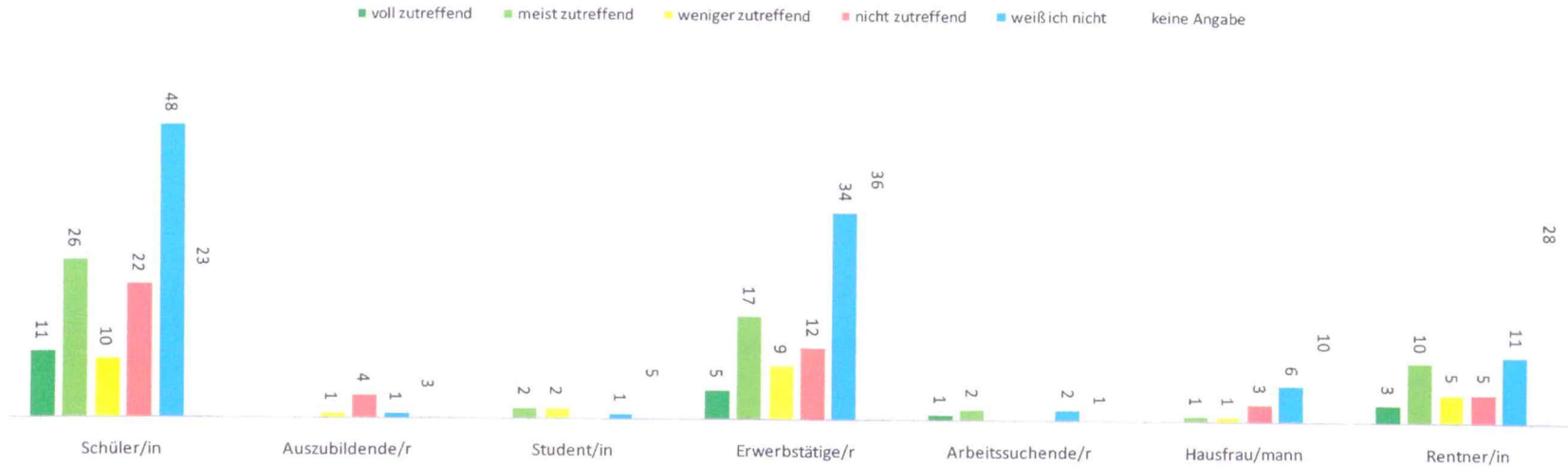
## Bewertung zufriedenster Linienbusbetriebszeit durch Linienbusnutzer (n=361)



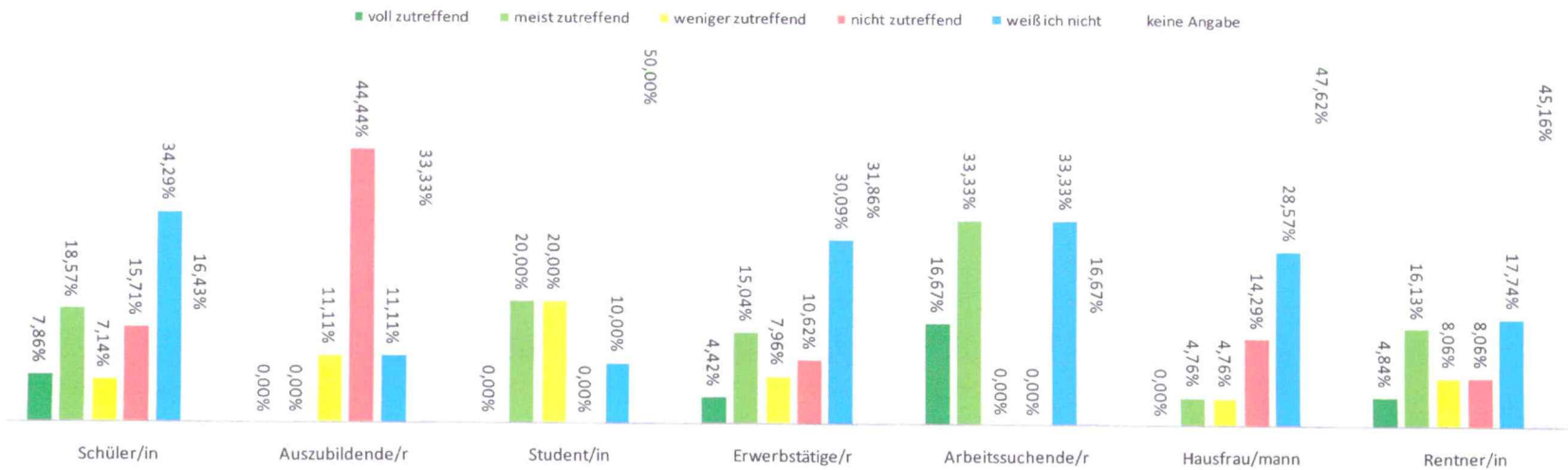
# Ergebnisse: Bewertung der Umstiegszeit



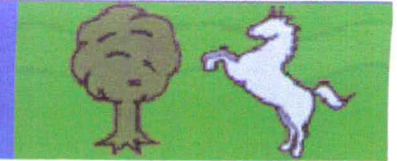
## Bewertung durch Linienbusnutzer, ob die Umstiegszeiten unter 10min liegen? (n=361)



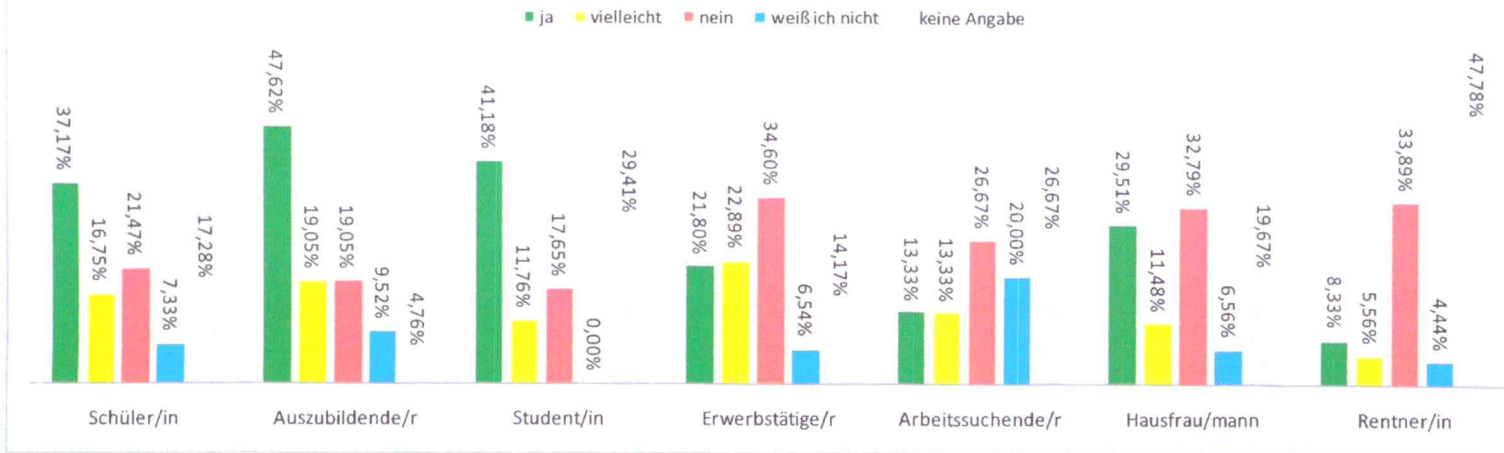
## Bewertung durch Linienbusnutzer, ob die Umstiegszeiten unter 10min liegen? (n=361)



