



Kreis Coesfeld  
Friedrich-Ebert-Str. 1  
48653 Coesfeld

Dortmund, im Februar 2023

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Lukas Schroeder-Schilling

Sophia Middendorf

Harriet Schröder

Titelbilder: Kreis Coesfeld 2022

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Kurzfassung der Mobilitätsbefragung

Der Kreis Coesfeld hat im Herbst 2022 in Zusammenarbeit mit der Stadt Coesfeld und der Stadt Dülmen im Rahmen einer Haushaltsbefragung das aktuelle Mobilitätsverhalten der Einwohner/innen erhoben. Die Mobilitätsbefragung liefert Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung und aktualisiert zudem die Ergebnisse aus der vorherigen Mobilitätsbefragung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016. Insgesamt haben im Kreis Coesfeld 4.890 Personen (ab 6 Jahren) aus rund 2.300 Haushalten an der Befragung teilgenommen und an einem vorgegebenen Berichtstag ihre zurückgelegten Wege protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 2,2 % der Bevölkerung im Kreis Coesfeld befragt werden und somit repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten erzielt werden.

## Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die persönliche Verkehrsmittelwahl und letztlich auch die Verkehrsmittelnutzung sind die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz einer Fahrerlaubnis oder einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Einflussfaktoren. Der Großteil aller Haushalte (92 %) besitzt mind. einen Pkw und in 90 % der Haushalte ist mind. ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad) vorhanden. Gegenüber der vorherigen Befragung im Jahr 2016 haben sich die Besitzanteile bei den Pkw nicht und bei den Fahrrädern leicht erhöht, da die Besitzquoten 2016 bereits auf einem hohen Niveau lagen. Deutliche Veränderungen können hingegen in der Verbreitung von Elektrofahrrädern beobachtet werden. So ist der Anteil der Haushalte, die mind. ein Elektrofahrrad besitzen, seit 2016 von 18 % auf 48 % der Haushalte angewachsen. Die überdurchschnittliche Elektrofahrradausstattung konnte damit noch weiter gesteigert werden. Gut ein Zehntel der befragten Bevölkerung im Kreis Coesfeld ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrerausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 11 %). Hierzu zählen insbesondere Schüler/innen und Studierende. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über eine Fahrerlaubnis für den Pkw (94 %) und vier Fünftel der Personen (ab 18 Jahren) können immer oder täglich auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 15 % der Personen steht ein Pkw zumindest zeitweise oder nach Absprache zur Verfügung.

## Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Im Kreis Coesfeld verlassen 82 % der Stadtbevölkerung (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese Mobilen legen dabei im Schnitt jeweils 3,7 Wege pro Person täglich zurück. Werden die immobilen Personen (18 %) in die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person eingerechnet, beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 3,0 Wege pro Person pro Tag. Im Schnitt wird im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) pro Weg eine Entfernung von ca. 10,6 km zurückgelegt. Diese durchschnittliche Wegelänge liegt nur geringfügig unter dem Schnitt von 2016. Insgesamt legen die Einwohner/innen des Kreises Coesfeld an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 32 km zurück, eine mobile Person kommt auf 39 km. Insgesamt werden von der Bevölkerung des Kreises Coesfeld pro Werktag hochgerechnet rund 697.000 Wege und über 7,4 Mio. Personenkilometer zurückgelegt.

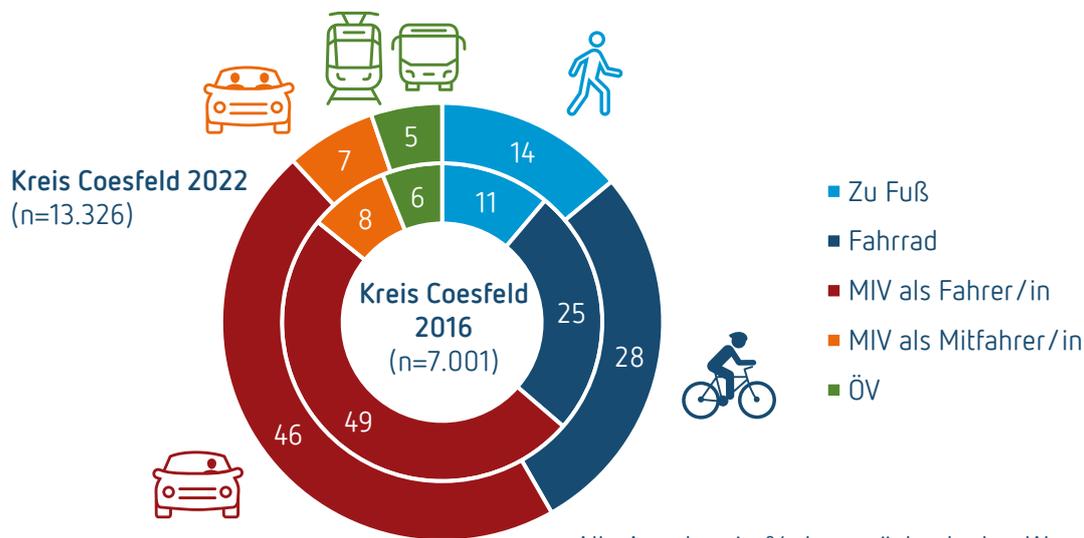
Tab. 1: Mobilitätseckdaten Kreis Coesfeld

Mobilitätseckdaten Kreis Coesfeld	2016	2022
Wege pro Tag einer mobilen Person	3,6 Wege	3,7 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (Wege < 100 km)	10,7 km	10,6 km
Mittlere Dauer eines Weges	20 Min.	22 Min.
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	71 Min./Tag	79 Min./Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	rd. 612.000 Wege/Tag	rd. 697.000 Wege/Tag

Insgesamt 42 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 14 % der Wege zu Fuß unternommen und für 28 % der Wege das Fahrrad genutzt, wovon etwa 11 % der Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren werden. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 5 % der Wege bewältigt. Somit werden insgesamt rund 47 % der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel bleibt dennoch das Auto, das für 53 % der Wege eingesetzt wird. Dabei werden 46 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 7 % als mitfahrende Person zurückgelegt.

Insgesamt zeigt sich tendenziell eine positive Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis Coesfeld: Sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr wurden in der aktuellen Mobilitätsbefragung anteilig auf mehr Wegen genutzt als im Jahr 2016. Der Anteil der Wege mit dem MIV an allen Wegen ist um vier Prozentpunkte auf insgesamt 53 % der Wege gesunken, wohingegen der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen im Vergleich zum Jahr 2016 auf einem vergleichbaren Niveau liegt.

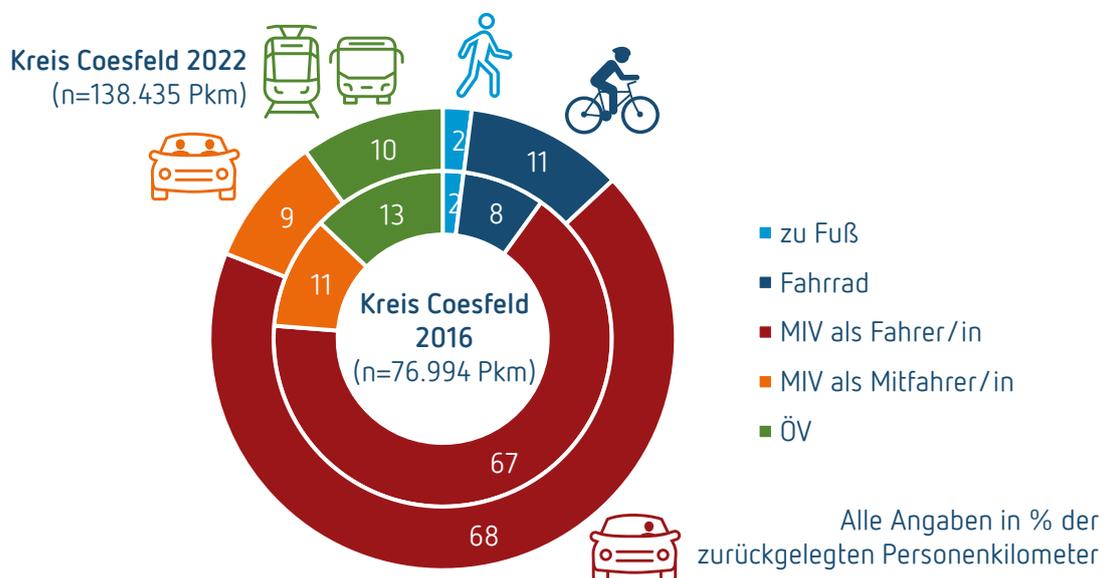
Abb. 1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen – bei der Auswertung der Wege unter 100 km – feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang und Fahrradwege 4,2 km. Allerdings fällt die durchschnittliche Wegelänge bei Elektrofahrrädern mit 5,9 km höher aus als bei konventionellen Fahrrädern mit 3,0 km pro Weg. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als fahrende Person liegen bei 15,6 km, mit MIV als mitfahrende Person bei 14,7 km und mit dem ÖV bei 20,8 km.

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern, nimmt im Vergleich zum Modal Split der zurückgelegten Wege der Anteil des Autoverkehrs deutlich zu (siehe Abb. 2). So werden mehr als zwei Drittel aller werktätlich zurückgelegten Wegestrecken mit dem MIV als Fahrer/in gefahren (68 %) und ein weiteres Zehntel der Verkehrsleistung als Mitfahrer/in (9 %). Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung auf 10 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 2 % (zu Fuß) bzw. 11 % (Fahrrad) der Personenkilometer zum Vergleich der Anteil am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 14 %, Fahrrad: 28 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfällt als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km

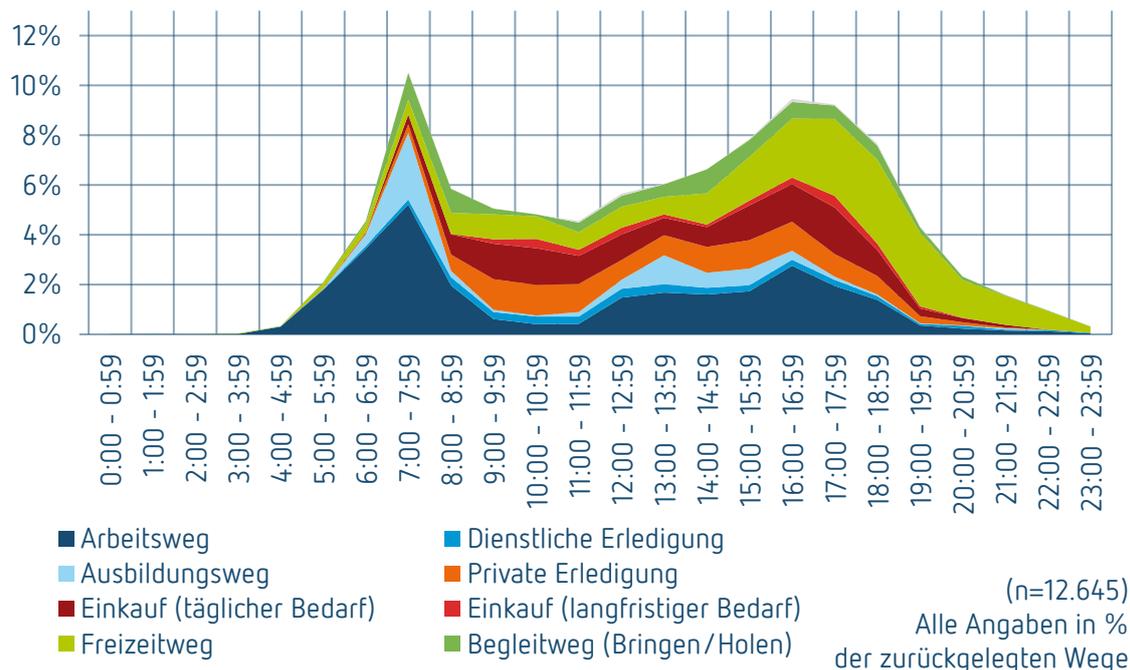


Gegenüber 2016 kann die gestiegene Fahrradverkehrsnutzung auch am Modal Split nach Verkehrsleistung festgestellt werden. Während die Anteile der zu Fuß und mit dem MIV als Fahrer/in an den zurückgelegten Personenkilometer auf einem vergleichbaren Niveau zum Ausgangswert 2016 liegen (zu Fuß jeweils 2 %; MIV als Fahrer/in 2016: 67 % und 2022: 68 %), sind die Anteile an der Verkehrsleistung beim ÖV und beim MIV als Mitfahrer/in leicht rückläufig.

### Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Rund 29 % der Wege der Bevölkerung des Kreises Coesfeld werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 12 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 3 %) zurückgelegt. Ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (25 %) und 27 % der von der Kreisbevölkerung zurückgelegten Wege sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (7 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (38 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen, die rund 8 % aller Wege ausmachen.

Abb. 3: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck



Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr mit 11 % der Wege sowie zwischen 16 und 17 Uhr mit 10 % der Wege, in denen jeweils etwa ein Zehntel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 19 Uhr. In diesem Zeitraum werden pro Stunde jeweils zwischen 8 % und 10 % des täglichen Wegeaufkommens getätigt. Insgesamt wird damit in diesem Zeitraum ein Drittel der täglichen Wege begonnen (34 %). Das Vormittagstief liegt zwischen 8 und 13 Uhr. In diesem Zeitraum werden über 5 Stunden verteilt insgesamt etwa 26 % des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

### Räumliche Verteilung der Wege

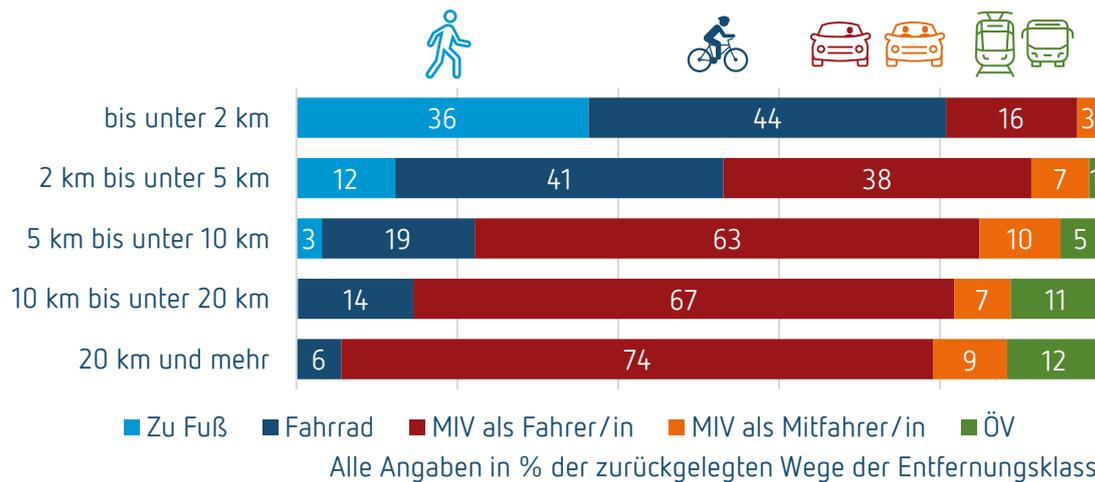
75 % der von der Kreisbevölkerung zurückgelegten Wege werden innerhalb des Kreises Coesfeld unternommen. Insgesamt 60 % der Wege werden innerhalb einer Stadt oder Gemeinde des Kreises Coesfeld zurückgelegt und stellen somit den kommunalen Binnenverkehr dar. Gut ein Fünftel der Wege sind Wege zwischen dem Kreis Coesfeld und dem Umland bzw. führen über die Kreisgrenze hinaus oder hinein (21 %). Weitere 4 % der täglichen Wege der Kreisbevölkerung haben keinen Bezug zum Kreis Coesfeld, d. h. sowohl Start als auch Ziel des Weges liegen außerhalb des Kreises. Die aufkommenstärkste Wegebeziehung außerhalb des Kreises ist die Stadt Münster. Darüber hinaus bestehen weitere von der Kreisbevölkerung stark frequentierte Wegebeziehungen zu den Nachbarkreisen Borken, Recklinghausen und Unna.

### Wegelängen und Verkehrsaufwand

Über 40 % der zurückgelegten Wege mit einer Länge bis unter 5 km fahren die Einwohner/innen des Kreises Coesfeld mit dem Fahrrad. Das sind überdurchschnittlich hohe Fahrradanteile. Zudem werden 36 % der Wege unter 2 km zu Fuß zurückgelegt, so dass insgesamt lediglich knapp ein

Fünftel der Wege unter 2 km mit dem MIV oder ÖV gefahren werden. Erst ab der Entfernungsklasse von 5 km bis unter 10 km dominiert der Anteil des MIV mit insgesamt 63 % der Wege (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in). Gleichwohl lässt sich festhalten, dass Wege mit einer Länge bis 10 km – insbesondere mit dem Elektrofahrrad – noch gut aktiv zurückgelegt werden können. Aktuell werden 19 % der Wege dieser Entfernungsklasse mit dem Fahrrad zurückgelegt. So bieten sich hier gewisse Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Radverkehr.

Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



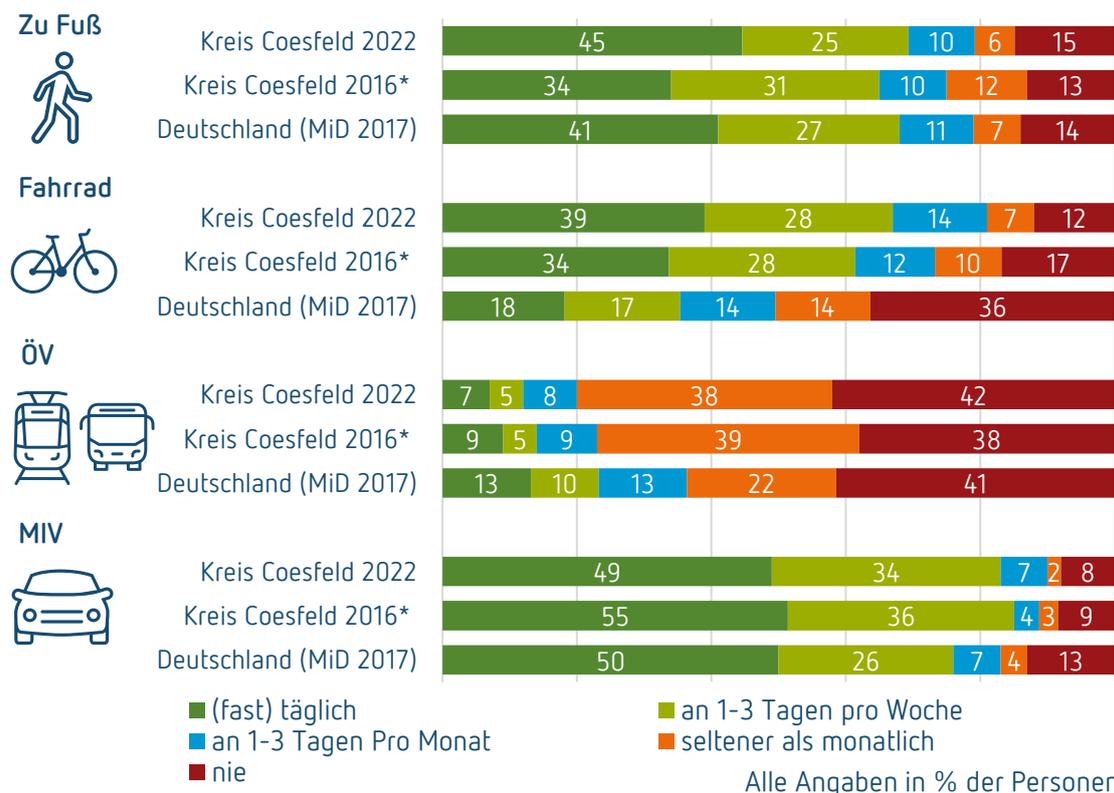
Der ÖV nimmt ab Wegstrecken von mind. 5 km einen erkennbaren Anteil ein, welcher in den höheren Entfernungsklassen weiter zunimmt. Dennoch können weitere Verlagerungspotenziale zum ÖV insbesondere auf den Distanzen ab 5 km identifiziert werden.

Insgesamt zeigt sich anhand der Auswertung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen deutlich, dass insbesondere auf kurzen Wegen bis 5 km bzw. in Teilen bis 10 km noch Verlagerungspotenziale auf aktive Mobilitätsformen bestehen. Gleichwohl gilt es festzuhalten, dass die Nutzung dieser Mobilitätsformen in diesen Entfernungsklassen gegenüber Vergleichsräumen bereits überdurchschnittlich ist.

### Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 83 % der Einwohner/innen täglich oder mindestens einmal wöchentlich genutzt. Zu Fuß gehen 70 % regelmäßig, 67 % nutzen das Fahrrad wenigstens einmal in der Woche. Die Fahrradnutzung im Kreis Coesfeld fällt damit deutlich überdurchschnittlich aus. Die hohen Werte im Fahrrad- und Fußverkehr zeugen von einer guten nahräumlichen Erreichbarkeit alltäglicher Ziele. Eine sehr geringe Bedeutung in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung spielt dagegen das öffentliche Verkehrssystem. Lediglich 12 % der Befragten gaben an, es wenigstens einmal in der Woche zu nutzen. Mehr als zwei Fünftel nutzen es nie.

Abb. 5: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

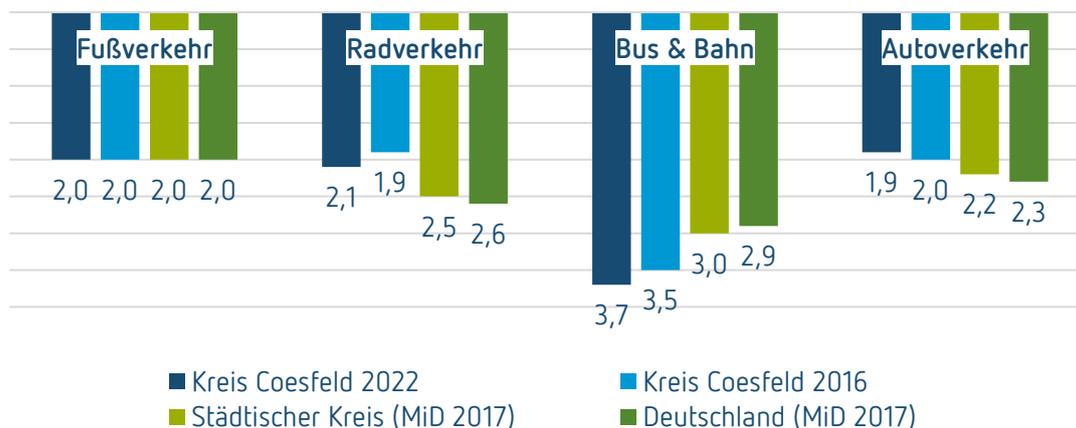


\*Abweichende Kategorisierung in der Befragung 2016: „an 3-4 Tagen pro Woche“ und „an 1-2 Tagen pro Woche“ wurden zu „an 1-3 Tagen pro Woche“ zusammengefasst.

### Bewertung der Verkehrssysteme

Mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsmittel werden die Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld durch die Befragten mit Durchschnittsnoten von 1,9 bis 2,1 positiv bewertet. Die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel fällt hingegen mit einer Durchschnittsnote von 3,7 deutlich negativer aus. Insgesamt gilt es dabei zu beachten, dass die Bewertung teilweise mit der Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels korreliert: Personen, die regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind, bewerten die Situation besser als die Personen, die nur selten Fahrrad fahren. Gleiches gilt für den Autoverkehr: Regelmäßige Autofahrer/innen vergeben bessere Noten als die Personen, die nur selten das Auto nutzen. Bei der Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel kann dieser Zusammenhang zur Nutzungshäufigkeit nicht eindeutig festgestellt werden. So erhält das Bus- und Bahnangebot im Schnitt sowohl von den monatlichen als auch von den wöchentlichen und täglichen Nutzer/innen in etwa vergleichbare Bewertungen, während Personen mit keiner Nutzung deutlich schlechtere Bewertungen abgegeben haben. Neben der Nutzungshäufigkeit hängt die Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme im öffentlichen Verkehr insbesondere von der Angebotsstruktur ab. Wird das Ergebnis der Erhebung des Kreis Coesfeld aus 2016 (Durchschnittsnote: 3,5) mit dem Nachbarkreis Warendorf (Durchschnittsnote ÖV 2015: 3,3) und dem Kreis Borken (Durchschnittsnote ÖV 2015: 3,5) verglichen, liegt der Kreis Coesfeld mit der Bewertung des ÖV auf einem typischen Niveau. Die im Vergleich dazu etwas negativerer aktuelle Bewertung kann auch auf eine allgemein schlechtere Wahrnehmung des ÖV, u.a. im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, zurückzuführen sein. Generell fällt die Bewertung des ÖV meist schlechter aus als die der anderen Verkehrsmittel.

Abb. 6: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme (Schulnoten)



### Zusammenfassung und Ausblick

Mit dieser Mobilitätsbefragung sind die zuletzt im Jahr 2016 ermittelten repräsentativen Grundlagedaten zum Mobilitätsverhalten im Kreis Coesfeld aktualisiert worden. Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 6 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden des Kreises Coesfeld vor allem im Bereich der Nahmobilität weiterentwickelt hat: So konnte sowohl der Fuß- als auch der Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen auf insgesamt 42 % der zurückgelegten Wege – zu Lasten des MIV-Anteils – gesteigert werden. Die Basis der Mobilität im Kreis Coesfeld bleibt mit mehr als der Hälfte der zurückgelegten Wege allerdings weiterhin der MIV. In der aktuellen Befragung zeigt sich eine Zunahme der Pkw-Ausstattung insbesondere bei der höheren Verbreitung von Zweit- und Drittwagen in den Haushalten.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stagniert und erreicht – nicht zuletzt im Hinblick auf die Pandemie in den vergangenen drei Jahren – in etwa das Niveau der vorherigen Befragung (5 % der Wege; 2016: 6 % der Wege). Insbesondere auf den Wegebeziehungen zum benachbarten Oberzentrum Münster, welches einen wichtigen Arbeitsplatzstandort für den Kreis Coesfeld darstellt, erweisen sich die direkten SPNV-Verbindungen sowie das Angebot an Schnell- und Expressbusverbindungen als attraktive Alternativen zum MIV. Der Fahrradbesitz der Einwohner/innen des Kreises Coesfeld lag bereits 2016 auf einem hohen Niveau, welches laut der aktuellen Befragung gehalten und durch eine Zunahme der Elektrofahrrad-ausstattung ergänzt wird.

Zudem lassen sich Nutzersegmente für die potenzielle Verlagerung auf den Radverkehr bzw. ÖV identifizieren. Für den Radverkehr liegt das Verlagerungspotential bei 7 % der Personen im erwerbsfähigen Alter im Kreis Coesfeld. Dieser Wert lag im Jahr 2016 bei 11 %, was darauf hindeutet, dass das Potential teilweise schon aktiviert wurde. Das ÖV-Potential liegt bei 8 % der Personen im erwerbsfähigen Alter. Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln allerdings positiv.

In der Langfassung des Endberichts zur Mobilitätsbefragung werden die dargestellten Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten im Kreis Coesfeld weiter ausgeführt und Querbezüge hergestellt, indem Mobilitätskennziffern u. a. mit soziodemografischen Merkmalen verschnitten oder nach Zielgruppen ausgewertet werden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Methodische Grundlagen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Untersuchungsraum Kreis Coesfeld</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Mobilitätsoptionen</b>	<b>13</b>
4.1	Soziodemografische Daten	13
4.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit	15
<b>5</b>	<b>Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Arbeitsplatzmobilität</b>	<b>33</b>
6.1	Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität	35
6.2	Bewertung der Erreichbarkeit	37
6.3	Homeofficenutzung	39
<b>7</b>	<b>Bewertung der Verkehrssysteme</b>	<b>41</b>
<b>8</b>	<b>Mobilität am Stichtag</b>	<b>46</b>
8.1	Räumliche Wegebeziehungen	50
8.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	54
8.3	Wegelängen und Wegedauer	61
8.4	Wegeketten	69
8.5	Mobilität in den kreisangehörigen Städten	71
<b>9</b>	<b>Potenzialermittlung</b>	<b>81</b>
9.1	Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr	81
9.2	Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn	82
<b>10</b>	<b>Zusammenfassendes Fazit</b>	<b>85</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>87</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>88</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>90</b>
	<b>Anhang I: Zusatzauswertungen</b>	<b>91</b>
	<b>Anhang II: Befragungsunterlagen</b>	<b>102</b>

# Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BüLaMo	Förderprojekt „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nicht-motorisierter Individualverkehr)
k. A.	Keine Angabe
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Fallzahl der Auswertung (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr / Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	Personen ohne Auto, die auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
S-Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt und Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h erreicht (Versicherungskennzeichen pflichtig)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

# 1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Der Kreis Coesfeld hat im Herbst 2022 eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung durchgeführt, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu identifizieren und das Gesamtverkehrsaufkommen zu ermitteln. Die Untersuchung aktualisiert die Ergebnisse der vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 und liefert somit aktuelle Grundlagendaten für die Verkehrsplanung. Die Befragung wurde mit Beteiligung der Städte Coesfeld und Dülmen durchgeführt. In diesen Untersuchungseinheiten wurden durch eine Erhöhung der jeweiligen Stichproben repräsentative Ergebnisse auf Stadtebene generiert, die sich ebenfalls auf Stadtteilebene auswerten lassen.

Aus den aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse sowohl für die zukünftige Verkehrsplanung als auch für die Evaluation der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens seit der letzten Befragung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Wie sieht die Verkehrsmittelnutzung auf verschiedenen Wegebeziehungen aus? Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. als Informationsgrundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplan, für die Erstellung von Mobilitätskonzepten oder für die Förderung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit oder als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung für den Kreis Coesfeld zusammen, vergleicht diese mit den Ergebnissen der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2016 und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung.

## 2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsbefragung für den Kreis Coesfeld wurde unter Beachtung der Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen konzipiert und ausgewertet. Damit sind die Ergebnisse sowohl mit der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2016 als auch mit anderen aktuellen Erhebungen in Kreisen sowie Städten und Gemeinden in NRW vergleichbar.

Die Erhebung wurde im Herbst 2022 in drei Wellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf neun Stichtage im Zeitraum zwischen dem 06. September und dem 22. September 2022.

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	06.09.2022	Dienstag	23 °C	10 Stunden	2 mm
	07.09.2022	Mittwoch	20 °C	6 Stunden	0 mm
	08.09.2022	Donnerstag	18 °C	4 Stunden	6 mm
2	13.09.2022	Dienstag	20 °C	5 Stunden	1 mm
	14.09.2022	Mittwoch	14 °C	0 Stunden	7 mm
	15.09.2022	Donnerstag	14 °C	1 Stunden	2 mm
3	20.09.2022	Dienstag	11 °C	6 Stunden	0 mm
	21.09.2022	Mittwoch	10 °C	9 Stunden	0 mm
	22.09.2022	Donnerstag	11 °C	11 Stunden	0 mm

Quelle: Wetterkontor, Wetterstation Lüdinghausen

Das Wetter in diesem Zeitraum war weitgehend beständig und es waren hauptsächlich geringe Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Temperaturen zwischen 10°C und 23° C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeitliches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Die Erhebung wurde im Jahr 2022 während der Covid-19-Pandemie durchgeführt. Im Erhebungszeitraum zwischen dem 06. Und dem 22. September 2022 wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und auch gastronomische Betriebe sowie der Einzelhandel konnten weitgehend normal öffnen. Laut MOBICOR-Studie, in der die Mobilität in Zeiten von Corona erfasst und ausgewertet werden, haben sich die extremen Veränderungen im Verkehrsverhalten während des ersten Lockdowns (2020) im zweiten Pandemie-Jahr (2021) langsam relativiert und es lassen sich wieder vermehrt alltägliche Muster im Verkehrsverhalten erkennen<sup>1</sup>. Nichtsdestotrotz sind weiterhin pandemie-bedingte Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere im öffentlichen Verkehr,

<sup>1</sup> Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juni, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

zu erwarten. So wurde in der MOBICOR-Studie ein deutlicher Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beobachtet, welcher auch im zweiten Jahr der Pandemie nicht das Ausgangsniveau von vor der pandemischen Situation wieder erlangt hat<sup>2</sup>. Aufgrund der Dauer des durch die Pandemie ausgelösten Ausnahmestands über mehrere Monate kann davon ausgegangen werden, dass sich neue Verhaltensmuster einstellen und diese zur Gewohnheit werden können. Vor diesem Hintergrund ist zum aktuellen Zeitpunkt ungewiss, in welchem Zeitraum und in welchem Umfang das Mobilitätsverhalten sich wieder zur Situation vor der Corona-Pandemie zurückentwickelt.

Für die Teilnahme an der Befragung wurden im Kreis Coesfeld insgesamt 13.129 Personen (ab 18 Jahren) zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt und in Stellvertretung für ihren gesamten Haushalt postalisch zur Beantwortung der Befragung aufgefordert. Diese Bruttostichprobe ist auf Ebene der kreisangehörigen Städte geschichtet, sodass auch Grundausswertungen für die einzelnen Städte möglich sind. In den Städten Coesfeld und Dülmen wurde allerdings mit jeweils 3.407 Personen deutlich größere Bruttostichprobe angesetzt, um hier eine repräsentative Datengrundlage zu schaffen und Grundausswertungen auch auf Stadtteilebene durchführen zu können.

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden durch ein Anschreiben des Landrats über die Befragungsziele und -inhalte informiert. Die Personen aus den Städten Coesfeld und Dülmen erhielten ein Anschreiben des Bürgermeisters oder der Bürgermeisterin, in dem sie über die Befragung des Kreises sowie die Beteiligung der jeweiligen Stadt informiert wurden. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie die Fragebögen. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten<sup>3</sup>.

50 % der Haushalte haben mit dem Anschreiben auch einen schriftlichen Fragebogen zugestellt bekommen. 45 % haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung bekommen. Den verbleibenden 5 % der angeschriebenen Haushalte wurde die telefonische Teilnahmeart vorgeschlagen, bei der die teilnehmenden Haushalte ein bis zwei Tage nach ihrem jeweiligen Berichtstag angerufen wurden. Allen Teilnehmenden stand es frei, auch über die jeweils andere Teilnahmemöglichkeit teilzunehmen. So konnten die Befragten den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Jedes Anschreiben enthielt einen persönlichen Zugangscode, um an der Onlinebefragung teilnehmen zu können.

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert sind. Zudem wurde eine telefonische Hotline eingerichtet, über die Fragen zur Modal-Split-Erhebung beantwortet wurden. Außerdem konnte die angeschriebenen Haushalte hier Termine für ein Telefoninterview vereinbaren oder die kostenfreie Zusendung der schriftlichen Fragebögen anfordern.

---

2 Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juni, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

3 Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen konnte die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Folgende Inhalte wurden in den drei Teilen der Mobilitätsbefragung (Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll) abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl Personen im Haushalt</li> <li>▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder sowie privater und dienstlicher Autos</li> <li>▪ Wohnort (Ortsteil)</li> <li>▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle und Bahnhof</li> <li>▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Führerscheinbesitz</li> <li>▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit</li> <li>▪ Gesundheitliche Einschränkungen</li> <li>▪ Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulortes</li> <li>▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung</li> <li>▪ Homeoffice-Nutzung</li> <li>▪ Bewertung der Verkehrssysteme</li> <li>▪ Bewertung des Radfahrens und Fuß-, Bus- und Bahnverkehrs und Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Außerhäusigkeit am Stichtag</li> <li>▪ Gründe für Immobilität</li> <li>▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag</li> <li>▪ Startort des 1. Weges</li> <li>▪ Startort weiterer Wege</li> <li>▪ Ziel des Weges</li> <li>▪ Uhrzeit Wegebeginn</li> <li>▪ Uhrzeit Wegeende</li> <li>▪ Zweck des Weges</li> <li>▪ genutzte Verkehrsmittel</li> <li>▪ Weagentfernung</li> <li>▪ Begleitung durch weitere Personen</li> </ul>

Als Informationsportal diente u. a. die projektbegleitende Internetseite [www.coe-mobil.de](http://www.coe-mobil.de) (siehe Abbildung 1). Die Städte Coesfeld und Dülmen haben zudem auf ihren städtischen Homepages für Teilnahmen an der Befragung geworben (Stadt Coesfeld: [www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung](http://www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung); Stadt Dülmen: [www.duelmen.de](http://www.duelmen.de)). Dort wurden projektbegleitend Informationen zum Ablauf der Mobilitätsbefragung zur Verfügung gestellt und häufig gestellte Fragen beantwortet. Zudem konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Die Internetseite diente außerdem als Zugangsportale für den Onlinefragebogen.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung



Quelle: [www.coe-mobil.de](http://www.coe-mobil.de)

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressekonferenz, Pressemitteilungen, Internet etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Kreis- und Stadtverwaltungen der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Tabelle 3: Eckdaten der Mobilitätsbefragung

Kenndaten der Erhebung	Kreis Coesfeld
<b>Angeschriebene Haushalte</b>	<b>13.129</b>
- Schriftlich-postalische Variante	6.566 (50 %)
- Online-Variante	5.940 (45 %)
- Telefonische Variante	623 (5 %)
<b>verwertbarer Fragebogenrücklauf</b>	<b>2.305</b>
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	1.272 (55,2 %)
- Online-Befragung	905 (39,3 %)
- Telefonische Interviews	128 (5,6 %)
<b>Rücklaufquote</b>	<b>17,6 %</b>
- Erreichte Personen	5.593
- davon Personen unter 6 Jahren bzw. nicht vorliegend/auswertbar	703
- Auswertbare Personenfragebögen	4.890
- Haushaltgröße	2,4
<b>Anteil an der Gesamtbevölkerung</b>	<b>2,2 %</b>

Insgesamt haben sich 2.305 Haushalte mit 5.593 Personen an der Befragung beteiligt, wovon für 4.890 Personen ab 6 Jahren auswertbare Fragebögen vorliegen. Die erreichte Rücklaufquote beträgt auf Kreisebene 17,6 %. Damit wird der erwartete Rücklauf deutlich übertroffen. Insgesamt konnten auf diese Weise 2,2 % der Gesamtbevölkerung des Kreises Coesfeld erreicht werden. Dies stellt die Repräsentativität nach AGFS sicher. Durch die Schichtung auf Ebene der kreisangehörigen Städte sind auch Grundausswertungen für diese Gebietseinheiten innerhalb des Kreises Coesfeld durchführbar.

Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungseinheiten

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostichprobe
		Haushalte	Personen	Personen
Ascheberg	681	133	375	312
Billerbeck	681	135	135	295
Coesfeld	3.407	602	1.450	1.240
Dülmen	3.407	582	1.413	1.247
Havixbeck	681	136	341	290
Lüdinghausen	848	88	240	190
Nordkirchen	681	120	284	259
Nottuln	681	102	249	219
Olfen	681	86	206	176
Rosendahl	681	104	302	265
Senden	695	123	286	251
Ohne Zuordnung	-	94	97	397
<b>Kreis Coesfeld insgesamt</b>	<b>13.129</b>	<b>2.305</b>	<b>5.593</b>	<b>4.890</b>

### Datenaufbereitung und Plausibilisierung

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft<sup>4</sup>, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

### Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und die Hochrechnung der Daten dienen der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Zudem sind die Städte Coesfeld und Dülmen durch die höheren Stichprobengrößen auf Ebene des Kreises Coesfeld überrepräsentiert, da die Haushalte und Personen im Verhältnis zu den Befragten aus den weiteren Städten und Gemeinden in der Stichprobe einen deutlichen Anteil einnehmen als in der Grundgesamtheit bzw. in der gesamten

<sup>4</sup> Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Kreisbevölkerung. Aus diesen Gründen wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin ist dabei die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt worden. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit der Mobilitätsbefragung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

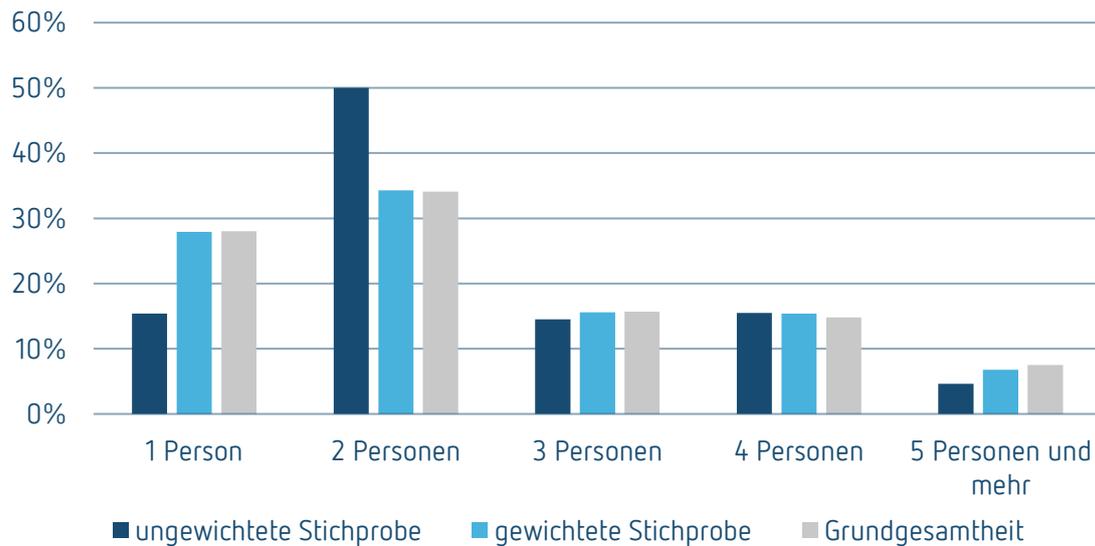
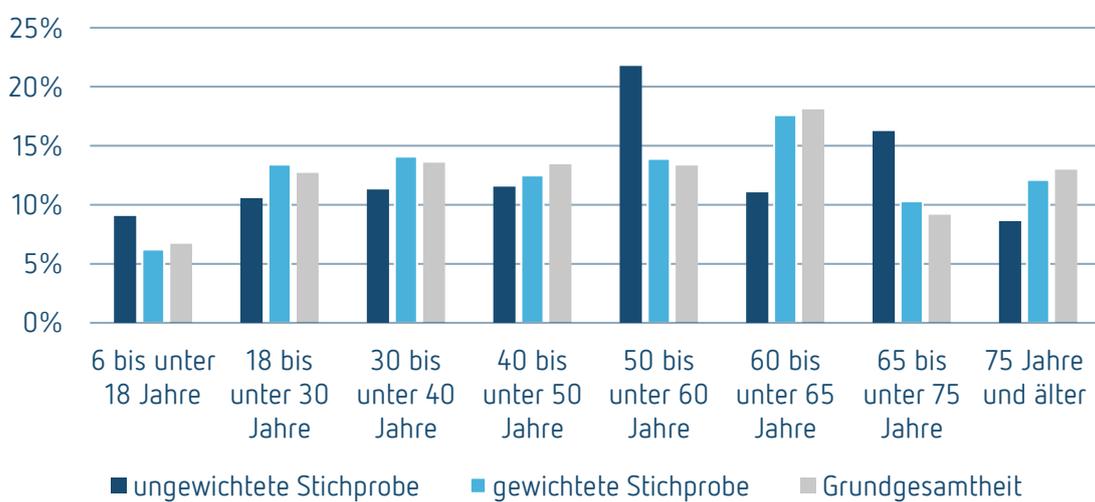


Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent



**Hinweise zur Dokumentation**

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Mobilitätsbefragung für die den Kreis Coesfeld dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohnenden des Kreises Coesfeld. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpender/innen und Besucher/innen zurückgelegt wurden, werden durch die Mobilitätsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt.

In den Tabellen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent aufgeführt. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenköpfen mit „(n=...)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auch auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt würde. Durch Rundungsdifferenzen werden bei der Summierung von gerundeten Einzelwerten nicht immer exakt 100 % erreicht.

Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100 % erreicht werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017<sup>5</sup> auf gesamtdeutscher Ebene und auf Ebene der siedlungsstrukturellen Kreistypen des BBSR<sup>6</sup> herangezogen. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse des Kreises Coesfeld, welcher dem Kreistyp „Städtischer Kreis“ angehört. Wo möglich werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung mit den Ergebnissen der vorherigen Mobilitätsbefragung im Kreis Coesfeld aus dem Jahr 2016 verglichen, welche im gleichen Methodendesign durch die Planersocietät erhoben wurden.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ – “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ \* “ zeigt an, dass aufgrund nur weniger vorliegender Antworten hierzu keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

---

5 Mobilität in Deutschland 2017: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung.

6 Erläuterungen zu den Siedlungsstrukturellen Kreistyp: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

### 3 Untersuchungsraum Kreis Coesfeld

Der Kreis Coesfeld liegt im westlichen Münsterland und grenzt im Uhrzeigersinn beginnend im Norden an den Kreis Steinfurt, die Stadt Münster, den Kreis Warendorf, die Stadt Hamm sowie die Kreise Unna, Recklinghausen und Borken. Der Untersuchungsraum der Mobilitätsbefragung beinhaltet die elf kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Kreises Coesfeld. Insgesamt umfasst der Untersuchungsraum damit eine Fläche von rund 1.112 km<sup>2</sup> mit einer Einwohnerzahl von rund 228.000 Menschen. Die bevölkerungsreichsten Untersuchungseinheiten sind die Städte Coesfeld und Dülmen mit etwa 37.000 bzw. 47.000 Einwohnenden.

Tabelle 5: Einwohnerzahlen der Kommunen im Kreis Coesfeld

Städte und Gemeinden im Kreis Coesfeld bzw. Untersuchungseinheiten	Einwohnerzahl
Ascheberg	15.860
Billerbeck	11.815
Coesfeld	37.766
Dülmen	47.353
Havixbeck	12.345
Lüdinghausen	26.251
Nordkirchen	10.134
Nottuln	20.456
Olfen	13.188
Rosendahl	11.464
Senden	21.179
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>227.811</b>

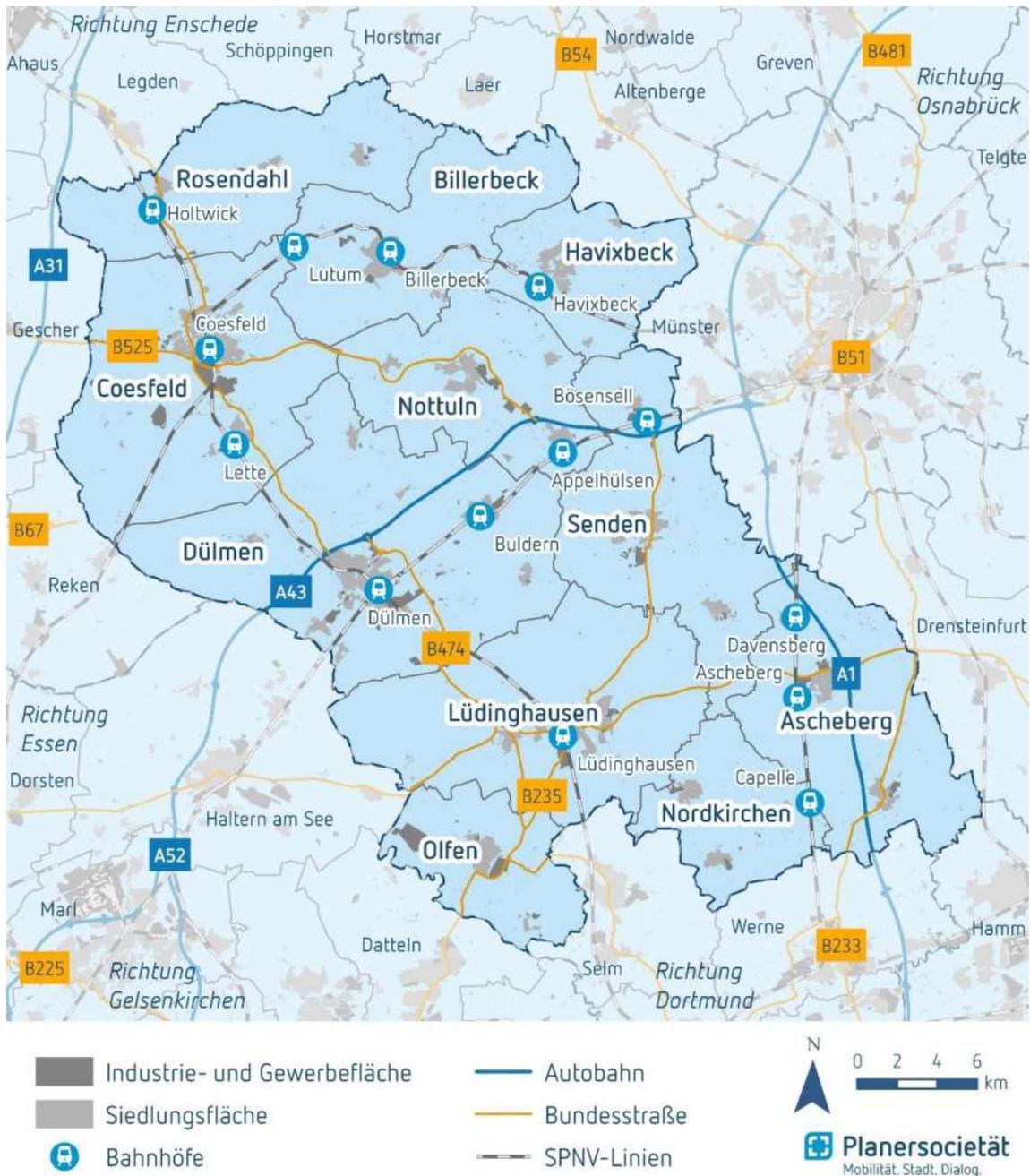
Quelle: Einwohnermelderegister der kreisangehörigen Städte und Gemeinden (August 2022)

Der Kreis Coesfeld wird über die Autobahnen A 1 sowie A 43, die durch das Kreisgebiet führen, an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Des Weiteren besteht mit der A 31, die durch die westlich gelegenen Nachbargemeinden verläuft, ein weiterer nahegelegener Anschlusspunkt an das übergeordnete Straßennetz. Weitere wichtige Verkehrsachsen bilden die Bundesstraßen B 474, B 525, B 58 und B 235.

Im Schienenverkehr wird der Kreis Coesfeld durch die Regionalbahnen RB 50 (Dortmund – Münster), RB 51 (Dortmund – Enschede) und RB 63 (Coesfeld – Münster) an umliegende Kreise und Städte sowie bis in die Niederlande angebunden. Darüber hinaus besteht mit den Regionalexpresslinien RE 2 (Düsseldorf – Münster), RE 14 (Essen – Coesfeld) und RE 42 eine Anbindung an das Ruhrgebiet und das Rheinland. Zehn der elf Kommunen im Kreis Coesfeld werden durch Bahnhöfe über den SPNV erschlossen. Während die Kommunen Billerbeck, Havixbeck, Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen und Ascheberg über mindestens einen zentral gelegenen Bahnhof oder Haltepunkt verfügen, erfolgt die Anbindung in Rosendahl, Nottuln, Senden und Nordkirchen über einen eher dezentralen Bahnhof. Olfen besitzt als einzige Kommune keinen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr, ist jedoch an das SchnellBus-Netz angeschlossen sowie über eine Taxibus-Linie an den Bahnhof Selm. Organisiert wird der Nahverkehr im Kreis vom Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM).

Der Kreis Coesfeld ist nicht an den Schienenfernverkehr angebunden, die nächsten Fernverkehrshalte befinden sich in Münster, Hamm sowie im Ruhrgebiet.

Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung im Kreis Coesfeld



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/Bundesamt für Kartografie und Geodäsie - 2022

Sowohl der Kreis Coesfeld als auch die kreisangehörigen Städte Dülmen, Coesfeld und Lüdinhhausen sind Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS).

## 4 Mobilitätsoptionen

Die Mobilitätsbefragung dient der Erfassung und Aktualisierung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung des Kreises Coesfeld. Um die Ergebnisse zielgerichtet zu interpretieren, ist es sinnvoll, die aktuellen Rahmenbedingungen wie die soziodemographische Zusammensetzung der Bevölkerung im Kreis Coesfeld zum Befragungszeitpunkt zu erfassen. Das Mobilitätsverhalten einer Person verändert sich im Laufe des Lebens. So stellen der Führerscheinwerb oder der Eintritt in das Rentenalter Zeitpunkte im Lebenslauf einer Person dar, welche das Mobilitätsverhalten der Person in der Regel deutlich verändern.

### 4.1 Soziodemografische Daten

Rund 51 % der Personen, die in den befragten Haushalten leben, sind Erwerbstätige. Rund 34 % aller Personen arbeiten dabei in Vollzeit und 15 % der Personen in Teilzeit. Weitere 2 % der Personen sind Erwerbstätige, die vorübergehend freigestellt oder z. B. in Elternzeit sind. Rund 12 % der Personen, die in den befragten Haushalten leben, sind Schüler/innen und jeweils 3 % der Personen sind Studierende oder Auszubildende. Etwa ein Fünftel der Personen sind im Ruhestand bzw. pensioniert (21 %), 3 % sind Hausfrauen und Hausmänner, 7 % Kinder im Vorschulalter<sup>7</sup> und 1 % der Personen geben an, aktuell ohne berufliche Beschäftigung zu sein. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 72 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 27 % sind Rentnerhaushalte, etwa 1 % sind Ausbildungshaushalte und rund 1 % der Haushalte sind Erwerbslosenhaushalte.

Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Basis: alle Personen im Haushalt Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt							
		Erwerbs- tätige	Ausbil- dung	Student	Schüler	Kind	Hausfrau/- mann	Rent- ner/in, Pensio- när/in	ohne Beschäf- tigung
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>5.843</b>	<b>51</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>21</b>	<b>1</b>
Kreis Coesfeld 2016	2.956	50	3	3	14	5	3	22	0

29 % aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte, 34 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 13 %. In knapp einem Viertel der Haushalte im Kreis Coesfeld leben Kinder unter 18 Jahren (24 %). Gegenüber der vorherigen Erhebung sind diese Anteile konstant geblieben. Lediglich die Anteile der Haushalte mit einem oder mehreren Kindern haben sich seit der letzten Befragung zu mehr Haushalten mit mehreren Kindern verscho-

<sup>7</sup> Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

ben. Im Vergleich zum deutschlandweiten Schnitt und der raumstrukturell vergleichbaren städtischen Kreise leben im Kreis Coesfeld demnach prozentual mehr Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren (MiD 2017: 20 % der Haushalte).

Tabelle 7: Haushaltsstruktur

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Haushaltstyp							Haushalte mit Kin- dern (in %)
		Ein-Personen-Haushalt	Zwei-Personen-Haushalt	Mehr-Erwachsenen-Haushalt	Alleinerziehend	Paar mit einem Kind	Paar mit mehreren Kindern	Mehr-Erwachsenen-Haushalt mit mehreren Kindern	
Kreis Coesfeld 2022	2.400	29	34	13	1	6	13	4	24
Kreis Coesfeld 2016	1.114	29	34	13	0	8	11	5	24
Städtischer Kreis	58.796	38	33	8	2		18		20
MiD 2017	154.629	41	32	7	2		18		20

### Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

9 % der Befragten im Kreis Coesfeld geben an, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 5 % geben eine Mobilitätseinschränkung durch Gehbehinderungen, 1 % durch Sehbehinderungen und 5 % durch andere Einschränkungen an. Rund 2 % der Befragten haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Ab einem Alter von 60 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen bis unter 60 Jahre etwa 2 % der Befragten angeben, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein, sind es unter den Personen in einem Alter ab 60 Jahren rund 18 %. Insbesondere der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen steigt im Alter an.

Tabelle 8: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Mobilitätseinschränkungen durch gesundheitliche Probleme (Mehrfachantworten möglich)			
		Keine Einschränkungen	Gehbehinderung	Sehbehinderung	Andere Behinderung
Kreis Coesfeld 2022	4.741	91	5	1	5
Kreis Coesfeld 2016	1.767	91	3	0	5

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Menschen im Rentenalter – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es den Aspekt der Barrierefreiheit zukünftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote noch stärker zu beachten.

## 4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

### Pkw-Ausstattung

Rund 93 % der befragten Haushalte im Kreis Coesfeld verfügen über mindestens ein Auto. Rund 49 % der Haushalte im Kreis Coesfeld geben dabei einen Besitz von mehreren Autos an. Somit können lediglich 7 % der befragten Haushalte als autofreie Haushalte eingestuft werden. Gegenüber der vorherigen Befragung hat sich der Anteil der autofreien Haushalte nicht verändert, aber der Anteil der Haushalte mit mehreren Autos leicht, zu Lasten des Anteils der Haushalte mit nur einem Pkw, erhöht. So ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt seit 2016 von 1,4 Pkw auf 1,6 Pkw pro Haushalt gestiegen.

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohnende beträgt 677 (private oder dienstliche) Pkw. Werden nur die privaten Pkw, die über den privaten Haushalt zugelassenen sind, berücksichtigt, sinkt die Pkw-Dichte auf 609 private Pkw pro 1.000 Einwohnende. Diese Motorisierungsquote liegt etwas über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen, die derzeit 581 Pkw je 1.000 Einwohnende beträgt<sup>8</sup>. Bei etwa 8 % der Pkw in den Haushalten handelt es sich um vollelektrisch angetriebene Fahrzeuge.

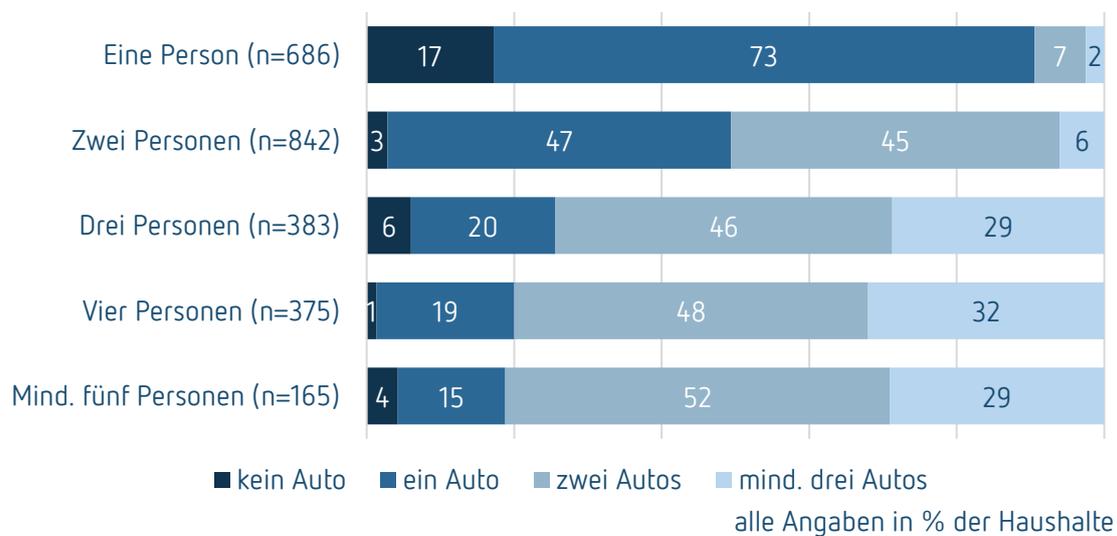
Tabelle 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- ner/innen (private und dienstl. Pkw)
		Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr	
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>2.453</b>	<b>7</b>	<b>43</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>677</b>
Kreis Coesfeld 2016	1.123	7	47	35	11	649
Städtischer Kreis	59.419	15	55	26	4	k. A.
MiD 2017	156.420	22	53	21	3	k. A.
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines elektrischen Pkw		Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- ner/innen (private und dienstl. Pkw)		
		Kein Pkw	1 Pkw und mehr			
Kreis Coesfeld 2022	2.453	92	8	40		

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. So besitzt ein größerer Anteil der Erwerbshaushalte mind. einen Pkw (96 %) als bei den Rentnerhaushalten (87 %). Unterschieden nach Größe des Haushaltes besitzen ein überdurchschnittlicher Anteil der Einpersonenhaushalte keinen Pkw (17 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos.

<sup>8</sup> Vgl. Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2022).

Abbildung 5: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Kreis Coesfeld sowohl im Vergleich zum Bundesschnitt als auch zu den strukturell vergleichbaren städtischen Kreisen auf einem hohen Niveau liegt. Gegenüber der vorherigen Befragung ist zwar der Anteil der autofreien Haushalte konstant, allerdings kann festgestellt werden, dass der Anteil der Haushalte mit einem Zweit- oder Drittauto zugenommen hat.

Weiterhin verfügen 16 % der Haushalte Kreis Coesfeld über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Gegenüber der vorherigen Befragung hat sich damit der Anteil Haushalte, die mind. ein Kraftrad besitzen nicht verändert (Kreis Coesfeld 2016: 16 %). Diese Besitzquote von Krafträdern in den Haushalten lässt sich über dem Bundesschnitt von 13 % und in etwa auf dem Niveau der strukturähnlichen städtischen Kreise (15 %) einordnen.

### Fahrradausstattung der Haushalte

Die Fahrradausstattung der Haushalte im Kreis Coesfeld lag bereits zum Zeitpunkt der vorherigen Mobilitätsbefragung mit 84 % der Haushalte, die mind. ein Fahrrad besitzen, auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau. Dennoch ist dieser Anteil der Haushalte in den letzten Jahren weiter gestiegen, sodass in der aktuellen Befragung lediglich ein Zehntel der Haushalte im Kreis Coesfeld kein fahrbereites Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Lastenfahrrad oder Elektrofahrrad) besitzt. Fast drei Viertel der Haushalte besitzen dabei mindestens zwei Fahrräder. Insgesamt liegt die Fahrradausstattung im Kreis Coesfeld auf einem überdurchschnittlichen Niveau, sowohl im Vergleich zu den strukturähnlichen städtischen Kreisen als auch dem Bundesschnitt. Die Fahrraddichte liegt mit rund 1.230 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner/innen dementsprechend auf einem im Vergleich zum bundesweiten Schnitt auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau (MiD 2017: rund 930 Fahrräder pro 1.000 Einwohner/innen), wobei die bereits 2016 hohe Fahrraddichte deutlich übertroffen wird.

Tabelle 10: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder)

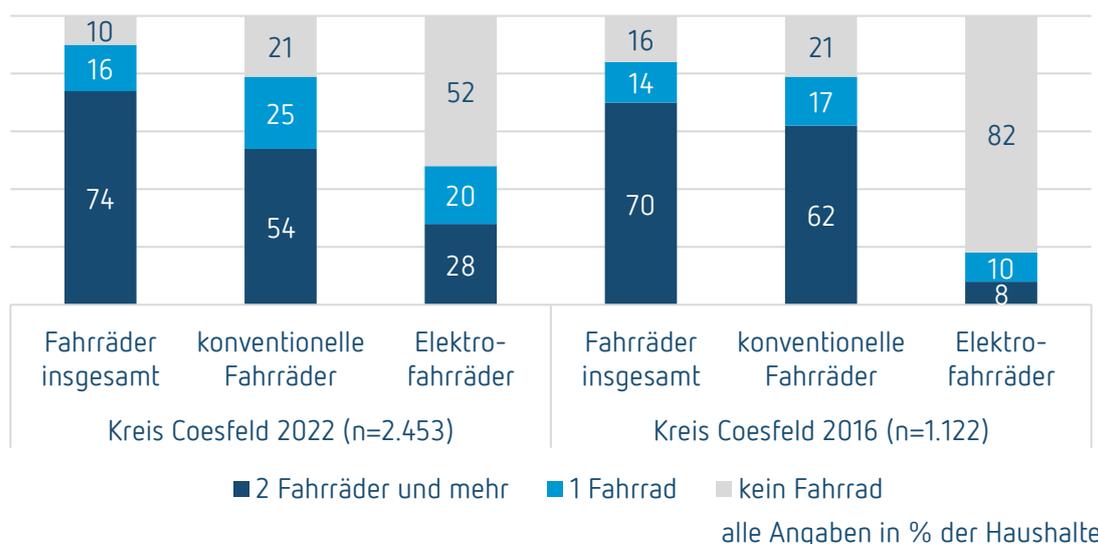
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Fahrrads im Haushalt („konventionelles“ Fahrrad, Elektrofahrrad und Lastenrad)				Fahrraddichte auf 1.000 Ein- wohner /innen
		Kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder und mehr	
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>2.453</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>49</b>	<b>1.231</b>
Kreis Coesfeld 2016	1.122	16	14	27	43	1.036
Städtischer Kreis	59.419	22	24	24	30	k. A.
MiD 2017	156.420	22	25	25	28	ca. 930*

\*Pro-Kopf-Ausstattung: 0,93 Fahrräder

Während lediglich ein Anteil von 3 % der Haushalte, in denen Kinder leben, kein Fahrrad besitzt, steht vor allem Einpersonenhaushalten (23 %) im Vergleich überdurchschnittlich häufig kein Fahrrad zur Verfügung. Auch unter den Rentnerhaushalten liegt der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad im Vergleich zu anderen Haushaltstypen im Kreis Coesfeld auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Unterschieden nach Fahrradtyp sind die konventionellen Fahrräder in den meisten Haushalten verbreitet. Lediglich ein Fünftel der Haushalte (21 %) besitzen sowohl in der aktuellen als auch in der vorherigen Befragung kein konventionelles Fahrrad. Gegenüber 2016 hat der Anteil der Haushalte, die zwei oder mehr konventionelle Fahrräder besitzen abgenommen. Der Anteil der Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, ist hingegen deutlich gestiegen. So lag der Anteil der Haushalte mit mind. einem Elektrofahrrad 2016 mit 18 % der Haushalte bereits auf einem hohen Niveau (MiD 2017: 7 % der Haushalte) und dennoch konnte dieser Anteil der Haushalte mehr als verdoppelt werden. So gaben in der aktuellen Befragung 48 % der Haushalte an, dass sie mind. ein Elektrofahrrad (Pedelec/ E-Bike/ S-Pedelec) besitzen. Bei den Elektrofahrrädern handelt es sich vorwiegend um Pedelecs. Lediglich 3 % der Haushalte besitzen ein S-Pedelec.

Abbildung 6: Fahrräder in den Haushalten nach Fahrradtyp



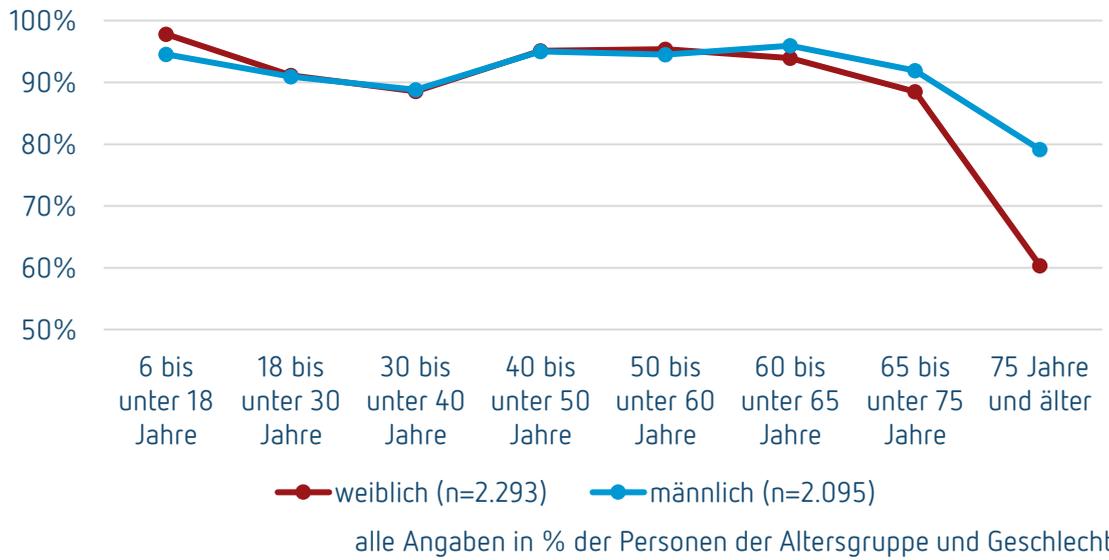
Der anhaltende Marktboom der Elektrofahrräder könnte diesen Anteil in den nächsten Jahren möglicherweise noch weiter steigern. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung auf weiteren Distanzen, beispielsweise auf Wege in benachbarte Orte, sein. Zu beachten sind dabei allerdings auch etwaige entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden muss, z. B. die tendenziell höhere Geschwindigkeit von Elektrofahrrädern gegenüber „konventionellen“ Fahrrädern.

### **Fahrradbesitz der Personen**

Bezogen auf die Kreisbevölkerung umfasst die Fahrradausstattung insgesamt 90 % der Einwohnenden, die ein fahrbereites „konventionelles“ Fahrrad, Lastenfahrrad oder Elektrofahrrad besitzen. Im Vergleich zum Bundesschnitt (77 % der Personen) und den strukturähnlichen städtischen Kreisen (77 % der Personen) liegt die Fahrradbesitzquote der Bevölkerung des Kreises Coesfeld – bezogen auf die Personenebene – ebenfalls auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Im Vergleich zur Befragung 2016 liegt der Anteil der Personen ohne Fahrrad auf einem vergleichbaren Niveau (2022: 10 %; 2016: 11 %).

Differenziert nach Alter und Geschlecht ergibt sich mit 96 % eine überdurchschnittlich hohe Fahrradbesitzquote unter den 6- bis unter 18-jährigen Mädchen und Jungen. Diese Altersklasse weist damit die höchste Fahrradausstattung auf, aber auch in den Altersgruppen von 40 bis unter 65 Jahren sind mit jeweils 95 % der Personen vergleichbar hohe Fahrradbesitzanteile festzustellen. In den höheren Altersklassen nimmt der Fahrradbesitzanteil ab. So besitzen nur noch 72 % der über 75-Jährigen ein fahrbereites Fahrrad und ist damit die Altersklasse mit der geringsten Fahrradausstattung. Hierbei fällt insbesondere auf, dass die Fahrradausstattung der Frauen in dieser Altersklasse mit 60 % deutlich kleiner ausfällt als bei den Männern (79 %). Insgesamt zeigt sich, dass die Fahrradausstattung der Männer und Frauen insbesondere in den mittleren Altersgruppen zwischen 18 und 60 Jahren keine Unterschiede aufweist. Auffällig ist auch, dass der Fahrradbesitz in der Gruppe der 18- bis unter 40-Jährigen niedriger als in den angrenzenden Altersgruppen ausfällt. Die Fahrradausstattung in diesen Altersklassen liegt dennoch auf einem hohen Niveau.

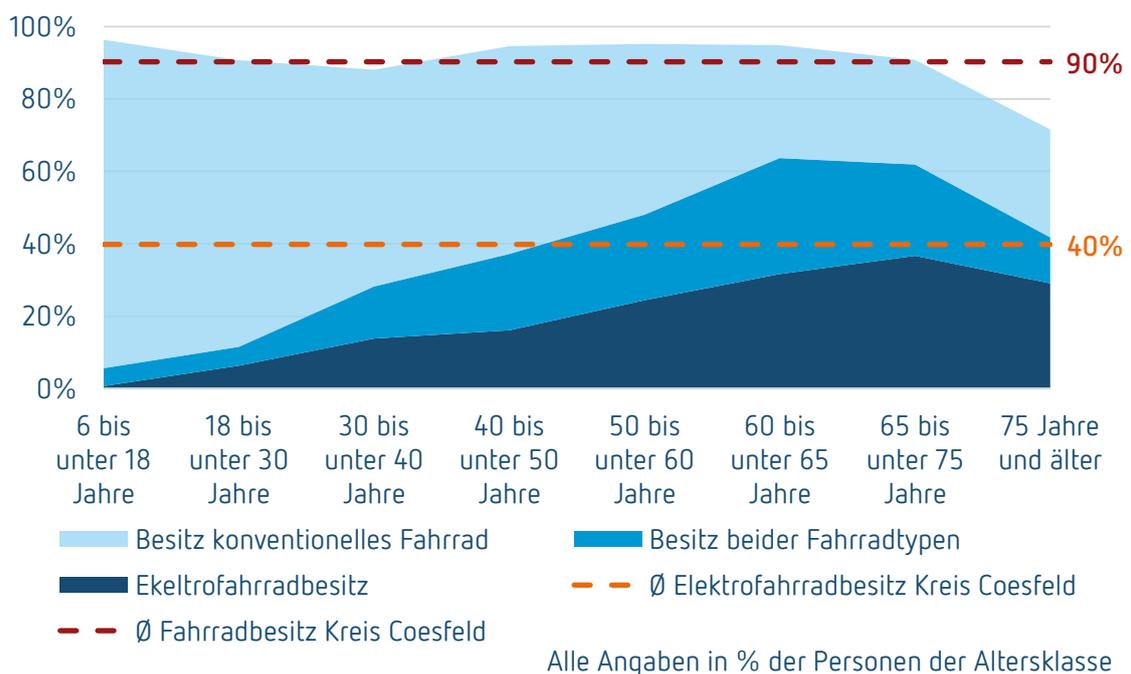
Abbildung 7: Fahrradbesitzquote („konventionelle“, Lasten- und Elektrofahrräder) nach Alter und Geschlecht



**Besitz von Elektrofahrrädern**

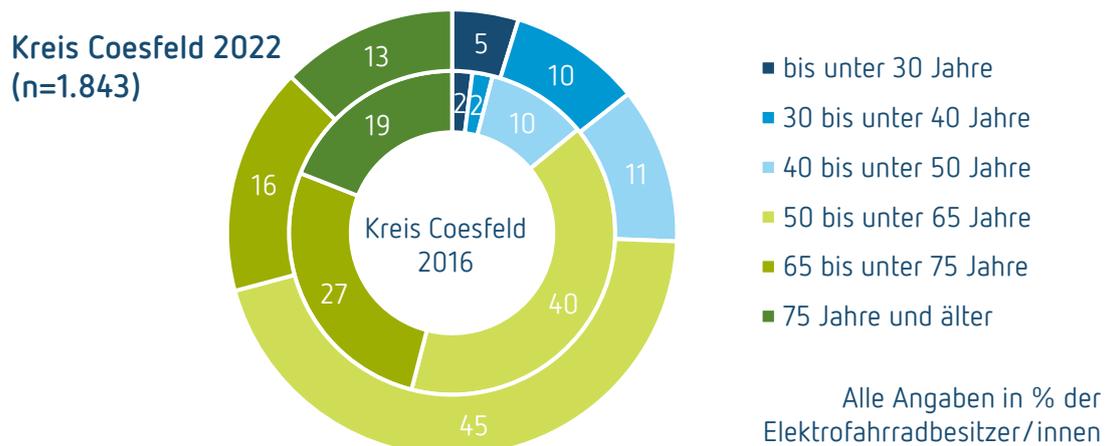
Im Kreis Coesfeld besitzt fast die Hälfte der Haushalte mind. ein Elektrofahrrad (48 %). Übertragen auf die Personenebene entspricht diese Elektrofahrradausstattung einen Anteil von 40 % der Personen (ab 6 Jahren), die ein Elektrofahrrad besitzen. Insbesondere im Alter von 50 bis unter 75 Jahren kann ein überdurchschnittlicher Anteil Personen mit einem Elektrofahrrad festgestellt werden. So besitzen mehr als 60 % der Personen im Alter von 60 bis unter 75 Jahren ein Elektrofahrrad. In der Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen, die die höchste Fahrradbesitzquote (unabhängig vom Fahrradtyp) aufweist, besitzen demgegenüber lediglich rund 6 % ein Elektrofahrrad.

