

Zielkonzept Masterplan 2050

AKTIV, GESUND & KOMFORTABEL

Wege, die wir komfortabel zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen, werden aus eigener Körperkraft bewältigt. Bewegung fördert die Gesundheit, nichtmotorisierte Mobilität schont die Umwelt. Die Rahmenbedingungen für eine ausgeprägte Mobilität der Nähe werden durch eine integrierte Planung geschaffen, die eine Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund fördert. Der Kreis Recklinghausen verfolgt als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen das Ziel, ein besonders fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kreis zu sein. Die Radverkehrsinfrastruktur – Netz, Führung und Abstellanlagen – soll quantitativ und qualitativ fortlaufend verbessert werden, der Fußverkehr stärker in das Bewusstsein der Verkehrs- und Mobilitätsplanung rücken, so dass insgesamt die aktive Mobilität gefördert und die Lebensqualität im Kreis Recklinghausen gesteigert wird. Zwar ist die Wahrnehmung der Lebensqualität höchst subjektiv, dennoch lassen sich einige allgemeine Kennzeichen im Bezug zur Mobilität festmachen: attraktive öffentliche Räume, ein gesundes Umfeld, sichere und attraktive Mobilität oder auch die gute Erreichbarkeit von Alltags- und Freizeitzielen.



ERREICHBAR, EFFIZIENT & STRUKTURIERT

Jeden Tag wird eine Vielzahl an Wegen im Kreis Recklinghausen zurückgelegt. Fast zwei Millionen Wege sind dabei auf die Kreisbevölkerung zurückzuführen — dazu kommen Ein- und Auspendelverkehre sowie Transitverkehre. Insbesondere als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort ist eine gute Erreichbarkeit ein essenzieller Standortfaktor. Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist es notwendig, die Verkehrsströme effizient und strukturiert zu lenken, um Umweltauswirkungen sowie Flächen- und Ressourcenverbrauch zu minimieren. Der Kreis Recklinghausen setzt sich dementsprechend zum Ziel, dass der Umweltverbund schrittweise zur echten Alternative zum Auto und somit zum Rückgrat der Mobilität werden soll. Schnelle, direkte und komfortable Mobilitätsangebote zwischen den Kreiskommunen und den angrenzenden Kreisen und Städten sollen geschaffen werden. Der notwendige Kfz-Verkehr ist weiterhin Bestandteil des Straßenraums, wird in seiner Dominanz künftig jedoch deutlich reduziert. Ein effizienter und nachhaltiger Wirtschafts- und Lieferverkehr wird unterstützt und im Straßenraum ermöglicht. Auf diese Weise entwickelt sich der Kreis Recklinghausen mit einem starken Umweltverbund und zugleich leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur weiter.



DIGITAL, VERNETZT & ZUKUNFTSGERICHTET

Für einen erfolgreichen Wandel der Mobilität im Kreisgebiet sind Maßnahmen notwendig, die über die reine Steigerung der Attraktivität einzelner Verkehrsträger hinausgehen. Vielmehr ist für eine effiziente und ressourcenschonende Mobilität der Abbau von Umstiegshemmnissen notwendig, um die nachhaltigen Verkehrsträger optimal und nahtlos zu verknüpfen. Dabei bieten die Entwicklungen der Digitalisierung für die Mobilitätswende ein hohes Potenzial, das es zu nutzen gilt. Die Schaffung neuer zielgerichteter Mobilitätsangebote, die flexibel und bestmöglich in den Alltag integriert sind, bieten große Chancen. Dabei sollten Nutzerfreundlichkeit und intuitive Angebote im Vordergrund stehen. Die fortschreitende Digitalisierung bietet hier Potenziale. Um eine effiziente Abwicklung der bestehenden Individual- und Wirtschaftsverkehre zu gewährleisten, sollen neue Technologien, Mobilitätsformen und Ansätze, die bei der Umsetzung der Mobilitätswende helfen können, im Kreis Recklinghausen entwickelt, getestet und umgesetzt werden. Die Nutzung und Förderung neuer Ideen gehen Hand in Hand mit einer zukunftsweisenden integrierten Verkehrsplanung im Kreis Recklinghausen.



Unterziele	
Attraktive und qualitativ hochwertige Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen im Aufgabenbereich des Kreises	
Der Kreis als Förderer und Koordinator von einheitlichen Standards im Umweltverbund zur Sicherstellung einer nahtlosen Mobilität zwischen den Kreiskommunen	
Anbindung der Freizeitziele und Naherholungsgebiete sowie der Grünräume, die zur aktiven Nutzung motivieren, durch den Umweltverbund	
Minimierung der lokalen Luft- und Lärmemissionen	
Mögliche Indikatoren	
<ul style="list-style-type: none"> Anteil der Nahmobilität am Modal Split Anteil des Umweltverbundes am Modal Split (Freizeitwege, interkommunale Wege, etc.) Anzahl von öffentlichen Radabstellanlagen an Zielorten im Einflussbereich des Kreises 	<ul style="list-style-type: none"> Qualität der Haltestellen (Aufenthaltsqualität, Sitzgelegenheiten, Überdachung, Fahrgastinformationen, etc.) Anzahl umgesetzter Anbindungen des Umweltverbunds an Freizeitziele

Unterziele	
Leistungsstarke ÖPNV-Hauptachsen im Kreis Recklinghausen sowie in die umliegende Metropole Ruhr und das Münsterland	
Sicherstellung eines stadverträglichen, leistungsfähigen Kreisnetzes für den MIV und den Wirtschaftsverkehr	
Lückenloses, interkommunales, zielorientiertes Radwegenetz zwischen den Kreiskommunen und in das Umland	
Attraktive Anbindungen der Gewerbegebiete und Zentren des Kreises mit dem Umweltverbund	
Verknüpfung, Integration und Koordinierung der Verkehrsinfrastruktur auf lokaler und regionaler Ebene; Abgleich mit RVR, VRR, kommunale Planung, Zukunftsnetz	
Mögliche Indikatoren	
<ul style="list-style-type: none"> Reisezeitverhältnis nach RIN ÖPNV-Erreichbarkeit, Taktichte und Angebotsqualität (Gesamt, zu Gewerbe, Pendlerachsen etc.) Verspätungen im ÖPNV Anzahl umgesetzter Radverbindungen zwischen den Kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl übergeordneter Abstimmungstermine mit Kommunen, VRR, RVR etc. Anteil des Wirtschaftsverkehrs auf der Schiene/ auf den Wasserstraßen/ auf den Straßen Entwicklung der Verkehrsstärken auf Kreisstraßen

Unterziele	
Förderung von ergänzenden, kreisweiten Mobilitätsangeboten (Sharing, On-Demand) zur Stärkung der vernetzten, multimodalen Mobilität	
Durch Digitalisierung Verkehr und Verkehrsströme sowohl im Individual- als auch im Wirtschaftsverkehr optimieren	
Flexible Bedienungsformen als ergänzende Mobilitätsangebote zu den Verkehrssystemen insbesondere zur Stärkung ländlicher Regionen im Kreis Recklinghausen zu unterschiedlichen Tageszeiten	
Gebündelte digitale Mobilitätsinformationen und Buchungsmöglichkeiten besonders zu ergänzenden Mobilitätsangeboten	
Kreisweite Koordinierung zukünftiger Mobilitätsalternativen (z. B. autonome Transportmittel, Drohneneinsätze als Zustelldienst ...)	
Mögliche Indikatoren	
<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Mobilstationen Anteil intermodale Wege/multimodale Person (Ein- und Auspendelnde, auf interkommunale Wege, etc.) Anzahl Sharing-Räder/Carsharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet pro EW in den Kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungshäufigkeit/Nutzergruppen von Sharing-Angeboten Zentrale Ansprechpartner:in für Mobilitätsmanagement und digitalen Mobilitätsinformationen Anzahl umgesetzter Reallabore im Kreis Recklinghausen

Beispielmaßnahmen



Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten/ Einmündungen unter Baulast des Kreises



Ausbau Freizeitnetz zur IGA 2027



Einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen im Kreis Recklinghausen

Beispielmaßnahmen



Räumliche und digitale Koordinierung von Sharingangeboten



Erstellung eines Feinkonzepts für Mobilstationen auf Grundlage des VRR-Konzepts für den Kreis