# Ergebnisse: Nutzungsänderung I

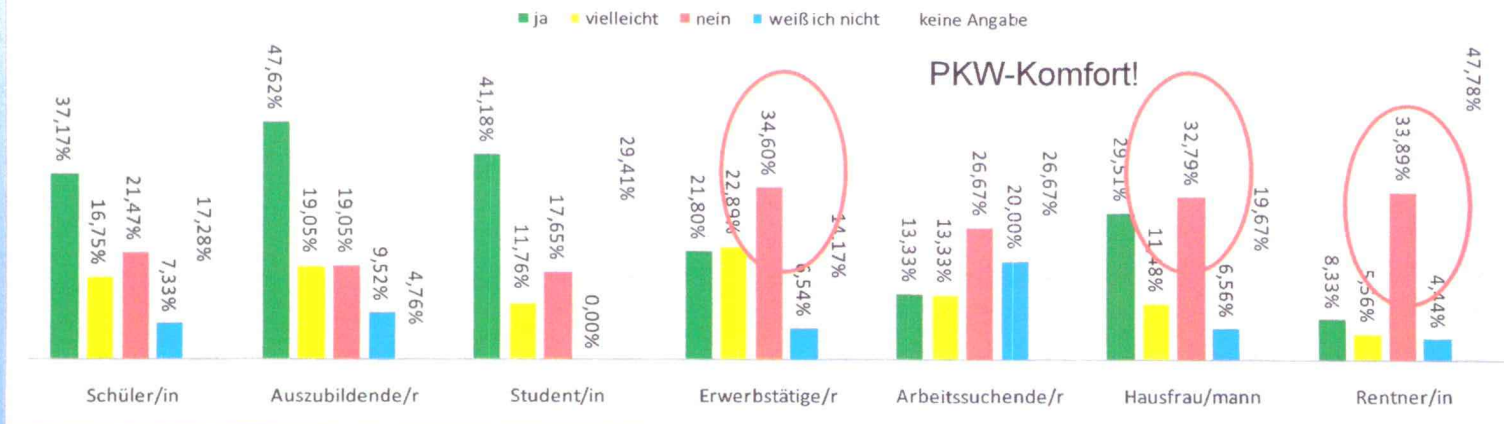


## Häufigere Nutzung des Busangebotes bei näher gelegener Haltestelle? (n=852)



Obwohl hohe Zufriedenheit bei Lage nächster HS

## Häufigere Nutzung des Busangebotes bei erhöhter Taktung? (n=852)



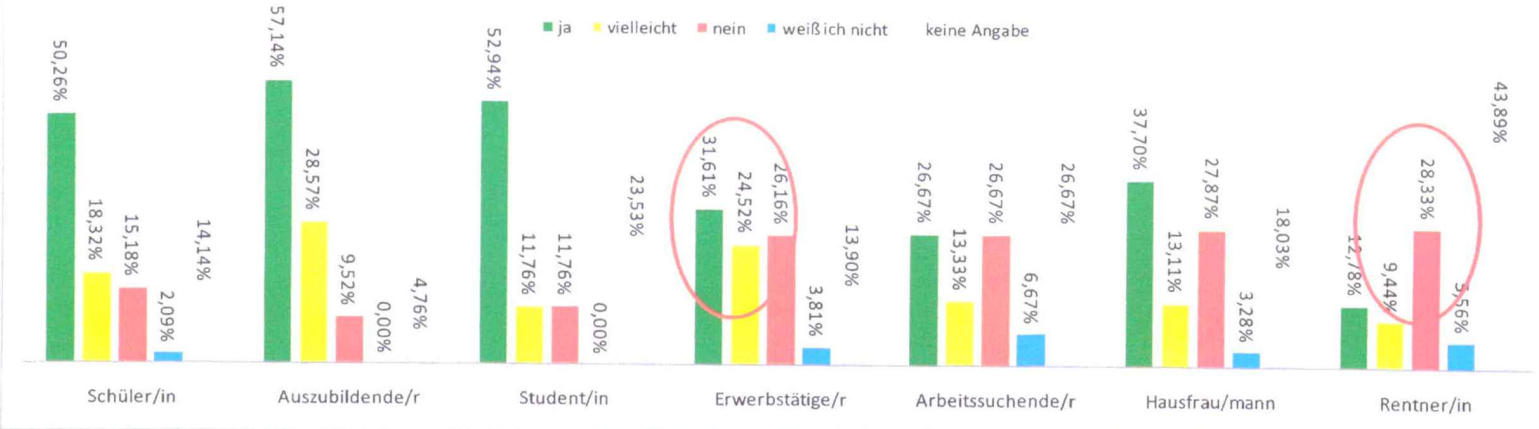
PKW-Komfort!

Erhöhte Taktung allgemeiner Wunsch bei Jüngeren ohne eigenen PKW und fehlenden finanziellen Mitteln

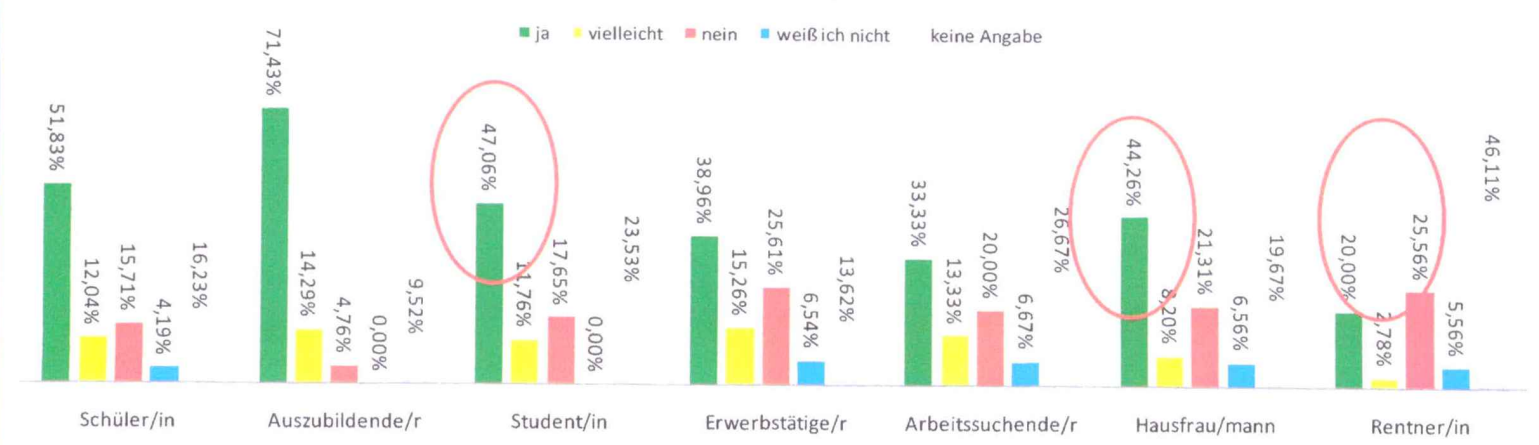
# Ergebnisse: Nutzungsänderung II



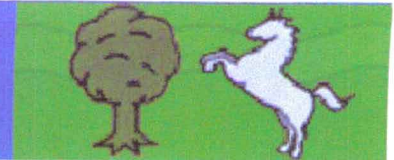
## Häufigere Nutzung des Busangebotes bei besseren Verbindungen? (n=852)