Abbildung 8: Besitz von Fahrradtypen nach Alter



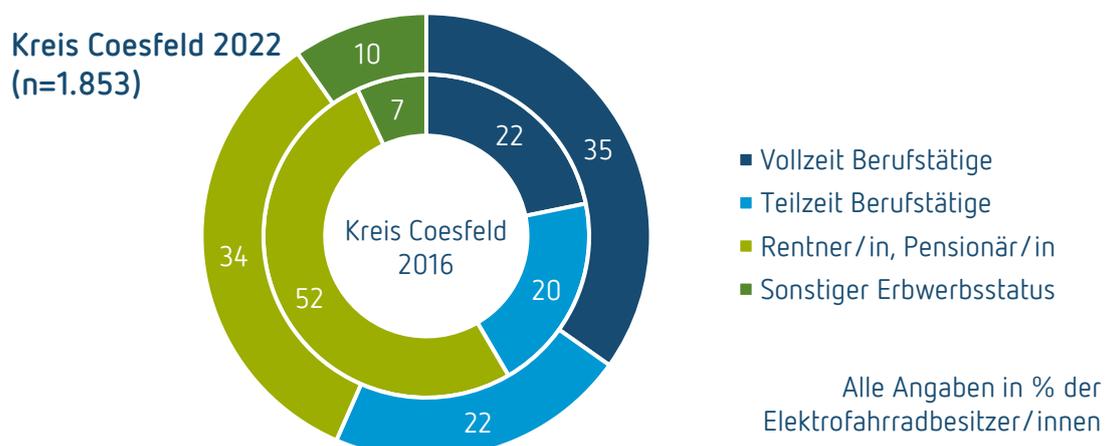
In der Altersgruppe 30 bis unter 40 Jahren liegt der Anteil der Personen mit einem Elektrofahrrad mit 28 % zwar unter dem kreisweiten Mittelwert von 40 %, weist damit trotzdem einen nicht zu vernachlässigen Anteil auf. Während zum Zeitpunkt der vorherigen Befragung die Zielgruppe von Elektrofahrrädern insbesondere in der in höheren Altersklassen lag, hat sich die Altersstruktur der Elektrofahrradbesitzer/innen verjüngt (siehe Abbildung 9). In der aktuellen Befragung sind über ein Viertel Elektrofahrradbesitzer/innen unter 50 Jahre alt, wohingegen sich der Anteil der unter 50-Jährigen in der vorherigen Befragung auf 12 % belief. Die am stärksten vertretene Altersklasse bleibt jedoch die Gruppe, der 50- bis unter 65-Jährigen.

Abbildung 9: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Altersgruppen – Vergleich 2016 und 2022



Entsprechend der Veränderungen der Altersstruktur der Elektrofahrradbesitzer/innen können ebenfalls Verschiebungen in der Erwerbstätigkeit der Personen mit einem Elektrofahrrad festgestellt werden (siehe Abbildung 10). Während 2016 die Hälfte der Elektrofahrradbesitzer/innen in Rente oder Pension waren (52 %), macht dieser Personenkreis in der aktuellen Befragung nur noch ein Drittel der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, aus (34 %). Da der Elektrofahrradbesitz insbesondere bei den Vollzeit Berufstätigen zugenommen hat, ist diese Personengruppe unter den Elektrofahrradbesitzer/innen auch stärker vertreten. Zuzüglich der in Teilzeit Berufstätigen sind somit mehr als die Hälfte der Elektrofahrradbesitzer/innen berufstätige Personen. Daraus lassen sich weitere Potenziale für die Verlagerung der Arbeitswege auf den Radverkehr generieren.

Abbildung 10: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Erwerbsstatus – Vergleich 2016 und 2022



Aktuell scheinen Elektrofahrräder die Mobilität ihrer Nutzer/innen weiterhin zu ergänzen und nur selten bewusst z. B. den Pkw abgelöst zu haben. Dafür sprechen Ergebnisse aus dem Vergleich von typischen Elektrofahrradbesitzer/innen und Personen ohne Elektrofahrrad desselben Alters (> 40 Jahren). Elektrofahrradbesitzer/innen besitzen weiterhin häufiger einen Pkw-Führerschein und ihnen steht häufiger ein Auto zur Verfügung. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass E-Bikes und Pedelecs in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzer/innen daher häufig über einen höheren ökonomischen Status verfügen, welcher sich in einer höheren Pkw-Verfügbarkeit äußert. Der Anteil der (fast) täglichen Pkw-Nutzer/innen fällt unter den Personen mit einem Elektrofahrrad zwar niedriger aus als bei den Personen ohne Elektrofahrrad, aber der Anteil der Personen, die den Pkw nur selten oder nie nutzen fällt bei den Personen ohne Elektrofahrrad doppelt so hoch aus. Anteil des Besitzes einer Zeitkarte für den ÖV ist bei Elektrofahrradbesitzer/innen um rund 3 % geringer als bei den Personen, die kein Elektrofahrrad besitzen (3 %). Zudem ist auch der Anteil der Personen, die den ÖV mind. wöchentlich nutzen, bei den Personen ohne Elektrofahrrad höher aus als der Anteil der Elektrofahrradbesitzer/innen.

Tabelle 11: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzer/innen

Mobilitätskenndaten (alle Personen ab 40 Jahren) (in %)	Kreis Coesfeld 2022		Kreis Coesfeld 2016	
	Personen mit Elektrofahrrad	Personen ohne Elektrofahrrad	Personen mit Elektrofahrrad	Personen ohne Elektrofahrrad
<b>Pkw-Führerschein</b>	(n=1.570)	(n=1.487)		
ja	99	93	85	84
nein	1	7	15	17
<b>Pkw-Verfügbarkeit</b>	(n=1.570)	(n=1.494)		
immer/täglich	86	79	74	73
zeitweise/nach Absprache	13	13	19	14
nie	1	8	7	13
<b>Pkw-Nutzung</b>	(n=1.444)	(n=1.389)		
(fast) täglich	45	50	41	56
an 1-3 Tagen pro Woche	43	33	45	30
an 1-3 Tagen pro Monat	7	7	5	3
seltener	2	3	3	2
nie	3	7	6	9
<b>ÖV-Zeitkarte</b>	(n=1.558)	(n=1.491)		
Besitz einer Zeitkarte	3	6	6	7
Keine Zeitkarte vorhanden	97	94	94	93
<b>ÖV-Nutzung</b>	(n=1.265)	(n=1.270)		
(fast) täglich	1	3	1	2
an 1-3 Tagen pro Woche	2	5	4	3
an 1-3 Tagen pro Monat	6	7	5	7
seltener	45	35	41	46
nie	46	50	49	42

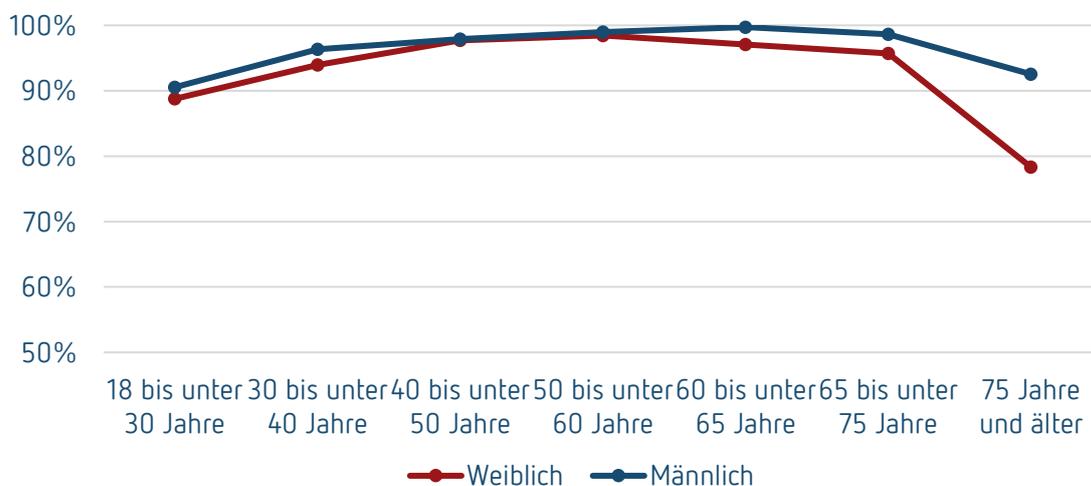
### Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen im Kreis Coesfeld 94 % der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt sowohl über dem im Jahr 2017 im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % als auch über dem Schnitt der städtischen Kreise (89 %). Im Vergleich zur vorherigen Befragung liegt die Führerscheinbesitzquote auf dem gleichen Niveau (2016: 94 % der Personen ab 17 Jahren).

Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 90 % im Vergleich zur restlichen Kreisbevölkerung eine unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Allerdings übersteigt die Führerscheinquote in dieser Altersklasse damit bereits den gesamtdeutschen Schnitt. In der Altersgruppe der 30- bis unter 40-Jährigen liegt der Anteil der Personen mit Führerschein auf dem Niveau des Kreisdurchschnitts (95 %). Die Altersklassen von 40 bis unter 75 Jahren weisen hingegen überdurchschnittliche Führerscheinbesitzanteile von 97 % bis 98 % auf. Bei den Personen ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote auf ein Niveau von 86 %, womit diese Altersgruppe – abgesehen von der Gruppe der minderjährigen Personen – die geringste Führerscheinquote aufweist. Durch den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) wird sich die Führerscheinbesitzquote in den kommenden Jahren dahingehend verändern, dass die hohe Führerscheinbesitzquote der mittleren Altersklassen sich zukünftig in der Altersgruppe der über 75-Jährigen fortsetzen wird.

Signifikant geschlechterspezifische Unterschiede beim Führerscheinbesitz können lediglich bei den Personen ab 75 Jahren beobachtet werden. Während in den Altersklassen zwischen 18 und 75 Jahren der Anteil Personen mit Führerschein bei Männern und bei Frauen auf einem vergleichbaren Niveau liegen, fällt der Führerscheinbesitz bei den Frauen ab 75 Jahren mit 78 % deutlich niedriger aus als bei den Männern der gleichen Altersgruppe (93 %). Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch den Kohorteneffekt im Führerscheinbesitz dieser geschlechterspezifische Unterschied in Zukunft angeglichen wird.

Abbildung 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Alle Angaben in % der Personen der Altersklasse

### Pkw-Verfügbarkeit

Insgesamt können von der volljährigen Bevölkerung des Kreises Coesfeld rund 80 % jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 15 % der Kreisbevölkerung ab 18 Jahren steht zudem zeitweise ein Pkw zur Verfügung. Demnach können lediglich 6 % der volljährigen Personen nie auf einen Pkw zurückgreifen. Werden bei der Auswertung der Pkw-Verfügbarkeit lediglich die Personen berücksichtigt, die einen Führerschein besitzen, steigt die ständige bzw. tägliche Pkw-Verfügung auf 83 % der Personen. Nur 2 % der Personen mit Führerschein geben an, nie über einen Pkw verfügen zu können.

Gegenüber der vorherigen Befragung hat sich der Anteil der Personen ab 18 Jahren ohne Pkw-Verfügbarkeit nicht verändert, wohingegen der Anteil ständiger Pkw-Verfügbarkeit zu Lasten der zeitweisen Verfügbarkeit zugenommen hat. Wie in der vorherigen Befragung sind auch in der aktuellen Mobilitätsbefragung leichte geschlechterspezifische Unterschiede in der Pkw-Verfügbarkeit festzustellen. Während über drei Viertel der Männer über 18 Jahren (83 %) jederzeit auf ein Auto zurückgreifen können, sind es bei den Frauen 78 %. Des Weiteren steht 7 % der Frauen nie ein Pkw zur Verfügung; bei den befragten Männern trifft dies nur bei 4 % zu.

Tabelle 12: Autoverfügbarkeit der Personen

Basis: alle Personen ab 18 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Verfügbarkeit Pkw		
		immer/täglich	zeitweise/ nach Absprache	nie
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>4.329</b>	<b>80</b>	<b>15</b>	<b>6</b>
Kreis Coesfeld 2016	2.770*	75	19	6
Städtischer Kreis**	86.272	81	11	7
MiD 2017*	226.843	77	14	9

\*Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Dülmen (2014)

\*\*Personen ab 17 J.; inkl. Carsharing

### ÖV-Zeitkartenbesitz

Etwa ein Zehntel der befragten Personen ab 6 Jahren im Kreis Coesfeld gibt an, einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen zu besitzen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 11 %). Dieser Wert liegt im Vergleich zum Bundesschnitt (22 %) und den vergleichbaren städtischen Kreisen (17 %) auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Zudem ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer/innen gegenüber der vorherigen Befragung zurückgegangen (2016: 15 % der Personen).

Tabelle 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

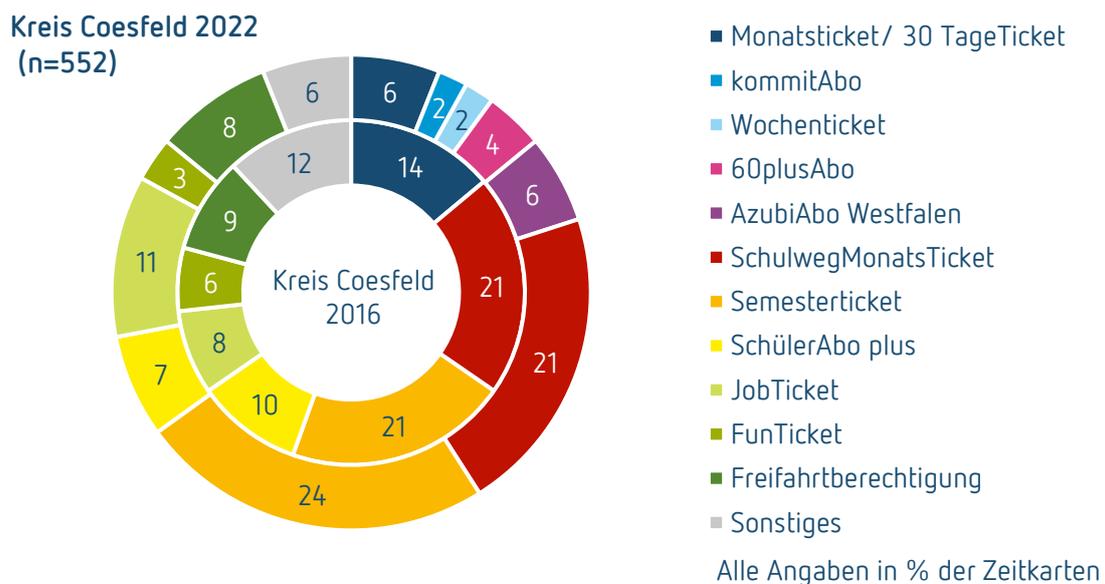
Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Besitz einer ÖV-Karte	
		ÖV-Kartenbesitz	Ohne ÖV-Karte
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>4.762</b>	<b>11</b>	<b>89</b>
<b>Vergleichswerte</b>			
Kreis Coesfeld 2016	2.543	15	85
Städtischer Kreis*	88.175	17	83
MiD 2017*	231.524	22	77

\*Personen ab 14 Jahren

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte im Kreis Coesfeld ist das Semesterticket, mit 24% aller Zeitkarten. Dies entspricht einer Besitzquote von etwa 3 % der Kreisbevölkerung. An zweiter Stelle folgt das SchulwegMonatsTicket mit 21 % der Zeitkarten bzw. einem Anteil von 2 % der Kreisbevölkerung, die dieses Ticket besitzt. Gegenüber der vorherigen Befragung ist dieser Anteil an allen Zeitkarten konstant geblieben. Weitere 7 % der Zeitkarten entfallen auf das SchülerAbo plus. Zuzüglich der 6 % der Zeitkarten, die auf das an Auszubildende gerichtete AzubiAbo Westfalen, sind mit 58 % mehr als die Hälfte der Zeitkarten auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet.

Der Anteil des Jobtickets hat gegenüber 2016 beim Anteil an den vorhandenen Zeitkarten etwa 3 Prozentpunkte zugelegt und liegt jetzt bei 11 % der Zeitkarten. Der Anteil der Monatstickets (einschl. der 9-Uhr-Variante) hat sich demgegenüber halbiert und liegt jetzt bei 6 % der Zeitkarten. Allerdings wurde das Ticketangebot um weitere zielgruppenspezifische Angebote (z. B. kommitAbo: 2 %, 60plusAbo: 4 %) ergänzt, welche für die jeweiligen Personengruppen den Erwerb einer Monatskarte ersetzen. Bei 8 % der Zeitkarten handelt es sich um Freifahrtberechtigungen (z. B. Schwerbehindertenausweis).

Abbildung 12: Verteilung der ÖV-Zeitkarten – Vergleich 2016 und 2022



Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖV-Zeitkarten. Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzer/innen sind bei Studierenden (76 % verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie bei Schüler/innen (47 %) zu finden. Bei den Studierenden ist dies vor allem auch auf die weitere Verbreitung des Semestertickets zurückzuführen, das obligatorisch an alle Studierende der teilnehmenden Hochschulen ausgegeben wird. Im Vergleich zu den genannten Gruppen fallen die Zeitkartenbesitzquoten unter den Erwerbstätigen und den Rentner/innen oder Pensionär/innen mit 6 % bzw. 3 % unterdurchschnittlich aus. Gegenüber der vorherigen Befragung kann, mit Ausnahme der Schüler/innen, in der jeder Nutzergruppe eine leicht rückläufige Besitzquote einer Zeitkarte beobachtet werden.

Tabelle 14: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten

ÖPNV-Zeitkarte	Anteil (in %)	
	Kreis Coesfeld 2022	Kreis Coesfeld 2016
<b>Erwerbstätige</b>	<b>(n=2.605)</b>	
Keine Zeitkarte	94	91
Jobticket	2	2
30TageTicket/ MonatsTicket	1	2
Andere Zeitkarten	3	4
<b>Schüler/in</b>	<b>(n=331)</b>	
Keine Zeitkarte	53	58
SchulwegMonatsticket	33	24
SchülerAbo plus	8	10
FunTicket	2	4
Andere Zeitkarte	3	4
<b>Studierende</b>	<b>(n=165)</b>	
Keine Zeitkarte	24	20
Semesterticket	70	76
Andere Zeitkarte	7	4
<b>Rentner/in, Pensionär/in</b>	<b>(n=1.177)</b>	
Keine Zeitkarte	97	95
Freifahrtberechtigung (z. B. Schwerbehindertenausweis)	2	3
60plusAbo	1	k. A.
Andere Zeitkarte	1	2

Der Führerscheinbesitz oder der Besitz einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel haben hohen Einfluss auf die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 7 % der Befragten im Kreis Coesfeld sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Demgegenüber besitzt ebenfalls 7 % der Personen sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein. Diese Personen sind damit grundsätzlich als multioptionale Personen einzuschätzen. Lediglich 4 % der Personen besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Mit 81 % der Personen besitzt allerdings der Großteil der Kreisbevölkerung nur einen Pkw-Führerschein. Gegenüber der vorherigen Befragung ist der Anteil der Personen, die nur einen Pkw-Führerschein besitzen, gestiegen, wohingegen sowohl der Anteil der Personen mit Führerschein und Zeitkarte als auch der Anteil der Personen ohne Führerschein oder Zeitkarte gesunken ist.

Tabelle 15: Mobilitätsvoraussetzungen

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Mobilitätsvoraussetzungen			
		Führerschein und ÖV-Zeitkarte	Nur Führerschein	Nur ÖV-Zeitkarte	Keines
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>4.725</b>	<b>7</b>	<b>81</b>	<b>4</b>	<b>7</b>
Kreis Coesfeld 2016	2.556	11	68	4	17

### Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung<sup>9</sup> zwischen Wohnung und der nächsten Bushaltestelle im Kreis Coesfeld beträgt ca. 540 m. Hierbei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die angegebenen Entfernungen zur nächsten Bushaltestelle keine Aussagen zur Bedienqualität der jeweiligen Haltestelle abgeleitet werden können. Lediglich 7 % der Haushalte geben an, weniger als 100 m entfernt zur nächsten Bushaltestelle zu wohnen, wohingegen 14 % der befragten die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle mit mehr als 1.000 m einschätzen. Insgesamt ergibt sich somit eine vergleichsweise große Streuung der angegebenen Entfernungen zur nächsten Bushaltestelle, wobei diese in der vorherigen Befragung noch etwas deutlicher ausfiel.

Tabelle 16: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle						Mittelwert (in m)
		Unter 100 m	100 bis unter 300 m	300 bis unter 500 m	500 bis unter 700 m	700 bis unter 1.000 m	1.000 m und mehr	
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>2.292</b>	<b>7</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>540</b>
Kreis Coesfeld 2016	1.639	8	26	21	19	8	18	550

### Entfernung zum nächsten Bahnhof

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und dem nächstgelegenen Bahnhof beträgt im Kreis Coesfeld rund 3.640 m. Für die Hälfte der Bevölkerung liegt der nächstgelegene Bahnhof nach eigener Einschätzung maximal 2.500 m (Median) entfernt. Allerdings gibt im gleichen Zuge ebenfalls ein Drittel der Haushalte an, weiter als 5 km zum nächsten Bahnhof entfernt zu wohnen. Da im Kreis Coesfeld nicht jede kreisangehörige Stadt oder Gemeinde über einen Bahnhaltelpunkt an das Schienennetz angeschlossen ist, kann eine große Streuung der geschätzten Entfernungen zum nächsten Bahnhof festgestellt werden.

Tabelle 17: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof

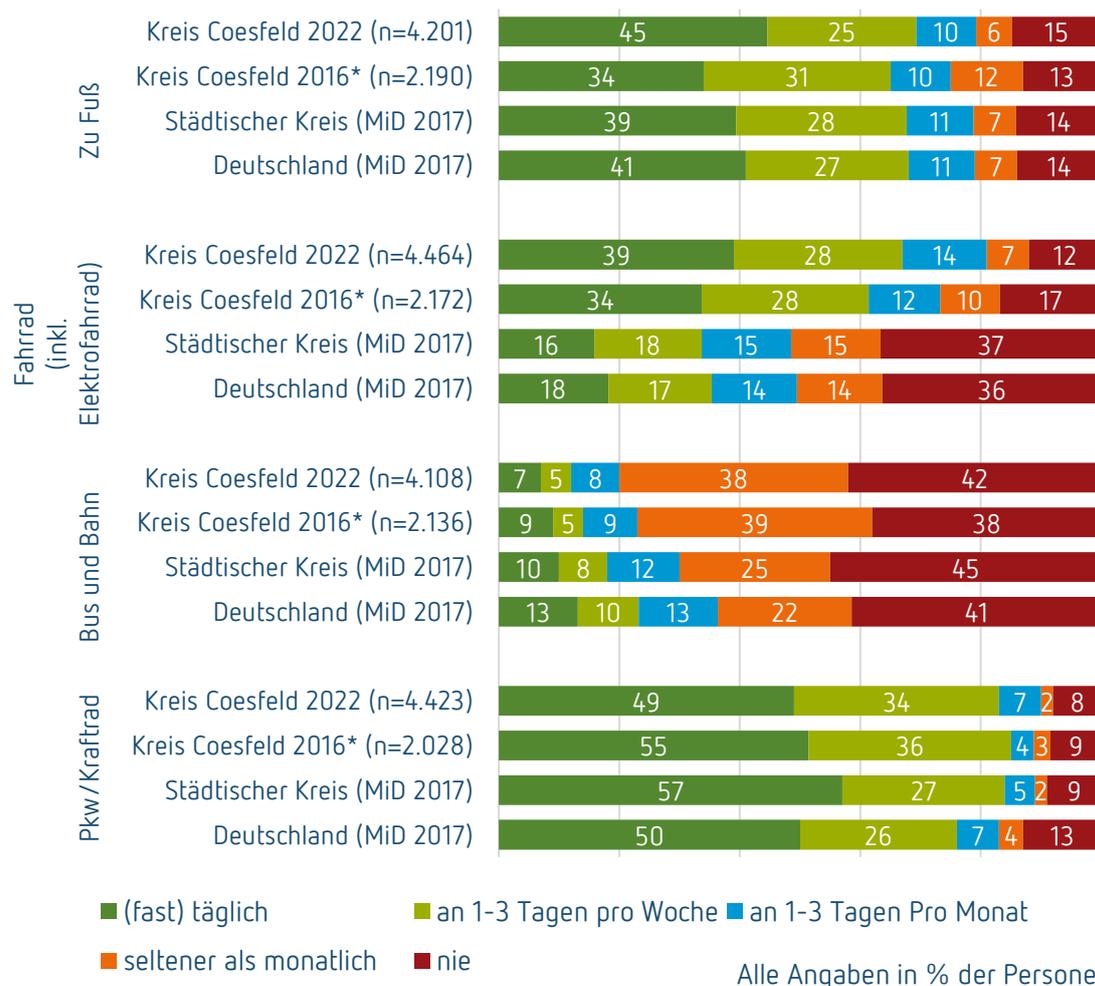
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle						Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Unter 500 m	500 bis unter 1.000 m	1.000 bis unter 2.000 m	2.000 bis unter 3.000 m	3.000 bis unter 5.000 m	5.000 m und mehr		
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>2.236</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>3.640</b>	<b>2.500</b>

<sup>9</sup> Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

## 5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von der Bevölkerung im Kreis Coesfeld an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abbildung 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel – Vergleich 2016 und 2022



\*Abweichende Kategorisierung in der Befragung 2016: „an 3-4 Tagen pro Woche“ und „an 1-2 Tagen pro Woche“ wurden zu „an 1-3 Tagen pro Woche“ zusammengefasst.

Das Auto weist den größten Personenanteil auf, welcher das Auto (fast) täglich (49 %) oder an 1 bis 3 Tagen pro Woche (36 %) nutzt. Gegenüber der vorherigen Befragung 2016 ist allerdings der Anteil der (fast) täglichen Nutzenden (2016: 55 %) gesunken. Lediglich ein Zehntel der Personen gibt an, Pkw oder Kraftrad seltener als monatlich oder nie zu nutzen. Dieser Anteil liegt in etwa auf dem Niveau der vergleichbaren städtischen Kreise. Allerdings fällt der Anteil der (fast) täglich Nutzenden des Pkw im Kreis Coesfeld im Vergleich zu den städtischen Kreisen (57 %) niedriger aus.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden hingegen nur von einem kleinen Anteil der befragten Personen (fast) täglich (7 %) oder wöchentlich (5 %) genutzt. Gegenüber den Vergleichsräumen der

städtischen Kreise oder dem bundesweiten Schnitt fällt dieser Nutzungsumfang unterdurchschnittlich aus. Zwei Fünftel der Personen geben an, die öffentlichen Verkehrsmittel seltener als monatlich (38 %) oder (42 %) nie zu nutzen.

Sowohl in der regelmäßigen Fahrradnutzung als auch im regelmäßigen Zufußgehen kann eine Steigerung der Personenanteile seit 2016 beobachtet werden. Während 2016 lediglich 34 % der Personen (fast) täglich Wege zu Fuß zu gehen, sind es in der aktuellen Befragung bereits 45 % der Personen. Beim Fahrradverkehr ist der Anteil der (fast) täglich Fahrradfahrenden um 5 Prozentpunkte von 34 % auf 39 % der Personen gestiegen. Zudem ist der Anteil der Personen, die nur selten oder nie Fahrrad fahren, von 27 % um 8 % gesunken. Insgesamt liegt damit der Nutzungsumfang des Fahrrads im Kreis Coesfeld sowohl deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt als auch deutlich über dem Schnitt der städtischen Kreise, was die Fahrradaffinität des Kreises und der Münsterlandregion unterstreicht.

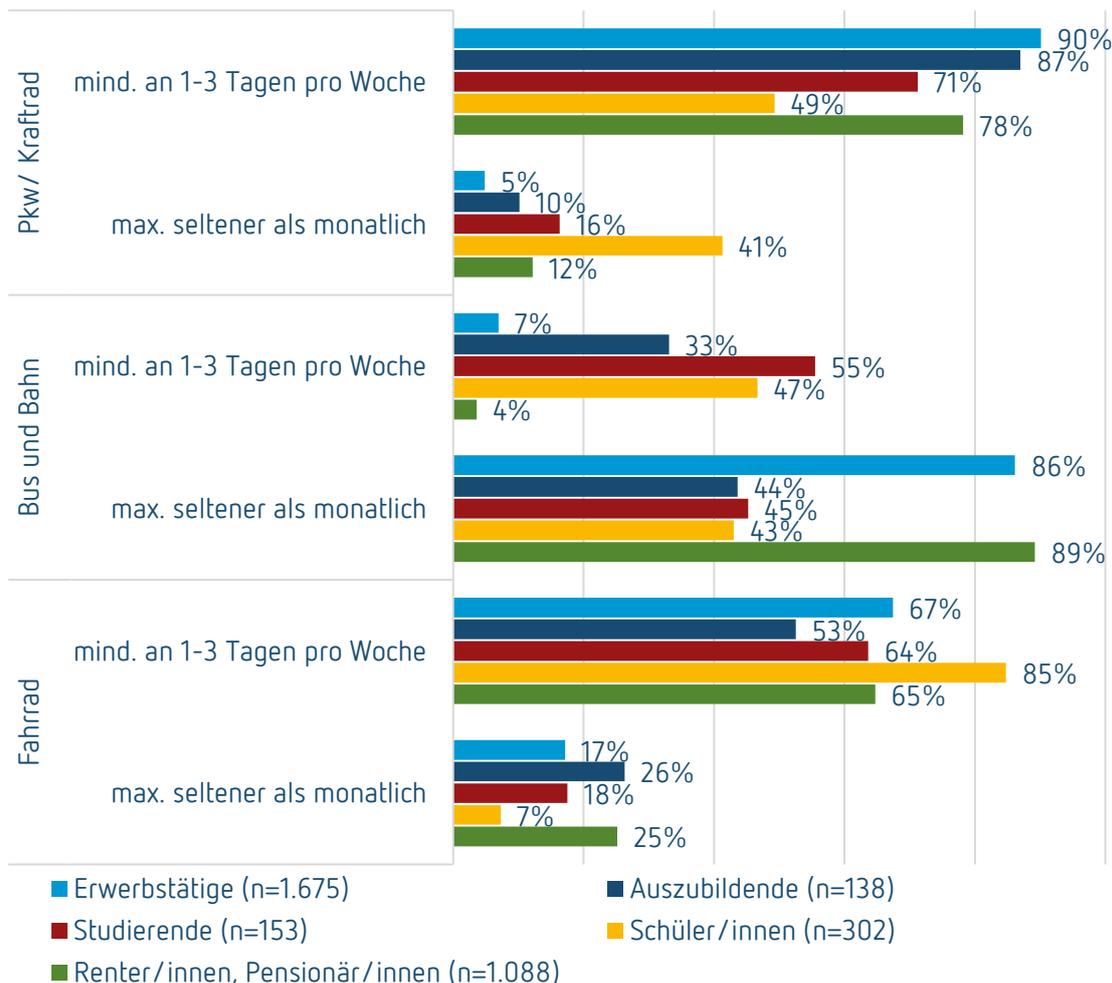
Erwartungsgemäß bilden die Erwerbstätigen die Personengruppe mit dem größten Anteil regelmäßiger Autofahrer/innen. So nutzen 63 % der Erwerbstätigen das Auto (fast) täglich und weitere 27 % der Erwerbstätigen mind. an 1-3 Tagen pro Woche. Aber auch der Anteil der Auszubildenden, die den Pkw regelmäßig nutzen, liegt mit 87 % über dem Anteil der gesamten Kreisbevölkerung.

Etwa 78 % der Personen im Rentenalter nutzen das Auto ebenfalls regelmäßig bzw. mindestens wöchentlich. Dieser Anteil liegt etwas unter dem kreisweiten Durchschnitt der Pkw-Nutzung von 83 %. Bei Schüler/innen ist die Regelmäßigkeit der Pkw-Nutzung sehr unterschiedlich. So nutzen rund 41 % der Schüler/innen das Auto nie oder nur selten. 49 % nutzen das Auto hingegen ebenfalls regelmäßig (üblicherweise als mitfahrende Person). Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Gruppe der Schüler/innen somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind.

Die größten Personenanteile, die die öffentlichen Verkehrsmittel regelmäßig an 1 bis 3 Tagen pro Woche oder (fast) täglich, können unter den Auszubildenden, Studierenden und den Schüler/innen festgestellt werden. Dabei nutzen Studierende das Bus- und Bahn-Angebot verhältnismäßig am häufigsten, indem über mehr als die Hälfte der Studierenden den ÖV mindestens wöchentlich nutzen. Allerdings weisen die Studierenden mit einem Anteil von 45 % ebenfalls einen erkennbaren Wert an Nichtnutzung bzw. seltener Nutzung auf. Jedoch besitzen durch das verpflichtende NRW-Ticket an den Hochschulen und Universitäten nur 24 % kein Ticket. Folglich nutzt ca. ein Fünftel der Studierenden Bus und Bahn trotz Ticketbesitz selten oder nie.

Bei den Schüler/innen liegt der Anteil der ÖV-Nutzer/innen bei knapp der Hälfte und bei den Auszubildenden bei einem Drittel. Dass in diesen Zielgruppen hohe Personenanteile mit starker Nutzung vorliegen, kann darauf zurückgeführt werden, dass es sich bei den nutzenden Personen vor allem um ÖV-Captives handelt. Das heißt, dass den Personen, die den ÖV nutzen, keine anderen Verkehrsmittel für diese Wege zur Verfügung stehen (z. B. mangels fehlender Pkw-Verfügbarkeit oder Fahrerlaubnis) und somit auf die Nutzung des ÖV angewiesen sind. Trotz der hohen Nutzungsanteile sind sowohl bei den Studierenden als auch bei Auszubildenden und Schüler/innen deutliche Anteile an Personen mit geringer Nutzung (43 % -45 %) festzustellen. Bei den Erwerbstätigen und den Rentner/innen und Pensionär/innen bestehen mit 86 % und 89 % der jeweiligen Zielgruppe deutlich höhere Personenanteile, die die öffentlichen Verkehrsmittel seltener als monatlich oder nie nutzen.

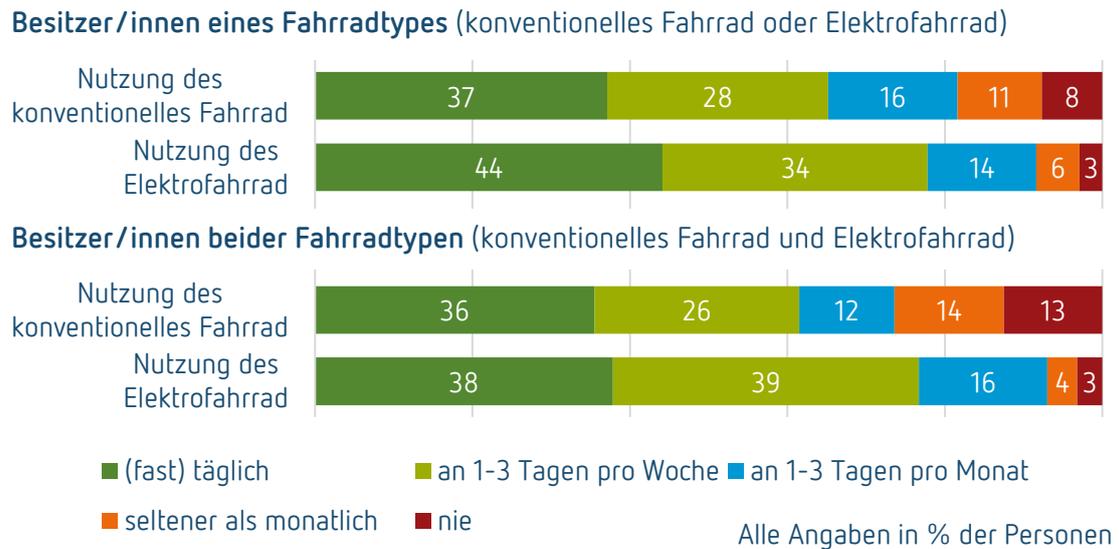
Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



Insbesondere unter den Schüler/innen können hohe Anteile regelmäßiger Fahrradnutzung festgestellt werden. So nutzen 62 % der Schüler/innen das Fahrrad (fast) täglich und weitere 23 % fahren mind. an 1-3 Tagen pro Woche mit dem Fahrrad. Zudem ist der Anteil der Schüler/innen, die seltener als monatlich oder nie das Fahrrad nutzen mit 7 % auf einem geringen Niveau. Jeweils etwa zwei Drittel der Erwerbstätigen, Studierenden und der Rentner/innen und Pensionär/innen sowie etwa die Hälfte der Auszubildenden fahren ebenfalls regelmäßig Fahrrad, so dass insgesamt eine hohe regelmäßige Fahrradnutzung über alle untersuchten Zielgruppen festgestellt werden kann.

Insbesondere beim Fahrradverkehr können in Abhängigkeit vom vorhandenen Fahrradtyp unterschiedliche Nutzungsumfänge oder Anteil regelmäßiger Nutzer/innen festgestellt werden. So nutzen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, dieses durchaus häufiger als Personen mit einem konventionellen Fahrrad ihr Fahrrad nutzen. Personen, die sowohl ein konventionelles Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad besitzen, nutzen anteilig häufiger das Elektrofahrrad als das konventionelle Fahrrad. Allerdings fällt der Unterschied zwischen den Nutzungsumfängen der beiden Fahrradtypen bei den Anteilen der (fast) täglichen Nutzer/innen mit 36 % und 38 % der Personen nicht sehr deutlich auf.

Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads



### Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen<sup>10</sup> ableiten. Insgesamt können 41 % der Befragten als monomodale Personen eingestuft werden, da sie vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse/Bahnen) regelmäßig unterwegs sind. Dieser Wert liegt damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitts von 58 % und dem Durchschnitt der strukturähnlichen städtischen Kreise (60 %). Mit 28 % aller Befragten nutzt der Großteil der monomodalen Personen den Pkw regelmäßig. Im Vergleich zum Bundesschnitt (45 %) und den städtischen Kreisen (51 %) fällt dieser Wert gering aus, aber auch der Anteil der monomodalen ÖV-Nutzenden fällt mit 2 % der Personen im Kreis Coesfeld unterdurchschnittlich aus. Der Anteil der monomodalen Nutzenden des Fahrrads (konventionell oder mit elektrischer Treunterstützung) liegt hingegen mit 9 % der Personen sowohl über dem Niveau des Bundesschnitts (5 %) als auch der städtischen Kreise (5 %).