Kreisweite Datenverarbeitung - Unterstützung des RVR-weiten Verkehrsmodells

Beispielmaßnahmen



Schaffung eines regionalen Radverkehrsnetzes mit Übergang in das Umland



Neue X-Bus-Linien

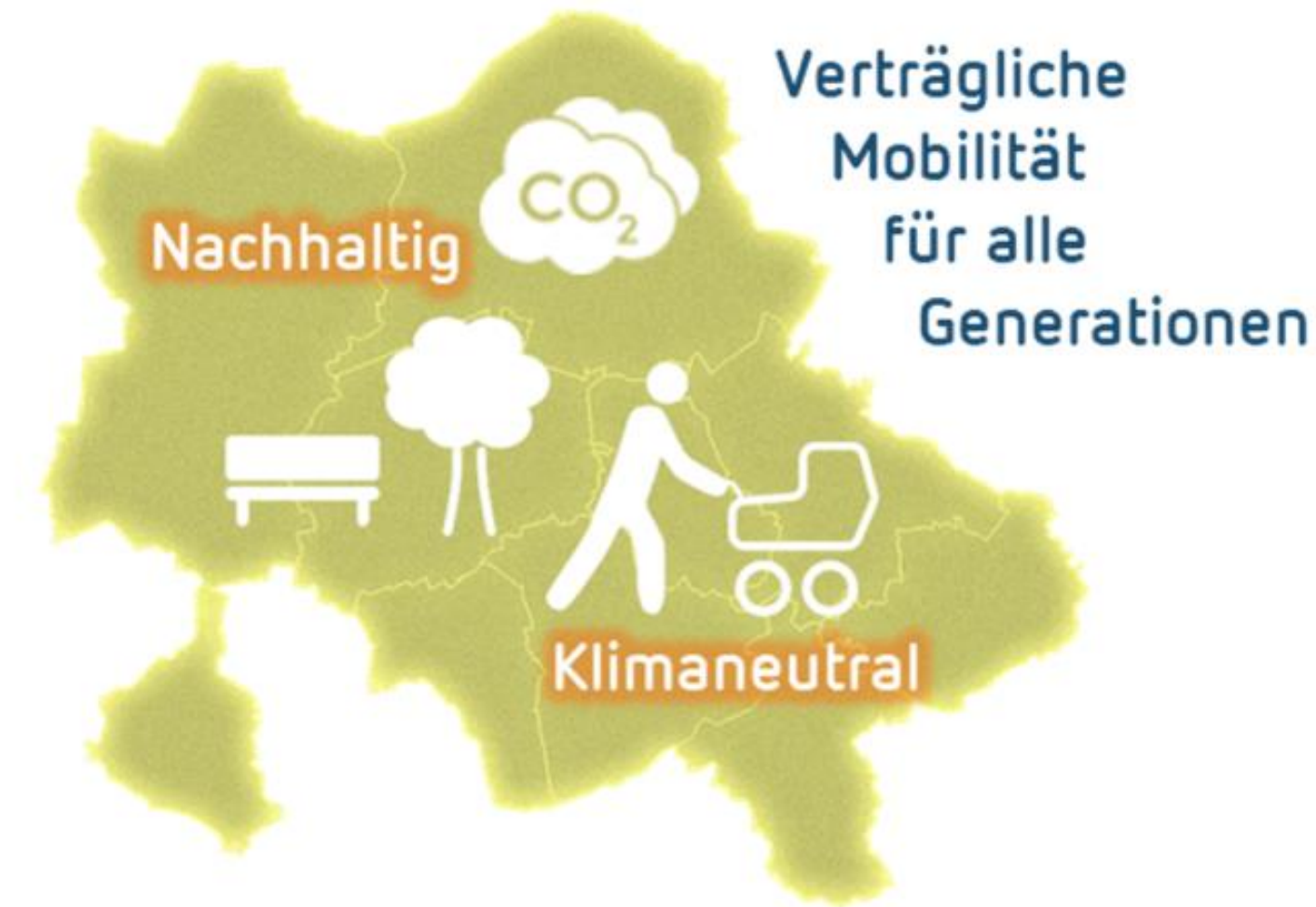


Integration von Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖV

Zielkonzept Masterplan 2050

KLIMANEUTRAL & NACHHALTIG

Der Verkehr im Kreis Recklinghausen soll seinen Anteil zum Erreichen der Klima- und Emissionsziele beitragen. Auf dem Weg dahin soll der notwendige Kfz-Verkehr im Kreisgebiet weitestgehend lokal emissionsfrei fahren – sowohl der Busverkehr als auch der private und gewerbliche Kfz-Verkehr. Verkehrswende bedeutet dabei auch Energiewende. Anreize und Fördermöglichkeiten sowie eine Optimierung der Infrastruktur zur Umstellung auf emissionsneutrale Antriebe verhelfen zur Steigerung der Luftqualität, zur deutlichen Reduktion der Luftschadstoffemissionen und tragen darüber hinaus zum Lärmschutz bei. Ziel der zukünftigen Verkehrsentwicklung ist es daher, allen Menschen im Kreis Recklinghausen unabhängig von den persönlichen Rahmenbedingungen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu ermöglichen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Verkehrs erheblich zu reduzieren. So werden verkehrsbedingte negative Einflüsse auf Menschen und Umwelt minimiert und der Kreis gewinnt an Lebens- und Aufenthaltsqualität.



Unterziele

Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen im Kreis Recklinghausen

Begrünte, klimaresiliente und stadtvträgliche Straßenräume, Ortsdurchfahrten und Einfallstraßen unter Baulast des Kreises

Förderung und Unterstützung eines umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens u. a. im Schulweg- und Berufsverkehr

Verbesserung der Rahmenbedingungen sowie Ausbau der Ladeinfrastruktur für emissionsarme Antriebsformen insbesondere im Kontext der Modellregion Emscher-Lippe für grünen Wasserstoff

Mögliche Indikatoren

- Emissionen (NOx, Feinstaub etc.) an Kreisstraßen
- Zulassungszahlen Fahrzeuge mit alternativem Antrieb im Kreis
- Anzahl Lärmbetroffener
- CO₂-Emissionen nach Verursacherprinzip
- Anzahl E-Ladesäulen pro EW
- Anzahl geschaffener E-Ladeinfrastruktur auf Liegenschaften des Kreises
- Pkw-Besetzungsgrad
- Private Pkw-Fahrleistung
- Anzahl Maßnahmen beim schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Modal Split im Ausbildungs- und Berufsverkehr

Beispielmaßnahmen



Ausbau von E-Ladeinfrastruktur auf Liegenschaften des Kreises (z. B. Berufsschulen)



Dekarbonisierung des ÖPNV



Umstellung des kommunalen Fuhrparkmanagements auf alternative Antriebe bzw. CO₂-freie Verkehrsmittel
Quelle: Regioklima

BARRIEREFREI, SICHER & SOZIAL

Mobilität ist fester Bestandteil des alltäglichen Lebens und zugleich wichtige Voraussetzung für die soziale Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und ist somit auch eine wichtige Teilaufgabe in der Daseinsvorsorge. Ziel dabei ist es, allen Menschen – unabhängig von ökonomischer oder physischer Voraussetzungen oder kultureller Herkunft – gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund vielfältiger Bevölkerungsgruppen, mit verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen und Kompetenzen, gilt es die unterschiedlichen Mobilitätsansprüche in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen und die Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen. Der Kreis Recklinghausen hat als Aufgabenträger für den ÖPNV sowie als Baulastträger der Kreisstraßen eine besondere Verantwortung, um allen Menschen im Kreis eine barrierefreie und sichere Mobilität zu ermöglichen. Dabei will der Kreis Recklinghausen seine Bürger:innen bei der Ausgestaltung der Mobilitätsangebote beteiligen.



Unterziele

Barrierefreie Gestaltung der kreiszugehörigen Verkehrsinfrastrukturen und im ÖPNV

Verkehrssicherheit als oberste Prämisse der Verkehrsplanung des Kreises

Zielgruppenspezifische und bedürfnisorientierte Mobilitätsangebote im ÖPNV zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge im Kreis Recklinghausen

Dialogorientierte Mobilitätsplanung und Partizipation aller Bevölkerungsgruppen in den Planungsprozess

Mögliche Indikatoren

- Anteil der barrierefreien Haltestellen gemäß der Regelwerke
- Modal Split insb. von Zielgruppen (z. B. Schüler:innen)
- Anzahl der Dialogformate
- Anzahl der verunfallten Personen auf Kreisstraßen (auch mit SV)
- Anzahl umgestalteter Straßenräume
- Anzahl umgestalteter Haltepunkte
- Angsträummonitoring: Regelmäßiges Erfassen und Auswerten von Angsträumen

Beispielmaßnahmen



Ausbau barrierefreier Haltestellen inkl. Zuwegung



Durchführung von Sicherheitsaudits bei allen mittleren und großen Baumaßnahmen



Schaffung halbjährlich stattfindender Öffentlichkeitsformate

Mobilitätsbefragung 2022

Repräsentative Befragung der Wohnbevölkerung im Kreis Recklinghausen bestehen aus Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll einen bestimmten Tages.

Erhebungszeitraum:
26. April bis 12. Mai 2022

Zufällige Auswahl der Haushalte aus den Einwohnermelderegistern, Teilnahme von 2.002 Personen aus 1.008 Haushalten

Mobilität am Werktag

3,1 Wege pro Person pro Werktag

85 % der Einwohner:innen sind an einem Werktag mobil. Diese mobilen Personen...

- machen pro Werktag 3,7 Wege.
- legen 10,5 km pro Wege zurück.
- legen pro Werktag jeweils insgesamt im Schnitt 30 km zurück.

Der Modal Split 2022 im Kreis Recklinghausen

ist vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. 61 % der zurückgelegten Wege werden mit dem Kfz-Verkehr als Fahrer:in oder Mitfahrer:in gefahren. 3 % der Wege werden mit dem Bus gefahren und weitere 2 % mit dem schienengebundenen Personenverkehr, woraus sich ein ÖV-Anteil von 5 % der Wege ergibt. Insgesamt ein Drittel der Wege werden aktiv (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) zurückgelegt.

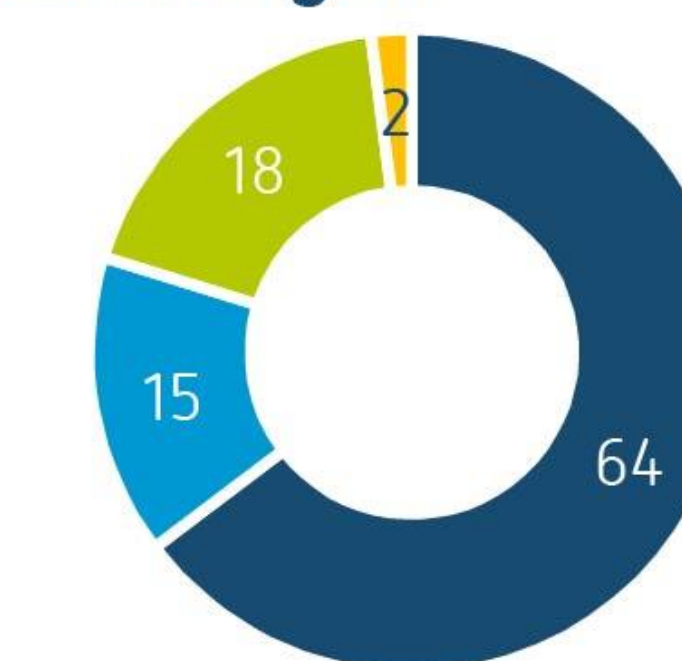
Pro Werktag legen die Einwohner:innen rund **1.965.000 Wege** zurück. 15 % der Wege sind Wege zwischen den kreisangehörigen Städten. Zzgl. der Wege innerhalb einer Stadt (Binnenverkehr) werden 80 % der Wege der Einwohner:innen im vollständig Kreis Recklinghausen zurückgelegt: Hochrechnet rund 1,6 Mio. Wege pro Werktag. Mit 18 % der aller Wege die Einwohner:innen rund 363.000 Wege pro Werktag zwischen dem Kreis Recklinghausen und dem Umland zurück.

Verkehrsbeziehungen des Kreis Recklinghausen

Gelsenkirchen	61.000 Wege
Dortmund	43.000 Wege
Bochum	38.000 Wege
Herne	33.000 Wege
Essen	27.000 Wege
Kreis Coesfeld	26.000 Wege
Bottrop	24.000 Wege