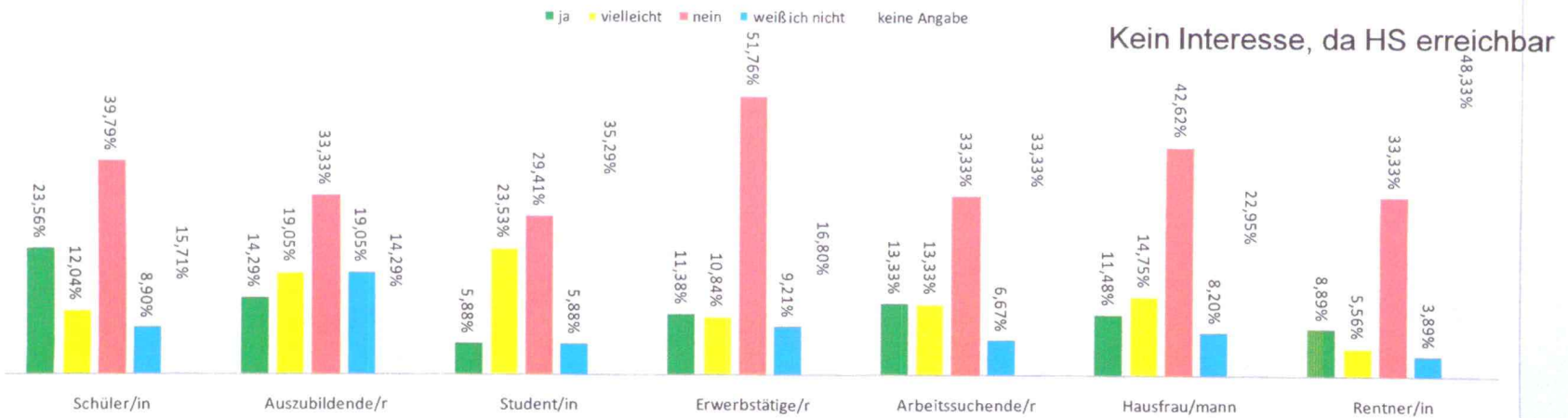
## Häufigere Nutzung des Busangebotes durch verbesserte Tarifgestaltung? (n=852)



# Ergebnisse: Nutzungsänderung III

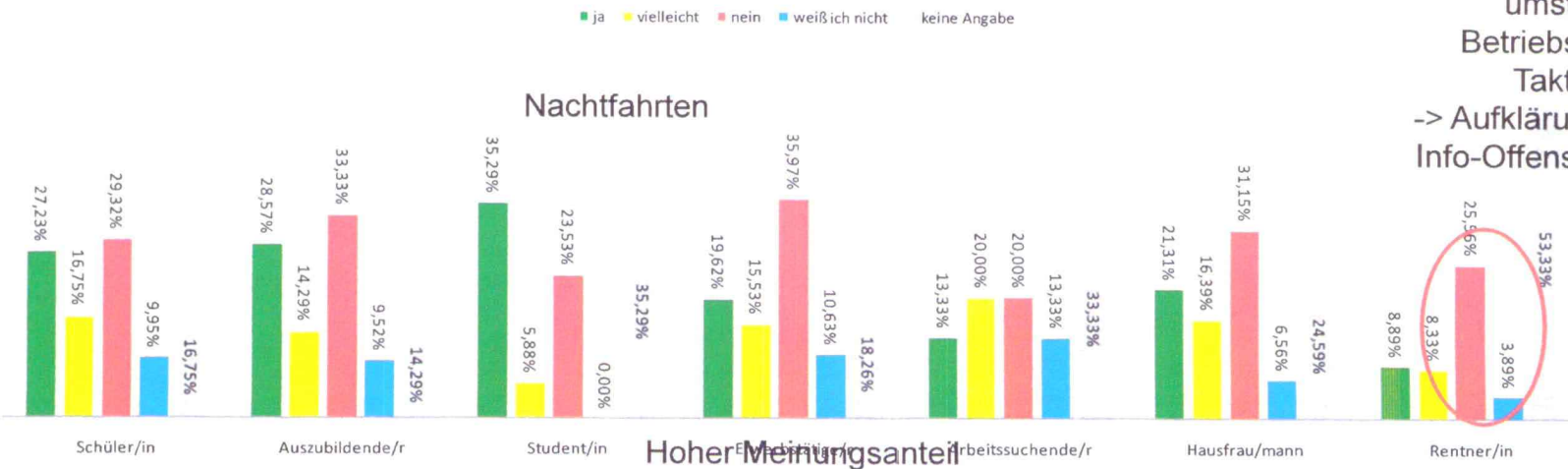


## Häufigere Busnutzung bei Haustürbedienung? (n=854)



Kein Interesse, da HS erreichbar

## Häufigere Nutzung des Busangebotes zu Wunschzeiten (telefonische Fahrtanmeldung)? (n=852)



Zu kompliziert, umständlich, Betriebszeiten OK, Taktung i.O  
-> Aufklärung, Marketing, Info-Offensive notwendig

Hoher Meinungsanteil

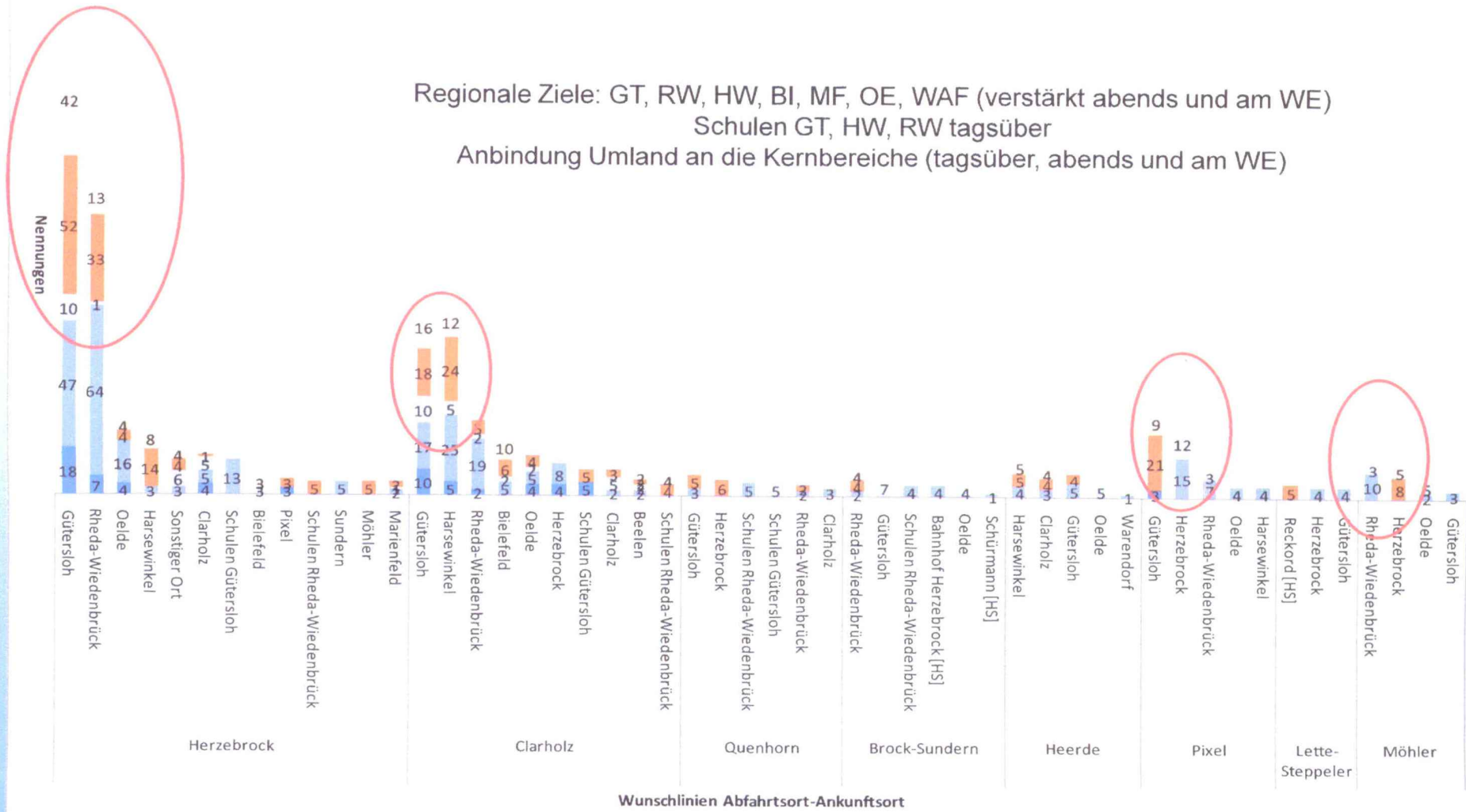
# Ergebnisse: Wunschlinien



## Wunschlinien nach Betriebszeit (n=901)

■ Mo-Fr vor 6 Uhr   ■ Mo-Fr 6-18 Uhr   ■ Mo-Fr nach 18 Uhr   ■ Wochenende tagsüber   ■ Wochenende abends/nachts