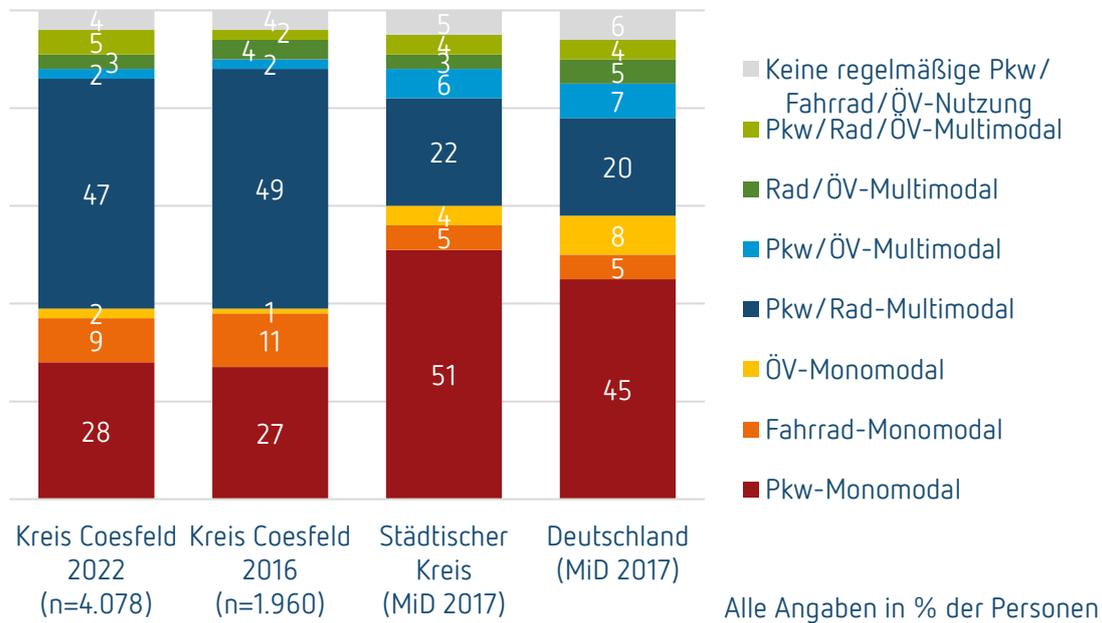
Mehr als die Hälfte der Befragten nutzen verschiedene Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche und können somit als multimodale Personen eingestuft werden (54 %). Dieser Wert fällt im Vergleich deutlich höher als in den Vergleichsräumen aus und wird vor allem durch die multimodalen Nutzenden von Pkw und Fahrrad erreicht. Mit 47 % der Personen ist fast die Hälfte der Personen Pkw/Fahrrad-multimodal unterwegs. Insgesamt ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität im Kreis Coesfeld bildet, aber insbesondere durch die Nutzung des Fahrrads im hohen Maße ergänzt wird.

Der Anteil der Personen, die weder Pkw noch Fahrrad oder ÖV, mind. an 1 bis 3 Tagen pro Woche werden als wenig mobile Personen eingestuft. Zu dieser Personengruppen zählen neben den immobilen Personen vor allem Personen, die hauptsächlich zu Fuß unterwegs sind. Der Anteil dieser

<sup>10</sup> Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Pkw, und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

wenig mobilen Personen liegt im Kreis Coesfeld mit 4 % der Personen nur leicht unter dem gesamtdeutschen Schnitt von 6 %.

Abbildung 16: Typen der Verkehrsmittelnutzung – Vergleich 2016 und 2022



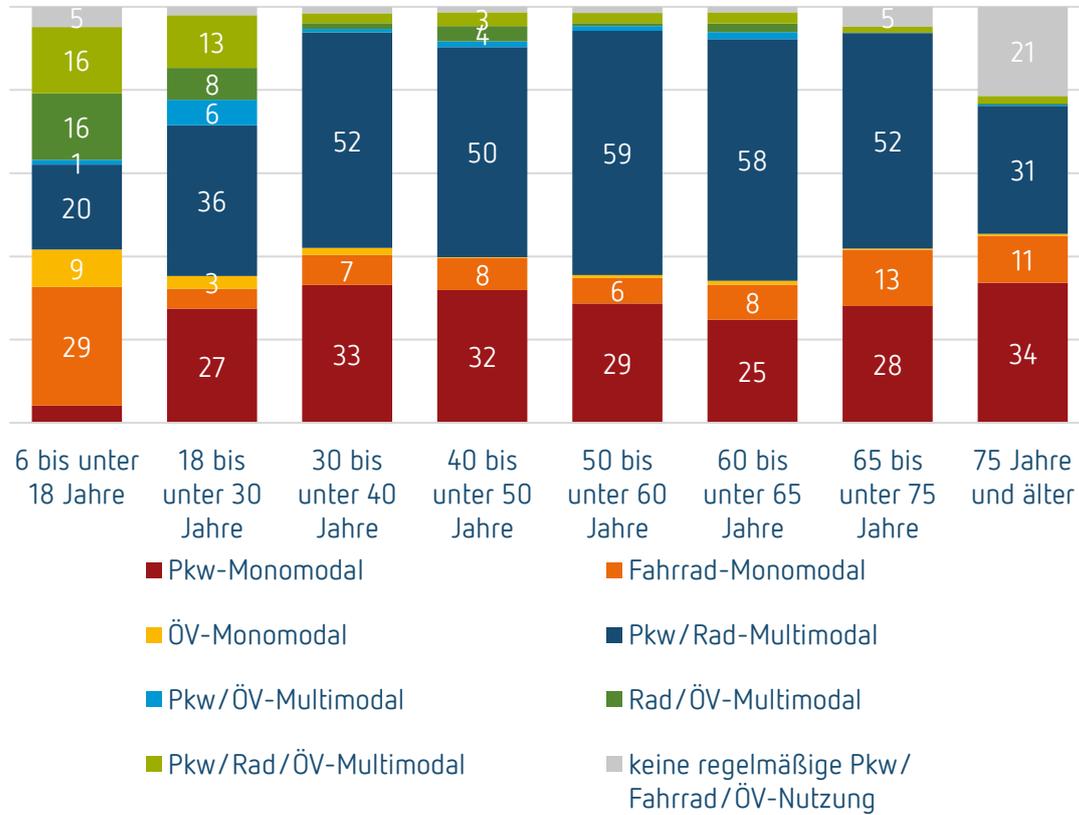
Das Mobilitätsverhalten verändert sich in der Regel durch verschiedene Lebensabschnitte und so zeigen sich in der Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen Unterschiede und Entwicklungen: Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis unter 18 Jahre) nehmen vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel und der Fahrradverkehr eine wichtige Rolle ein, da der Pkw aufgrund fehlender Fahrerlaubnis in der Regel lediglich als mitfahrende Person genutzt werden kann. Rund 29 % der Minderjährigen sind monomodal mit dem Fahrrad unterwegs und 9 % der Jugendlichen nutzen den ÖV monomodal.

Die wesentliche Veränderung der Mobilitätstypen im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 30 Jahren nehmen die Anteile monomodalen ÖV-/Fahrradnutzenden deutlich ab und der Stellenwert des Pkw – sowohl in der monomodalen Nutzung als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln – erwartungsgemäß zu, bleibt aber dennoch etwas unter dem Stellenwert der Altersgruppe von 30 bis unter 65 Jahren. Allerdings hat der ÖV – vor allem in der multimodalen Nutzung mit Fahrrad oder Pkw – bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren einen höheren Stellenwert als in den Altersklassen ab 30 Jahren. So sind noch 3 % der jungen Erwachsenen monomodale ÖV-Nutzer/innen und nutzen diesen auch multimodal in Kombination mit dem Pkw (6 %), mit dem Fahrrad (8 %) oder in Kombination mit Pkw und Fahrrad (13 %). In den Altersklassen ab 30 Jahren nimmt der ÖV nur noch eine untergeordnete Rolle ein und neben dem Pkw wird vor allem auch das Fahrrad genutzt. So sind in allen Altersklassen zwischen 30 und 75 Jahren mehr als die Hälfte der Personen Pkw-/Fahrrad-multimodal. Das heißt sie nutzen sowohl den Pkw als auch das Fahrrad jeweils mind. an 1-3 Tagen pro Woche.

Bei den Älteren nimmt der Anteil der wenig mobilen Personen, die weder Pkw noch Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel mindestens wöchentlich nutzen, zu. In der Altersklasse über 75 Jahren

betrifft das 21 % der Personen, die ihre Wege vorwiegend zu Fuß zurücklegen oder häufiger immobil sind, also keine Wege zurücklegen.

Abbildung 17: Mobilitätstypen nach Alter



Alle Angaben in % der Personen der Altersklasse

## 6 Arbeitsplatzmobilität

### Arbeits- / Ausbildungs- und Schulorte

Rund ein Drittel der Erwerbstätigen aus dem Kreis Coesfeld haben ihre Arbeitsstätte in ihrem eigenen Wohnort, 6 % arbeiten von zu Hause aus. Folglich verlassen 66 % der Erwerbstätigen auf ihrem Weg zur Arbeit ihren Wohnort. Für rund 42 % der Erwerbstätigen führt der Weg zum eigenen Arbeitsplatz aus dem Kreis Coesfeld. Wichtiger Arbeitsplatzstandort ist dabei – wie schon in der vorherigen Befragung – das angrenzende Oberzentrum Münster. Sowohl in der vorherigen Befragung als auch aktuell arbeitet dort rund ein Fünftel der Erwerbstätigen.

Tabelle 18: Arbeits- / Ausbildungs- und Schulstandorte

Basis: alle Erwerbstätigen oder Schüler/innen ab 6 Jahren Spalten in %	Kreis Coesfeld 2022		Kreis Coesfeld 2016	
	Arbeits-/ Ausbildungsplatz (n=2.648)	Schule (n=326)	Arbeits-/ Ausbildungsplatz (n=1.179)	Schule (n=295)
Ascheberg	3	3	4	5
Billerbeck	4	4	3	3
Coesfeld	18	34	14	20
Dülmen	10	17	11	16
Havixbeck	2	2	1	4
Lüdinghausen	4	8	8	13
Nordkirchen	2	4	6	8
Nottuln	6	3	4	6
Olfen	1	2	2	3
Rosendahl	3	5	2	2
Senden	5	9	3	8
<b>Summe innerhalb Kreis Coesfeld</b>	<b>58</b>	<b>91</b>	<b>56</b>	<b>86</b>
Münster	21	7	20	9
Dortmund	2	-	2	-
Hamm	1	-	k. A.	k. A.
Kreis Borken	6	1	5	<1
Städte im Ruhrgebiet (außer Dortmund)	3	0	4	-
Kreis Recklinghausen	3	-	3	<1
Kreis Unna	3	1	3	4
Kreis Steinfurt	2	-	1	-
Sonstige Orte	2	-	6	-
<b>Summe außerhalb Kreis Coesfeld</b>	<b>42</b>	<b>9</b>	<b>44</b>	<b>14</b>

Die deutliche Mehrheit der befragten Schüler/innen besuchen eine Schule im Kreis Coesfeld. Mehr als die Hälfte der Schüler/innen besuchen zudem eine Schule in ihrem eigenen Wohnort (63 %). Somit führen nur 9 % der Schulwege aus dem Kreis Coesfeld heraus, deutlich weniger als 2016 (14 %). Wichtigstes Ziel außerhalb des Kreises ist dabei Münster (7 %).

### Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsort oder zur Schule

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule. Durchschnittlich pendelt ein Erwerbstätiger aus dem Kreis Coesfeld rund 23 km zum Arbeitsplatz. Immerhin die Hälfte erreicht ihren Arbeitsplatz in weniger als 17 km.

Rund ein Fünftel der Arbeitsplätze liegt näher als 5 km entfernt und ist damit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 5 bis 10 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern ein steigendes Potenzial dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 10 % der Arbeitsplätze erreicht werden. 45 % der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstätigen aus dem Kreis Coesfeld liegen 20 km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung. Im Vergleich zu 2016 haben die Entfernungen zum Arbeitsplatz deutlich zugenommen. Durch das Elektrofahrrad haben sich allerdings auch neue Potentiale zur Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad ergeben.

Tabelle 19: Entfernung des Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder der Schule von der Wohnung

Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz							Mittelwert (in km)	Median (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>2.494</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>23,3</b>	<b>17</b>
Kreis Coesfeld 2016		10	8	13	10	23	30	6	22,6	15
Basis: alle Schüler/innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zur Schule							Mittelwert (in km)	Median (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>304</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>7,6</b>	<b>4</b>
Kreis Coesfeld 2016		20	20	25	14	15	6	0	6,8	3

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Die Hälfte der Schulwege ist kürzer als 5 km. Damit sind für die meisten Schüler/innen aus dem Kreisgebiet die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, insbesondere zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Aber auch längere Schulwege lassen sich identifizieren: So legt rund ein Drittel der Schüler/innen mehr als 10 km bis zur Schule zurück.

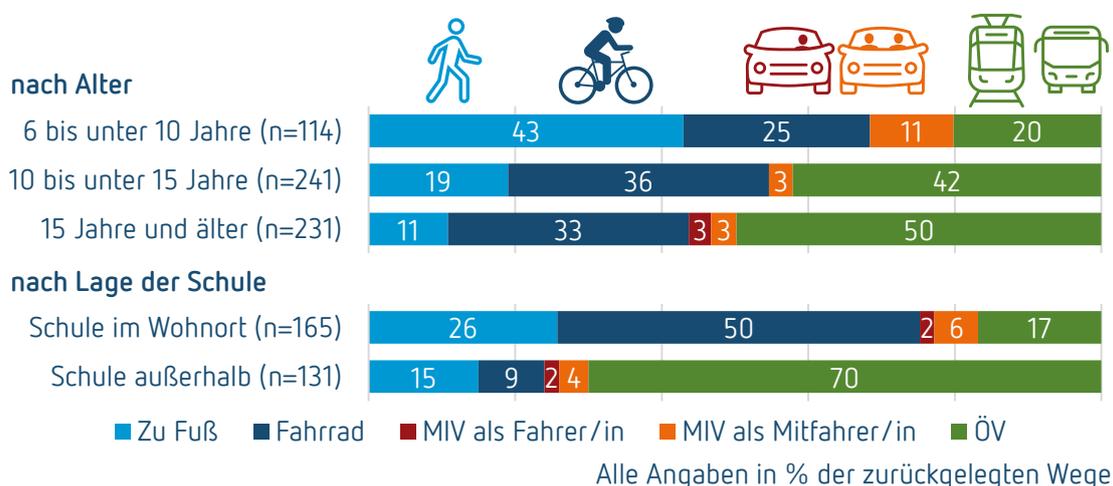
### Verkehrsmittelwahl von Schüler/innen auf dem Schulweg

Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schüler/innen auf Schulwegen zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen. Bis zu einem Alter von 9 Jahren werden mehr als zwei Fünftel der Wege zur Grundschule der Schüler/innen zu Fuß gegangen (43 %) und ein Viertel der Schulwege von den Grundschüler/innen mit dem Fahrrad zurückgelegt. In jungen Jahren legt mit 20 % ein vergleichsweise geringer Anteil der Schüler/innen den Schulweg mit dem Bus oder Zug zurück, wohingegen im Alter ab 10 bis unter 15 Jahren der Anteil der Schulwege mit dem ÖV auf 42 % ansteigt. Mit dem Übergang von der Grundschule auf eine weiter-

führende Schule verlagert sich auch deren Standort, wobei die Schule dann ggf. nicht mehr im gleichen Ort wie die Wohnung liegt und die fußläufige Erreichbarkeit deutlich zurückgeht. Der Anteil der Fahrradwege erhöht sich hingegen von 25 % (6 bis unter 10 Jahre) auf 36 % (10 bis unter 15 Jahre). Dies kann zudem auf den Zeitpunkt der Mobilitätsbildung zurückzuführen sein.

In der Altersgruppe ab 15 Jahren ist es möglich, einen Führerschein zu erwerben und Roller oder Krafträder, später auch Autos selbst zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass der MIV als fahrende Person auf 3 % der Schulwege genutzt wird. Nichtsdestotrotz wird unter den über 15-Jährigen weiterhin die Hälfte der Schulwege mit dem ÖV zurückgelegt. Der steigende Anteil des motorisierten Verkehrs als Fahrer/in wirkt sich somit in erster Linie negativ auf den Rad- sowie Fußverkehr aus. Schüler/innen ab einem Alter von 15 Jahren fahren nur noch 11 % der Schulwege mit Fahrrad. Insgesamt steigt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schüler/innen an.

Abbildung 18: Modal Split von Schüler/innen auf Schulwegen



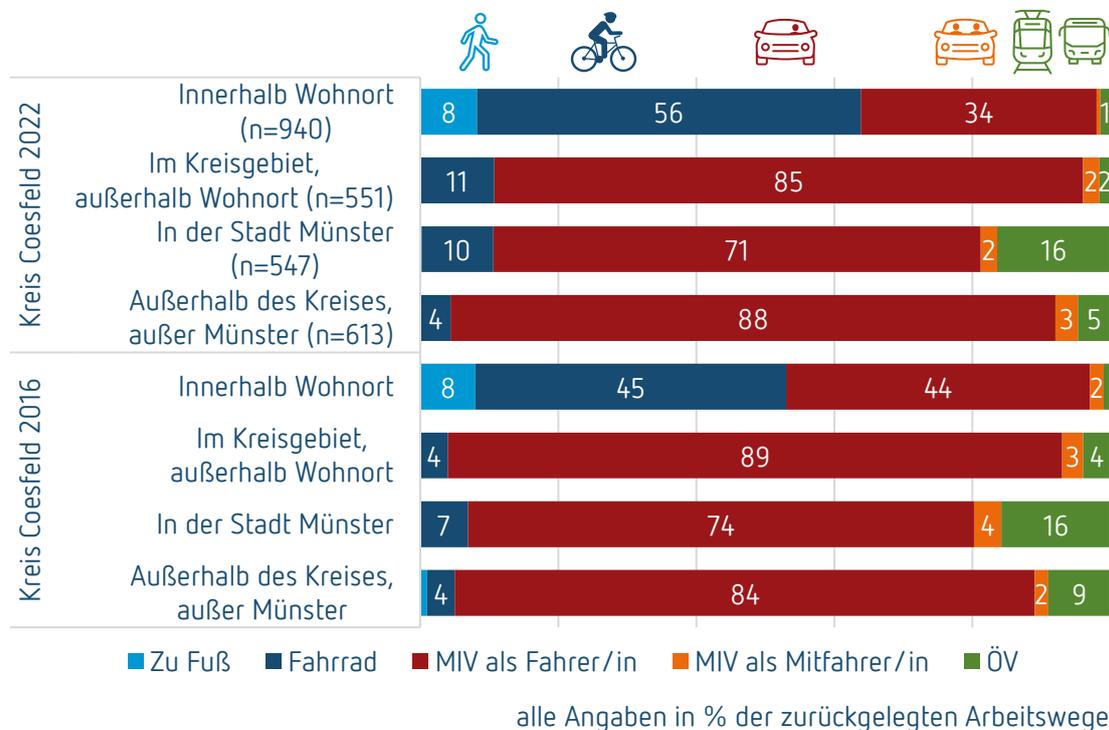
## 6.1 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität

Für die Auswertung der Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität anhand der Stichtagsmobilität ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Wohnorts überwiegend mit Formen der Nahmobilität (64 % Fuß- und Radverkehr) zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das Auto zurückgegriffen. Im Vergleich zur Erhebung von 2016 liegt insbesondere der Fahrradanteil auf Wegen innerhalb des eigenen Wohnortes auf einem deutlich höheren Niveau. Bei Wegen mit Zielen außerhalb des Kreises Coesfeld und der Stadt Münster hat der MIV-Anteil etwas zugenommen und der ÖV-Anteil etwas abgenommen.

Bus und Bahn erlangen erst eine erkennbare Bedeutung, sobald die Grenze des eigenen Wohnortes überschritten wird. Insgesamt wird der ÖV für Relationen außerhalb der Kreisgrenze deutlich häufiger genutzt als für Arbeitswege innerhalb des Kreises. Insbesondere auf Pendelrelationen nach

Münster weisen Bus und Bahn mit 16 % einen deutlich größeren Stellenwert auf als auf den übrigen Relationen.

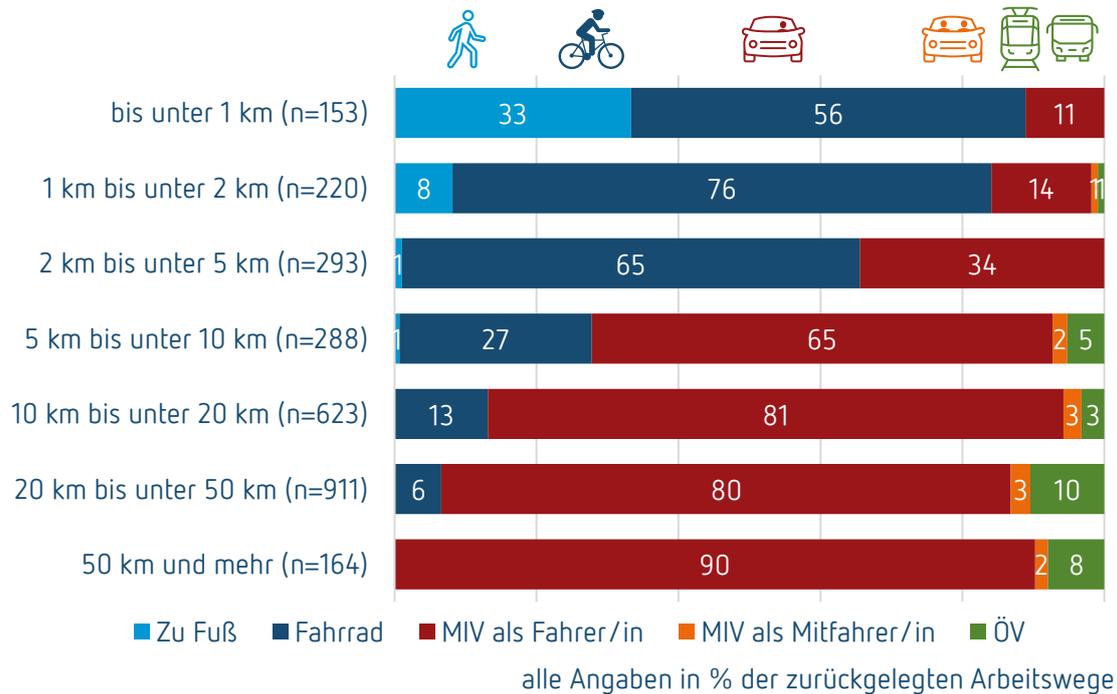
Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort (Arbeitswege der Erwerbstätigen) – Vergleich 2016 und 2022



Sobald der Arbeitsweg länger als 5 km ist nutzen Erwerbstätige hauptsächlich das Auto. Bis zu einer Pendelentfernung von 5 km weist insbesondere der Radverkehr außerordentlich hohe Anteile auf (bis zu 76 %), unter 1 km auch der Fußverkehr (33 %). Ab einer Entfernung von 5 km nimmt die Bedeutung des Radverkehrs deutlich ab. Wenn der Arbeitsplatz über 20 Kilometer von der Wohnung entfernt liegt, steigt die Bedeutung bzw. Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems.

Insgesamt lassen sich, insbesondere in den Entfernungsklassen zwischen 2 km und 10 km, noch Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Mobilitätsformen identifizieren. In den höheren Entfernungsklassen hingegen könnten noch weitere Wege im Berufsverkehr auf den ÖV verlagert werden. Auch hier sind die Anteile selbst bei Entfernungen von über 20 km gering.

Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Entfernung des Arbeitsorts zur eigenen Wohnung (Arbeitswege der Erwerbstätigen)



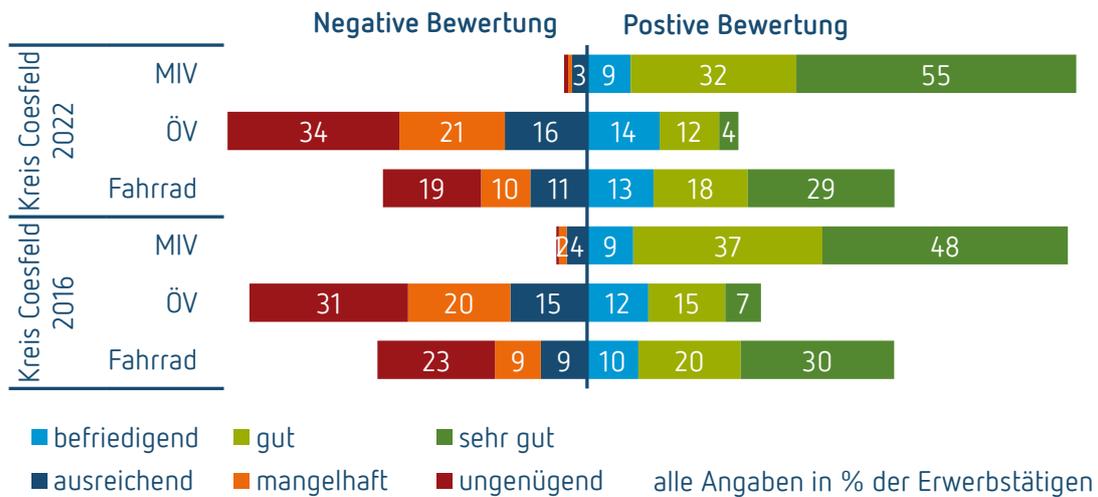
## 6.2 Bewertung der Erreichbarkeit

Die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsorten oder Schule gibt Aufschluss über mögliche Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Dabei wird die Erreichbarkeit in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich bewertet. Die Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit ihres eigenen Arbeitsplatzes mit dem Auto am besten. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt und auch befriedigende oder ausreichende Noten wurden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln wenig vergeben. Dies spiegelt sich, vor allem in den höheren Entfernungsklassen, auch in der tatsächlichen Nutzung wider.

Ein anderes Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit Bus und Bahn erzielt. Deutlich mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen (55 %) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen nur rund jeder Sechste das Bus- und Bahnangebot für die Fahrt zur Arbeit als attraktiv einschätzt und eine gute oder sehr gute Bewertung abgibt. Eine Abnahme gegenüber 2016. Gerade bei einer Entfernung zum Arbeitsplatz von 20 km bis unter 50 km ist eine entsprechend geringe tatsächliche Nutzung des ÖV erkennbar.

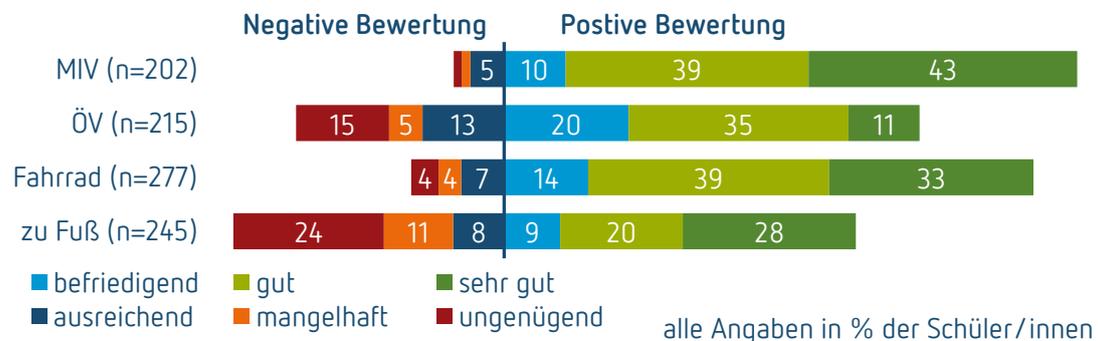
Im Fahrradverkehr weist die Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Arbeitsstätte die größten Kontraste auf. Insgesamt überwiegen jedoch die positiven Bewertungen. 29 % der Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend. 47 % der Befragten bewertet das Fahrradangebot für die Fahrt zur Arbeit als gut oder sehr gut. Vor dem Hintergrund, dass nur 31 % der Arbeits- und Ausbildungsplätze unter 10 km vom Wohnort entfernt liegen, ein hoher Wert.

Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln – Vergleich 2016 und 2022



Die Erreichbarkeit der eigenen Schule wird von den Schüler/innen über alle Verkehrsmittel hinweg überwiegend positiv bewertet, aber auch bei der Erreichbarkeit der Schulen schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel schlechter ab als der MIV und Fahrradverkehr. Am schlechtesten wird allerdings die fußläufige Erreichbarkeit bewertet. Die fußläufige Erreichbarkeit ist allerdings stark abhängig von der Entfernung, so dass der Anteil negativen Bewertungen nicht überraschend ist.

Abbildung 22: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



Besonders Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz in der gleichen Stadt bzw. Gemeinde, aber einem anderen Stadtteil liegt, bewerten die Arbeitsplatzerreikbaarheit mit dem Auto zu 93 % mit gut oder sehr gut. Beim Fahrradverkehr weichen die Bewertungen nach Lage des Arbeitsortes am stärksten voneinander ab. Am schlechtesten bewerten Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz in einer anderen Stadt bzw. Gemeinde und entsprechend weiter weg liegt, die Fahrraderreichbarkeit. Bei Arbeitsstandorten im gleichen Stadtteil oder der gleichen Stadt bzw. Gemeinde fällt die Bewertung hingegen eindeutig positiv aus.

Beim ÖV fallen die Bewertungen, wird von zu Hause gearbeitet, nicht ganz so negativ aus (33 % sehr gut / gut). Die negativsten Bewertungen geben Erwerbstätige mit einem Arbeitsort in der gleichen Stadt bzw. Gemeinde aber einem anderen Stadtteil ab (62% ungenügend/mangelhaft, 11 % gut/sehr gut).

Tabelle 20: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewerten (in %)	Fahrrad	Auto	ÖV
Arbeitsplatz...			
... im gleichen Stadt-/Ortsteil	97	84	22
... in der gleichen Stadt/Gemeinde	80	93	11
... in einer anderen Stadt/Gemeinde	27	87	15
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>47</b>	<b>87</b>	<b>15</b>
Kreis Coesfeld 2016	53	84	25

### 6.3 Homeofficenutzung

Mit dem Beginn der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 hat der Trend zur Homeofficearbeit deutlich zugenommen. Im Kreis Coesfeld arbeiten 30 % der Erwerbstätigen regelmäßig bzw. an mind. einem Tag pro Woche im Homeoffice. 5 % arbeiten dabei vollständig, also 5 Tage in der Woche, im Homeoffice. Ein Großteil beschränkt sich auf ein oder zwei Tage (jeweils 8 %). Dadurch ergibt sich ein Mittelwert von 0,8 Homeofficetagen pro Woche je erwerbstätiger Person. Unter der Annahme, dass jede erwerbstätige Person pro Tag zwei Arbeitswege (Hin- und Rückweg) zurücklegt, werden damit etwa 14% der Arbeitswege pro Tag eingespart.

Bezogen auf die Lage des Arbeitsplatzes zeigt sich, dass dieser Einfluss auf die Anzahl der Homeofficetage hat. Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz in einer anderen Stadt bzw. Gemeinde liegt, arbeiten zu 30 % einen, zwei oder drei Tage im Homeoffice. Nur 66 % arbeiten gar nicht im Homeoffice. Bei der Lage des Arbeitsplatzes in der gleichen Stadt bzw. Gemeinde oder im gleichen Stadt- bzw. Ortsteil sind es hingegen 85 % bzw. 89 %, die ausschließlich vor Ort arbeiten.

Tabelle 21: Homeofficenutzung nach der Lage des Arbeitsplatzes

Basis: alle Erwerbstätigen / Auszubildende Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Homeoffice pro Woche					
		0 Tage	1 Tag	2 Tage	3 Tage	4 Tage	5 Tage
Arbeitsplatz...							
... im gleichen Stadt-/Ortsteil		89	3	2	2	1	3
... in der gleichen Stadt/Gemeinde		85	6	2	2	1	4
... in einer anderen Stadt/Gemeinde		66	11	11	8	2	2
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>2.615</b>	<b>70</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

Bei einer detaillierten Betrachtung lediglich der erwerbstätigen Personen, die regelmäßig im Homeoffice arbeiten, ergibt sich ein Mittelwert von 2,6 Homeofficetagen pro Woche. Besteht also die Möglichkeit zur Arbeit im Homeoffice, erfolgt dies etwa zur Hälfte der Zeit bezogen auf eine Arbeitswoche von 5 Tagen. Zwischen den Wochentagen gibt es dabei nur geringfügige Abweichungen.

Tendenziell scheint der Freitag ein beliebter Tag zur Arbeit im Homeoffice zu sein. 63 % der Erwerbstätigen mit Homeofficenutzung geben an, dies an diesem Wochentag zu tun. Geringer fallen die Anteile am Montag (54 %) und Mittwoch (50 %) aus. Vollzeit-Erwerbstätige, die wenigstens teilweise im Homeoffice arbeiten, geben an, dies durchschnittlich an 2,6 Tagen zu tun. Mit 2,5 Tagen ist die durchschnittliche Homeoffice-Tätigkeit von Teilzeit-Erwerbstätigen etwas niedriger. Es scheint allerdings, als böte das Homeoffice unabhängig vom Umfang der Beschäftigung ein gern angenommenes Angebot.

Tabelle 22: Homeofficenutzung nach Wochentagen

Basis: alle Erwerbstätigen/ Auszubildende Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Übliche Nutzung des Homeoffice nach Wochentagen					Mittelwert Anzahl Wochentage (in Tagen)
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donners- tag	Freitag	
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>710</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>63</b>	<b>2,6</b>

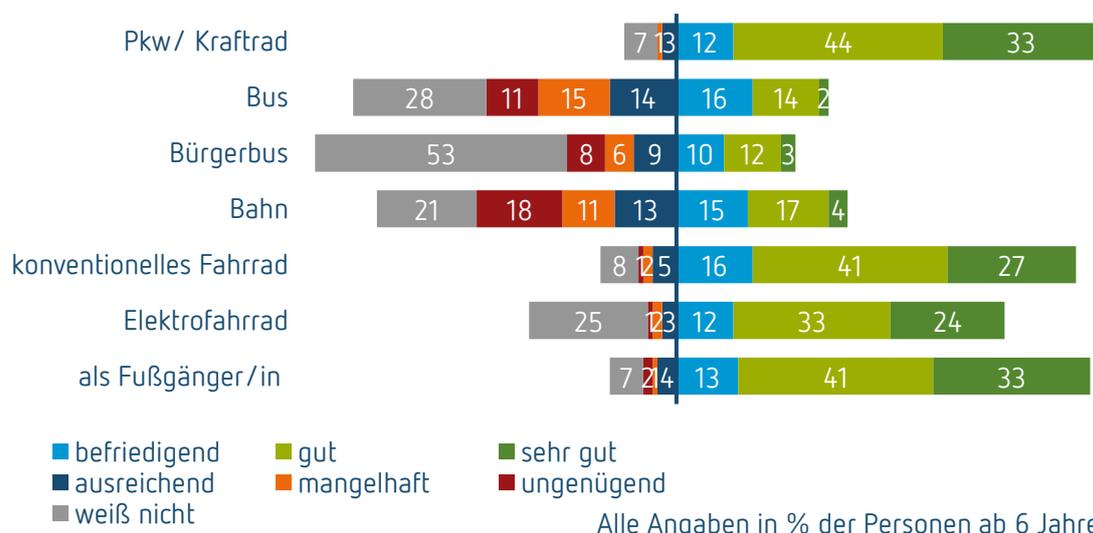
11 % der Erwerbstätigen, die innerhalb des Kreises Coesfeld ihren Hauptarbeitsplatz haben, arbeiten regelmäßig im Homeoffice. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von 0,3 Homeoffice-Tagen pro Woche. Liegt der Hauptarbeitsplatz außerhalb des Kreises Coesfeld, erhöht sich der Anteil jener, die mindestens teilweise im Homeoffice arbeiten auf 33 %. Durchschnittlich ergeben sich somit 0,7 Homeoffice-Tage pro Woche. Jemand, der außerhalb des Kreises Coesfeld den Hauptarbeitsplatz hat, aber das Homeoffice nutzt, tut dies durchschnittlich an 2,3 Tagen pro Woche.

## 7 Bewertung der Verkehrssysteme

Neben der allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel wurden in der Mobilitätsbefragung eine Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung dieser Verkehrsmittel abgefragt. Die befragten Personen konnten dazu die verschiedenen Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld anhand einer Schulnoten-Skala („sehr gut“ bis „ungenügend“) bewerten. Für den Fall, dass Befragte die Nutzung eines Verkehrsmittels nicht beurteilen können, stand ihnen als weitere Option „weiß nicht“ zur Verfügung.

Bei der Beobachtung der Ergebnisse fällt auf, dass die befragten Personen die Nutzungsvoraussetzungen einzelner Verkehrsmittel teilweise häufiger nicht beurteilt haben. Rund jede vierte Person wählte die Option „weiß nicht“ beim Bus-, beim Bahnverkehr etwa jede fünfte Person, beim Bürgerbus sind es gar mehr als die Hälfte. Hier ist durch den geringen Nutzungsumfang der öffentlichen Verkehrsmittel – insbesondere des Bürgerbusses - sowie mancherorts fehlender ÖV-Angebote wie z. B. der Bürgerbus oft nur wenig über die Voraussetzungen zur Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel bekannt. Dies trifft ebenfalls teilweise auf die Bewertung der Verkehrssituation für Elektrofahräder zu. Hier hat ein Viertel der Befragten keine Bewertung abgegeben, was mit der im Vergleich zum konventionellen Fahrrad geringeren Verbreitung des Elektrofahrrads zu erklären ist. So besitzen zwar schon viele Haushalte oder Personen im Kreis Coesfeld ein Elektrofahrrad, aber das konventionelle Fahrrad ist dennoch in der Bevölkerung deutlich etablierter. Fuß-, Rad- und motorisierter Individualverkehr bewertet die Kreisbevölkerung zu großen Teilen (jeweils um die 70 Prozent der Befragten) gut oder sehr gut. Zudem liegen die negativen Bewertungen für Pkw, konventionelles Rad und Zufußgehen allesamt unter 10 % der Personen.