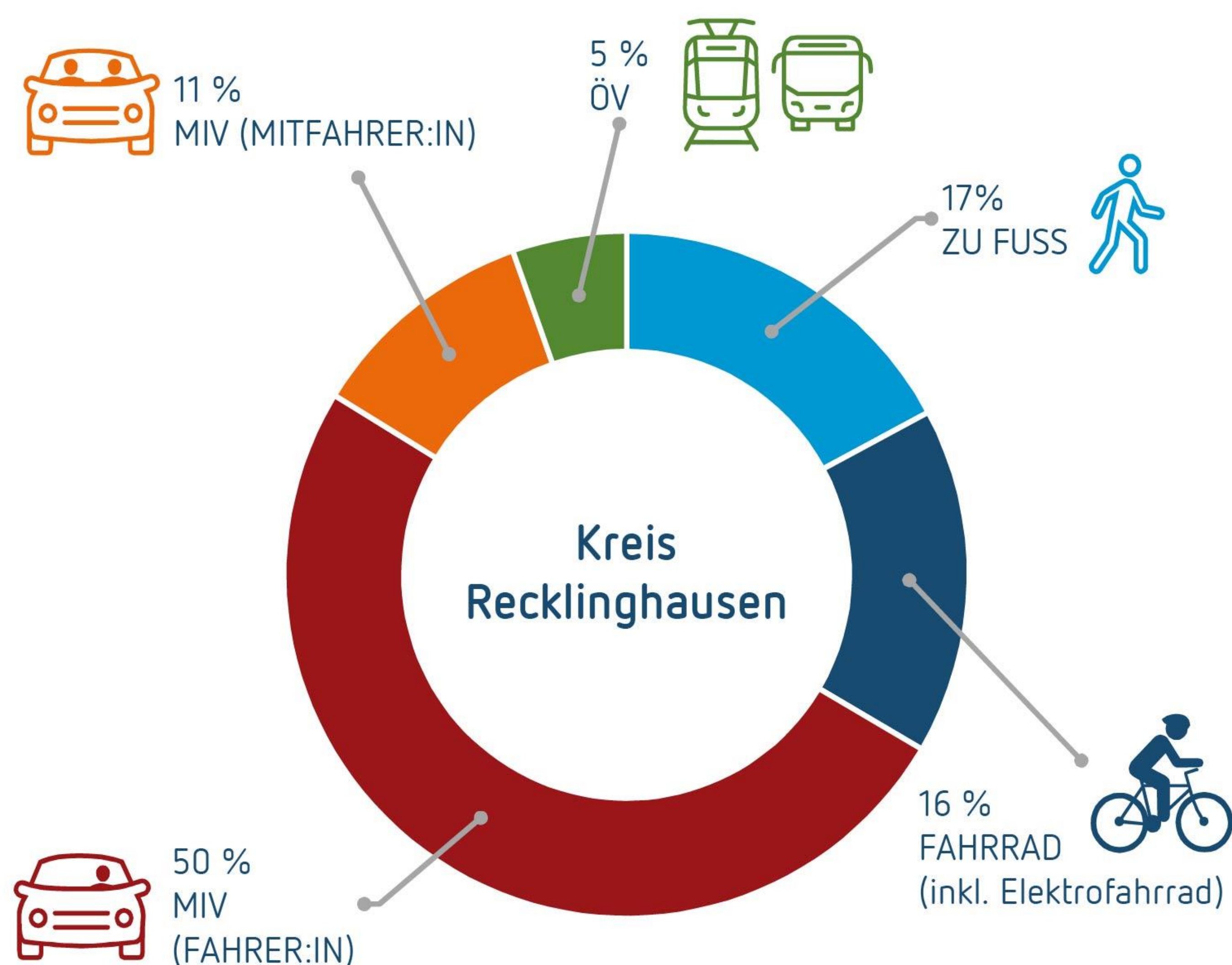
Alle Angaben in Anzahl der hochgerechneten Hin- und Rückwege der Einwohner:innen auf der Verkehrsrelation

Binnenverkehr und Wegebeziehungen



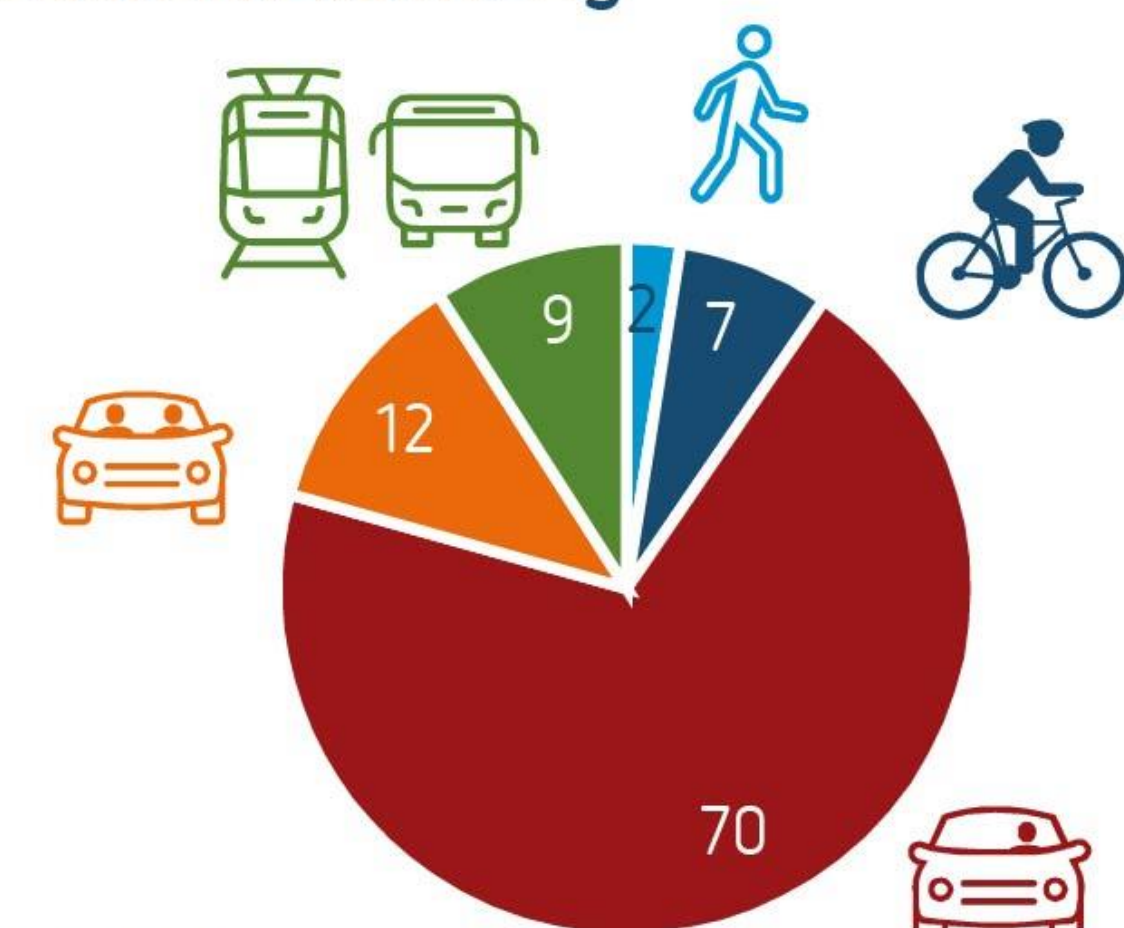
(n=5.670)
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Modal Split 2022 | Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



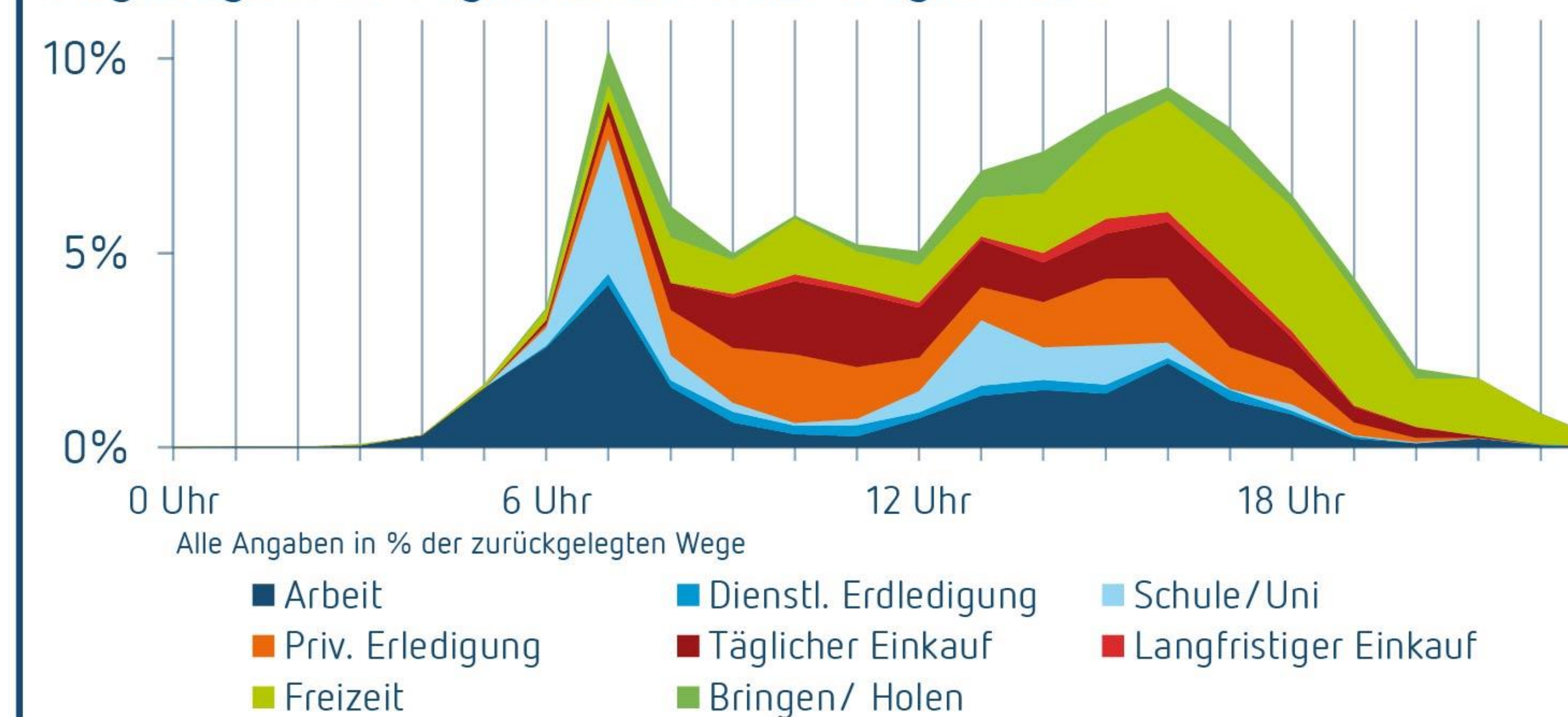
(n= 5.833)
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Modal Split nach Verkehrsleistung