Regionale Ziele: GT, RW, HW, BI, MF, OE, WAF (verstärkt abends und am WE)  
 Schulen GT, HW, RW tagsüber  
 Anbindung Umland an die Kernbereiche (tagsüber, abends und am WE)



# Aussagen



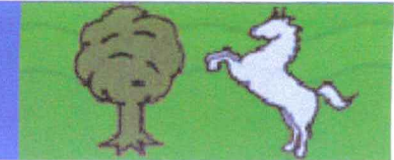
Bevölkerungsaufbau und Alterverteilung				gleiche Typen (große Land- gemeinde)	Gemeinde HC				Kern				Umland: Gesamt*			
Altersklasse	NRW	Kreis Gütersloh				Befragung		Befragung	Befragung		Befragung	Befragung		Befragung		
	%	%	absolut	%	%	%	absolut	absolut	%	%	absolut	absolut	%	%	absolut	absolut
Stand	31.12.08	31.12.08	31.12.08	31.12.08	31.12.08	17.05.10	31.12.08	17.05.10	31.12.09	40315	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10
Gesamt		354.239	354.239	n/a	100	100	16.142	917	95,7	<b>87,9</b>	15.450	805	4,3	<b>12,1</b>	692	112
männlich	48,8	49,4	174.994	49,5	50,5	47,5	8.157	436	n/a	47,6	n/a	383	n/a	47,3	n/a	53
weiblich	51,2	50,6	179.245	50,3	49,5	50,3	7.985	461	n/a	50	n/a	403	n/a	51,8	n/a	58
keine Angabe						2,2		20		2,4		19		0,9		1
keine Altersangabe						2,3		21		2,5		20		0,9		1
0 bis unter 6	5,1	5,7	20.192	5,4	6,0	<b>3,5</b>	961	32	6,1	<b>3,9</b>	935	31	<b>3,8</b>	0,9	26	1
6 bis unter 18	12,5	14,4	51.010	14,7	14,8	<b>19,1</b>	2.395	175	14,9	<b>18,4</b>	2.307	148	12,7	<b>24,1</b>	88	27
18 bis unter 25	8,2	8,4	29.756	8,3	8,8	7,0	1.415	64	8,7	6,8	1.337	55	<b>11,3</b>	8,0	78	9
25 bis unter 30	5,9	5,5	19.483	5,0	5,7	<b>2,5</b>	928	23	5,8	<b>2,5</b>	898	20	4,3	2,7	30	3
30 bis unter 40	12,5	12,8	45.343	12,0	13,2	<b>8,7</b>	2.138	80	13,3	<b>9,3</b>	2.062	75	11,0	4,5	76	5
40 bis unter 50	16,9	17,3	61.283	17,7	17,8	18,4	2.875	169	17,6	18,0	2.716	145	23,0	21,4	159	24
50 bis unter 60	13,5	12,9	45.697	13,7	12,7	15,2	2.046	139	12,6	14,7	1.946	118	14,5	18,8	100	21
60 bis unter 65	5,1	4,5	15.941	4,7	4,1	4,8	656	44	4,1	4,7	626	38	4,3	5,4	30	6
65 und mehr	20,2	18,5	65.534	18,6	16,9	18,5	2.728	170	17,0	19,3	2.623	155	15,2	13,4	105	15
18 bis unter 65	62,1	61,4	217.503	61,4	62,3	56,6	10.058	519	62,0	<b>56,0</b>	9.585	451	<b>68,4</b>	<b>60,7</b>	473	68
Prüfung	100	100	354.239	100	100	100	16.142	917	100	100	15.450	805	100	100	692	112

Literatur /

Landesdatenbank NRW: online unter <http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/105754020.pdf> Stand: 28.12.2009

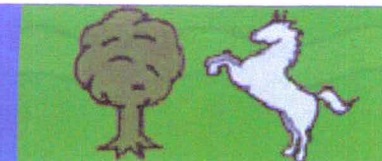
\*Melderegister der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, Stand: ???

# Aussagen



Altersklasse	Pixel*				Möhler*				Umland: Sonstiges*			
	Befragung		Befragung		Befragung		Befragung		Befragung		Befragung	
	%	%	absolut	absolut	%	%	absolut	absolut	%	%	absolut	absolut
Stand	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10	31.12.09	17.05.10
Gesamt	2,2	<b>4,4</b>	352	40	1,1	1,7	180	16	1,0	<b>6,0</b>	160	56
männlich	n/a	50,0	n/a	20	n/a	37,5	n/a	6	n/a	48,2	n/a	27
weiblich	n/a	50,0	n/a	20	n/a	62,5	n/a	10	n/a	50,0	n/a	28
keine Angabe		0		0		0		0		1,8		1
keine Altersangabe		0,0		0		0,0		0		1,8		1
0 bis unter 6	<b>2,6</b>	2,5	9	1	<b>3,3</b>	<b>0,0</b>	6	0	6,9	<b>0,0</b>	11	0
6 bis unter 18	11,4	<b>25,0</b>	40	10	15,6	<b>31,3</b>	28	5	12,5	<b>21,4</b>	20	12
18 bis unter 25	<b>12,5</b>	12,5	44	5	8,9	6,3	16	1	<b>11,3</b>	<b>5,4</b>	18	3
25 bis unter 30	5,4	<b>0,0</b>	19	0	<b>1,1</b>	<b>6,3</b>	2	1	5,6	<b>3,6</b>	9	2
30 bis unter 40	8,8	10,0	31	4	13,9	<b>0,0</b>	25	0	12,5	1,8	20	1
40 bis unter 50	<b>23,3</b>	25,0	82	10	<b>27,2</b>	<b>12,5</b>	49	2	17,5	<b>21,4</b>	28	12
50 bis unter 60	<b>16,8</b>	<b>12,5</b>	59	5	11,1	<b>31,3</b>	20	5	13,1	19,6	21	11
60 bis unter 65	4,5	<b>7,5</b>	16	3	3,9	<b>0,0</b>	7	0	4,4	<b>5,4</b>	7	3
65 und mehr	14,8	<b>5,0</b>	52	2	15,0	12,5	27	2	16,3	19,6	26	11
18 bis unter 65	<b>71,3</b>	<b>67,5</b>	251	27	<b>66,1</b>	<b>56,3</b>	119	9	64,4	<b>57,1</b>	103	32
Prüfung	100	100	352	40	100	100	180	16	100	100	160	56





		MIV 2004-2025 in %	GV 2004-2025 in %	OV 2004-2025 in%
Gesamtraum	Binnenverkehr	10,8	11,7	-8,2
	Quell-/Zielverkehr	12,4	35,5	4,8
	Durchgangsverkehr	26,3	74,0	20,6
kreisfreie Stadt Münster	Binnenverkehr	5,3	-1,4	-10,3
	Quell-/Zielverkehr	14,0	23,7	6,6
	Durchgangsverkehr	16,4	64,4	14,8
Kreis Warendorf	Binnenverkehr	11,9	10,8	-5,9
	Quell-/Zielverkehr	28,0	28,0	-0,1
	Durchgangsverkehr	15,8	65,5	13,4
Kreis Gütersloh	Binnenverkehr	11,4	16,5	-3,9
	Quell-/Zielverkehr	8,0	42,0	3,2
	Durchgangsverkehr	19,4	56,9	13,1