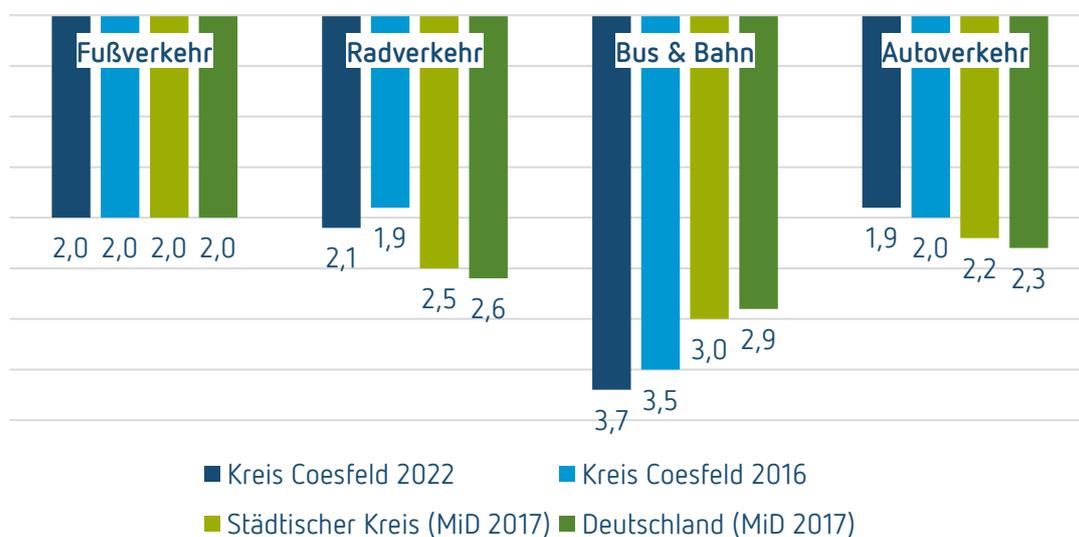
Abbildung 23: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld



Die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld werden durch die befragten Einwohner/innen insgesamt mit durchschnittlichen Schulnoten zwischen 1,9 und 3,7 bewertet. Der MIV erhält die beste Durchschnittsnote (Ø 1,9) und fällt damit etwas besser als in den raumstrukturell vergleichbaren Kreisen aus (Ø 2,2). Dicht dahinter folgt der Fußverkehr (Ø 2,0), dessen Wert sich unverändert auf einem durchschnittlich guten Niveau befindet. Der Radverkehr (Ø 2,1) hat

sich gegenüber 2016 leicht verschlechtert, liegt aber weiterhin auf einem überdurchschnittlich guten Niveau. Das konventionelle und das Elektrofahrrad werden von der Coesfelder Bevölkerung gleich bewertet. Die schlechteste Durchschnittsnote erhält der öffentliche Verkehr ( $\bar{x}$  3,7), der sich damit gegenüber 2016 leicht verschlechtert hat und sich insgesamt deutlich hinter den Vergleichswerten auf Bundes- und Kreisebene befindet. Bus und Bahn ( $\bar{x}$  3,8) schneiden hierbei leicht schlechter ab als der Bürgerbus ( $\bar{x}$  3,6). Auf Kommunalebene tun sich Unterschiede in der Bewertung öffentlicher Verkehrsmittel auf. So wird in Ascheberg der Busverkehr besonders bemängelt ( $\bar{x}$  4,9). Die insgesamt schlechteste Note erhielt die Bahn in Olfen ( $\bar{x}$  5,5), was aufgrund der fehlenden Anbindung an das Schienennetz nicht verwundert.

Abbildung 24: Zusammengefasste Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld – Vergleich 2016 und 2022



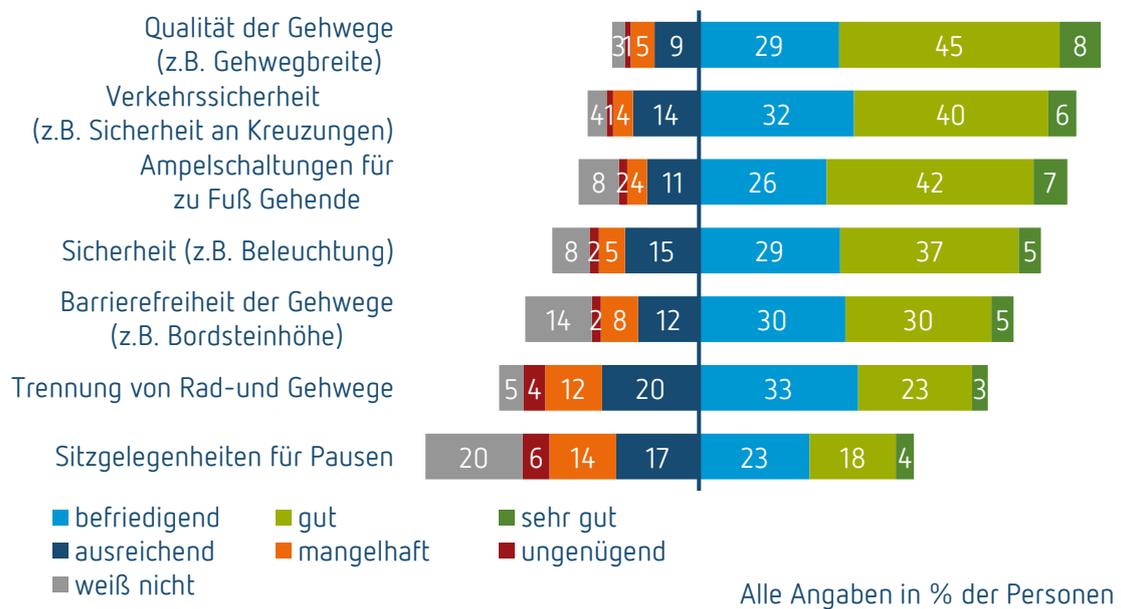
Insgesamt gilt es dabei zu beachten, dass die Bewertung teilweise mit der Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels korreliert: Personen, die regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind, bewerten die Situation besser als die Personen, die nur selten Fahrrad fahren. Gleiches gilt für den Autoverkehr: Regelmäßige Autofahrer/innen vergeben bessere Noten als die Personen, die nur selten das Auto nutzen. Bei der Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel kann dieser Zusammenhang zur Nutzungshäufigkeit nicht eindeutig festgestellt werden. So erhält das Bus- und Bahnangebot im Schnitt sowohl von den monatlichen als auch wöchentlichen und täglichen Nutzer/innen in etwa vergleichbare Bewertungen, während die Personen mit keiner Nutzung deutlich schlechtere Bewertungen abgegeben haben.

### Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung der Situation des Zufußgehens in kreisangehörigen Kommunen konnten die Befragten verschiedene Teilaspekte benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können): Die verschiedenen Aspekte wurden von jeweils zwischen 92 % und 97 % der befragten Personen beantwortet. Somit konnte ein Großteil der Befragten zu den verschiedenen Aspekten des Fußverkehrs eine Einschätzung abgeben. Lediglich bei den Beurteilungen der Barrierefreiheit sowie des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die Quote fehlender

Antworten mit 14 % bzw. 20 % der Befragten tendenziell höher aus. Dies kann damit begründet werden, dass für einen größeren Anteil der Befragten diese Aspekte nicht relevant sind.

Abbildung 25: Bewertung der Situation des Zufußgehens



Die einzelnen Teilaspekte der Fußverkehrssituation werden mit Anteilen zwischen 59 % und 82 % der Personen jeweils von der Mehrheit der befragten Personen positiv („befriedigend“ bis „sehr gut“) bewertet. Die Ausnahme bildet der Aspekt des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen. Hierbei ist allerdings auf den hohen Anteil der Personen hinzuweisen, die keine Bewertung abgeben konnten. Die Qualität der Gehwege, die Sicherheit und Querungen und Kreuzungen für zu Fuß Gehende erhalten im Vergleich die besten Bewertungen bzw. wurden von den höchsten Personenanteilen als gut oder sehr gut bewertet.

Die nicht vorhandene Trennung von Fuß- und Radwegen wird hingegen von 16 % der Personen mit mangelhaft oder ungenügend bewertet. Das Angebot an Sitzgelegenheiten wird mit 20 % mangelhafter oder ungenügender Bewertungen am schlechtesten beurteilt. Hier bestehen aus Sicht der befragten Personen im Kreis Coesfeld im Vergleich zu anderen Teilaspekten des Fußverkehrs die größten Verbesserungspotenziale.

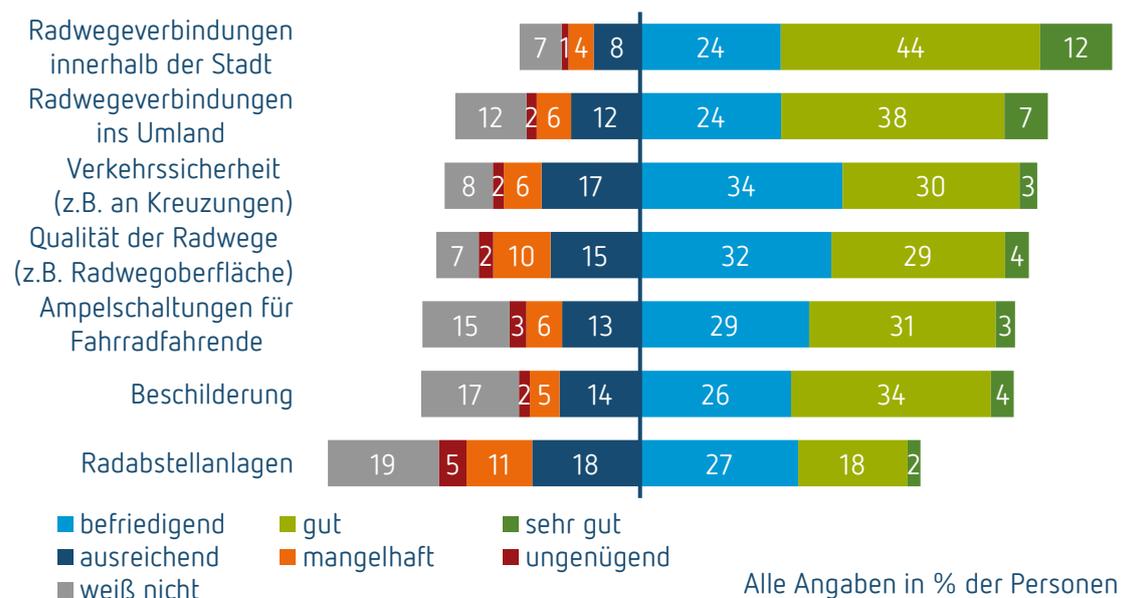
### Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zur Bewertung des Fußverkehrs konnten die befragten Personen ebenfalls verschiedene Teilaspekte der Radverkehrssituation im Kreis Coesfeld beurteilen. Der Anteil der Befragten, die zu den einzelnen Punkten keine Einschätzungen abgegeben haben, variiert zwischen 7 % und 19 % der Personen und liegt damit nur leicht unter dem Niveau der Antwortquote bei der Bewertung der Teilaspekte des Fußverkehrs.

Mit Ausnahme der Radabstellanlagen werden alle abgefragten Teilaspekte der Radverkehrssituation im Kreis Coesfeld von etwa zwei Drittel der Personen oder mehr mit „befriedigend“, „gut“ oder „sehr gut“ beurteilt. Die Radwegeverbindungen innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden werden dabei von zwei Drittel der Personen als gut oder sehr gut bewertet. Insgesamt erhält die Radverkehrssituation im Kreis Coesfeld damit grundsätzlich eine positive Beurteilung, die sowohl

die Beurteilung der Teilaspekte der öffentlichen Verkehrsmittel als auch die Bewertung der Aspekte der Fußverkehrssituation übertrifft. Die Verbesserungspotenziale des Radverkehrs können am ehesten im Angebot an Radabstellanlagen in öffentlichen Räumen identifiziert werden, welche etwa von einem Viertel der Befragten als mangelhaft oder ungenügend beurteilt werden. Hierbei sind jedoch die verschiedenen Zuständigkeiten zu beachten. So fallen beispielsweise Radabstellanlagen und deren Unterhaltung in den Aufgabenbereich der Kommunen.

Abbildung 26: Bewertung der Situation des Radfahrens

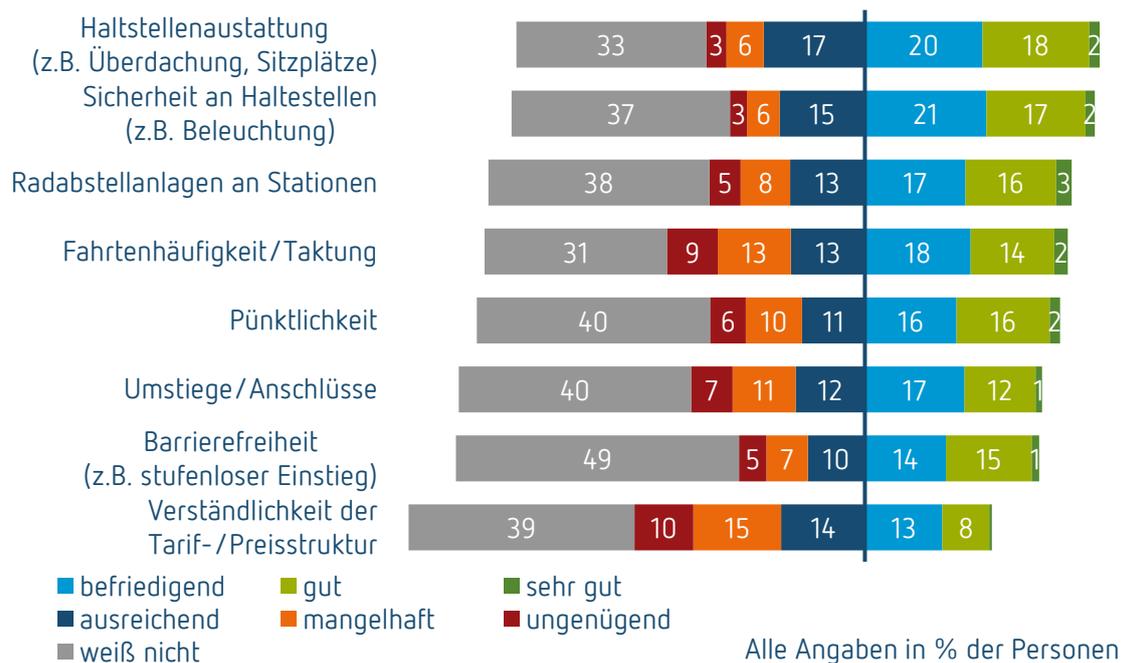


### Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Bahnangebots im Kreis Coesfeld konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte der Angebote des öffentlichen Verkehrs benoten. Im Vergleich zu den Bewertungen im Fuß- und Radverkehr fallen die Antwortquote bei der Bewertung der Teilaspekte der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich kleiner aus. So können die einzelnen Teilaspekte jeweils von etwa einem Drittel mit zur Hälfte der befragten Personen nicht beantworten bzw. können keine Einschätzung des jeweiligen Aspekts abgeben. Insgesamt spiegelt somit das Antwortverhalten die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrssysteme bzw. den Bekanntheitsgrad der aktuellen Situation des jeweiligen Verkehrssystems im Kreis Coesfeld wider.

Die Bewertungen des Bus- und Bahnverkehrs fallen im Kreis Coesfeld im Vergleich zum Fuß- und Radverkehr insgesamt schwächer aus. Demensprechend sind die Anteile an positiven Bewertungen („befriedigend“, „gut“ und „sehr gut“) und Anteile der negativen Bewertungen („ausreichend“, „mangelhaft“ und „ungenügend“) stärker ausgeglichen. So überwiegen bei den am besten beurteilten Aspekten Haltestellenausstattung und Sicherheit an Haltestellen die positiven Bewertungen den Anteil der negativen Bewertungen lediglich um 13 bzw. 16 Prozentpunkte. Lediglich etwa ein Fünftel bewertet diese Teilaspekte in diesem Zuge als gut oder sehr gut.

Abbildung 27: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs



Nach Meinung der Teilnehmenden bzw. anhand der Anteile negativer Bewertungen ergeben sich erhöhte Handlungsbedarfe im Bus- und Bahnverkehr hinsichtlich folgender Aspekte: Umstiege und Abschlüsse sowie Fahrtenhäufigkeit und Taktung, die von 30 % bzw. 34 % der Personen negativ bewertet werden. Die Aspekte liegen allerdings nur bedingt im Handlungsbereich des Kreises Coesfeld. Die Umsetzung eines gewünschten Infrastrukturausbaus sowie einer besseren Taktung hängt auch maßgeblich ab, welche Finanzmittel bzw. Regionalisierungsmittel den Aufgabenträgern zur Verfügung stehen werden. Dennoch kann das Wissen über diesen Bedarf nach engerer Taktung oder höherer Fahrtenhäufigkeit in der Bevölkerung im Austausch mit den jeweiligen Aufgabenträgern zu wesentlichen Veränderungen beitragen.

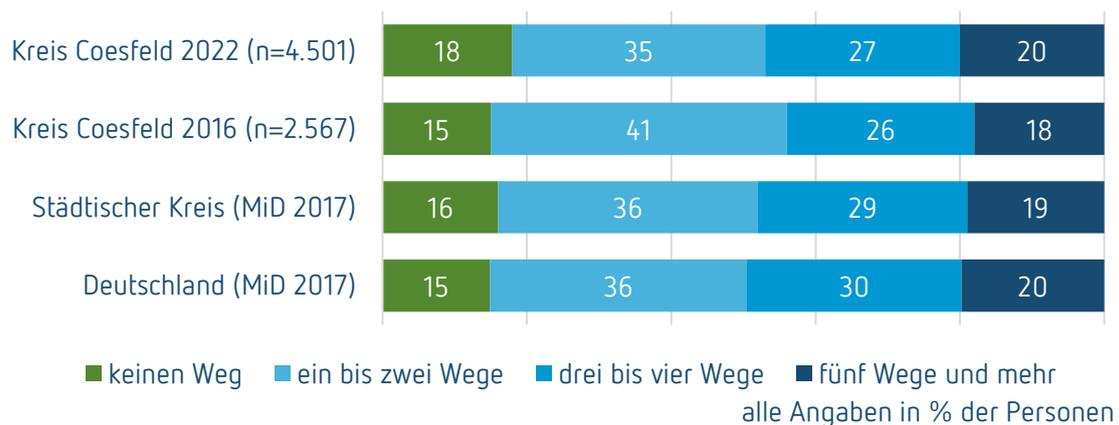
Ebenso verhält es sich mit dem am schlechtesten bewerteten Teilaspekt des ÖV, der Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur. Ein Viertel der Personen bewerteten die Tarif- und Preisstruktur als mangelhaft oder ungenügend. Mit insgesamt 40 % der Personen übersteigt damit der Anteil der Personen, die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur negativ beurteilen, den Personenanteil mit einer positiven Bewertung deutlich (22 %).

Nicht zuletzt durch das zeitlich begrenzte Angebot des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 und dessen hohen Absatz wurde deutlich, welche hohe Hürden mit der gegebenen Tarif- und Preisstruktur einhergehen und welche Anreize – in Kombination mit einem günstigen Preis – eine einfache Tarifstruktur setzen kann. Eine deutliche Verbesserung der Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur kann durch das durch die Bundesregierung für das Frühjahr 2023 angekündigte 49-Euro-Ticket erwartet werden, welches die Tarif- und Preisstruktur im ÖV bundesweit vereinfachen wird, da mit einem Ticket die Möglichkeit, den Nahverkehr im gesamten Bundesgebiet zu nutzen, gegeben werden soll. Dabei kann die mittel- sowie langfristige Ausfinanzierung des Deutschlandtickets auch Einfluss auf die Leistungserbringung bzw. auf das entsprechende ÖPNV-Angebot einfließen lassen. Bund und Länder werden in den nächsten Monaten und Jahren hierüber einen Konsens herbeiführen müssen.

## 8 Mobilität am Stichtag

82 % der befragten Personen im Kreis Coesfeld haben am Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Schnitt legt dabei jede mobile Person pro Tag rund 3,7 Wege zurück. Über die gesamte Bevölkerung bzw. inklusive der immobilen Personen werden insgesamt im Schnitt 3,0 Wege pro Personen pro Werktag zurückgelegt. Über ein Drittel der Personen (35 %) legen dabei einen oder zwei Wege pro Tag zurück.

Abbildung 28: Wegezanzahl an einem Werktag in der Kernwoche – Vergleich 2016 und 2022



Gegenüber der vorherigen Befragung aus 2016 hat der Anteil der immobilen Personen etwas zugenommen. Allerdings legen die mobilen Personen täglich im Schnitt 0,2 Wege mehr zurück als 2016 (3,5 Wege pro mobile Person), sodass die durchschnittliche Wegezanzahl über alle Personen ebenfalls zugenommen hat. Insgesamt kann somit eine Steigerung des Verkehrsaufkommens beobachtet werden.

Tabelle 23: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobiler Person	Anteil an Immobilien <sup>11</sup>	Wege pro Person (alle)
Kreis Coesfeld 2022 (n=4.565)	3,7	18 %	3,0
Kreis Coesfeld 2016 (n=2.405)	3,5	15 %	2,8
Städtischer Kreis (MiD 2017)	3,6	15 %	3,1
Deutschland (MiD 2017)	3,7	15 %	3,1

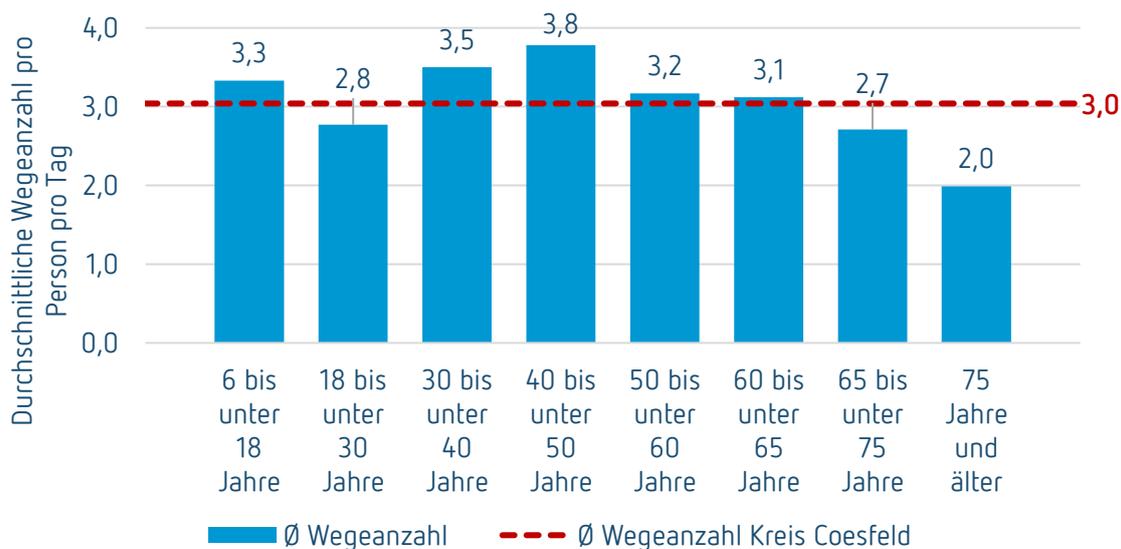
Die mobilsten Bevölkerungsgruppen (bei Berücksichtigung der Immobilen) sind die Teilzeiterwerbstätigen und die vorübergehend freigestellten Personen (z. B. Elternzeit), die im Durchschnitt 4,0 bzw. 4,2 Wege pro Person pro Werktag zurücklegen. Mit durchschnittlich 3,4 Wegen pro Person und Tag sind aber auch die Schüler/innen im Vergleich zur gesamten Kreisbevölkerung überdurchschnittlich mobil. Rentner/innen und Pensionär/innen bilden erwartungsgemäß die immobilste

<sup>11</sup> Immobiler sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

Gruppe mit durchschnittlich 2,4 Wegen pro Werktag, da bei ihnen die Arbeitswege entfallen und sie häufiger durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Hausfrauen und Hausmänner sowie Studierende legen mit 2,8 bzw. 2,7 Wege pro Person pro Tag im Schnitt etwas weniger Wege pro Tag zurück als der Kreisdurchschnitt. Mit jeweils rund 3,0 Wegen pro Person pro Tag legen die Vollzeitbeschäftigten und Auszubildenden dem Kreisdurchschnitt entsprechend viele Wege pro Werktag zurück.

Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 40 bis unter 50-Jährigen mit durchschnittlich 3,8 Wegen pro Person pro Werktag die meisten Wege zurück und auch die Personen im Alter 30 bis unter 40 Jahre legen mit 3,5 Wegen pro Person pro Tag überdurchschnittlich viele Wege zurück. Die minderjährigen Personen (6 bis unter 18 Jahre) liegen mit 3,3, Wegen pro Person pro Tag über dem Kreisdurchschnitt, während die jungen Erwachsenen im Schnitt etwas weniger Wege als die Kreisbevölkerung zurücklegen. Ab einem Alter von 65 Jahren liegt die durchschnittliche Wegeanzahl unter dem Schnitt des Kreises Coesfeld und nimmt mit fortschreitendem Alter weiter ab (65 bis unter 75 Jahre: 2,7 Wege pro Person pro Tag). Äquivalent zu den Ergebnissen nach Bevölkerungsgruppen zeigt sich, dass Personen ab einem Alter von 75 Jahren am immobilsten sind (75 Jahre und älter: 2,0 Wege pro Person pro Werktag).

Abbildung 29: Wegeanzahl pro Personen an einem Werktag nach Altersklasse

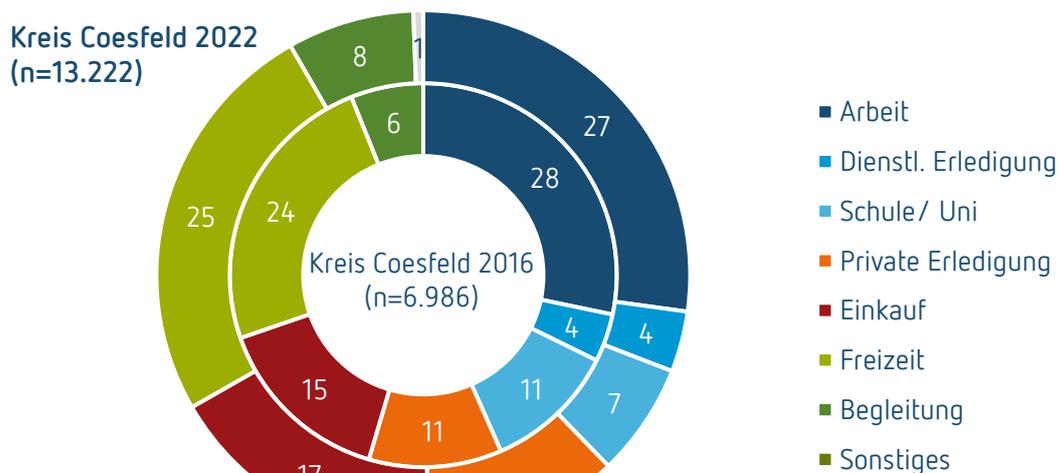


Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, überdurchschnittlich viele Wege pro Werktag zurück (Paare mit mehreren Kindern: 4,0 Wege pro Werktag, Mehr-Erwachsenen-Haushalte mit Kindern: 3,5 Wege pro Werktag, Paare mit einem Kind: 3,2 Wege pro Werktag, Alleinerziehend: 4,0 Wege pro Werktag). Personen aus Paar- oder Mehr-Erwachsenen-Haushalten ohne Kinder liegen mit ihrer durchschnittlichen Wegeanzahl pro Person pro Werktag hingegen unter dem Durchschnitt des Kreises (Mehr-Erwachsenen-Haushalt ohne Kinder: 2,7 Wege, Paare ohne Kinder: 2,8 Wege pro Werktag). Die Anzahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege von allein wohnenden Personen liegt leicht unter dem Durchschnitt der gesamten Kreisbevölkerung von 2,9 Wegen pro Person pro Werktag.

## Wegeziecke

Rund 29 % der Wege der Bevölkerung des Kreises Coesfeld werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 12 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 3 %) zurückgelegt. Ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (25 %) und 27 % der von der Kreisbevölkerung zurückgelegten Wege sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (7 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (38 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen, die rund 8 % aller Wege ausmachen.

Abbildung 30: Wegeziecke werktags – Vergleich 2016 und 2022



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Im Vergleich zur vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 können nur geringfügige Veränderungen der Wegeziecke der zurückgelegten Wege festgestellt werden. Die Struktur der werktäglichen Wegeziecke im Kreis Coesfeld unterscheidet sich wenig von dem Ergebnis der städtischen Kreise in der Mobilitätsbefragung MiD 2017. So werden in städtischen Kreisen zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (14 %), demgegenüber aber mehr Wege zu dienstlichen Zwecken (10 %) sowie im Freizeitverkehr (30 %) zurückgelegt.

Tabelle 24: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

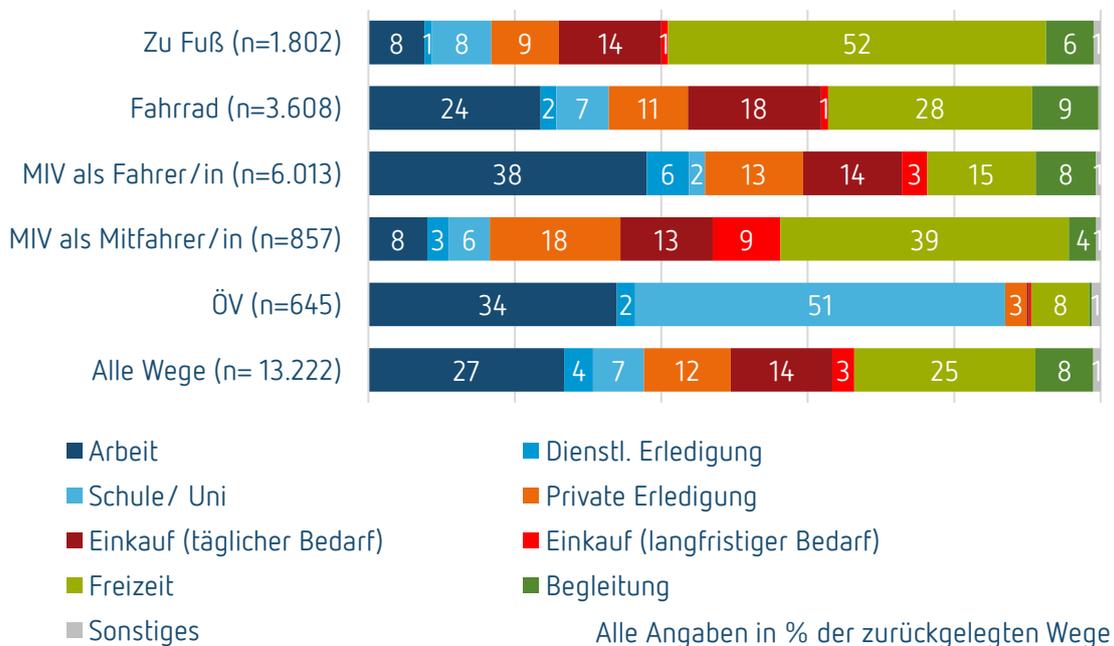
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegezieck der zurückgelegten Wege am Stichtag								
		Arbeit	Dienstl. Erledigung	Schule/ Uni	Private Erledigung	Einkauf (tägl. Bedarf)	Einkauf (langfr. Bedarf)	Freizeit	Begleitung	Sonstiges
Kreis Coesfeld 2022	13.222	27	4	7	12	14	3	25	8	1
Kreis Coesfeld 2016	6.986	28	4	11	11	15		24	6	0
Städtischer Kreis	367.866	14	10	7	14	17		30	8	k. A.
MiD 2017	960.619	14	11	6	14	17		29	8	k. A.

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen. So werden überdurchschnittlich viele Fußwege zu Freizeit Zwecken durchgeführt (52 %), wohingegen der Anteil der Arbeitswege an den zu Fuß zurückgelegten Wege im Vergleich

zum Kreisdurchschnitt über alle Wege unterdurchschnittlich ausfällt. Die Anteile der Wegezwecke der erhobenen Wege, die mit Fahrrad gefahren wurden, weichen nur wenig von der allgemeinen Wegezweckverteilung ab. Größere Unterschiede zeigen sich vor allem bei der Differenzierung zwischen den Fahrradtypen: Eine Aufschlüsselung nach konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigt, dass mit konventionellen Fahrrädern anteilig mehr Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (11 %) als bei den Elektrofahrrädern (2 %) zurückgelegt werden. Demgegenüber werden mit Elektrofahrrädern anteilig etwas mehr Wege zum oder vom Arbeitsplatz (26 %) gefahren und Einkäufe des täglichen Bedarfs (21 %) getätigt.

Rund 38 % der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als Fahrer/in sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Mit dem MIV als mitfahrende Person werden am häufigsten Wege zu Freizeitwecken zurückgelegt (39 %). Des Weiteren weist dieses Verkehrsmittel einen überdurchschnittlichen Anteil privater Erledigungswege auf (18 %). Mit dem ÖV werden vor allem Ausbildungswege (51 %) oder Wege zum Arbeitsplatz (34 %) getätigt. Insgesamt stehen mehr als vier Fünftel der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (Arbeitswege, dienstliche Erledigungen oder Ausbildungswege). Eine Aufschlüsselung nach den verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen zeigt, dass der Bus eine zentrale Funktion für Ausbildungswege einnimmt. So sind rund 63 % der Wege mit dem Bus Wege von oder zur Schule oder Hochschule. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hingegen nimmt eine größere Funktion für Arbeitswege ein: Rund 53 % der mit S-Bahn/RB/RE zurückgelegten Wege sind Wege von oder zum Arbeitsplatz.

Abbildung 31: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



## 8.1 Räumliche Wegebeziehungen

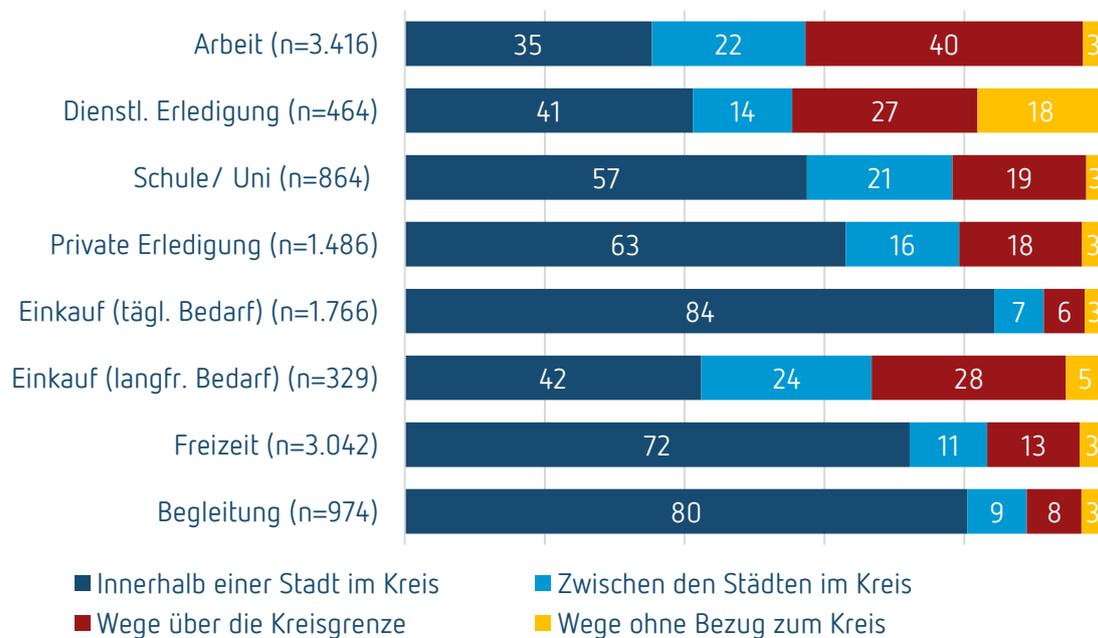
Drei Viertel der von der Kreisbevölkerung zurückgelegten Wege werden innerhalb des Kreises Coesfeld zurückgelegt (75 %). Dabei werden 60 % der Wege vollständig innerhalb einer kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde gemacht und 15 % der Wege verlaufen zwischen kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Etwa ein Fünftel der Wege der Kreisbevölkerung führen über die Kreisgrenze hinaus oder hinein. Rund 4 % der Wege haben keinen Bezug zum Kreis Coesfeld und finden gänzlich außerhalb statt.

Tabelle 25: Struktur der Wegebeziehungen

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Räumliche Wegebeziehungen				Binnenverkehr im Kreis (in %)
		Innerhalb einer Stadt im Kreis	Zwischen den Städten im Kreis	Über die Kreisgrenze	Ohne Bezug zum Kreis	
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>12.766</b>	<b>60</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>75</b>
Kreis Coesfeld 2016	6.848	71	14	15	1	85

Der Binnenverkehrsanteil bzw. der Anteil der Wege, die innerhalb einer kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde variiert in Abhängigkeiten der verschiedenen Wegezwecke. So werden vor allem Einkaufswege des täglichen Bedarfs und Begleitwege überwiegend innerhalb einer Stadt oder Gemeinde zurückgelegt. Wohingegen lediglich etwas über ein Drittel der Arbeitswege innerhalb eines Ortes getätigt werden und 40 % der Wege über die Kreisgrenze führen (Hin- oder Rückweg).