(n=58.069)
Alle Angaben in % der zurückgelegten Personenkilometer

Wegebeginn im Tagesverlauf nach Wegezweck



Tageszeitliche Verteilung

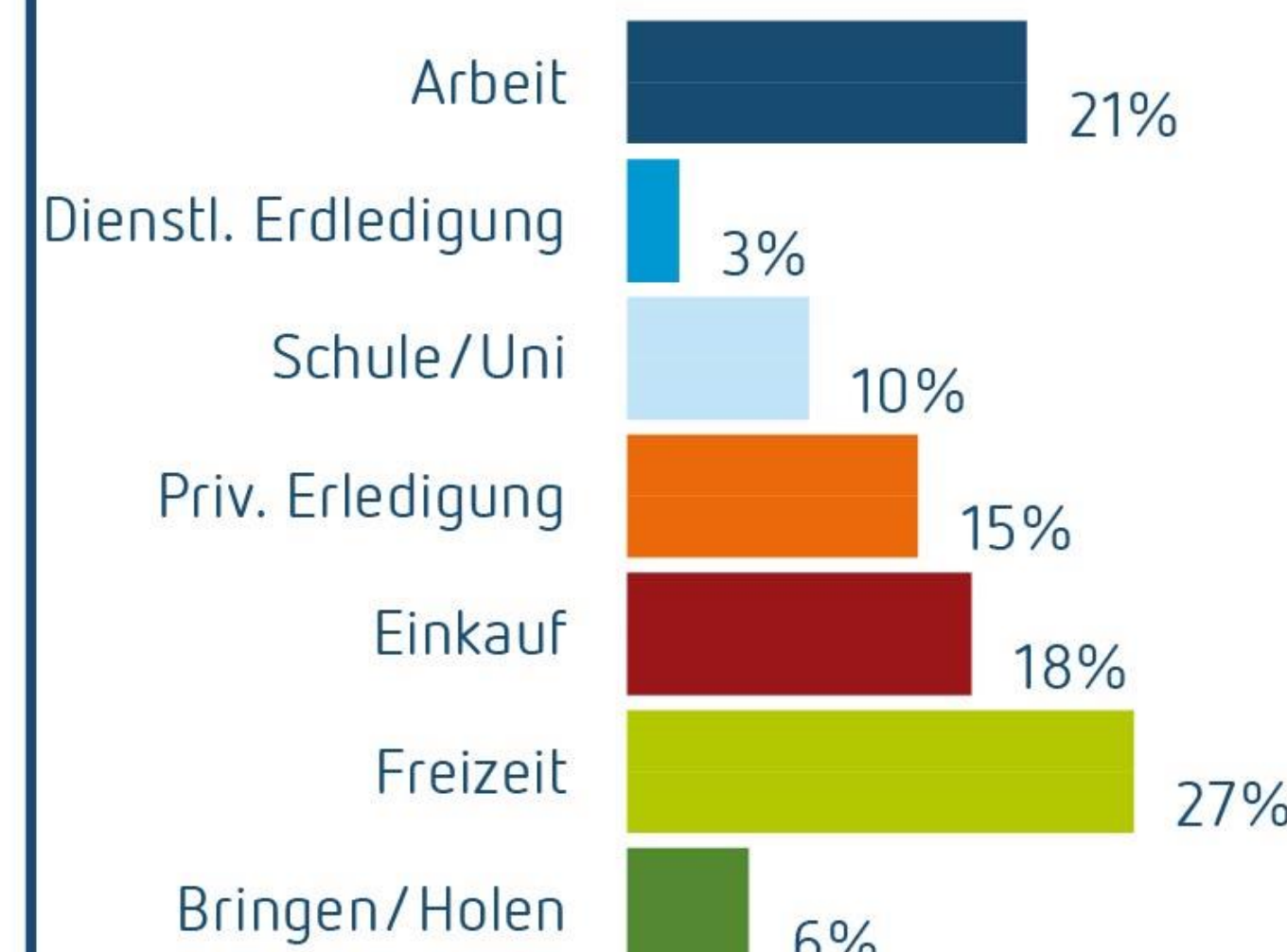
Rund 97 % aller Wege werden tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt bzw. begonnen. Die Verkehrsspitzen liegen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 17 Uhr. In der morgendlichen Spitze werden vor allem Ausbildungs- und Arbeitswege begonnen. Diese Dominanz ist nachmittags nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung.

54 % der Wege sind kürzer als 5 km



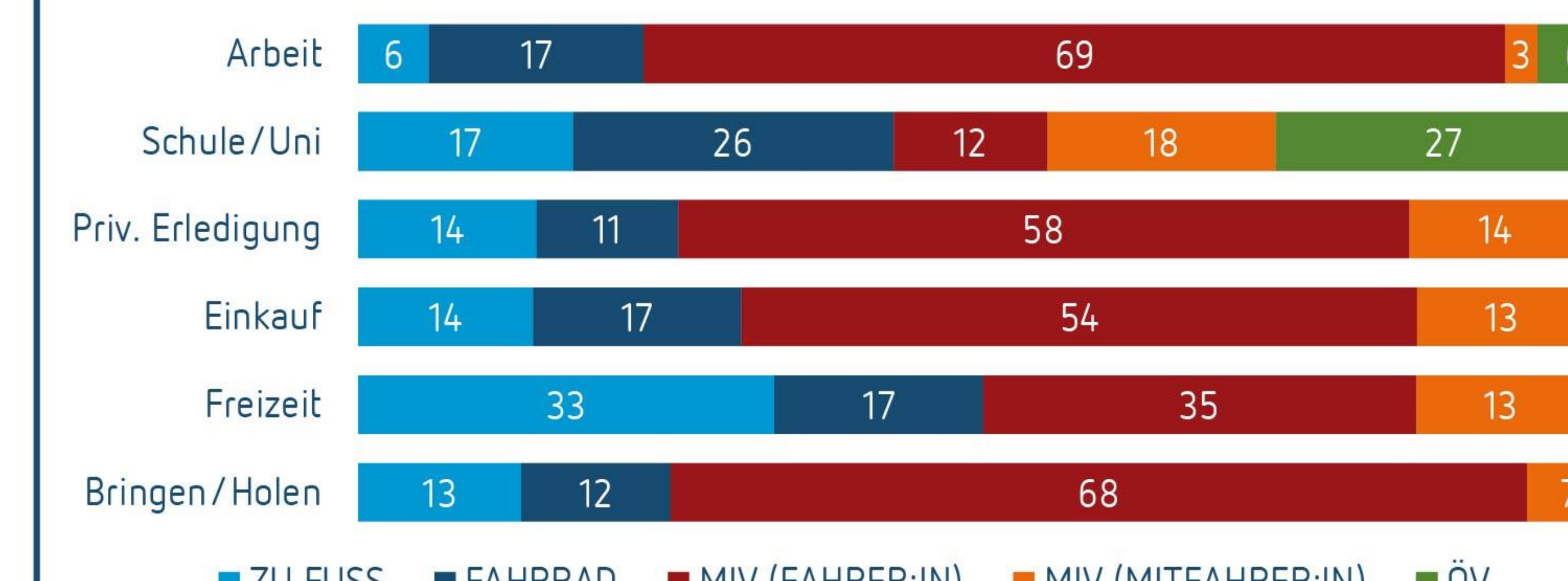
(n=6.255)
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Zwecke der Wege



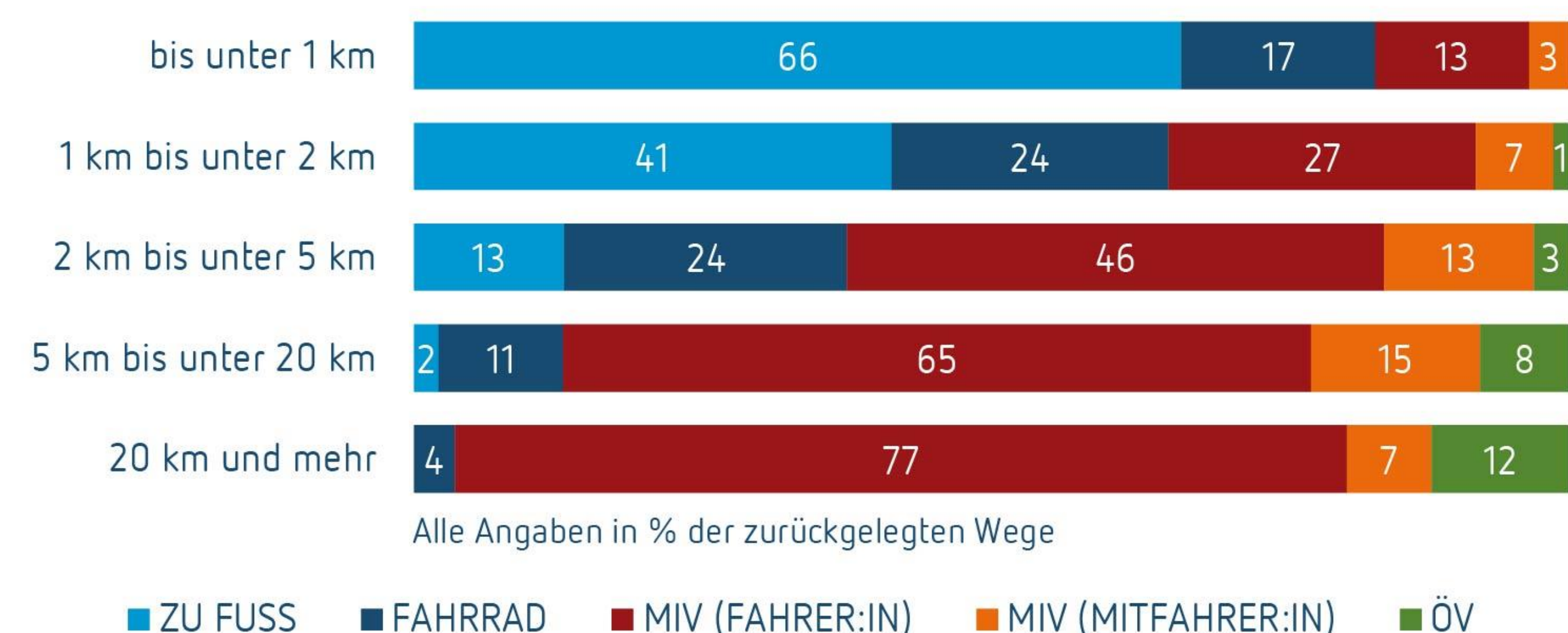
(n=5.785)
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Modal Split nach Wegezwecke