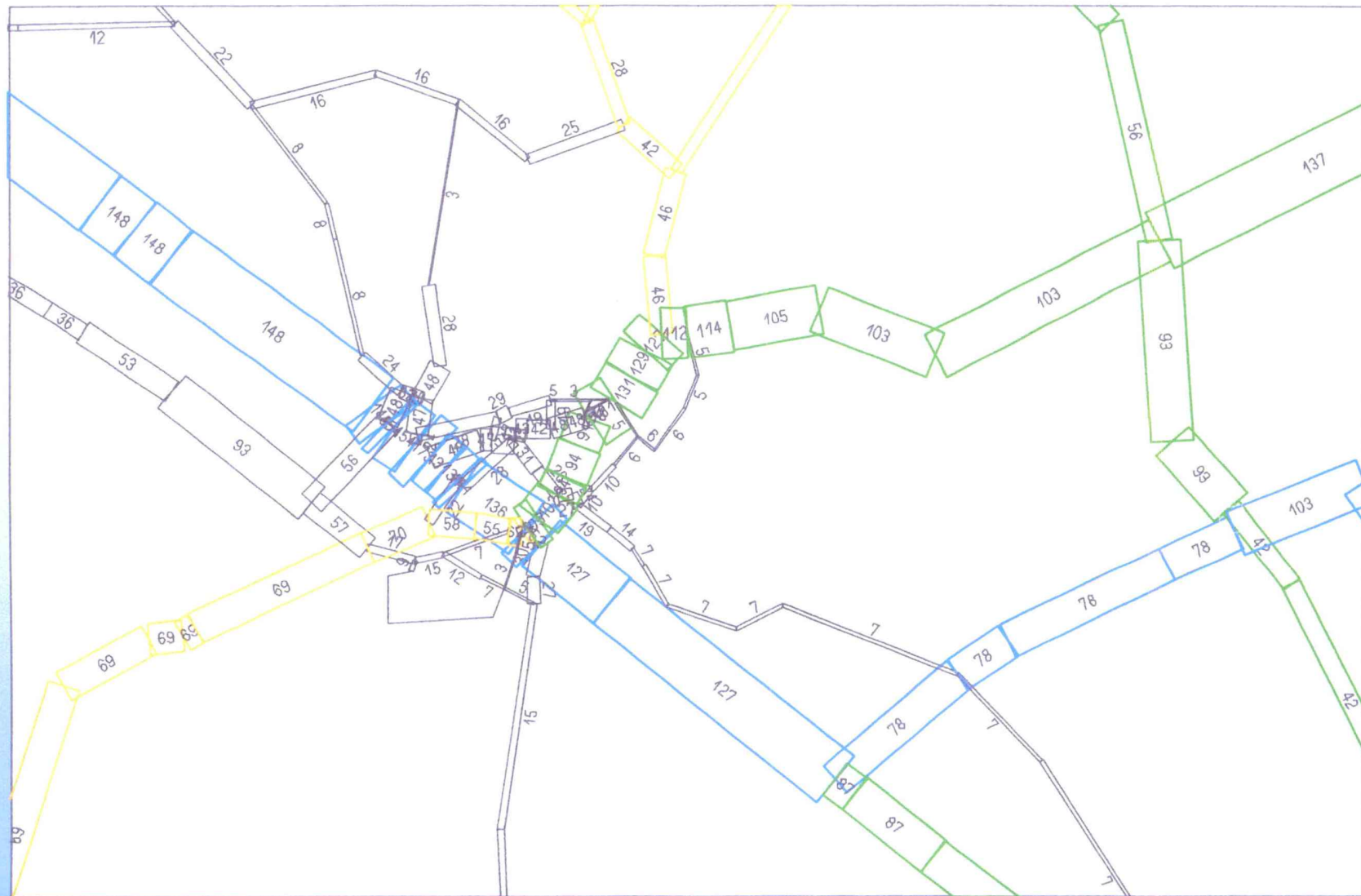


- **6-streifiger Ausbau der A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und Osnabrück**
- **6-streifiger Ausbau der A 2 zwischen dem Kamener Kreuz und dem Kreuz Bielefeld**
- **Lückenschluss A 33 zwischen Bielefeld und Osnabrück**
- **4-spuriger Ausbau der B 51 (OU Münster – Telgte)**
- **B 475 OU Westkirchen, nördliche Verlängerung OU Ennigerloh, OU Neubeckum**
- **Errichtung der Anschlussstelle Marburg auf der A 2 (Berücksichtigung Gewerbegebiet Marburg – mittlerweile unter Verkehr)**
- **Umgehungsstraßen in Wolbeck, Albersloh und Sendenhorst (L 585n/L586n)**
- **Nördliche Stadtstraße in Warendorf**
- **Verbesserung der Bahnstrecke Münster – Rheda (Wegfall von höhengleichen Bahnübergängen, Erhöhung von Taktfrequenz und Reisegeschwindigkeit)**



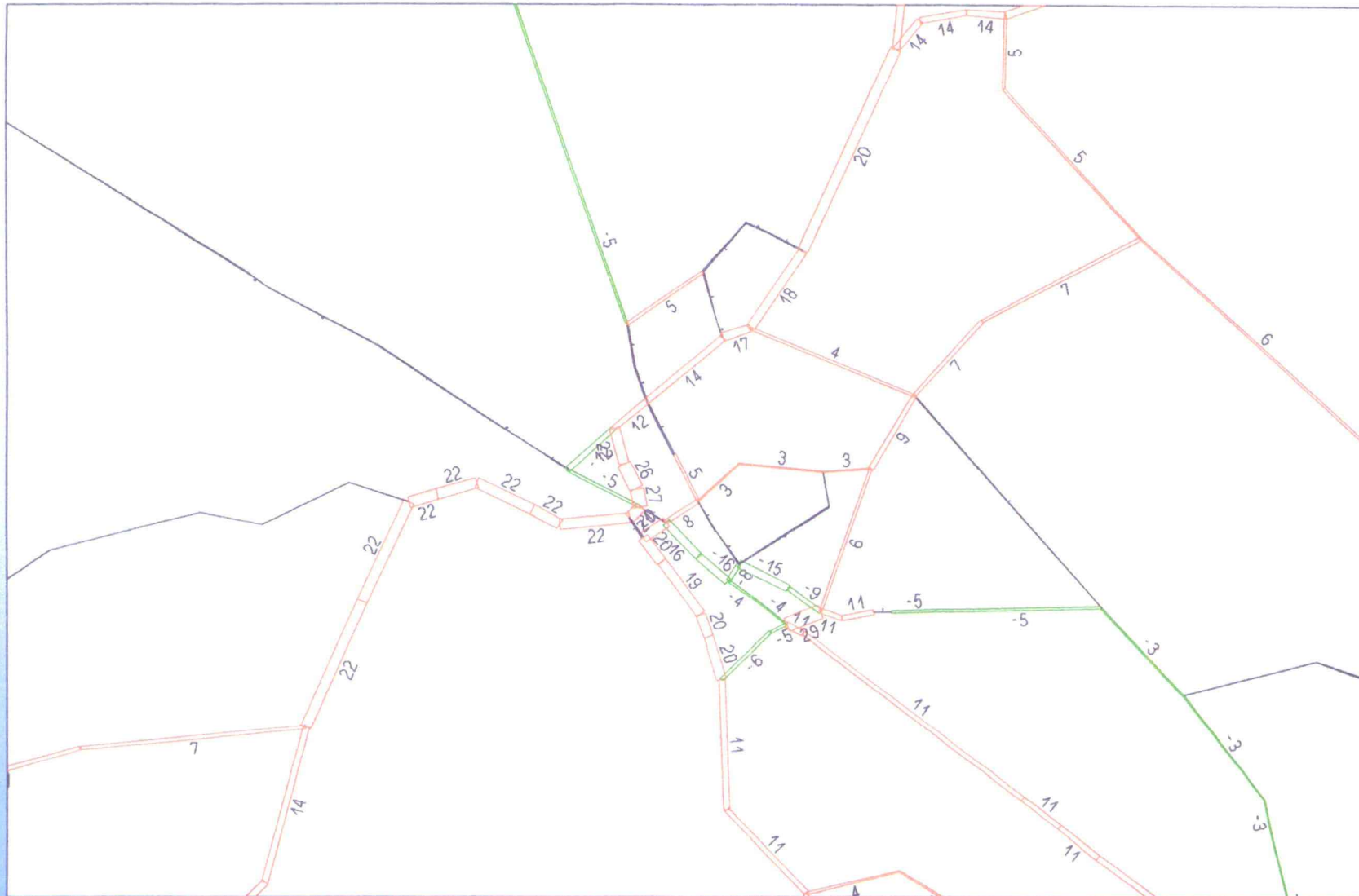
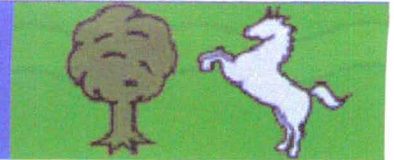
# Verkehrsbelastungen im Prognose-Null-Fall 2025