Abbildung 32: Struktur der Wegebeziehungen nach Wegezweck

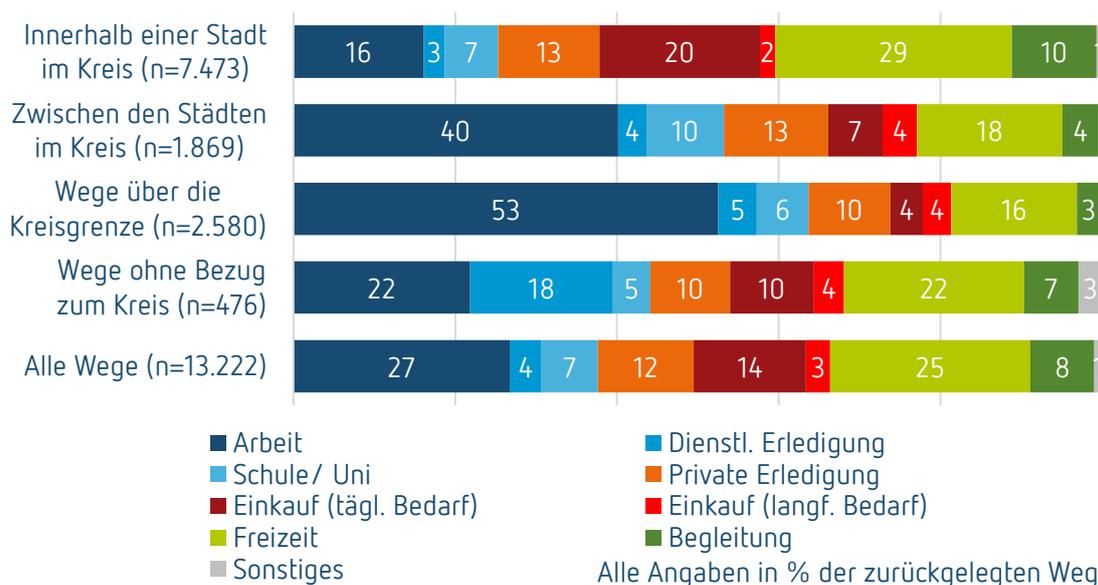


Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Auf den verschiedenen Wegebeziehungen nehmen die Wegezwecke unterschiedliche Anteile ein. Wege innerhalb einer Stadt im Kreis weisen überdurchschnittliche Anteile an Einkaufswegen des

täglichen Bedarfs (20 %) und Freizeitwegen (29 %) auf. Bei den Wegen zwischen den Städten im Kreis sowie bei den Wegen über die Kreisgrenze sind es hingegen nur 7 % bzw. 18 % (Zwischen den Städten) und 4 % bzw. 16 % (Über die Kreisgrenze), die diesen Zwecken zugeordnet werden können. Lediglich 16 % der Wege innerhalb einer Stadt oder Gemeinde im Kreis sind Arbeitswege. Der Anteil der Arbeitswege an den Wegen zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden hingegen liegt mit 40 % etwas über dem Anteil an allen Wegen von 27 %. Je größer die zurückzulegende Entfernung ist, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind 53 % der Wege, die die Kreisgrenze überschreiten, Wege zum oder vom Arbeitsplatz.

Abbildung 33: Wegezweck nach räumlicher Wegebeziehung

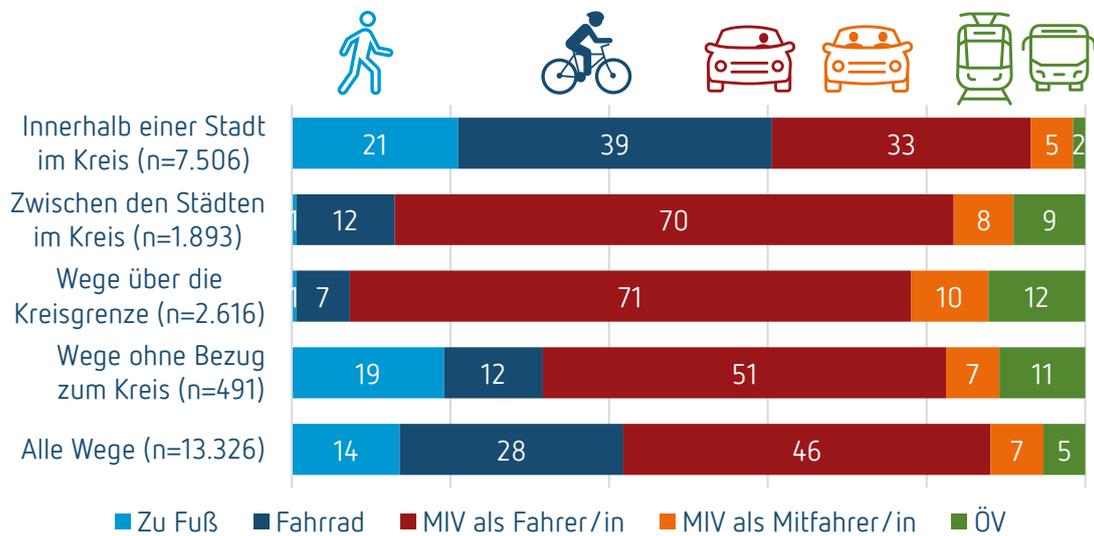


Mehr als die Hälfte der Wege, die im Binnenverkehr der kreisangehörigen Städte zurückgelegt werden, wird aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad - zurückgelegt. Insgesamt 38 % der Wege innerhalb einer Kommune werden mit dem MIV als Fahrer/in oder Mitfahrer/in gefahren. Der ÖV spielt bei den Wegen innerhalb einer Stadt oder Gemeinde mit 2 % der Wege eine untergeordnete Rolle. Bei Wegen zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie über die Kreisgrenze hinaus, dominiert hingegen die Nutzung des MIV. So werden jeweils mehr als drei Viertel dieser Wege mit dem Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) gefahren.

Der ÖV wird auf Wege zwischen den Städten und Gemeinden im Kreis sowie über die Kreisgrenzen deutlich häufiger genutzt. Der Radverkehrsanteil auf Wegen, die nicht innerhalb einer Stadt oder Gemeinde durchgeführt werden, fällt erwartungsgemäß kleiner aus, da auf diesen Wegen durchschnittlich weitere Distanzen zurückgelegt werden. Allerdings kann mit 12 % der Wege zwischen den Kommunen im Kreis ein Radverkehrsanteil festgestellt werden, welcher auf dem Niveau des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel (9 %) liegt. Bei den Wegen über die Kreisgrenze fällt der ÖV-Anteil mit 12 % etwas höher aus, während lediglich 7 % mit dem Fahrrad gefahren werden. Der Fußverkehr spielt weder auf den Wegen zwischen den Städten und Gemeinden im Kreis noch auf Wegen über die Kreisgrenze eine Rolle.

Auf den Wegen ohne Bezug zum Kreis Coesfeld fällt der Anteil der aktiven Mobilität – insbesondere der Fußverkehrsanteil – wieder höher aus. Hierbei handelt sich u.a. um Binnenwege in Städten und Gemeinden außerhalb des Kreises Coesfeld, z. B. Wege innerhalb der Stadt Münster.

Abbildung 34: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung



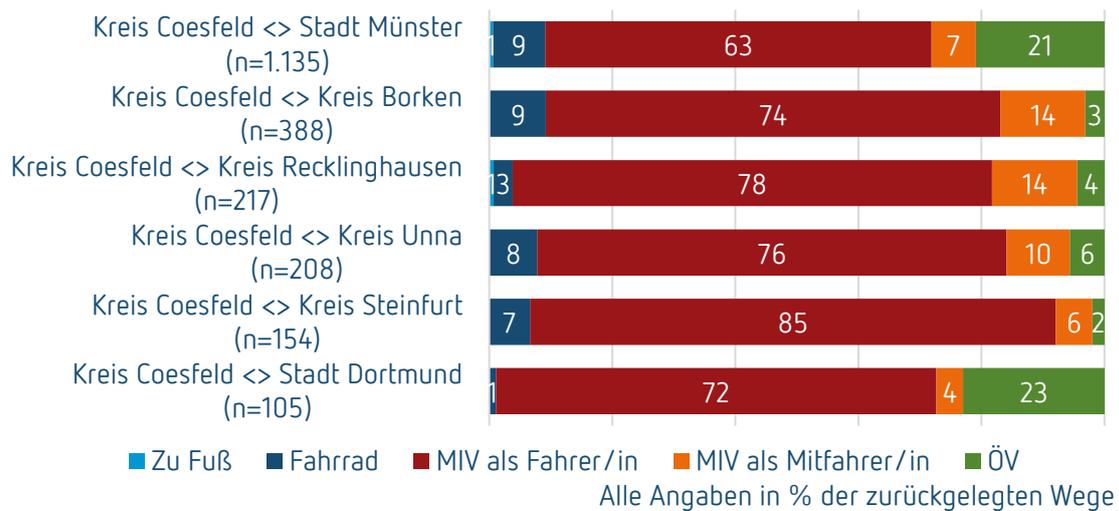
Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Von hochgerechnet rund 697.000 Wegen, die täglich von den Einwohnenden des Kreises Coesfeld zurückgelegt werden, werden hochgerechnet rund 462.000 Wege innerhalb einer kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde gemacht (Start und Ziel liegen in derselben Kommune) und zählen somit zum Binnenverkehr. Insgesamt führen pro Tag rund 128.000 Wege der Kreisbevölkerung über die Kreisgrenze, das heißt aus dem Kreis Coesfeld ins Umland oder aus dem Umland in das Kreisgebiet. Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen der Kreisbevölkerung bestehen dabei zu der Nachbarstadt Münster mit hochgerechnet rund 55.000 Wegen pro Werktag. Weitere stark frequentierte Wegebeziehungen bestehen zu den Städten Dortmund (5.000 Wege pro Werktag), Werne, Hamm und Selm (jeweils rund 4.000 Wege pro Werktag). Weitere Wegebeziehungen der Einwohnenden des Kreises Coesfeld zu anderen Kommunen liegen hochgerechnet unter 4.000 Wegen pro Werktag. Rund 20.000 Wege pro Werktag von der Kreisbevölkerung liegen vollständig außerhalb des Kreisgebietes, also ohne Bezug zum Kreis Coesfeld zurückgelegt.



Verbindungen. Auf den Wegebeziehungen zu den benachbarten Kreisen Borken, Recklinghausen, Unna und Steinfurt variiert der ÖV-Anteil zwischen 2 und 6 % der auf den jeweiligen Relationen zurückgelegten Wegen. Hierbei handelt es sich allerdings um kreisweite Mittelwerte. So können auf Wegebeziehungen zu den einzelnen Kommunen des jeweiligen Kreises abweichende ÖV-Anteile bestehen. So werden beispielsweise 14 % der Wege zwischen dem Kreis Coesfeld und der Stadt Werne mit dem ÖV gefahren, wohingegen die Einwohnenden des Kreises Coesfeld auf der Relation Kreis Coesfeld und Stadt Lünen lediglich auf 3 % der Wege mit dem ÖV fahren.

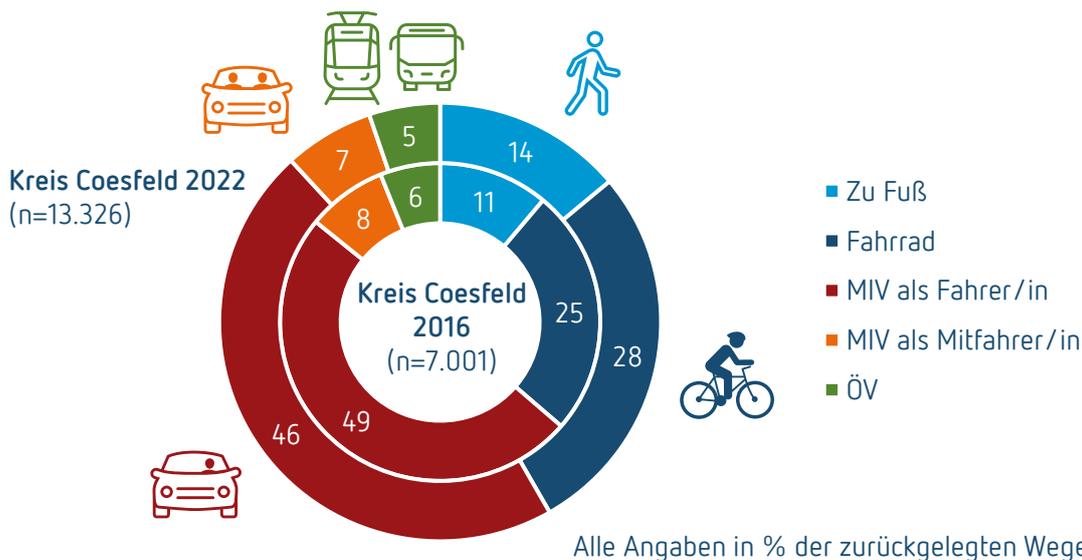
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl auf den aufkommensstärksten Wegbeziehungen



## 8.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

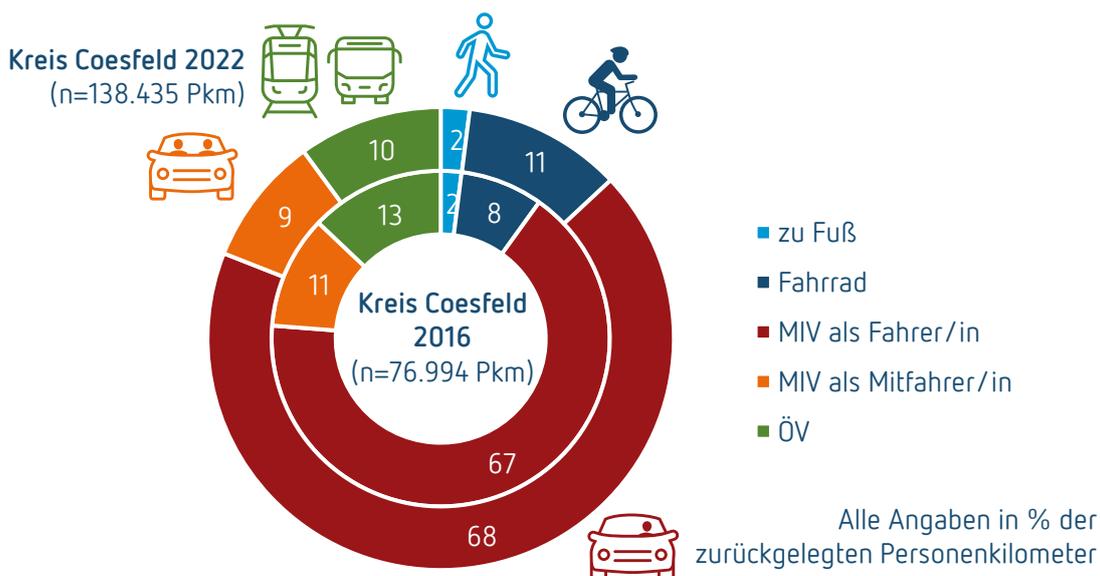
Insgesamt 42 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe Abbildung 37). Dabei werden 14 % der Wege zu Fuß unternommen und für 28 % der Wege das Fahrrad genutzt, wovon etwa 11 % der Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren werden. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 5 % der Wege bewältigt. Somit werden insgesamt rund 47 % der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel bleibt dennoch das Auto, das für 53 % der Wege eingesetzt wird. Dabei werden 46 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 7 % als mitfahrende Person zurückgelegt. Insgesamt zeigt sich tendenziell eine positive Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis Coesfeld: Sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr wurden in der aktuellen Mobilitätsbefragung anteilig auf mehr Wegen genutzt als im Jahr 2016. Anteil der Wege mit dem MIV an allen Wegen ist um vier Prozentpunkte auf insgesamt 53 % der Wege gesunken. Wohingegen der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen im Vergleich zum Jahr 2016 auf einem vergleichbaren Niveau liegt.

Abbildung 37: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen – Vergleich 2016 und 2022



Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split deutlich zu (siehe Abbildung 38). So werden mehr als zwei Drittel aller werktäglich zurückgelegten Wegestrecken mit dem MIV als Fahrer/in gefahren (68 %) und ein weiteres Zehntel der Verkehrsleistung als Mitfahrer/in (9 %). Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung auf 10 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 2 % (zu Fuß) bzw. 11 % (Fahrrad) der Personenkilometer zum Vergleich der Anteil am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 14 %, Fahrrad: 28 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfällt als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

Abbildung 38: Modal-Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km)



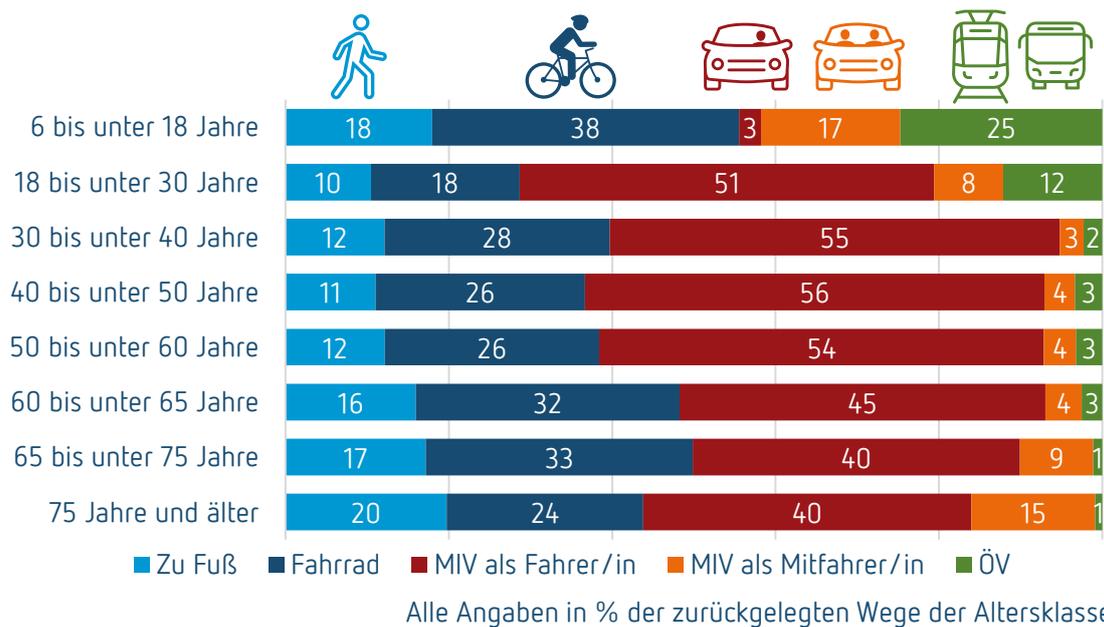
Gegenüber 2016 kann die gestiegene Fahrradverkehrsleistung auch am Modal Split nach Verkehrsleistung festgestellt werden. So liegt der Anteil, der werktäglich mit dem Fahrrad gefahrenen Personenkilometer drei Prozentpunkte über dem Radverkehrsanteil an der Verkehrsleistung aus der vorherigen Mobilitätsbefragung (2016: 8 % der zurückgelegten Personenkilometer). Während die Anteile der zu Fuß und mit dem MIV als Fahrer/in an den zurückgelegten Personenkilometern auf einem vergleichbaren Niveau zum Ausgangswert 2016 liegen (zu Fuß jeweils 2 %; MIV als Fahrer/in 2016: 67 % und 2022: 68 %), sind die Anteile an der Verkehrsleistung beim ÖV und beim MIV als Mitfahrer/in jeweils leicht rückläufig.

### Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, legen anteilig tendenziell mehr Wege nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, zurück. Bei den Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes besonders stark vertreten. So werden Fahrrad (38 % der Wege) und öffentliche Verkehrsmittel (25 %) auf den meisten Wegen der Kinder und Jugendlichen genutzt. Der ÖV wird insbesondere in den Altersklassen unter 30 Jahren verstärkt genutzt. Auffällig ist zudem, dass mit Eintritt der Volljährigkeit der MIV als Fahrer/in zum stärksten genutzten Verkehrsmittel wird. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Mit dem Führerscheinwerb werden insbesondere Wege mit dem Auto als mitfahrende Person durch Wege mit dem Auto als fahrende Person ersetzt. Das Auto wird auch in allen folgenden Altersklassen über 18 Jahren jeweils auf über der Hälfte der Wege als Fahrende oder Mitfahrende genutzt. Bei der Betrachtung der folgenden Abbildung gilt zudem zu beachten, dass die MIV-Nutzung auch Mofas und Motorroller einschließt. So können auch Personen unter 18 Jahren als fahrende Person am MIV teilnehmen. In den Altersklassen ab 65 Jahren fällt allerdings auf, dass die Anteile MIV-Wege als mitfahrende Person mit zunehmendem Alter zunimmt.

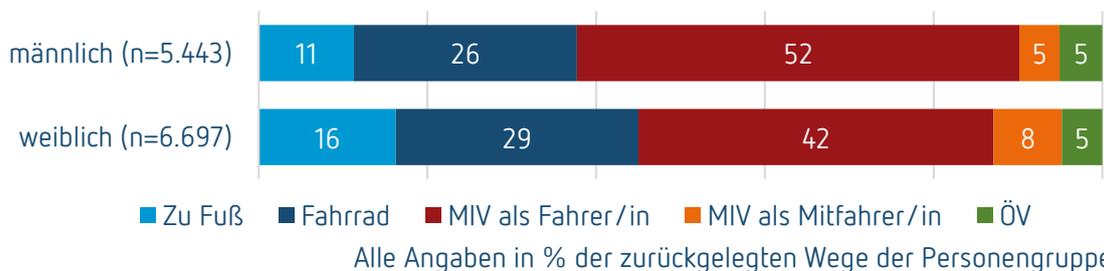
Mit Eintritt in die Volljährigkeit kann ein Einbruch des Radverkehrsanteils an den zurückgelegten Wegen beobachtet werden. So werden lediglich 18 % der Wege der 18- bis 30-jährigen Personen mit dem Fahrrad gefahren. In den höheren Altersklassen nimmt der Radverkehrsanteil wieder zu und erreicht den höchsten Anteil bei den Personen im Alter von 65 bis unter 75 Jahren, die ein Drittel ihrer Wege mit dem Fahrrad fahren.

Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



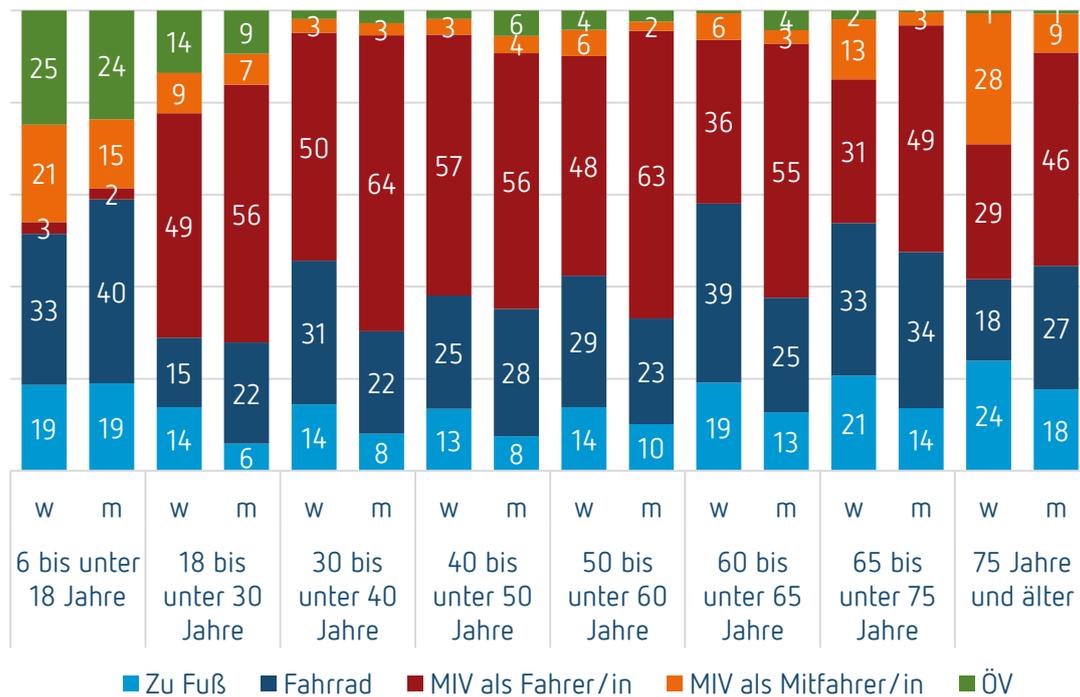
Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich hinsichtlich des Alters, aber auch geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren. Während Männer häufiger mit dem Auto als Fahrer unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Darüber hinaus sind Frauen etwas häufiger als Mitfahrerin in einem Pkw unterwegs als Männer. Die Anteile der ÖV-Nutzung liegen sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen bei 5 % der zurückgelegten Wege.

Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Diese geschlechterspezifischen Unterschiede wirken sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich aus und lassen sich bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht identifizieren. In den Altersklassen ab 60 Jahren können zunehmende Unterschiede zwischen den Geschlechtern in der Pkw-Nutzung als fahrende oder mitfahrende Personen beobachtet werden. So nimmt die MIV-Nutzung bei den Frauen ab 60 Jahren deutlich zu und zudem fahren Männer häufiger aktiv Auto, während Frauen zunehmend häufiger im Auto als Mitfahrerin mitfahren. Dies spiegelt die mit dem zunehmenden Alter sinkende Führerscheinquote unter den Frauen wider. Auch hier ist jedoch durch den Kohorteneffekt davon auszugehen, dass diese Unterschiede zukünftig abnehmen werden.

Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

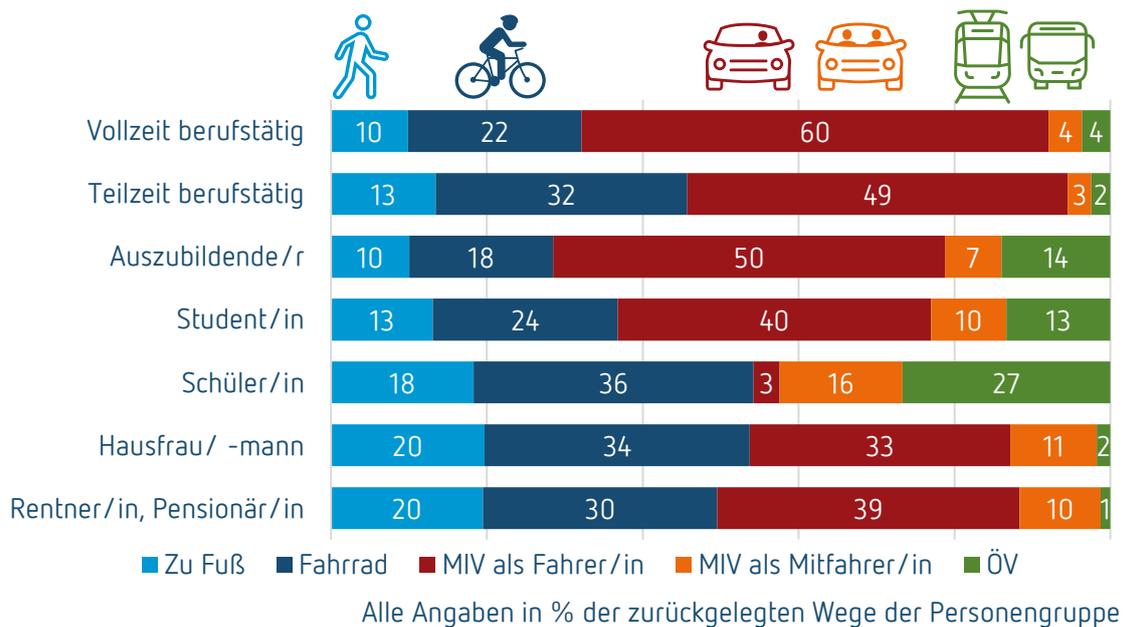


Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Personengruppe

### Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus. Die Vollzeitberufstätigen weisen dabei mit 64 % der Wege den höchsten Anteil des MIV (als Fahrer/in und Mitfahrer/in) an den zurückgelegten Wegen auf. Schüler/innen, Hausfrauen und -männer sowie Rentner/innen und Pensionär/innen legen jeweils anteilig mind. die Hälfte der Wege aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurück. Der ÖV wird hingegen überdurchschnittlich häufig von Schüler/innen (27 %), Auszubildenden (14 %) und Studierenden (13 %) auf ihren Wegen genutzt. Dies ist zum einen auf die fehlende Fahrerlaubnis – insbesondere bei den Schüler/innen – und zum anderen auf den hohen ÖV-Zeitkartenbesitz durch Schul- bzw. Semestertickets zurückzuführen. Des Weiteren legen Schüler/innen überdurchschnittlich häufig Wege mit dem MIV als mitfahrende Person (16 %) zurück.

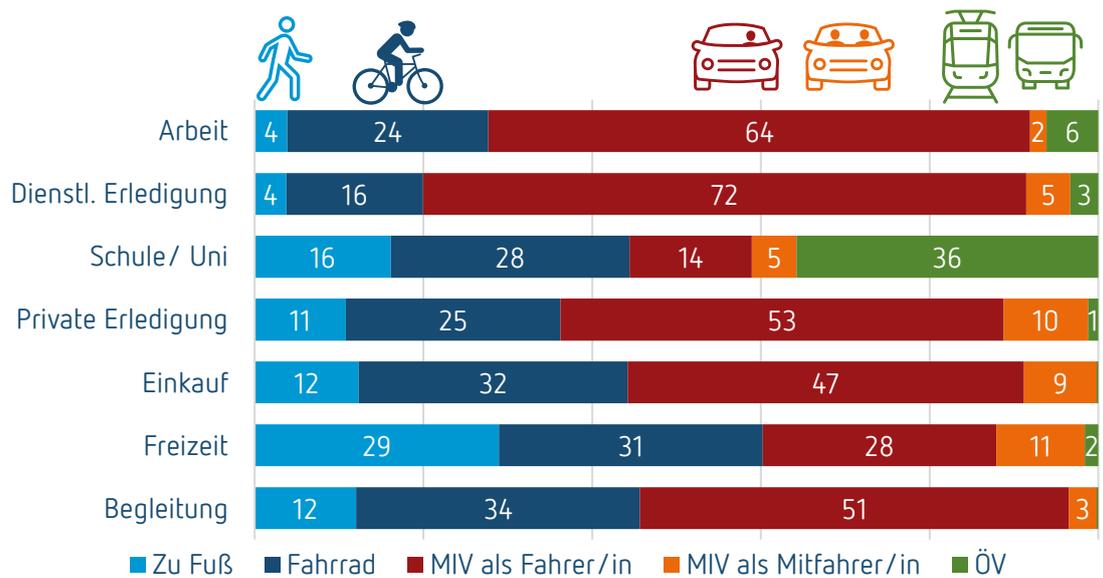
Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



**Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck**

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche bzw. dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf. Mit Ausnahme der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule sowie den Freizeitwegen werden bei allen weiteren Wegezwecken mehr als die Hälfte der Wege des jeweiligen Zwecks mit dem MIV als Fahrer/in oder Mitfahrer/in zurückgelegt. Bei den Ausbildungswegen nimmt hingegen der ÖV mit 36 % den höchsten Anteil der Wege ein. Freizeitwege weisen mit 29 % den höchsten Fußverkehrsanteil auf. Die größten Anteile des Radverkehr bestehen bei Begleitwegen sowie bei Einkaufs- und Freizeitwegen mit 34 % bis 31 % jeweiligen Wege. Insgesamt werden die Freizeitwege am häufigsten aktiv, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Die aktiven Verkehrsmittel nehmen allerdings bei den Wegezweck in der Verkehrsmittelnutzung mind. ein Fünftel der Wege ein. Insbesondere der Fahrradverkehr wird – mit Ausnahme der dienstlichen Erledigungen – bei jedem Wegezweck auf etwa ein Viertel bis ein Drittel der Wege genutzt. Damit scheint die Fahrradnutzung im Kreis Coesfeld in der alltäglichen Mobilität bereits weitgehend integriert zu sein und sich nicht auf einzelne Zwecke zu beschränken.

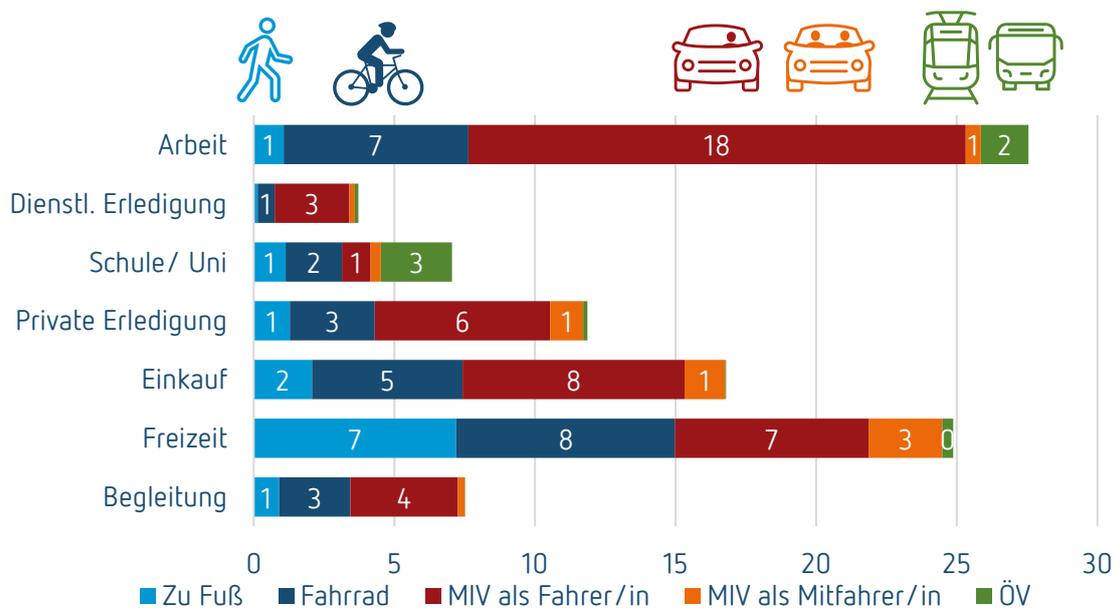
Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege nach Wegezweck

Wird die Verkehrsmittelwahl auf den Wegen der verschiedenen Wegezwecke auf das Gesamtverkehrsaufkommen bezogen (siehe Abbildung 44), wird deutlich, dass das Drittel der Ausbildungswege, welche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, am Gesamtverkehrsaufkommen lediglich 3 % der zurückgelegten Wege ausmacht. Mit 18 % sind fast ein Fünftel aller Wege, die von der Kreisbevölkerung zurückgelegt werden, mit dem MIV selbstgefahrene Arbeitswege. Diese Wege nehmen damit den größten Anteil des täglichen Verkehrsaufkommens ein.

Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck – Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



(n=12.925)

Alle Angaben in % aller zurückgelegten Wege

### 8.3 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge der Wege, die die Bevölkerung des Kreises Coesfeld an einem Werktag zurückgelegt, liegt bei etwa 12,7 km. Betrachtet man lediglich die Wege unter 100 km Länge, liegt die durchschnittliche Länge bei etwa 10,6 km. Gegenüber der vorherigen Befragung haben sich die durchschnittlichen Wegelängen nicht verändert. Drei von zehn Wegen sind kürzer als 2 km (30 %) und etwa die Hälfte der Wege ist kürzer als 5 km (51 %).

Tabelle 26: Entfernung der zurückgelegten Wege

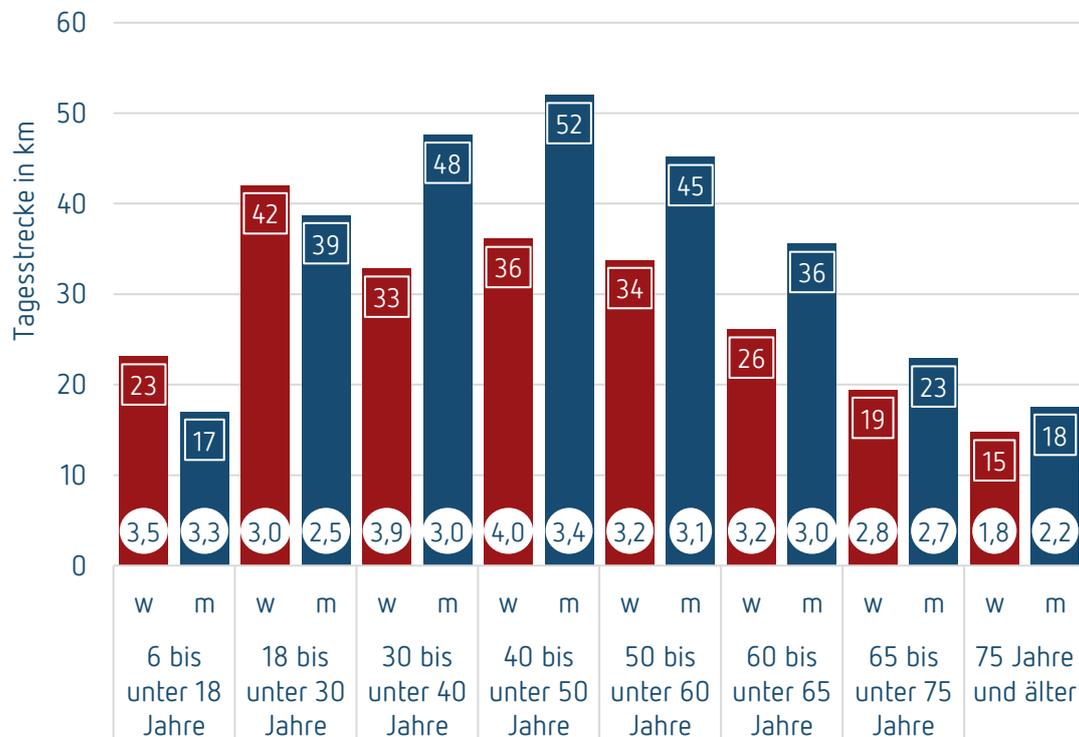
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge								Mittelwert (in km)	Mittelwert Wege < 100 km (in km)
		Bis unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>13.264</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>12,7</b>	<b>10,6</b>
Kreis Coesfeld 2016	7.018		10	16	30	12	15	14	4	12,7	10,7
Städtischer Kreis	367.866	9	11	14	23	16	14	10	4	12,5	k. A.
MiD 2017	960.619	10	11	14	23	16	13	9	4	12,5	k. A.