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

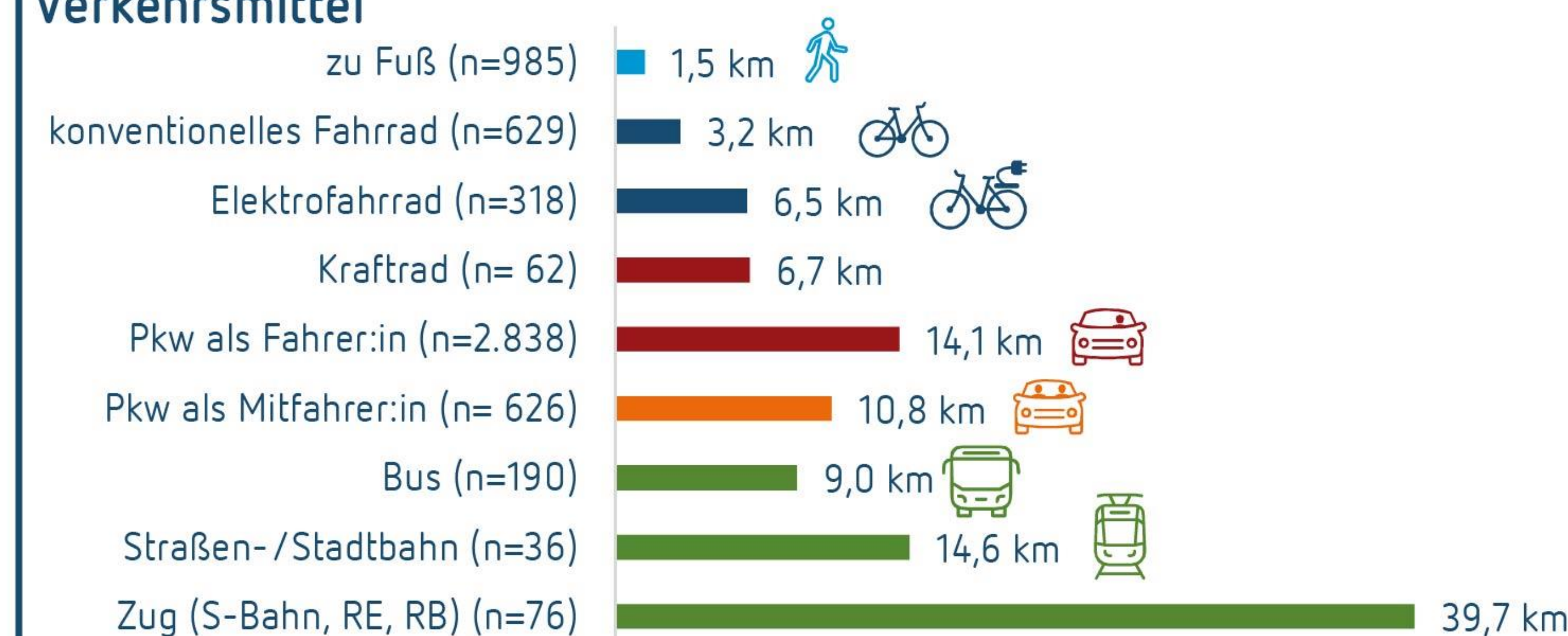
Modal Split in Entfernungsklassen



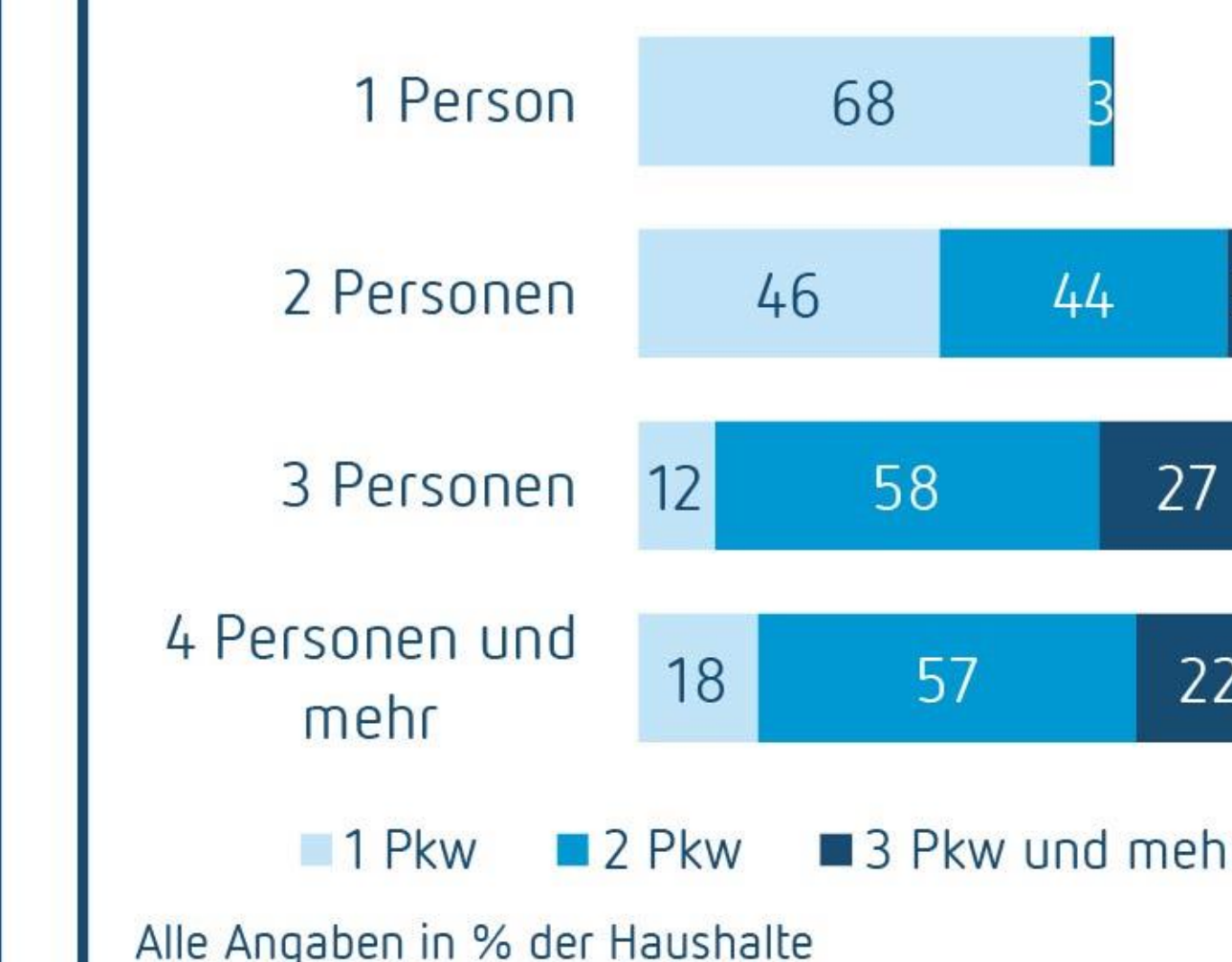
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Kurze Wege bis unter 2 km werden von Einwohner:innen mehrheitlich aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Aber bereits ab einer Wegelänge von 2 km dominiert der MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) mit jeweils mehr als die Hälfte der zurückgelegten Wege pro Entfernungsklasse. Auf Wegen ab 20 km Länge werden drei Viertel der Wege mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt. Die öffentlichen Verkehrsmitteln werden in den höheren Entfernungsklassen für einen größeren Anteil (bis zu 12 %) der Wege genutzt.

Durchschnittlich zurückgelegte Entfernungen pro Verkehrsmittel



Pkw-Besitz nach Haushaltsgröße



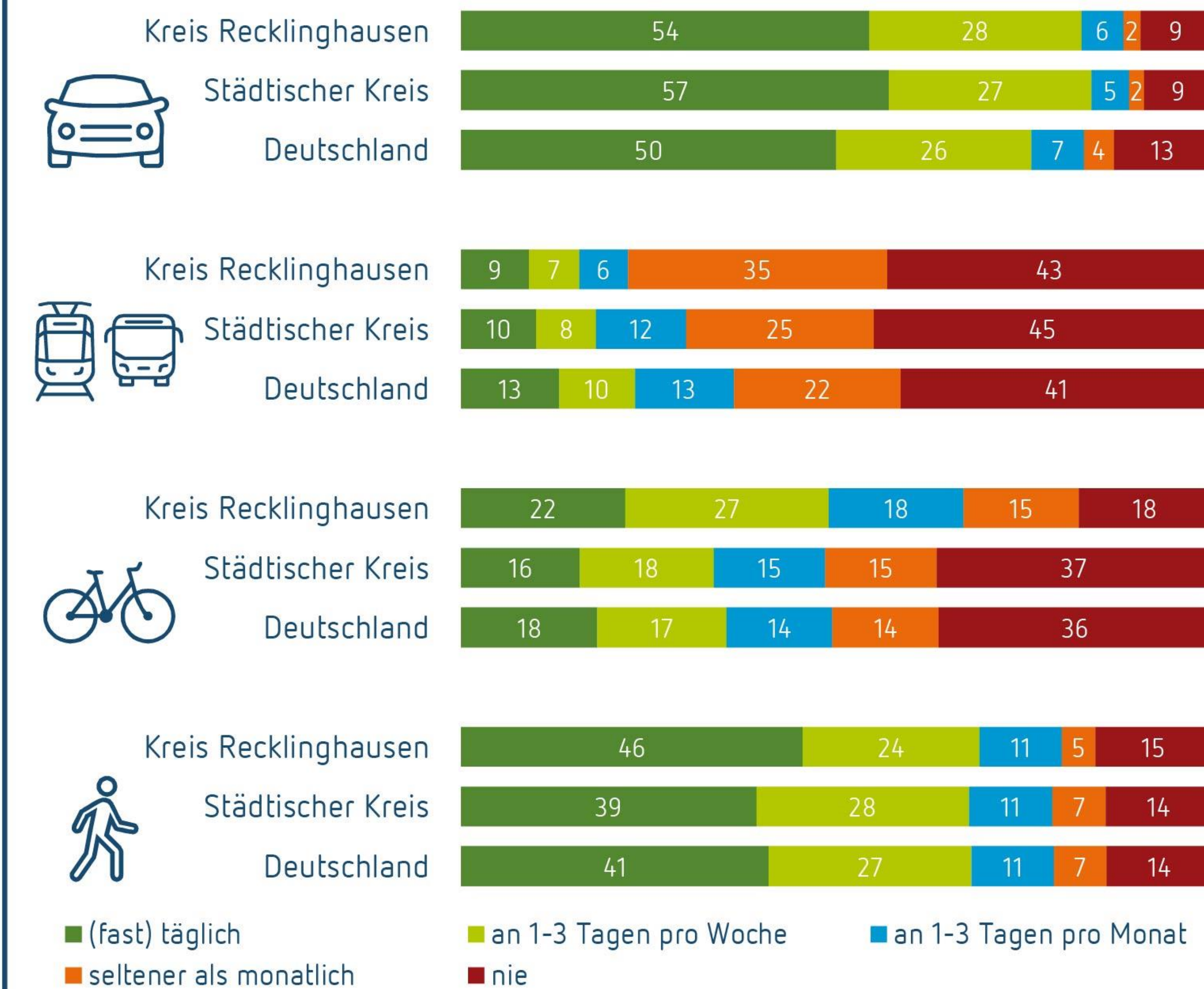
Alle Angaben in % der Haushalte

So ist der Kreis Recklinghausen unterwegs...

70 % der Personen gehen mind. wöchentlich Wege zu Fuß

Der Kfz-Verkehr weist im Kreis Recklinghausen den größten Anteil (fast) täglicher Nutzer:innen auf. Demgegenüber nutzen lediglich 9 % der Person Bus und Bahn (fast) täglich genutzt. Die Busnutzung mit 8 % der Personen höher als die (fast) tägliche Bahnnutzung aus (3 %). Die Fahrradnutzung an mind. 1 bis 3 Tagen pro Woche liegt mit ca. 49 % der Personen über dem gesamtdeutschen Schnitt von 35 % der Personen.

Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

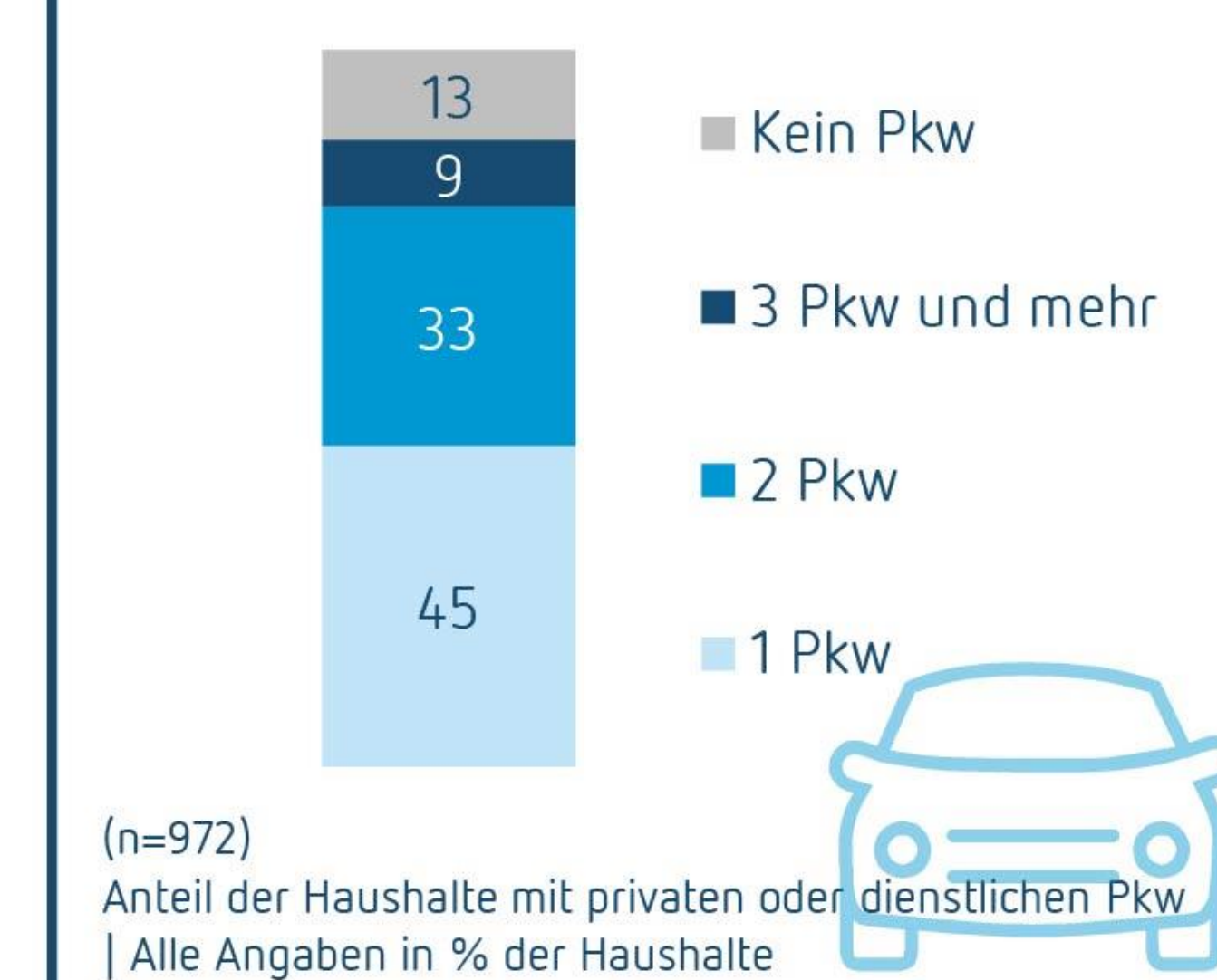


Werte für Städtischen Kreis und Deutschland stammen aus der MiD 2017
Alle Angaben in % der Personen

Pkw-Verfügbarkeit

94 % der Personen ab 18 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein und 82 % der über 18-Jährigen geben an immer oder täglich auf einen Pkw zurückgreifen zu können. Weitere 11 % der volljährigen Personen verfügen zeitweise oder nach Absprache über einen Pkw. Die Pkw-Verfügbarkeit der Personen liegt damit im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt auf einem etwas höheren Niveau.

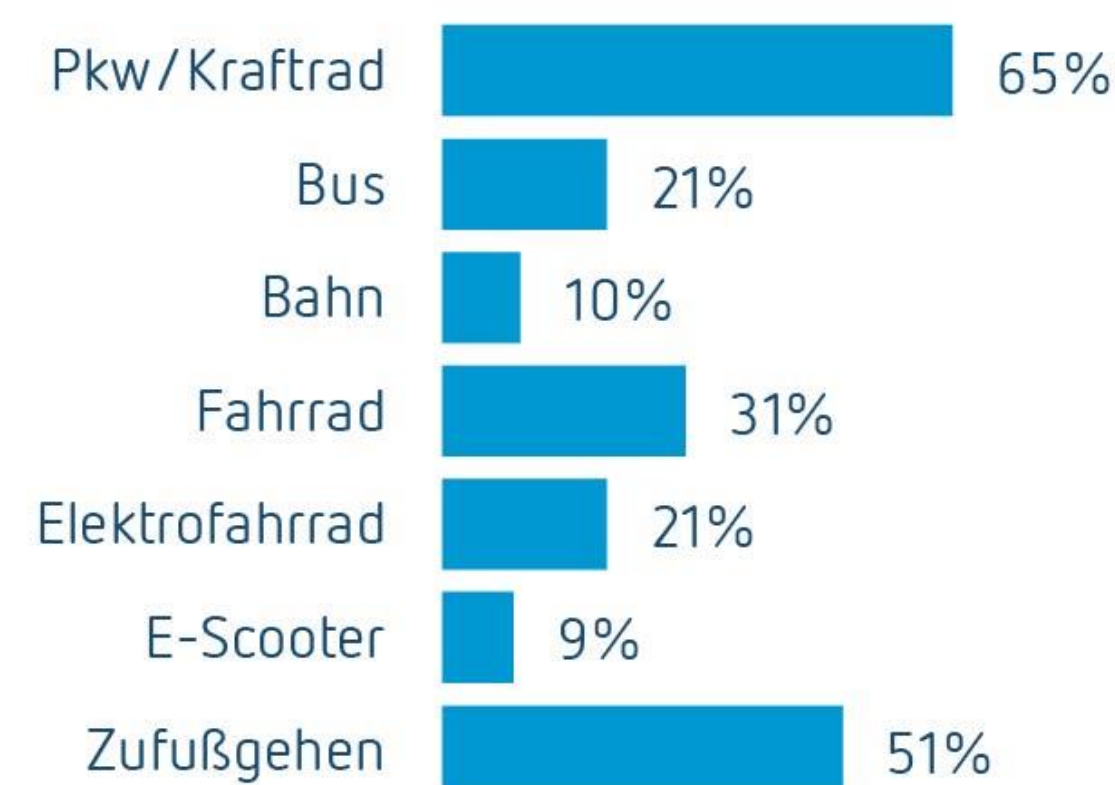
Pkw-Ausstattung der Haushalte



Pkw Ausstattung

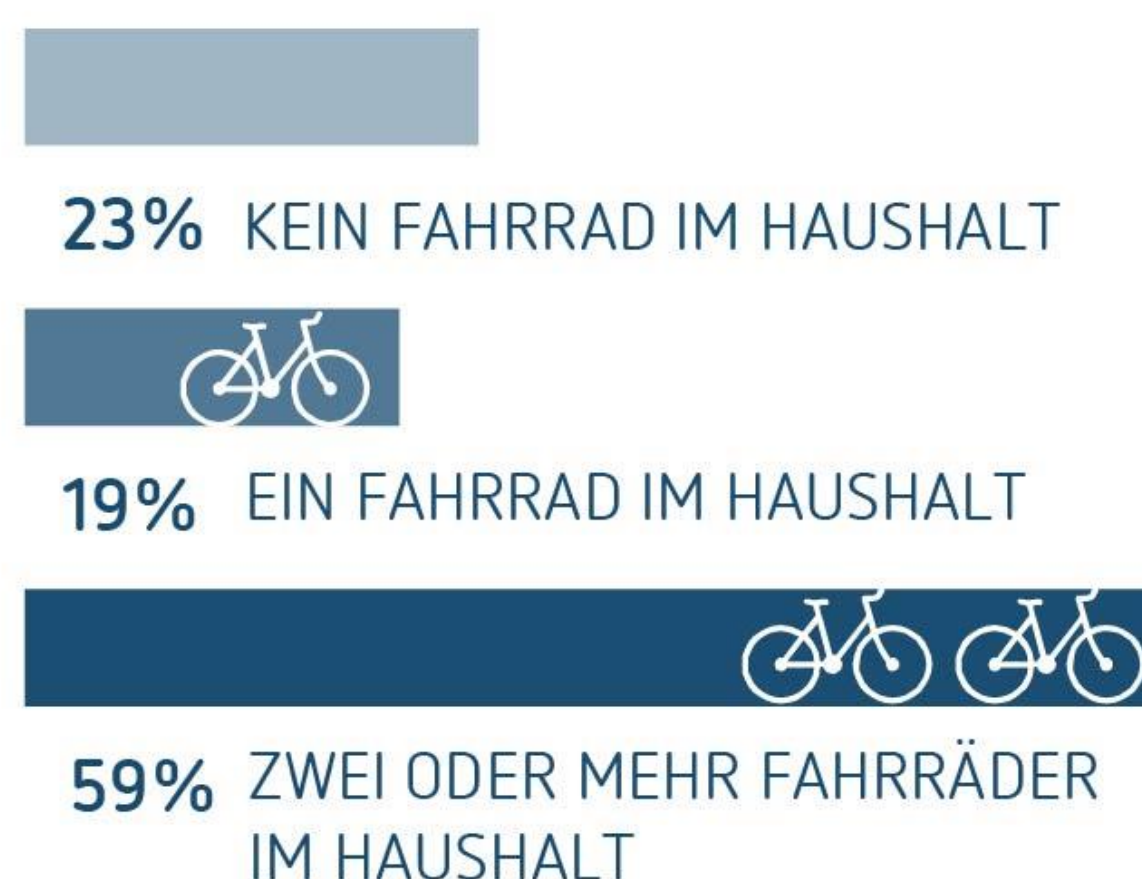
13 % der Haushalte haben keinen privaten oder dienstlichen Pkw und sind damit autofrei. Im gesamtdeutschen Schnitt liegt die Pkw-Ausstattung im Kreis Recklinghausen auf einem hohen Niveau (MiD 2017: 22 % autofreie Haushalte). Im Vergleich zum Schnitt der städtischen Kreise fällt die Pkw-Ausstattung nur geringfügig höher aus (15 % der Haushalte ohne Pkw). Insgesamt liegt die Pkw-Dichte bei 671 (private oder dienstliche) Pkw pro 1.000 Einwohner:innen.

Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen



Anteil der sehr guten/ guten Bewertungen pro Verkehrsmittel
Alle Angaben in % der Personen

996 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen

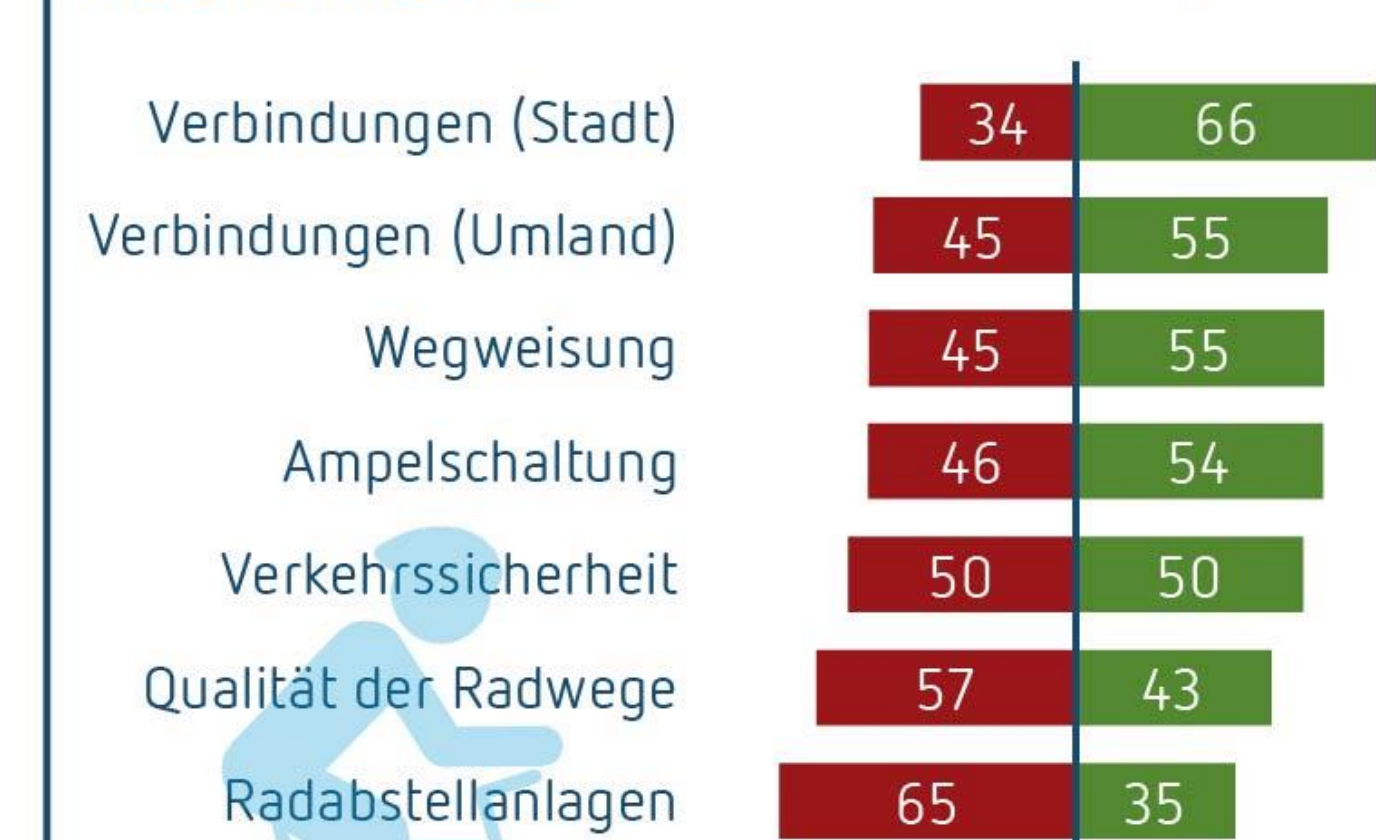


Konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder
Alle Angaben in % der Haushalte

Durchschnittlicher Fahrradbesitz der Haushalte von 77 % mit mind. einem (Elektro-)Fahrrad (MiD 2017: 78 %).

Allerdings liegt der Anteil der Haushalte mit mind. einem (Elektro-) Fahrrad liegt mit 31 % der Haushalte bereits auf einem hohen Niveau und spiegelt den aktuellen Marktboom der Elektrofahrräder wieder. Durch die zusätzlichen Elektrofahrräder liegt die Fahrraddichte mit 996 Fahrrädern über den gesamtdeutschen Schnitt von ca. 930 Fahrrädern pro Einwohner:innen (MiD 2017).

Bewertung des Radverkehrs

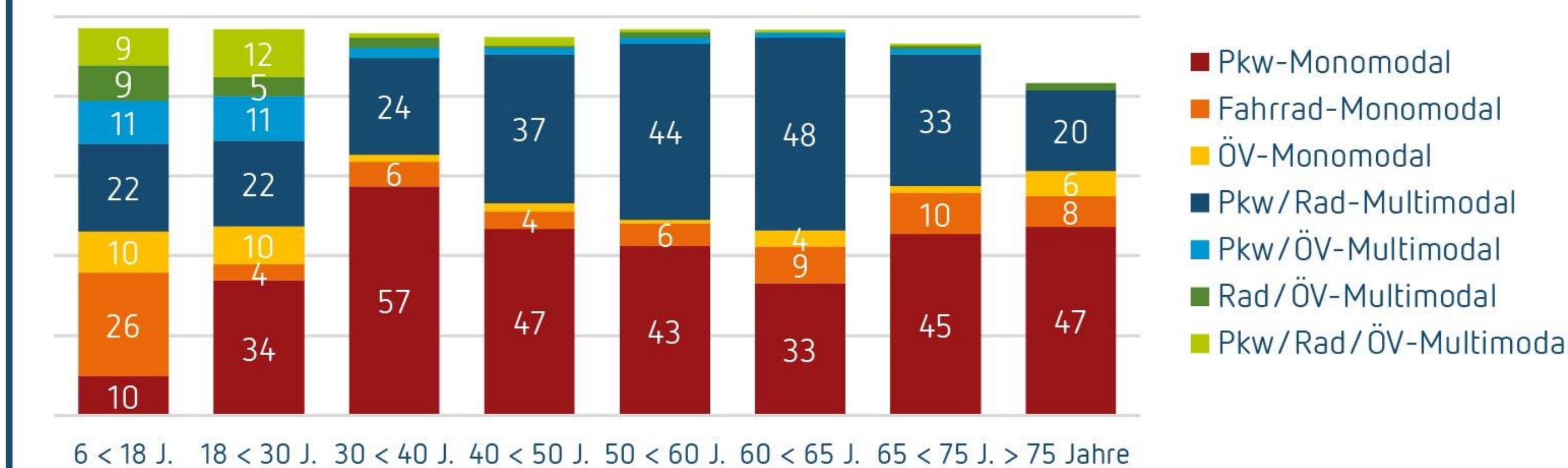


Bewertung anhand von Schulnoten (Positiv: Noten 1 bis 3; Negativ: Noten 4 bis 6)
| Alle Angaben in % der Personen

40 % Pkw-monomodale Personen

Etwa die Hälfte der Personen nutzen lediglich ein Verkehrsmittel mehrmals pro Woche bzw. sind monomodale Personen (53 %). Rund 9% der Personen sind Fahrrad-monomodal unterwegs und 4 % ÖV-monomodal. 41 % der Personen sind hingegen multimodale Personen. Die beliebteste Kombination ist dabei Pkw und Fahrrad. Rund 31 % der Personen nutzen diese Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche.

Mobilitätstypen nach Altersgruppen



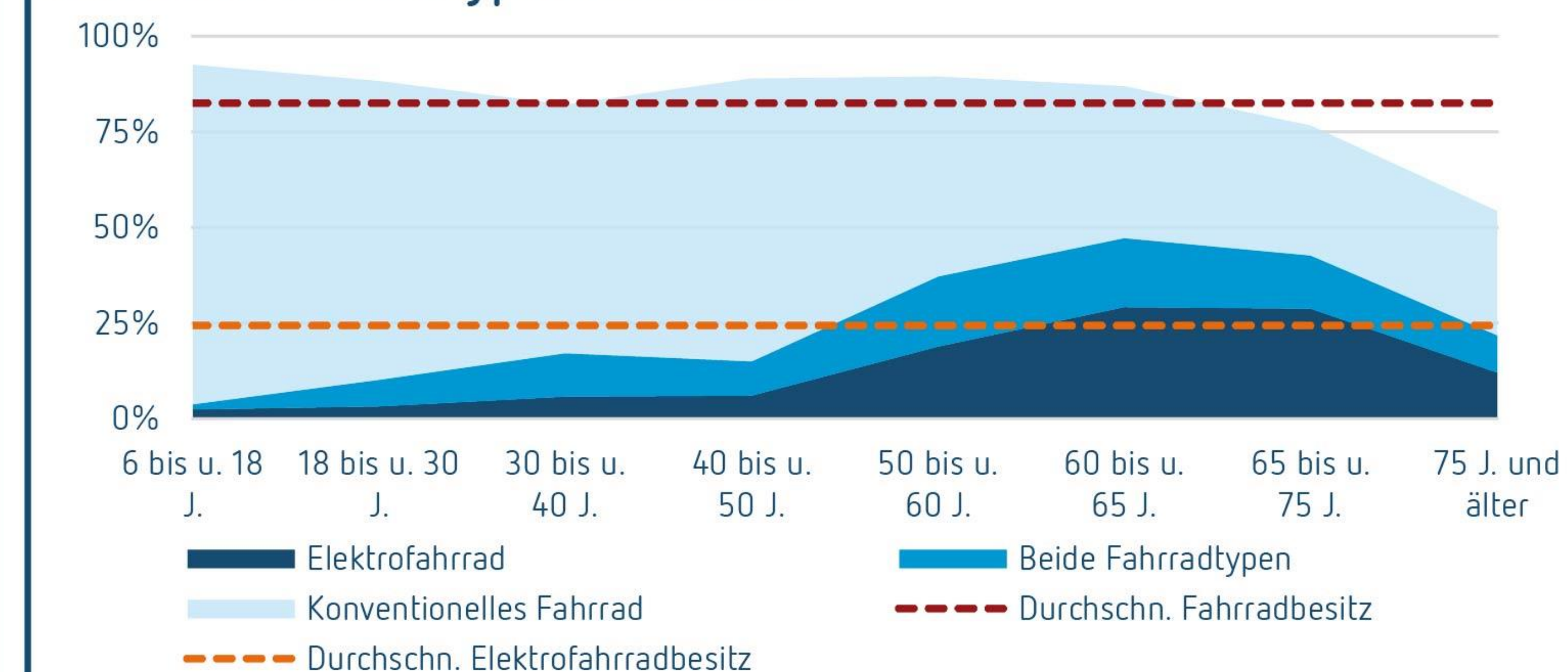
Alle Angaben in % der Personen
Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt anhand der Verkehrsmittel-nutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen. Jemand, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von max. 1 - 3 Tage pro Monat angegeben hat, wird keinem Mobilitätstyp zugeordnet. Wenn ein Befragter z. B. (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 - 3 Tagen pro Woche das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodal“.

83 % der Personen ab 6 Jahren besitzen im Kreis Recklinghausen ein Fahrrad oder Elektrofahrrad.