in Kfz DTV [100] Ausschnitt Herzebrock



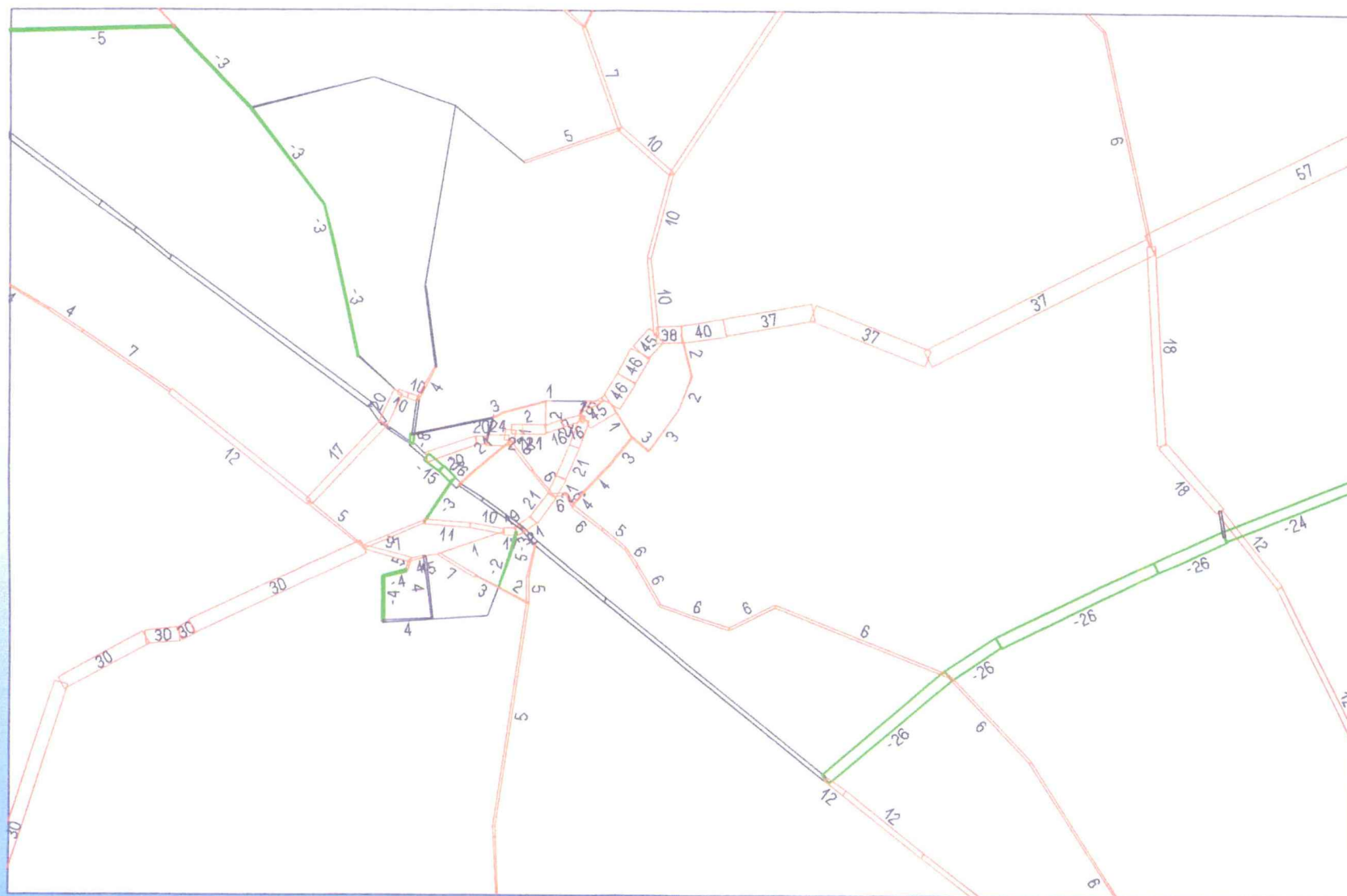
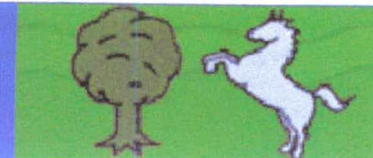
# Differenzen P0 – A0

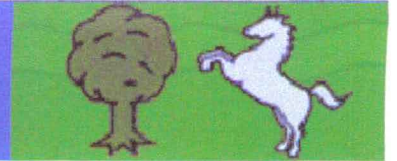
in Kfz DTV [100] Ausschnitt Clarholz



# Differenzen P0 – A0

in Kfz DTV [100] Ausschnitt Herzebrock

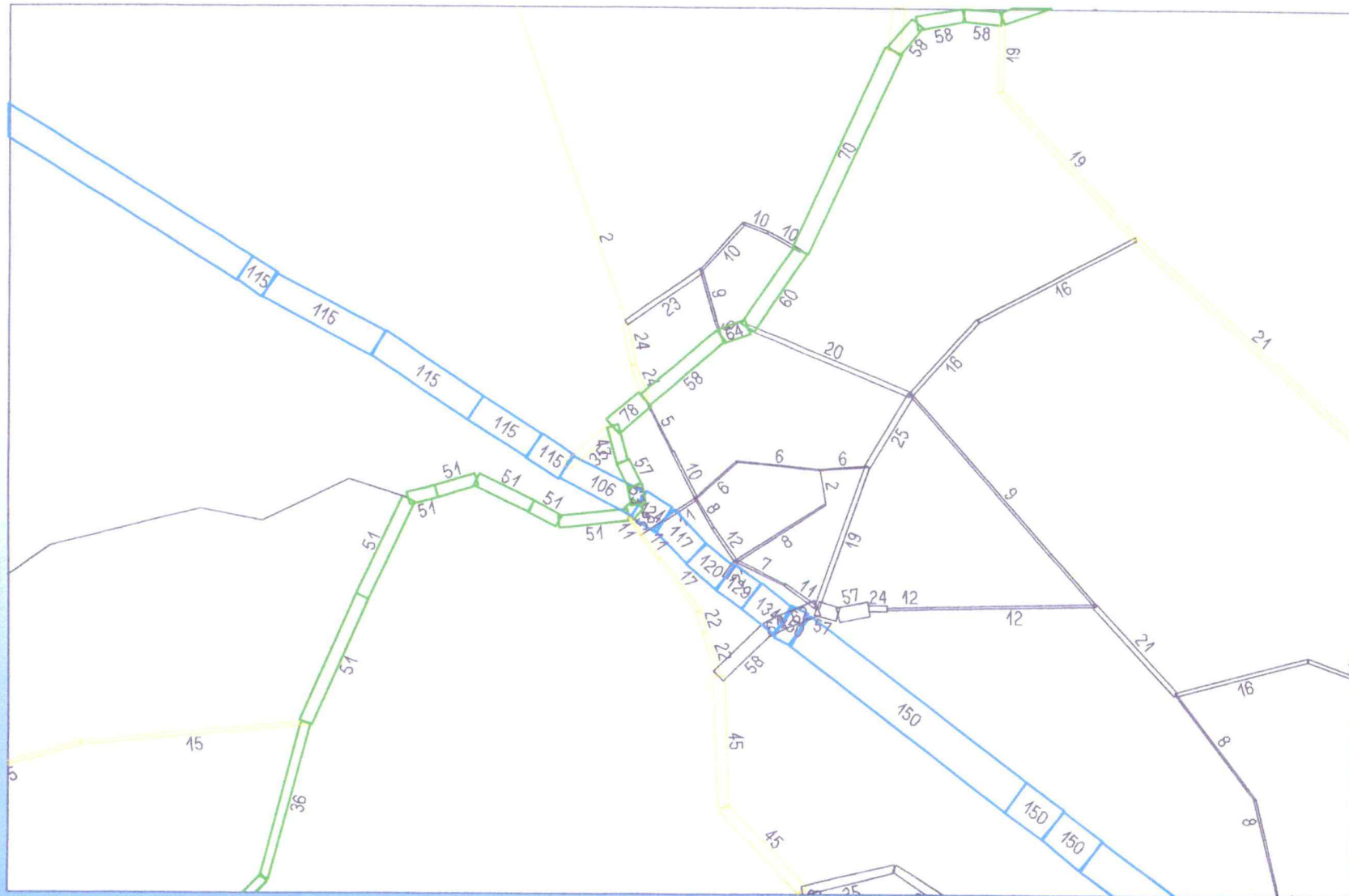
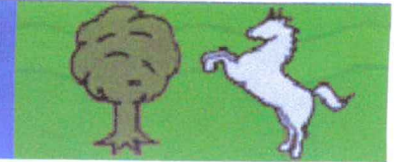