Die durchschnittlich längsten Strecken werden mit rund 27 km auf Wegen für dienstliche oder geschäftliche Erledigungen zurückgelegt. Aber auch auf Arbeitswegen (19 km pro Weg) und Wegen für Einkäufe des langfristigen Bedarfs (15 km pro Weg) werden überdurchschnittlich lange Wege zurückgelegt. Die durchschnittlichen Längen von Ausbildungswegen zur Schule oder Hochschule (10,3 km) sowie Wegen für private Erledigungen (10,0 km) und zu Freizeit Zwecken (9,3 km) liegen in etwa auf dem Niveau der durchschnittlichen Wegelänge insgesamt. Auf Begleitwegen (4,9 km) werden hingegen kürzere Strecken zurückgelegt. Die durchschnittlich kürzesten Wege macht die Kreisbevölkerung auf Einkaufswegen für den täglichen Bedarf (4 km).

Insgesamt legen die Einwohnenden des Kreises Coesfeld an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 32 km zurück, eine mobile Person kommt auf gut 39 km. Dargestellt und im Folgenden betrachtet werden – um statistische Ausreißer zu vermeiden – lediglich Wege unter 100 km. Die durchschnittlichen Wegeanzahlen und Tagesstrecken beziehen sich auf alle Personen der Altersgruppen und somit auch auf die immobilen Personen. Die längsten Tagesstrecken legen die Männer zwischen 40 und 50 Jahren (52 km) zurück und damit über den Tagesstrecken der Frauen dieser Altersklassen (36 km). Trotz der deutlichen Differenz der Tagesstrecken zwischen den Geschlechtern im Alter von 40 bis unter 50 Jahren, legen die Männer dieser Altersgruppe nur geringfügig mehr Wege als die Frauen der Altersgruppe zurück. Mit Ausnahmen der Gruppe der 18- bis unter 30-Jährigen legen die Männer in allen Altersklassen durchschnittlich weitere Tagesstrecken zurück, obwohl Frauen in jeder abgebildeten Altersklasse bis unter 75 Jahren durchschnittlich mehr Wege pro Tag zurücklegen als Männer der jeweiligen Altersklasse. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Während mehr als die Hälfte der Männer in Vollzeit berufstätig ist (52 % der Männer) und nur 3 % in Teilzeit, arbeitet ein höherer Anteil der Frauen in Teilzeit (30 % der Frauen) und lediglich knapp ein Viertel der Frauen ist in Vollzeit berufstätig. Dabei sind die Entfernung von der Wohnung zur Arbeitsstätte von Teilzeitberufstätigen im Schnitt kürzer als bei den Vollzeitberufstätigen (in Teilzeit berufstätig: rund 16 km; in Vollzeit berufstätig: 26 km).

Zudem wird das freie Zeitbudget von in Teilzeit Berufstätigen häufig dafür genutzt, Einkäufe oder Erledigungen zu erledigen oder Personen – insbesondere Kinder - zu begleiten oder abzuholen, wobei Einkaufs-, Versorgungs- und Begleitwege in der Regel kürzer ausfallen.

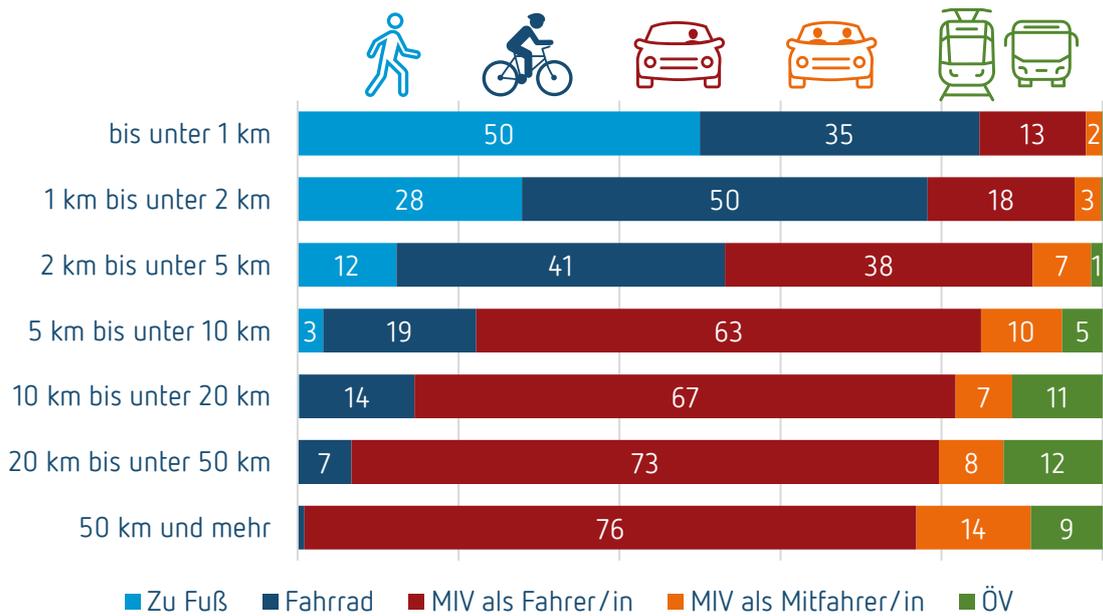
Abbildung 45: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen



Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen – bei der Auswertung der Wege unter 100 km – feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang und Fahrradwege 4,2 km. Bei einer Unterscheidung der Fahrradtypen kann allerdings festgestellt werden, dass vor allem mit Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung durchschnittlich weitere Strecken gefahren werden. So liegt die durchschnittliche Wegelänge bei Elektrofahrrädern bei 5,9 km und bei konventionellen Fahrrädern bei 3,0 km pro Weg. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als fahrende Person liegen bei 15,6 km, mit dem MIV als mitfahrende Person bei 14,7 km und mit dem ÖV bei 20,8 km. Aufgeschlüsselt nach verschiedenen Verkehrsmitteln setzt sich diese durchschnittliche Wegelänge aus durchschnittlich 14,8 km langen Wegen mit dem Bus und 31,6 km langen Wegen mit dem SPNV (RE/RB/S-Bahn) zusammen.

Mehr als zwei Drittel der Wege mit einer Wegelänge bis unter 5 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 26 %; Fahrrad: 43 %). Ein Viertel der Wege unter 5 km werden mit dem MIV als Fahrer/in zurückgelegt und weitere 5 % mit dem MIV als Mitfahrer/in gefahren. Der ÖV nimmt auf Wegen unter 5 km mit 1 % eine untergeordnete Rolle ein. Bereits ab einer Wegelänge von mindestens 5 km dominiert der MIV (als Fahrer/in und Mitfahrer/in) und macht bereits 73 % aller Wege mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km aus. Die Dominanz des MIV zeigt sich fortan in allen Entfernungsklassen.

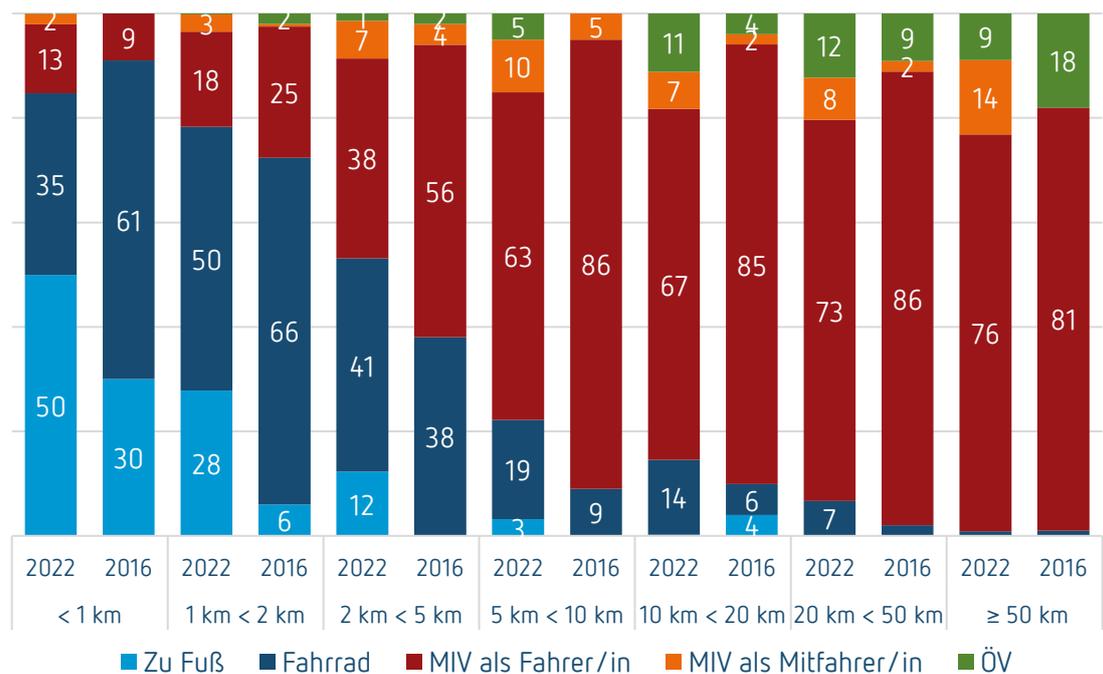
Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Entfernungsklasse

Der Radverkehr weist auf Strecken bis zu 50 km erkennbare Anteile zwischen mind. 7 % bis zu 50 % der Wege der jeweiligen Entfernungsklasse. Dabei kann der Radverkehrsanteil auf den Wegen von 5 km bis unter 20 km jeweils mehr als die Hälfte auf die Nutzung von Elektrofahrrädern zurückgeführt werden. Durch den Elektroantrieb können heutzutage auch Alltagsstrecken ab 5 km zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden. Elektrofahrräder bieten daher Verlagerungspotenziale, die seit der Befragung aus 2016 teilweise aktiviert worden sind (siehe Abbildung 47).

Abbildung 47: Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen – Vergleich 2016 und 2022



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Entfernungsklasse

Einen merklichen Anteil an den Verkehrswegen besitzt der ÖV ab einer Länge von 5 km (5 %). Die höchsten ÖV-Anteile können in den Entfernungsklassen von 10 km bis unter 20 km und 20 km bis unter 50 km mit jeweils etwa einem Zehntel der Wege festgestellt werden. Gegenüber der vorherigen Befragung hat der ÖV-Anteil auf Wegen mit einer Länge zwischen 5 km und 50 km zugenommen. Auf Wegen, die 50 km oder länger sind, ist der Anteil hingegen gesunken.

### Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legen durchschnittliche mobile Einwohner/innen des Kreises Coesfeld jeweils täglich rund 39 km zurück, davon durchschnittlich 0,7 km zu Fuß, 4,3 km mit dem Fahrrad, 3,9 km mit Bus oder Bahn sowie 26,8 km mit dem MIV als Fahrer/in und 3,5 km als MIV als Mitfahrer/in. Auf das Jahr hochgerechnet legt eine Person im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) rund 9.800 km zurück, davon 7.600 km pro Jahr mit dem MIV, knapp 1.000 km mit Bus und Bahn, rund 180 km zu Fuß und rund 1.100 km mit dem Fahrrad.

Pro Werktag werden von den Einwohner/innen des Kreises Coesfeld rund 697.000 Wege unternommen, davon rund 369.000 Wege mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern, rund 195.000 Wege mit dem Rad, rund 98.000 Wege zu Fuß und rund 36.000 Wege mit dem ÖV. Bei einer durchschnittlichen Wegelänge von 10,6 km legt die Kreisbevölkerung damit werktäglich ca. 7,4 Mio. Personenkilometer zurück.

### Wegedauer

Im Schnitt wenden die Einwohnenden im Kreis Coesfeld jeweils rund 22 Minuten für einen werktäglichen Weg auf. Das heißt, mobile Personen sind bei rund 3,7 Wegen pro Person werktags jeweils 79 Minuten unterwegs. Beide Zahlen liegen leicht sowohl unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2017 (27 bzw. 100 Minuten) als auch unter dem Niveau der städtischen Kreise (26 Min pro Weg).

Tabelle 27: Dauer der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Ø (in Min.)	Ø Unterwegszeit pro Tag pro Person (in Min.)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr		
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>11.973</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>79</b>
Kreis Coesfeld 2016	6.519	7	19	35	11	21	7	20	71
Städtischer Kreis	341.937	3	18	37	13	19	10	26	k. A.
MiD 2017	881.503	3	16	36	14	20	11	27	100

Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege werden zu Begleit Zwecken (13 Minuten) und als Einkaufswege für den täglichen Bedarf (13 Minuten) zurückgelegt. Wege für private Erledigungen (19 Minuten), Freizeitwege (22 Minuten), Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (23 Minuten) sowie Ausbildungswege (24 Minuten) liegend in etwa auf

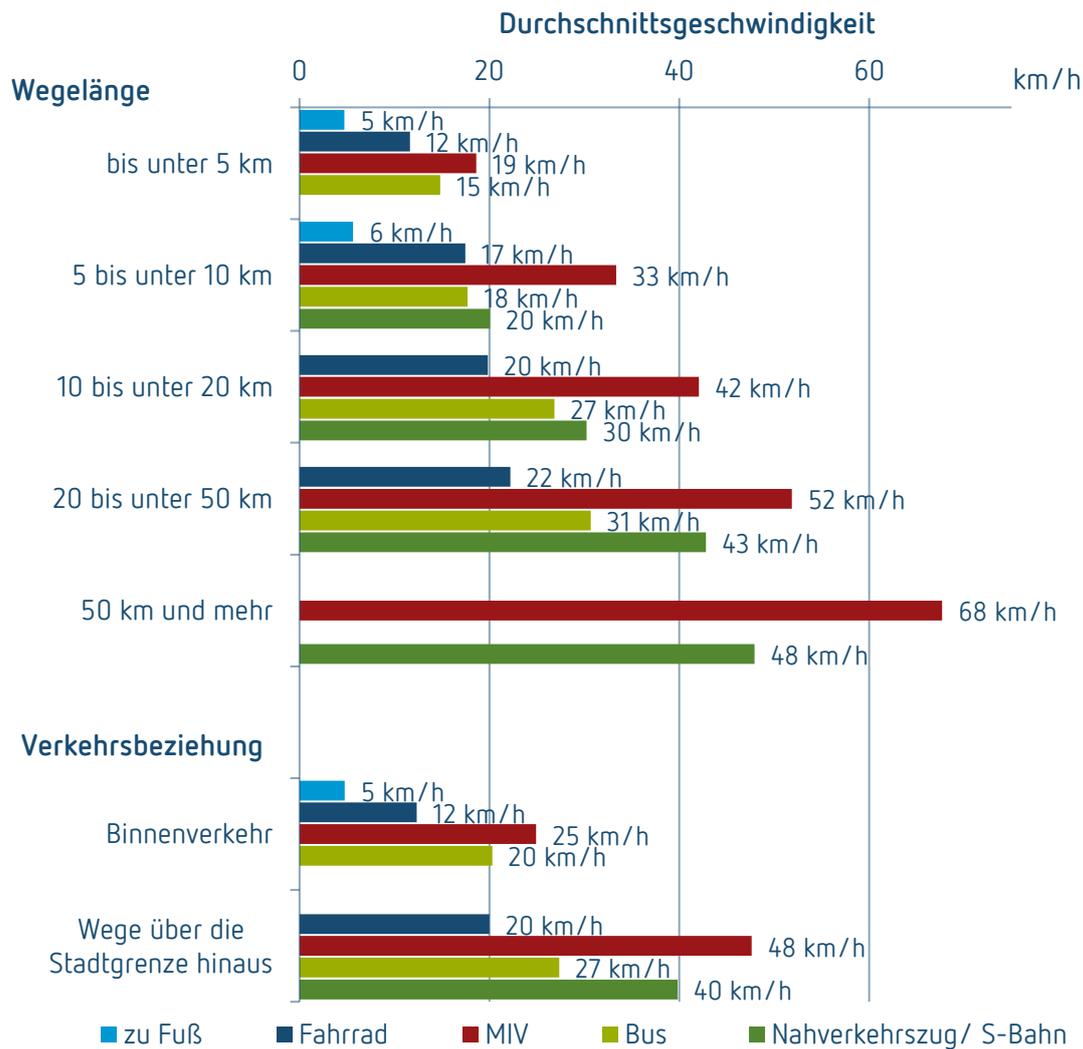
dem Niveau des Gesamtdurchschnitts. Über dem Durchschnitt liegen Arbeitswege und Wege für dienstliche Erledigungen mit durchschnittlich 28 bzw. 33 Minuten pro Weg.

### Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Mit dem Auto werden die Ziele mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38 km/h erwartungsgemäß schnell erreicht, wobei die Daten nicht hergeben, inwieweit Reisezeitverzögerungen und Parksuchverkehre durch die Befragten mit angegeben werden. Fahrradfahrende erreichen mit konventionellen Fahrrädern eine mittlere Geschwindigkeit von 12 km/h, mit Elektrofahrrädern sind sie mit 15 km/h etwas schneller. Insgesamt erreicht der ÖV eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 31 km/h. Unter den verschiedenen Systemen im öffentlichen Verkehr sind erwartungsgemäß große Unterschiede festzustellen. So liegt das Stundenmittel bei Fahrten mit dem Bus bei 25 km/h, wohingegen S-Bahn und Nahverkehrszüge eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 40 km/h aufweisen und damit etwas schneller als der MIV unterwegs sind.

Der MIV stellt in allen Entfernungsklassen und Wegebeziehungen das Verkehrsmittel mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit dar. Allerdings fällt der Geschwindigkeitsunterschied vom MIV zu alternativen Verkehrsmitteln auf Wege bis 5 km vergleichsweise gering aus. So liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Pkw mit 19 km/h nur leicht über der des Fahrrads (12 km/h) und des Busses (15 km/h). Gegenüber dem Fahrradverkehr wirkt sich der Geschwindigkeitsüberschuss der öffentlichen Verkehrsmittel erst auf Wegen ab einer Wegelänge von 10 km aus. Insbesondere auf Wegen zwischen 5 km und 10 km liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Fahrrad, Bus und Bahn auf einem ähnlichen Niveau. Signifikant werden die Geschwindigkeitsunterschiede bei großen Entfernungen oder auch bei der Differenzierung nach Binnenverkehr und Wegen, die über die Stadtgrenze hinaus gehen. Auf Wegen im Binnenverkehr ist der MIV im Schnitt mit 25 km/h deutlich langsamer als auf Wegen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen (48 km/h). Auch beim ÖV ist die Durchschnittsgeschwindigkeit im Binnenverkehr (20 km/h mit dem Bus) niedriger als auf den interkommunalen Wegen, (27 km/h mit dem Bus; 40 km/h mit dem Nahverkehrszug).

Abbildung 48: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)



### Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Fast drei Viertel aller Wege an Normalwerktagen (73 %) werden von den befragten Personen ohne Begleitung zurückgelegt. Knapp ein Fünftel aller Wege werden mit einer weiteren und 9 % mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Bring- und Abholwege (66 %) sowie Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (56 %) werden am ehesten in Begleitung mind. einer weiteren Person unternommen, während dies lediglich auf 5 % der Arbeitswege zutrifft.

Tabelle 28: Begleitung auf dem Weg

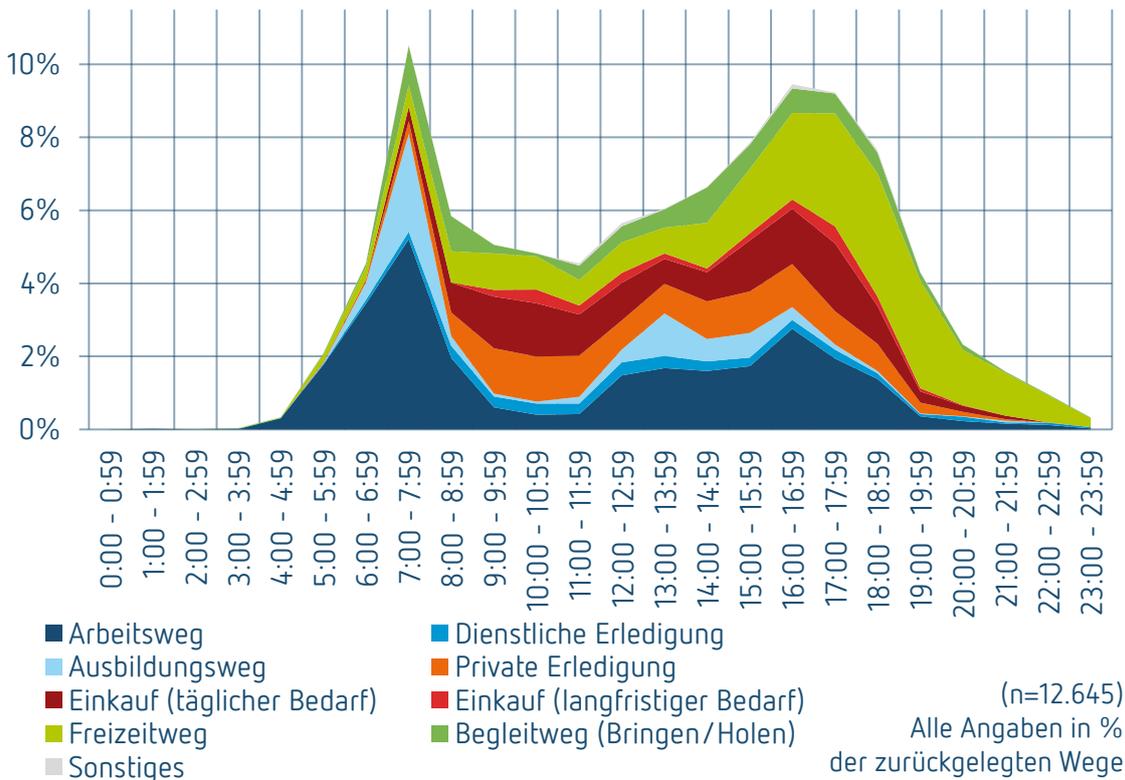
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Begleitung auf den zurückgelegten Wegen				Mittelwert (in Personen)
		Ohne Begleitung	Mit einer Person	Mit zwei Personen	Mit drei Personen und mehr	
<b>Kreis Coesfeld 2022</b>	<b>13.439</b>	<b>73</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1,5</b>
Kreis Coesfeld 2016	6.562	69	22	5	4	1,5
Städtischer Kreis	341.937	53	26	10	8	k. A.
MiD 2017	881.503	54	28	10	9	k. A.

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,4 Personen. Dieser Wert lag im Jahr 2016 mit 1,5 Personen auf einem vergleichbaren Niveau. Im Berufsverkehr liegt er bei einem Vergleich zwischen den Wegezwecken am niedrigsten. So beträgt er auf Arbeitswegen durchschnittlich 1,1 Personen und auf Wegen zu Dienstzwecken 1,2 Personen. Die höchsten Besetzungsgrade sind bei Ausbildungswegen (i. d. R. „Eltern-Taxi“: 1,8) und Begleitwegen bzw. Bring- und Abholwegen (2,0) zu ermitteln. Zudem liegt der Pkw-Besetzungsgrad ebenfalls auf Freizeitwege und Einkaufswegen für den langfristigen Bedarf mit durchschnittlich 1,7 Personen auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Um den Pkw-Besetzungsgrad zu erhöhen, hat der Kreis Coesfeld in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden den Aufbau des kreisweiten kommunalen Pendlerportals PENDLA beschlossen. Mit Hilfe des Portals sollen mehr Menschen für die Bildung von Fahrgemeinschaften in der alltäglichen Mobilität gewonnen und dabei unterstützt werden. Seit dem ersten Quartal 2023 können sich Kommunen und Unternehmen dem Portal kostenfrei anschließen.

### Tageszeitliche Verteilung

Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr mit 11 % der Wege sowie zwischen 16 und 17 Uhr mit 10 % der Wege, in denen jeweils etwa ein Zehntel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze ab 6 Uhr stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 19 Uhr. In dieser Zeit werden pro Stunde jeweils zwischen 8 % und 10 % des täglichen Wegeaufkommens getätigt. Insgesamt wird damit nachmittags ein Drittel der täglichen Wege begonnen (34 %). Das Vormittagstief liegt zwischen 8 und 13 Uhr. In diesem Zeitraum werden über 5 Stunden verteilt insgesamt etwa 26 % des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

Abbildung 49: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



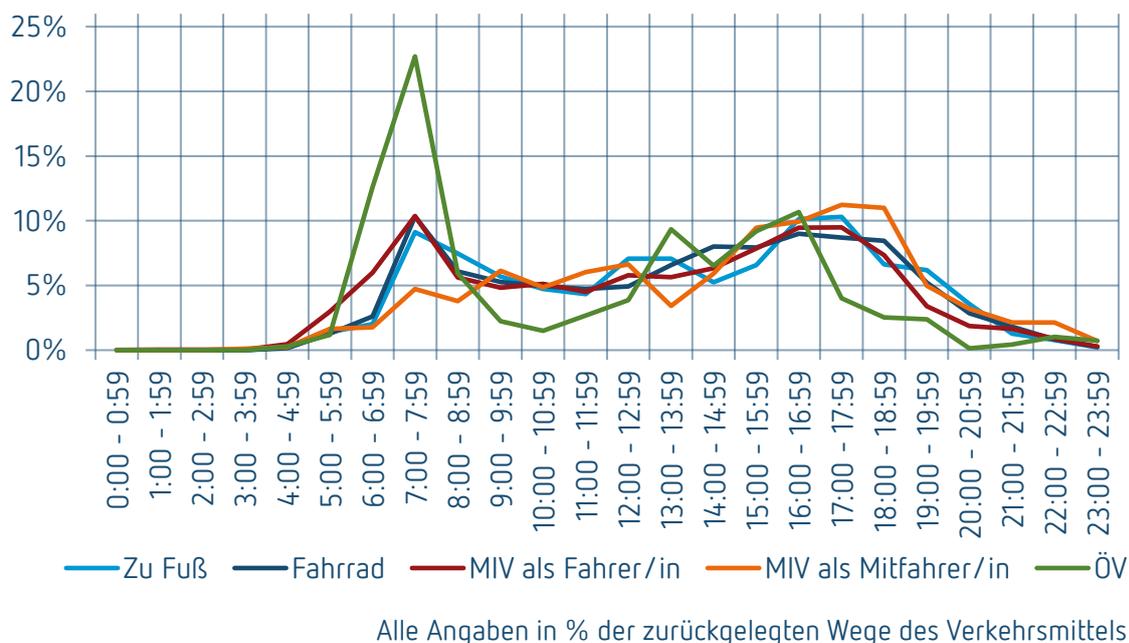
Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebegins differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen und nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege die Zusammensetzung der Verkehrsspitze mit rund 5 % bzw. 3 % des täglichen Wegeaufkommens. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) weniger stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Der Nachmittagspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 13 Uhr) und bricht stärker ab als der des Arbeitsverkehrs.

Bei der Betrachtung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls Muster erkennen. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim ÖV: Zwischen 7 und 8 Uhr beginnen 23 % aller werktäglich mit dem ÖV zurückgelegten Wege. Dies ist auf die hohe Bedeutung des Ausbildungsverkehr für den ÖV zurückzuführen. So sind 72 % der zwischen 7 und 8 Uhr begonnenen ÖV-Wege Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule. Am Nachmittag bildet der ÖV hingegen zwei jeweils weniger ausgeprägte Verkehrsspitzen zwischen 13 und 14 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr, in denen jeweils 9 % bzw. 11 % der werktäglichen ÖV-Wege beginnen. Insbesondere die Verkehrsspitze der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen 13 und 14 Uhr, in dessen Zeitraum auch gewöhnliche Schulschlusszeiten fallen, ist dabei wieder mit einem Anteil von 86 % vom Ausbildungsverkehr geprägt.

Sowohl beim Fuß- und Fahrradverkehr als auch beim MIV als Fahrer/in lässt sich aus der tageszeitlichen Betrachtung der Wegebeginne die typische Tagesganglinie mit dem Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr und dem längeren Nachmittagshoch von 16 bis 18 Uhr erkennen. Diese ähnlichen Verläufe der Tagesganglinien der Verkehrsmittel lassen darauf schließen, dass diese Verkehrsmittel

über alle Wegezwecke und Tageszeiten gleichmäßig genutzt wird und somit Bestandteile der Alltagsmobilität im Kreis Coesfeld sind. Die Wege mit dem MIV als Mitfahrer/in weisen im Vormittagshoch keine Verkehrsspitze auf. Die Anteile der MIV-Wege als Mitfahrer/in steigern sich sukzessive im Tageslauf und weisen eine Verkehrsspitze zwischen 16 und 19 Uhr, die damit länger andauert als bei den anderen Verkehrsmitteln.

Abbildung 50: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



## 8.4 Wegeketten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegeketten von entscheidender Bedeutung. Dabei wird zwischen einfachen Wegeketten (Hin- und Rückweg sind identisch) und komplexen Wegeketten (zwischen Hin- und Rückweg werden noch weitere Ziele angesteuert) unterschieden. Insgesamt werden rund 71 % der Wege der Wohnbevölkerung des Kreises Coesfeld in einer einfachen Wegekette zurückgelegt (z.B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Insbesondere bei Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht (siehe Tabelle 29). Demgegenüber sind Wege zu dienstlichen Erledigungen (64 %), Begleitwege (41 %), Einkaufswege (langfristiger Bedarf: 39 %, täglicher Bedarf: 36 %) sowie Wege für private Erledigungen (34 %) jeweils zu mind. einem Drittel Bestandteil einer komplexen Wegekette bzw. mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen bei in 28 % dieser Wege gleich, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tabelle 29: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Coesfeld 2022			Kreis Coesfeld 2016 (n=9.924)	
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsweg	3.592	82	18	83	17
Dienstliche Erledigung	490	36	64	42	59
Ausbildungsweg	915	76	24	85	15
Private Erledigung	1.576	66	34	64	36
Einkaufsweg (tägliches Bedarf)	1.903	64	36	62	38
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	345	61	39	k. A.	k. A.
Freizeitweg	3.309	76	24	69	31
Begleitweg (Bringen/Holen)	1.012	59	41	61	39
<b>Durchschnitt gesamt</b>	<b>13.979</b>	<b>71</b>	<b>29</b>	<b>72</b>	<b>28</b>

Im Vergleich zur Befragung aus dem Jahr 2016 liegt der Anteil der Wege in der komplexen Wegeketten insgesamt auf einem vergleichbaren Niveau. Differenziert nach Wegezweck sind ebenfalls vergleichbare Verteilungen festzustellen.

Aktiv zurückgelegte Wege (zu Fuß: 76 %; Fahrrad: 75 %) sind häufiger Teil einer einfachen Wegeketten als Wege mit dem MIV (67 % als Fahrer/in bzw. 72 % als Mitfahrer/in) oder ÖV (72 %). Wege mit dem MIV als Fahrer/in sind hingegen überdurchschnittlich häufig Bestandteil einer komplexen Wegeketten (siehe Tabelle 30). Bei 39 % dieser Wege handelt es sich um Wege, die Bestandteil einer Wegeketten mit mehreren Zielen sind.

Gegenüber 2016 hat sich die Struktur der Wegeketten differenziert nach Verkehrsmittel dahingehend verändert, dass die Anteile der Wege in einer einfachen Wegeketten bei den Fußwegen und den Wegen mit dem MIV als Mitfahrer/in um 5 % bzw. 4 % der Wege zugenommen haben. Bei den MIV-Wegen als Fahrer/in sowie besonders bei den Wegen mit dem ÖV hat die Häufigkeit komplexer Wegeketten zugenommen. Bei den Wegen mit dem ÖV ist der Anteil der Wege in einer einfachen Wegeketten auffällig stark um 10 % gesunken.

Tabelle 30: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Coesfeld 2022			Kreis Coesfeld 2016 (n=9.947)	
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Zu Fuß	1.860	76	24	71	29
Fahrrad	3.731	75	25	74	26
MIV als Fahrer/in	6.198	67	33	70	30
MIV als Mitfahrer/in	934	72	28	68	32
ÖV	643	72	27	82	18
<b>Anteil gesamt</b>	<b>13.979</b>	<b>71</b>	<b>29</b>	<b>72</b>	<b>28</b>

Etwa die Hälfte aller Wege, die die Kreisbevölkerung pro Werktag zurücklegt, sind kürzer als 5 km und stellen mögliche Verlagerungspotenziale auf aktive Mobilitätsformen dar. Eine detailliertere

Analyse dieser Wege zeigt, dass 30 % dieser kurzen Wege mit dem MIV (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) gefahren werden. 17 % der Wege unter 5 km mit einfacher Wegekette werden mit dem MIV (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) gefahren. Die Wegezwecke hierbei werden von Einkaufswegen (täglicher und langfristiger Bedarf: 31 %) und Freizeitwegen (21 %) bestimmt, aber auch private Erledigungen (16 %) und Arbeitswege (14 %) nehmen einen relevanten Teil ein.

Tabelle 31: Wegekette(n) (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegekette(n) nach Verkehrsmittel (Wege bis unter 5 km von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Wege bis unter 5 km (n=6.666)		Alle Wege bis unter 5 km (n=6.666)
	Einfache Wegekette	Komplexe Wegekette	
Zu Fuß	20	7	26
Fahrrad	32	11	43
MIV als Fahrer/in	14	11	25
MIV als Mitfahrer/in	3	2	5
ÖV	0	0	1
<b>Anteil der einfachen bzw. komplexen Wegekette(n) an den Wegen bis 5 km insgesamt</b>	<b>69</b>	<b>31</b>	<b>100</b>

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegekette(n) auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (bspw. wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl können noch gewisse Verlagerungspotenziale identifiziert werden, die sich positiv auf den Modal Split auswirken können. Mögliche Umsetzungsszenarien zur Aktivierung u. a. dieser Verlagerungspotenziale werden im Kreis Coesfeld bereits seit 2020 im Rahmen des Projektes „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“ (kurz: BüLaMo) erprobt. Auch hier sollen Wegekette(n) im ÖV attraktiver gestaltet werden. Neben der Infrastruktur ist das digitale Buchen von Wegekette(n) mit Hilfe einer App-Lösung Kernanliegen des Projektes.

Aktuell legen die Einwohner/innen des Kreises Coesfeld insgesamt 53 % aller Wege mit dem MIV als Fahrer/in oder als Mitfahrer/in zurück (siehe Modal Split-Anteil in Kapitel 8.2). Wenn nur 20 % der Wege, die kürzer als 5 km und Teil einer einfachen Wegekette sind und aktuell mit dem MIV (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) gefahren werden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert würden, würde der aktuelle MIV-Anteil am Modal Split der täglich zurückgelegten Wege um rund 2 Prozentpunkte auf 51 % MIV-Anteil (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl auf 50 % der kurzen, einfachen Wege mit MIV ergäbe ein sich eine Reduzierung von 4 Prozentpunkten des MIV-Anteils auf insgesamt 49 % der Wege.

## 8.5 Mobilität in den kreisangehörigen Städten

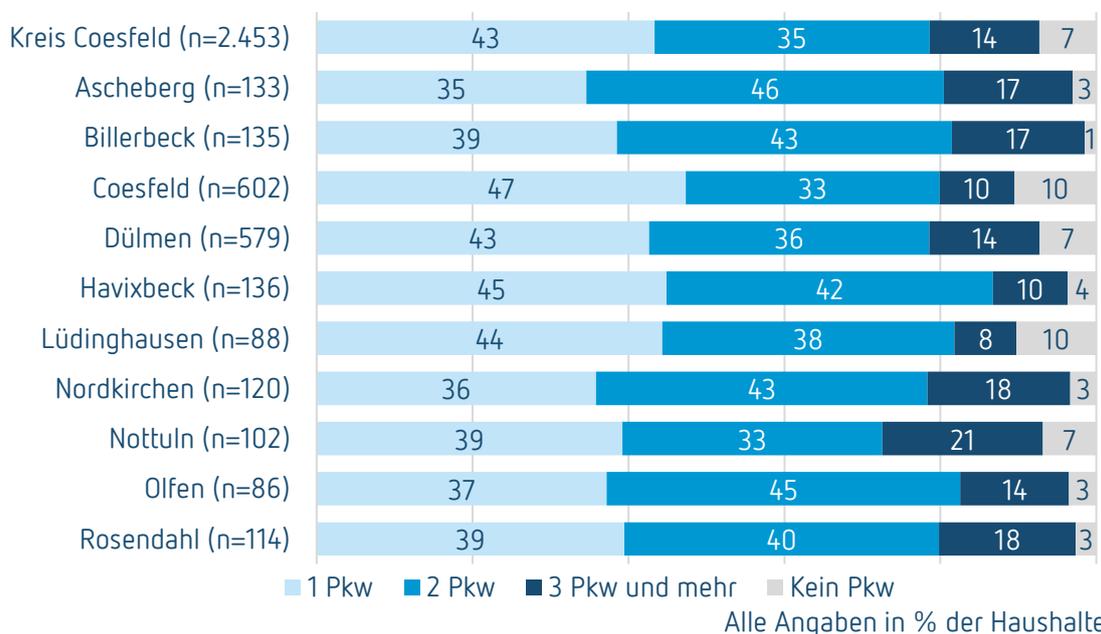
Vor dem Hintergrund unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten wie zum Beispiel der städtebaulichen Struktur oder der Anbindung an den SPNV in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden ist es sinnvoll, grundsätzliche Mobilitätsdaten ebenfalls auf Gemeindeebene zu betrachten. Die

Mobilitätsbefragung ist so konzipiert, dass neben den Kreisauswertungen ebenfalls Aussagen auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden möglich sind.