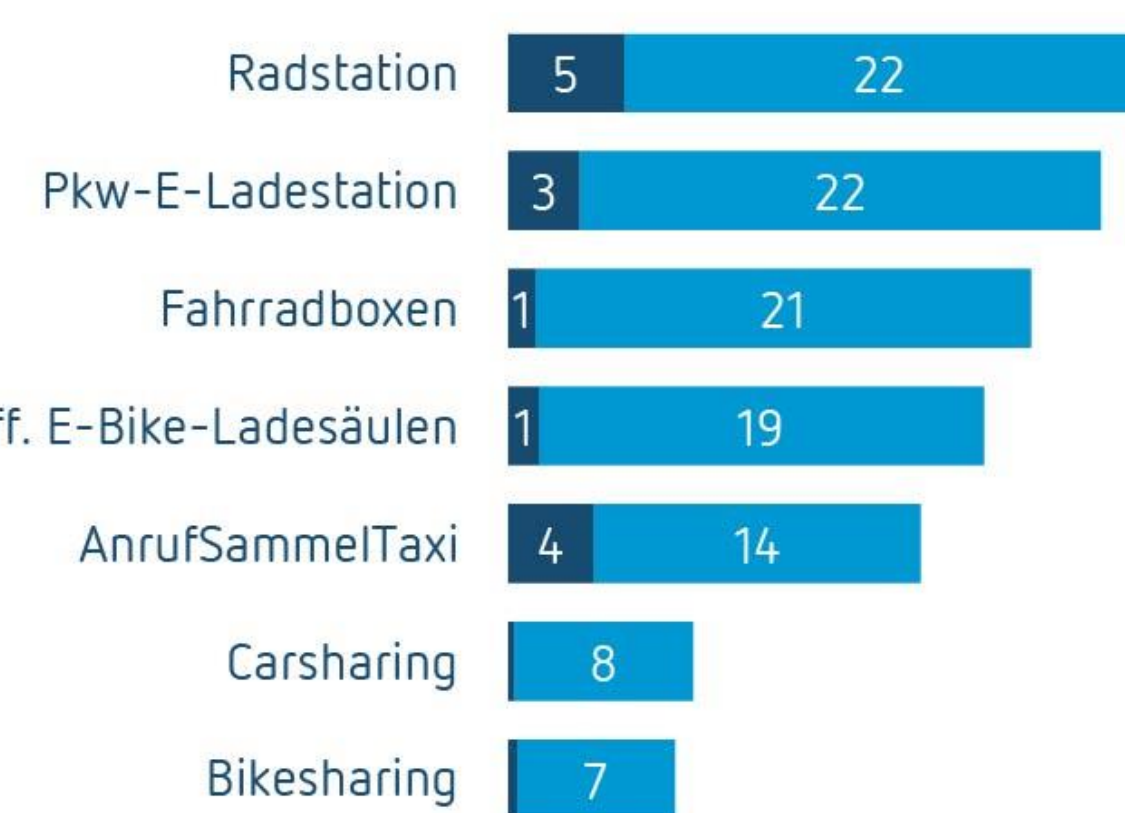
In der Altersklasse ab 75 Jahren fällt der Anteil allerdings unter dem Durchschnitt zurück.

21 % der Personen besitzen ein Elektrofahrrad (Pedelec, S-Pedelec). Die Elektrofahrradbesitzquote liegt dabei in den älteren Altersklassen über diesen kreisweiten Schnitt.

Besitz von Fahrradtypen nach Alter



Nutzer:innen(potenziale) von Mobilitätsangeboten

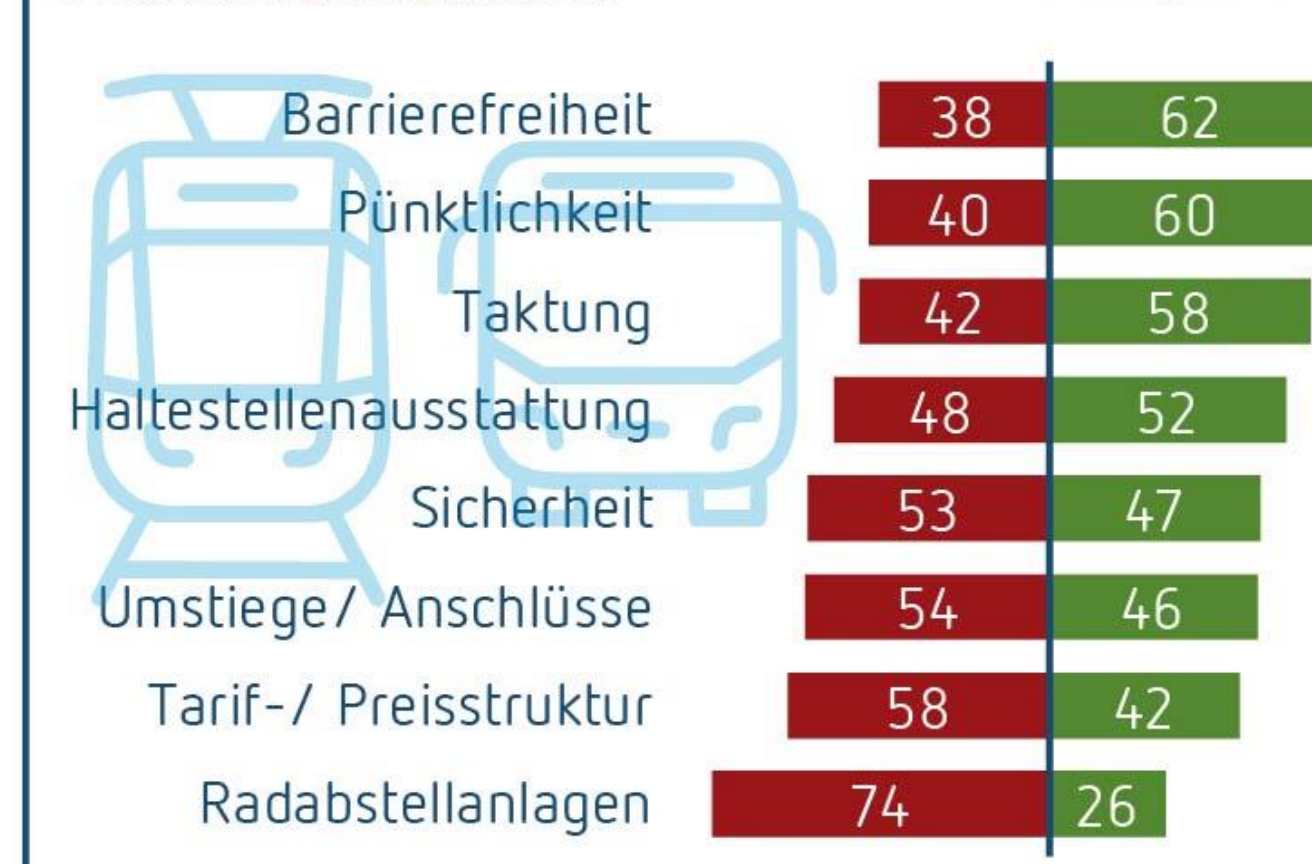


Alle Angaben in % der Personen

15 % der Personen ab 6 Jahren besitzen im Kreis Recklinghausen eine Zeitkarte für Bus und Bahn.

Bei den Zeitkarten handelt es sich vorwiegend um SchokoTickets oder SemesterTickets (28 % bzw. 32 % der Zeitkarten) und sind damit dem Ausbildungsverkehr (Schule/ Uni) zuzuordnen. Im Vergleich zur MiD 2017 fällt der Zeitkartenbesitz etwas unter dem Durchschnitt (Deutschland: 22 % der Personen, Städtischer Kreis: 17 % der Personen).

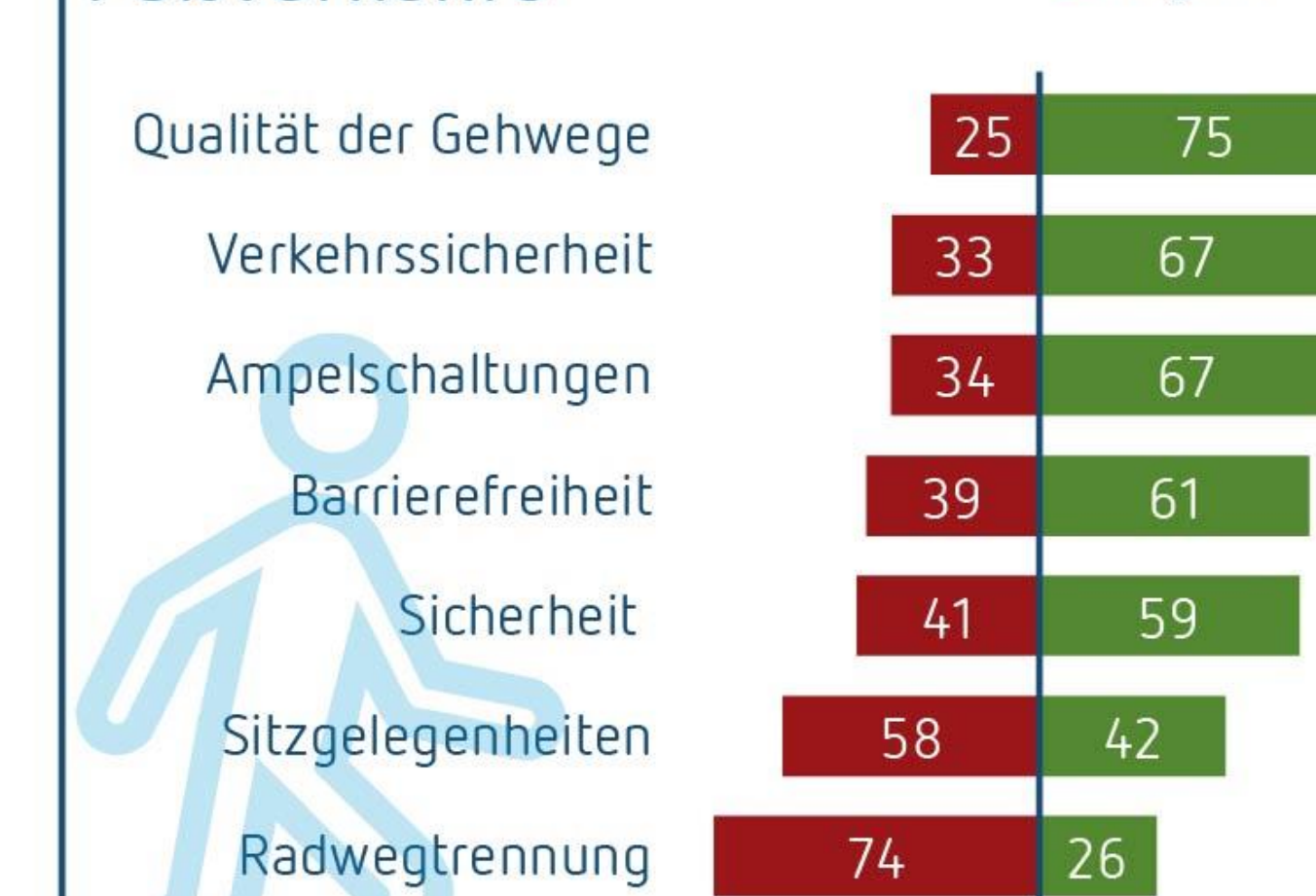
Bewertung öffentlicher Verkehrsmittel



Bewertung anhand von Schulnoten (Positiv: Noten 1 bis 3; Negativ: Noten 4 bis 6)
| Alle Angaben in % der Personen

Jeweils mehr als die Hälfte die Personen bewerten die Sicherheit an Haltestellen, die Umstiege und Anschlüsse, die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur sowie das Fahrradabstellangebot an Haltestelle als Teilaspekte des öffentlichen Verkehrs mit Schulnoten von 4 bis 6 vergleichsweise negativ. Vor allem bei den Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sehen fast drei Viertel der Personen Verbesserungspotenziale.

Bewertung des Fußverkehrs



Bewertung anhand von Schulnoten (Positiv: Noten 1 bis 3; Negativ: Noten 4 bis 6)
| Alle Angaben in % der Personen

Die Mobilitätsbefragung 2022 wurde im Rahmen des Aufstellungsprozesses des Masterplan Mobilität des Kreis Recklinghausens durchgeführt. Die Ergebnisse fließen in den Planungsprozess mit ein. Das Methodische Vorgehen der Befragung entspricht den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW der Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen, Städte und Kreise.

Quelle: Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Stand: Dezember 2022