- alle Maßnahmen aus P0
- Schließung des Bahnübergangs Lindenstraße in Clarholz
- Deutliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Meerwiesenstraße in Herzebrock

# Verkehrsbelastungen im Planfall 1 2025

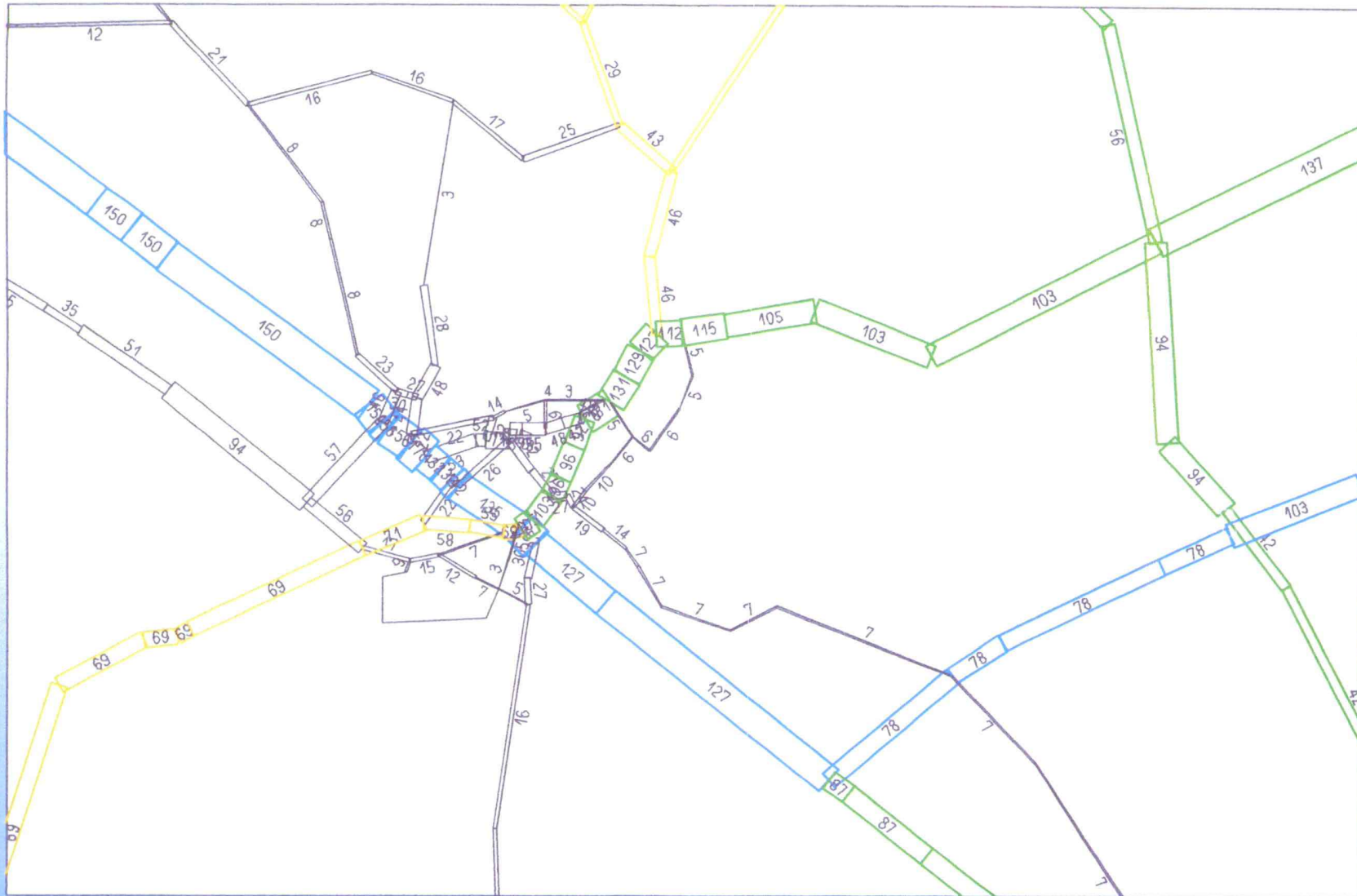
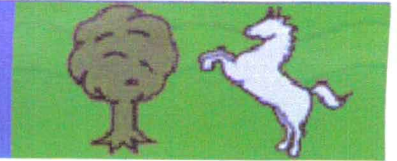
in Kfz DTV [100] Ausschnitt Clarholz





# Verkehrsbelastungen im Planfall 1 2025

in Kfz DTV [100] Ausschnitt Herzebrock



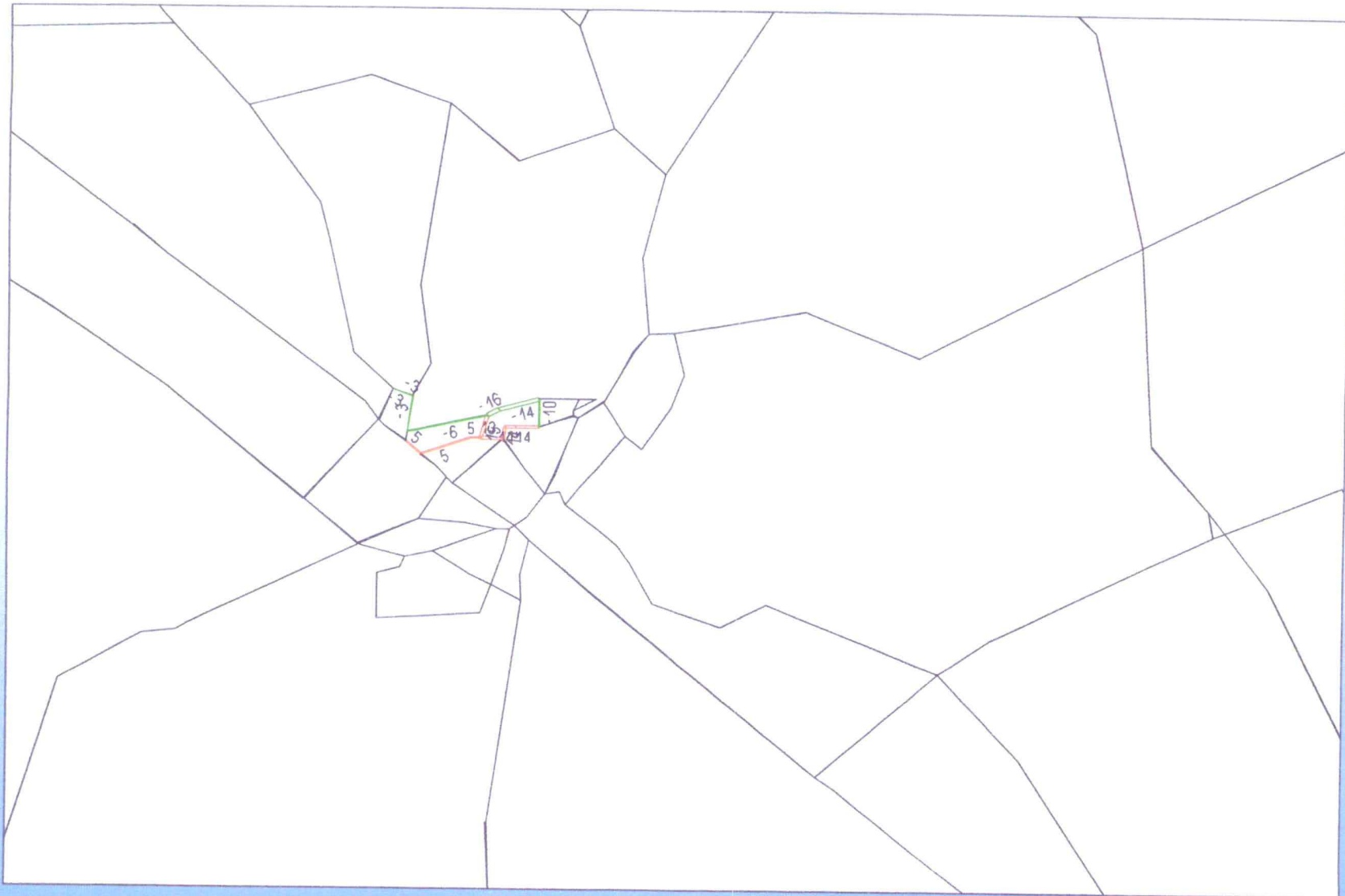
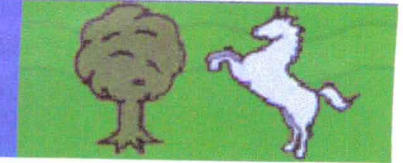
# Differenzen P1 – P0

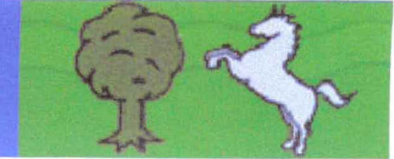
in Kfz DTV [100] Ausschnitt Clarholz



# Differenzen P1 – P0

in Kfz DTV [100] Ausschnitt Herzebrock

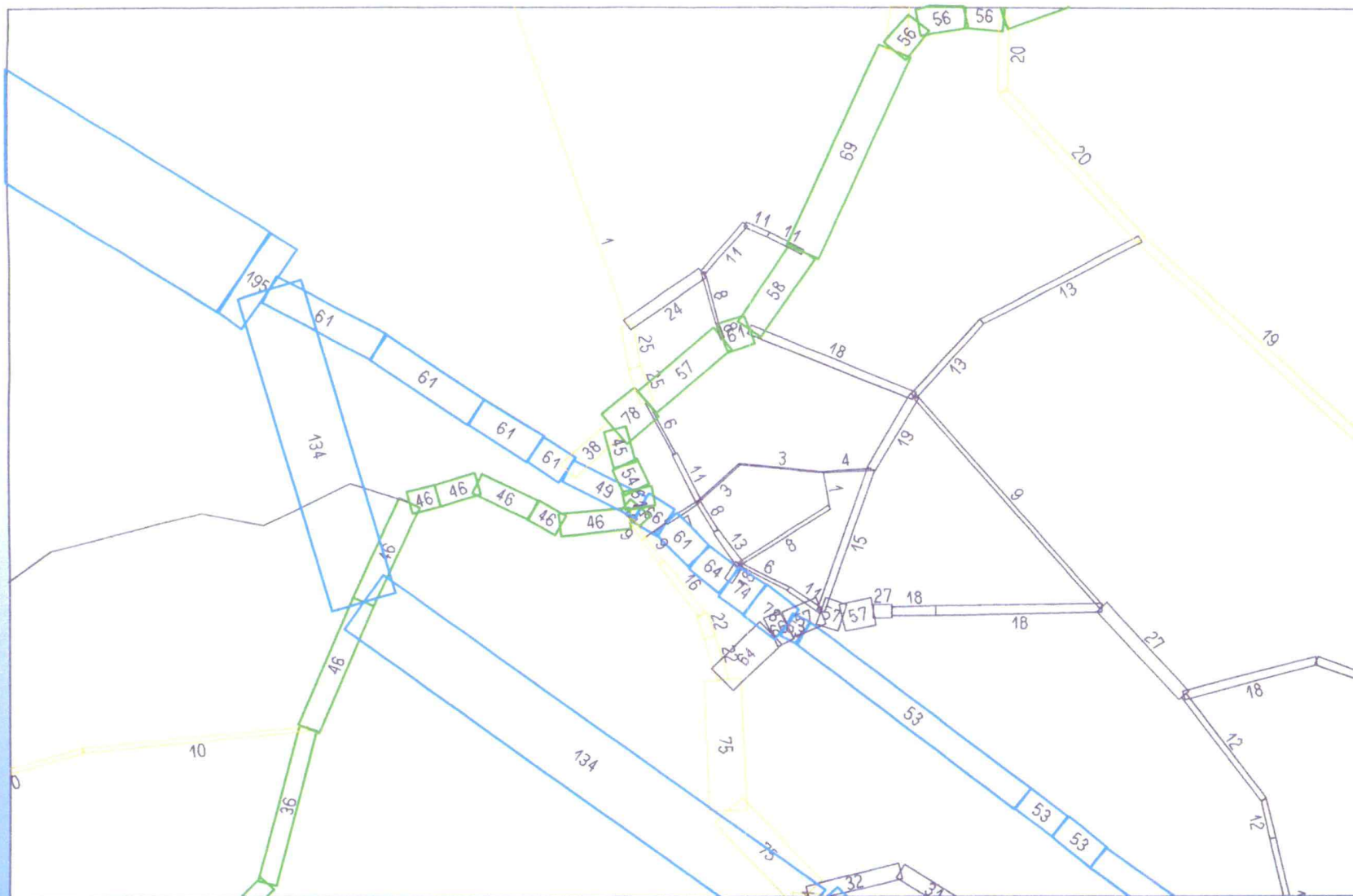
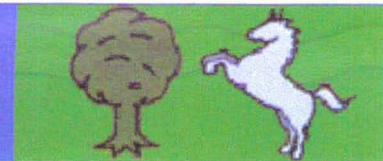




- alle Maßnahmen aus P0
- B64n (OU Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz mit Anschlüssen an B64alt Clarholz, K 13, K 52 und B 64alt Herzebrock = P2 aus Untersuchung für Straßen.NRW)
- Schließung des Bahnübergangs Lindenstraße in Clarholz
- Umstellung Signalsteuerung Industriestraße/Bahnhofstraße
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Pöppelkamp und Wagenfeldstraße

# Verkehrsbelastungen im Planfall Z 2025

in Kfz DTV [100] Ausschnitt Clarholz



# Verkehrsbelastungen im Planfall Z 2025

in Kfz DTV [100] Ausschnitt Herzebrock