### Verkehrsmittelverfügbarkeit

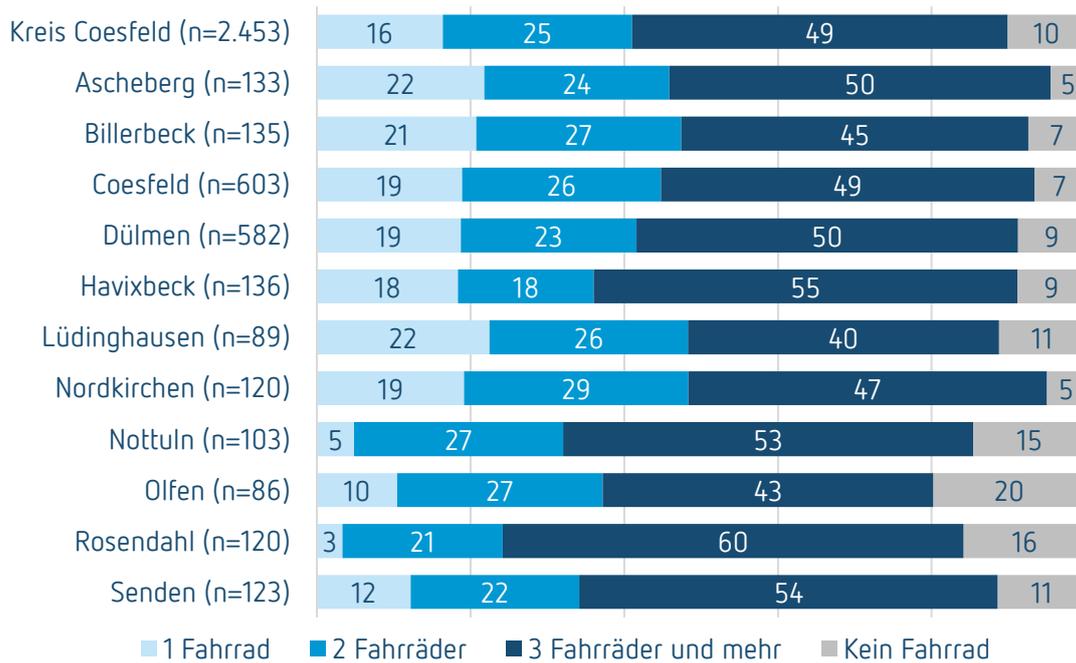
Die Pkw-Ausstattung liegt in allen Städten und Gemeinden im Kreis Coesfeld auf einem hohen Niveau – in allen Städten und Gemeinden wurde jeweils eine Pkw-Ausstattung von mind. 90 % der Haushalte erhoben. Dabei können in Ascheberg, Billerbeck, Havixbeck, Nordkirchen, Olfen und Rosendahl im Vergleich zum Kreisdurchschnitt überdurchschnittliche Pkw-Ausstattungen festgestellt werden. Gleichzeitig bestehen in den größeren Kommunen (ausgehend von der Bevölkerungszahl) durchschnittliche bis überdurchschnittliche Anteile an Haushalten ohne einen Pkw.

Abbildung 51: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt in Städten und Gemeinden



Bei der Fahrradausstattung der Haushalte können ebenfalls leichte Unterschiede zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden identifiziert werden (siehe Abbildung 52). Während in Nottuln, Rosendahl und Olfen zwischen 15 % und 20 % der Haushalte über kein fahrbereites „konventionelles“ Fahrrad, Elektro- oder Lastenfahrrad verfügen, so trifft dies auf weniger als ein Zehntel der Haushalte in Coesfeld, Billerbeck, Asche und Nordkirchen zu. Mit 81 % der Haushalte verfügen in Nottuln und Rosendahl anteilig die meisten Haushalte über mindestens zwei Fahrräder.

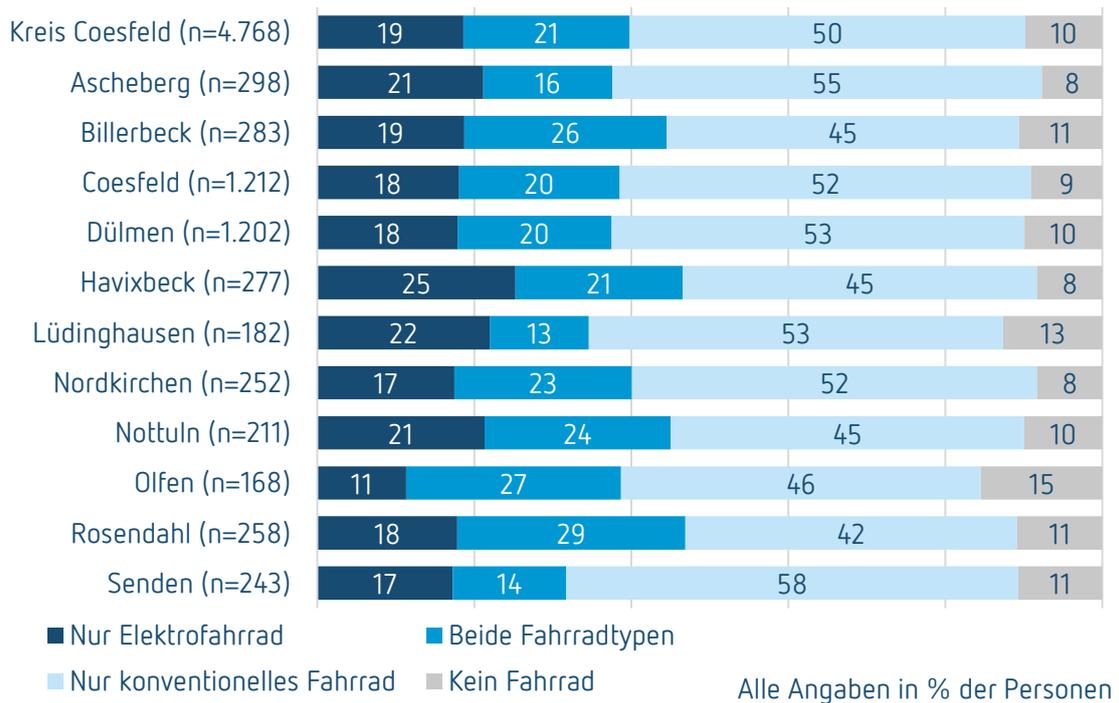
Abbildung 52: Fahrräder im Haushalt ("konventionelle" Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder) in den Städten und Gemeinden



Alle Angaben in % der Haushalte

Bezogen auf die Einwohner/innen entspricht die Fahrradausstattung der Haushalte einer Fahrradbesitzquote von 90 % der Personen ab 6 Jahren im Kreis Coesfeld, die ein Fahrrad besitzen. In den kreisangehörigen Städten und Gemeinden variiert diese Fahrradbesitzquote zwischen 85 % der Personen in Olfen und jeweils 92 % der Personen in den Gemeinden Ascheberg, Havixbeck und Nordkirchen. Die höchsten Elektrofahrradbesitzanteile können mit 47 % der Einwohner/innen in Havixbeck und Rosendahl ausgemacht werden. In Senden und Lüdinghausen sind die kleinsten Anteile an Elektrofahrradbesitzer/innen festzustellen. Nichtsdestotrotz besitzt auch hier etwa jede dritte Person ein Elektrofahrrad, womit dieser Wert im Vergleich zum Bundesschnitt (MiD 2017: 6 % Elektrofahrradbesitz) oder zu den strukturähnlichen städtischen Kreisen (MiD 2017 – Städtischer Kreis: 7 % Elektrofahrrad) immer noch deutlich über dem Durchschnitt liegt.

Abbildung 53: Fahrradbesitz der Personen in den Städten und Gemeinden



### Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Je nach den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sowie Anbindungen an den öffentlichen Verkehr unterscheiden sich die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel. Insbesondere Ascheberg, Coesfeld und Lüdinghausen weisen höhere Anteile an Pkw-Nicht-Nutzer/innen auf als die verbleibenden Städte und Gemeinden, in denen jeweils lediglich zwischen 4 % und 9 % der Einwohner/innen angeben, den Pkw nie zu nutzen. In Coesfeld, Havixbeck, Lüdinghausen und Senden nutzt weniger als die Hälfte der Einwohner/innen den Pkw (fast) täglich.

In Havixbeck (18 %) und Senden (17 %) werden die öffentlichen Verkehrsmittel von den im Vergleich größten Personenanteilen mindestens wöchentlich genutzt. Damit weisen diese Gemeinden mehr als doppelt so große Anteile an wöchentlichen Nutzer/innen auf als Coesfeld, Olfen und Lüdinghausen. Hierbei spielt insbesondere der Ausbildungsverkehr zur Schule eine wichtige Rolle, da die Schüler/innen aus den kleineren Gemeinden insbesondere weiterführende Schulen nicht im eigenen Ort, sondern in den Kommunen mit größeren Schulzentren besuchen. So sind vor allem Schüler/innen die (fast) täglichen Nutzenden des ÖV in den Gemeinden Ascheberg, Billerbeck, Havixbeck, Olfen und Rosendahl.

Das Fahrrad wird in Havixbeck, Coesfeld und Senden von jeweils etwa drei Viertel der Einwohner/innen mindestens wöchentlich genutzt. In den anderen Gemeinden wird das Fahrrad jeweils von mindestens 60 % der Einwohner/innen wöchentlich genutzt. Die Nutzung des Fahrrads erscheint in allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden als weitgehend in die Alltagsmobilität integriert. In allen Untersuchungseinheiten sind weniger als ein Fünftel der Personen Nicht-Nutzer/innen des Fahrrads bzw. fahren nie Fahrrad.

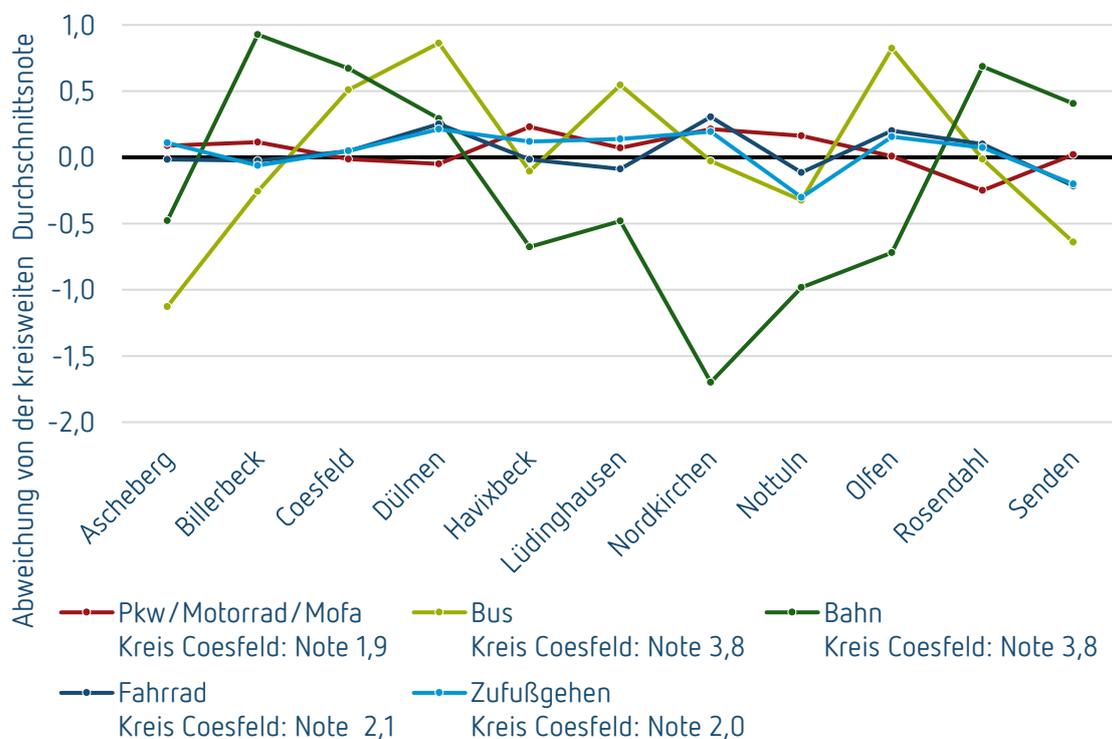
Tabelle 32: Nutzungshäufigkeit (MIV, ÖV und Fahrrad) in den Städten und Gemeinden

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Nutzungshäufigkeit Pkw / Motorrad / -roller				
		(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	An 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>4.423</b>	<b>49</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>8</b>
Ascheberg	291	53	30	5	1	11
Billerbeck	272	54	33	5	2	7
Coesfeld	1.102	40	39	8	2	10
Dülmen	1.118	55	30	5	2	9
Havixbeck	261	40	38	9	5	9
Lüdinghausen	175	44	33	11	2	10
Nordkirchen	238	58	29	5	2	5
Nottuln	188	52	32	10	2	4
Olfen	155	59	26	6	1	7
Rosendahl	241	52	35	2	2	7
Senden	232	47	32	10	3	8
Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Nutzungshäufigkeit Bus und Bahn				
		(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>4.108</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>42</b>
Ascheberg	270	9	6	9	34	43
Billerbeck	258	8	3	10	38	40
Coesfeld	1.025	4	4	7	42	42
Dülmen	1.010	7	4	7	35	46
Havixbeck	232	12	6	12	37	33
Lüdinghausen	158	3	3	14	36	44
Nordkirchen	220	8	3	7	37	45
Nottuln	178	5	6	12	42	35
Olfen	148	4	3	3	36	53
Rosendahl	228	10	5	2	25	59
Senden	211	8	9	11	42	30
Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Nutzungshäufigkeit Fahrrad („konventionelle“ Fahrräder und Elektrofahräder)				
		(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>4.464</b>	<b>39</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>12</b>
Ascheberg	282	28	34	21	7	10
Billerbeck	273	30	33	14	5	17
Coesfeld	1.129	50	25	10	5	10
Dülmen	1.131	35	28	14	10	12
Havixbeck	263	43	36	7	3	11
Lüdinghausen	174	36	32	11	4	17
Nordkirchen	239	27	35	17	12	9
Nottuln	190	35	26	15	10	14
Olfen	157	34	26	13	12	15
Rosendahl	252	35	27	18	6	13
Senden	224	45	29	11	6	10

## Bewertung der Verkehrssysteme

Die Bewertungen des Pkw-, Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖV in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weichen teilweise stark von der durchschnittlichen Bewertung im Kreis Coesfeld ab. In Relation zur Durchschnittsnote im Kreis Coesfeld, die beim Bus- und Bahnverkehr jeweils bei 3,8 liegt, weichen die Bewertungen bzw. Durchschnittsnoten in den kreisangehörigen Kommunen sowohl ins Positive als auch ins Negative teilweise auffallend stark ab. Die Bewertungen für Auto-, Rad- und Fußverkehr liegen dagegen in den einzelnen Städten und Gemeinden überwiegend im kreisdurchschnittlichen Bereich (Durchschnittsnoten Kreis Coesfeld: Pkw/Kraftrad: 1,9; Fahrrad: 2,1 und Zufußgehen: 2,0). Lediglich in Dülmen und Nordkirchen weicht die Bewertung des Fahrradverkehrs leicht ins Positive ab, in Senden fällt diese leicht unterdurchschnittlich aus. Der Autoverkehr wird in Havixbeck, Nordkirchen sowie Nottuln etwas über dem Kreisdurchschnitt eingeordnet, in Rosendahl etwas darunter.

Abbildung 54: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme im Kreisvergleich



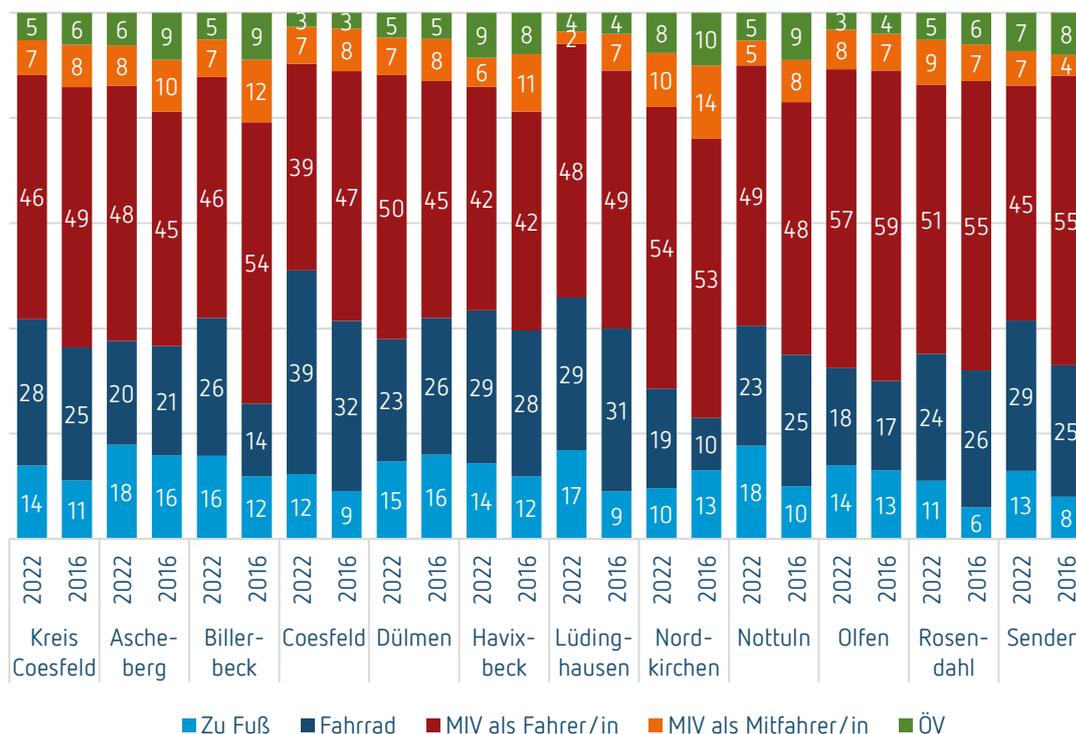
Die stärksten Abweichungen lassen sich für den Bahnverkehr in Nordkirchen und Nottuln feststellen. Hier weicht die Durchschnittsnote über einen ganzen Notenschritt ins Negative von der Durchschnittsnote des Kreis Coesfeld ab. Überdurchschnittlich positiv wird der Bahnverkehr in Billerbeck, Coesfeld, Rosendahl und Senden bewertet. Der Busverkehr hingegen erhält in Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen und Olfen deutlich überdurchschnittliche Bewertungen, wohingegen die Durchschnittsnote in Ascheberg, Billerbeck, Nottuln und Senden unter der kreisdurchschnittlichen Note liegt. Auffallend ist die voneinander abweichende Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs innerhalb der jeweiligen Städte und Gemeinden. Die größte Spannweite zeigt sich hier für Nordkirchen mit einer im Kreisdurchschnitt liegenden Bewertung des Busverkehrs und einer deutlich unterdurchschnittlichen Note für den Bahnverkehr.

### Modal Split

Die Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden hat sich entsprechend der Veränderung auf Kreisebene ebenfalls seit der letzten Befragung im Jahr 2016 verändert. Insgesamt kann man den Nahmobilitätsanteil am Modal Split in allen Städten und Gemeinden tendenziell zugenommen. Der geringste Autoverkehrsanteil mit rund 46 % wird in der Stadt Coesfeld erzielt (39 % MIV als Fahrer/in, 7 % MIV als Mitfahrer/in). Die Nutzung des ÖV variiert unter den Städten und Gemeinden jeweils zwischen 3 % und 8 % der zurückgelegten Wege. Den höchsten ÖV-Anteil weisen die Wege der Einwohner/innen von Havixbeck (9 %) und Nordkirchen (8 %) auf, während die Wege der Einwohner/innen aus Coesfeld, Olfen und Lüdinghausen mit 3 bzw. 4 % die kleinsten ÖV-Anteile im Kreis Coesfeld haben.

Die Anteile der aktiven Mobilität variieren zwischen 29 % (Nordkirchen) und 51 % (Coesfeld). Der Fahrradverkehr erweist sich dabei in allen Gemeinden als die vorwiegend genutzte aktive Mobilitätsform. Der höchste Radverkehrsanteil wird mit 39 % der von den Einwohner/innen zurückgelegten Wege in der Stadt Coesfeld erzielt, während der Radverkehrsanteil in Olfen, Nordkirchen und Ascheberg lediglich bei einem Fünftel oder weniger liegt.

Abbildung 55: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Städten und Gemeinden – Vergleich 2016 und 2022



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Personen mit Wohnort in den Städten und Gemeinden

### Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittlichen Wegelängen der Einwohner/innen variieren bei der Berücksichtigung der Wege unter 100 km in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zwischen durchschnittlich 9,4 km in Coesfeld und 13,4 km in Nordkirchen (siehe Tabelle 33). Die durchschnittliche Dauer der

Wege unter 100 km der Bevölkerung in den Gemeinden des Kreises Coesfeld liegt zwischen 17 Minuten (Havixbeck) und 25 Minuten (Nordkirchen). Tendenziell werden in den etwas abgelegeneren Gemeinden durchschnittlich weitere Wege zurückgelegt. Die im Verhältnis zur Spannweite der durchschnittlichen Wegedauer geringe Spannweite der durchschnittlichen Wegelänge in den Städten und Gemeinden lässt sich u. a. mit der Verkehrsmittelwahl erklären. Dominieren der Autoverkehr oder der ÖV die Verkehrsmittelwahl stärker, werden tendenziell auch längere Wege zurückgelegt. In Gemeinden mit höherem Anteil aktiver Mobilitätsformen sind Wegelänge und -dauer tendenziell etwas geringer. Anhand des Medians lässt sich die Entfernung ablesen, unter der die Hälfte der Wege bleiben. So sind die Hälfte der von Einwohner/innen in Nordkirchen zurückgelegten Wege maximal 8 km lang und die Hälfte der Wege in Coesfeld und Lüdinghausen nicht länger als 3 km.

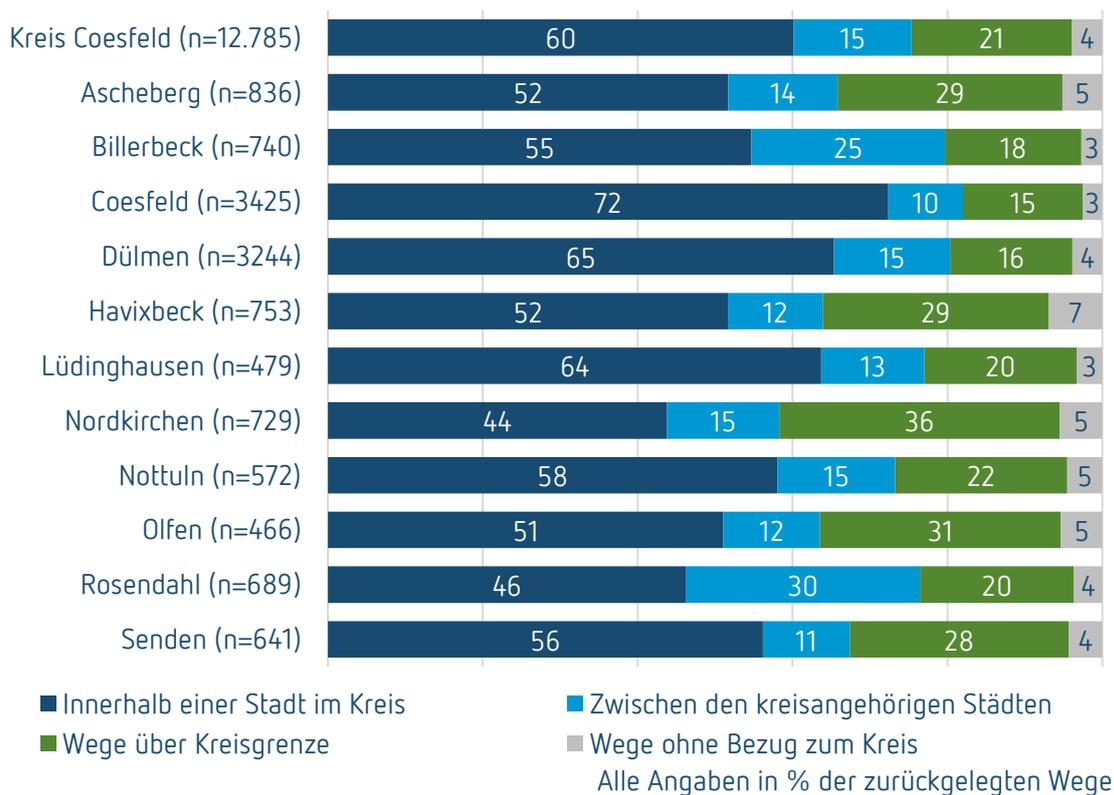
Tabelle 33: Wegelängen und Wegedauer in den Städten und Gemeinden

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge						Mittelwert (in km)	Mittelwert (Wege < 100 km) (in km)	Median (in km)
		Bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 km und mehr			
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>13.264</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>12,7</b>	<b>10,6</b>	<b>4</b>
Ascheberg	833	13	19	15	10	20	22	12,2	11,9	5
Billerbeck	778	10	25	18	9	21	17	11,6	10,4	3,5
Coesfeld	3.556	11	23	29	10	10	17	11,4	9,4	3
Dülmen	3.348	9	16	23	18	14	20	12,7	11,2	5
Havixbeck	771	14	16	17	12	22	19	12,2	9,9	5
Lüdinghausen	499	10	19	31	9	11	20	10,1	10,1	3
Nordkirchen	750	10	13	11	20	21	25	14,5	13,4	8
Nottuln	578	14	21	12	13	19	23	13,8	11,3	6
Olfen	459	8	19	22	16	16	18	11,1	11,1	5
Rosendahl	719	15	12	12	18	27	17	11,6	11,0	8
Senden	663	10	18	18	12	25	17	12,6	11,1	6
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Mittelwert (in Min.)	Mittelwert (Wege < 100 km) (in Min.)	Zeit- budget pro Tag pro Person (in Min.)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr			
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>11.973</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>79</b>
Ascheberg	763	5	13	36	12	26	8	24	24	89
Billerbeck	714	9	19	33	15	19	6	21	20	72
Coesfeld	3.156	4	19	40	12	18	7	22	20	80
Dülmen	3.046	3	16	38	16	21	6	22	21	76
Havixbeck	688	5	17	30	16	28	5	19	17	64
Lüdinghausen	448	5	11	40	15	23	6	22	22	77
Nordkirchen	688	9	10	35	11	26	9	26	25	90
Nottuln	519	7	18	25	17	24	10	28	24	99
Olfen	426	9	13	34	13	21	11	23	23	76
Rosendahl	649	7	16	34	17	20	6	21	20	74
Senden	593	5	18	32	17	20	8	21	20	71

### Räumliche Verkehrsbeziehungen

Insgesamt werden 60 % der Wege, die die Kreisbevölkerung pro Werktag zurücklegt, innerhalb einer Stadt oder Gemeinde des Kreises Coesfeld zurückgelegt. Der Binnenverkehrsanteil liegt auch in den einzelnen Städten und Gemeinden auf einem weitestgehend vergleichbaren hohen Niveau. Lediglich in Coesfeld, Nordkirchen und Rosendahl weicht der Anteil der von den Einwohner/innen zurückgelegten Wege, die ausschließlich in der Stadt bzw. Gemeinde getätigt werden, mit 72 % bzw. 44 % und 46 % um mindestens 12 % Prozentpunkte vom Durchschnitt im gesamten Kreis ab.

Abbildung 56: Räumliche Wegebeziehung in den Städten und Gemeinden

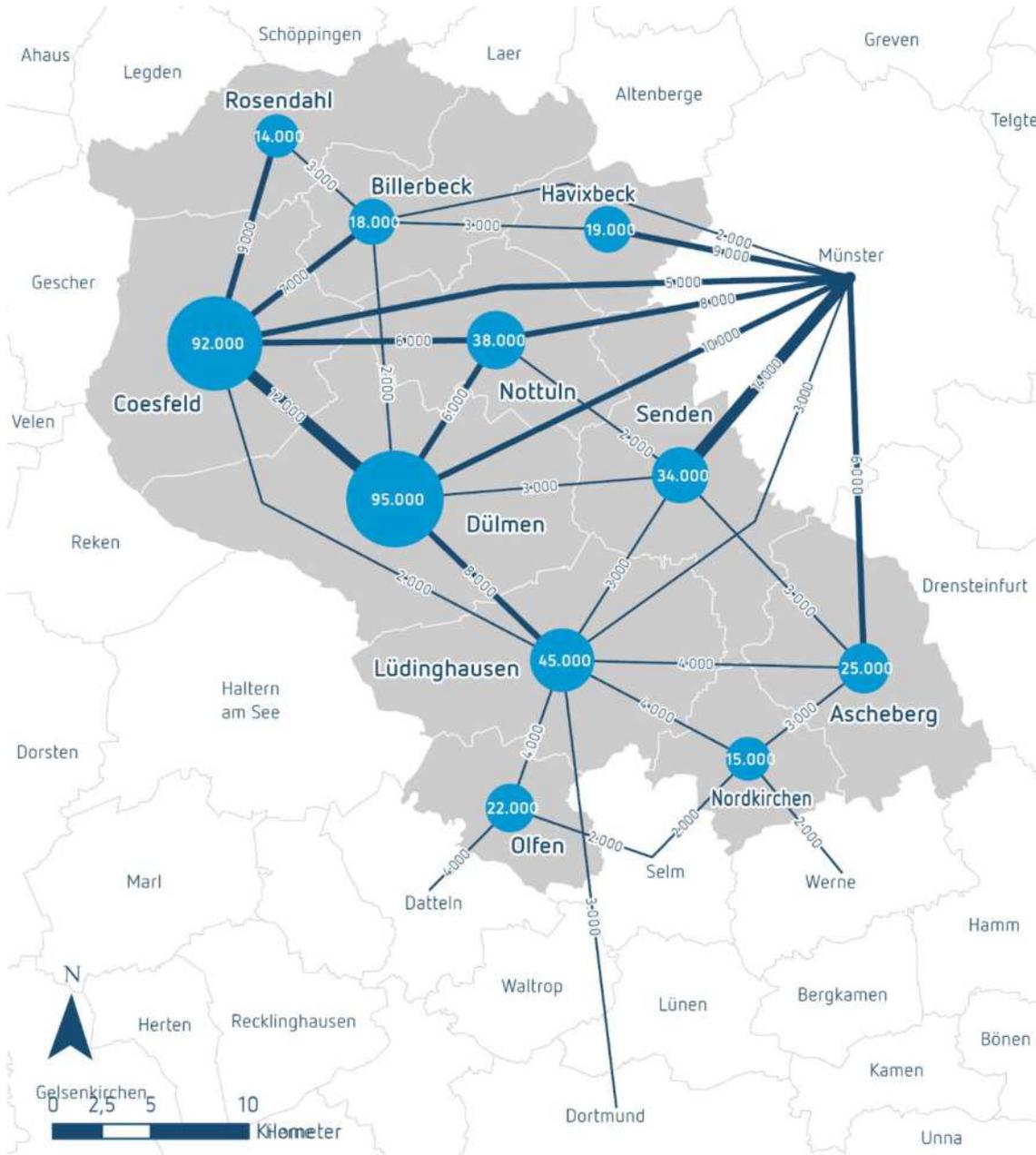


Die von den Einwohner/innen des Kreises Coesfeld am stärksten frequentierten Wegebeziehungen innerhalb des Kreises Coesfeld bestehen zwischen den Städten Coesfeld und Dülmen mit hochgerechnet rund 12.000 Wegen pro Werktag. Die zweitstärkste frequentierte Wegebeziehung der Stadt Coesfeld besteht nach Rosendahl (hochgerechnet rund 9.000 Wege pro Werktag). Daneben bestehen aus verschiedenen Kommunen aufkommensstarke Wegebeziehungen insbesondere in das an den Kreis angrenzende Oberzentrum Münster, welches einen wichtigen Arbeitsplatzstandort für die Kreisbevölkerung dargestellt. Insbesondere von der Gemeinde Senden besteht mit 14.000 Wegen pro Tag eine stark frequentierte Wegebeziehung zur Stadt Münster. In Summe führen hochgerechnet insgesamt 57.000 Wege pro Werktag nach Münster.

Der Kreis Coesfeld hat die Potenziale dieser starken Wegebeziehungen zwischen dem Kreisgebiet und dem Umland – insbesondere zum Oberzentrum Münster und ins Ruhrgebiet - bereits erkannt und pflegt dazu einen intensiven Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen. In gemeinsamer Abstimmung werden in diesem Rahmen vor allem auf den maßgeblichen Wegebeziehungen aktuell

punktueller Maßnahmen erarbeitet, um diese Kreisgrenzen übergreifenden Wegebeziehungen vor allem für den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten.

Abbildung 57: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden



### Aufkommensstarke Wegebeziehungen

Wege pro Werktag

- < 5.000 Wege
- 5.000 bis 10.000 Wege
- über 10.000 Wege

Wege im Binnenverkehr pro Werktag

- 50.000



Stand: Dezember 2022

Es sind nur die Wege der Einwohner/innen des Kreis Coesfeld ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 2.000 Wegen pro Werktag dargestellt.

Kartengrundlage:  
© GeoBasis-DE/Bundesamt für Kartografie und Geodäsie - 2022

## 9 Potenzialermittlung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Arbeitswege der Bevölkerung des Kreises Coesfeld auf den Fahrradverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden können. Die Potenzialermittlung wird auf Grundlage der von den befragten Personen angegebenen bestehenden Nutzungshäufigkeiten des Fahrrads oder des ÖV sowie der persönlichen Einschätzung der Erreichbarkeit des eigenen Arbeitsortes mit dem jeweiligen Verkehrsmittel abgeleitet. Dementsprechend beziehen sich die Potenziale auf die Alltagswege im Kontext der Erwerbstätigkeit, sodass die Potenziale die Anteile der Erwerbstätigen oder Auszubildenden repräsentieren, bei denen gute Voraussetzungen zum Wechsel der Verkehrsmittel bestehen.

### 9.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad oder dem Elektrofahrrad hergeleitet<sup>12</sup>. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden im Kreis Coesfeld noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

7 % der Personen im erwerbsfähigen Alter im Kreis Coesfeld geben an, ihren eigenen Arbeitsort gut oder sehr gut mit dem Fahrrad erreichen zu können, nutzen das Fahrrad insgesamt jedoch seltener als wöchentlich. Insbesondere bei diesen Personen bestehen gute Voraussetzungen, Motivationen für den Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Dieser Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter kann somit als Fahrrad-Potenzial betrachtet werden. In der vorherigen Befragung im Jahr 2016 lag das Potenzial bei 11 % der Personen, was darauf hinweisen kann, dass gewisse Fahrrad-Potenziale aktiviert worden sind, da die Personengruppen, die bereits wöchentlich oder (fast) täglich das Fahrrad nutzen, zugenommen haben. So ergeben sich in diesen Nutzungssegmenten erwartungsgemäß hohe Anteile für die regelmäßige Fahrradnutzung. Insbesondere der Anteil der Fahrrad-Gelegenheitsnutzer/-innen mit 31 % der Personen im erwerbsfähigen Alter ist um 12 Prozentpunkte gestiegen. Zuzüglich des Anteils der Personen, die (fast) täglich Fahrrad fahren (33 %), können fast zwei Drittel der Personen den Segmenten mit Fahrradnutzung zugeordnet werden. Daran zeigt sich, dass das Fahrrad schon bei sehr vielen Personen eine bedeutende Rolle in der alltäglichen Mobilität spielt. Als reine Fahrradfahrer/-innen, die über keinen Pkw verfügen und (fast) täglich Fahrrad nut-

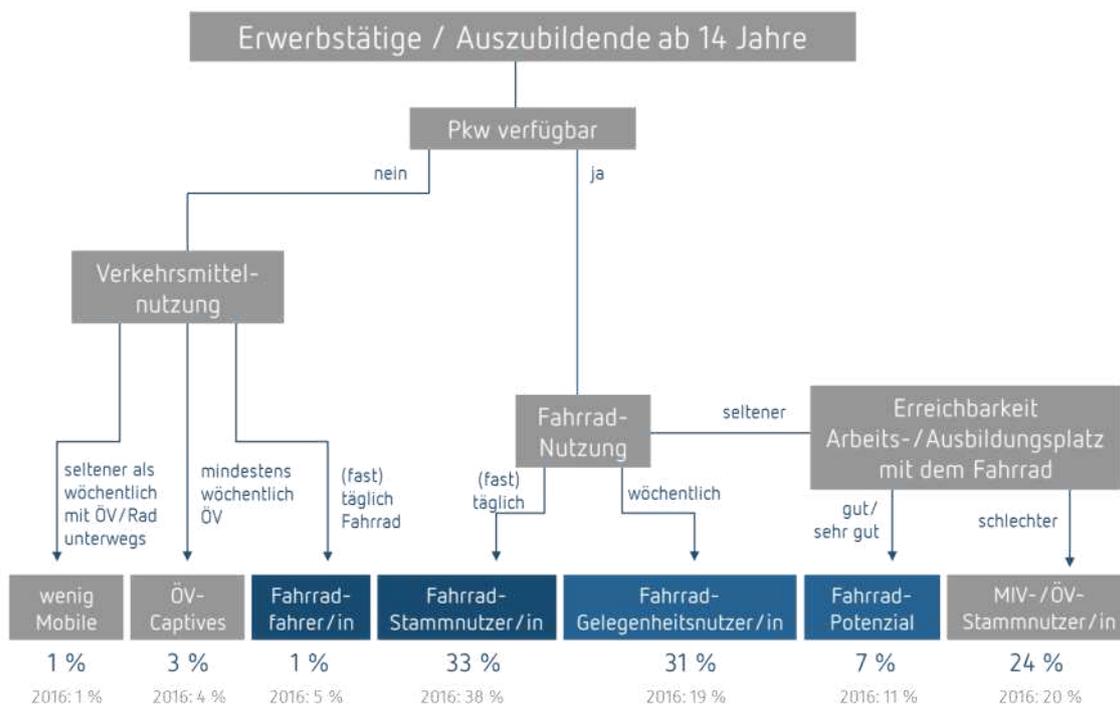
---

<sup>12</sup> Bei der allgemeinen Nutzung und Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes werden jeweils konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst.  
Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes basiert auf den subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der befragten Personen.

zen, können 1 % der Personen im erwerbsfähigen Alter bezeichnet werden. Dieser Anteil ist gegenüber 2016 gesunken, was mit der insgesamt gesteigerten Pkw-Verfügbarkeit in Zusammenhang stehen kann.

Die Personen, die allgemein das Fahrrad seltener als an 1-3 Tagen pro Woche bzw. wöchentlich nutzen und ihren Arbeitsort nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können, werden der Gruppe der MIV- / ÖV-Stammnutzer/innen zugeordnet (24 % der Personen im erwerbsfähigen Alter). Die Wahrscheinlichkeit, diese Personen zur Nutzung des Fahrrads auf ihrem Arbeitsweg zu motivieren, ist hier kleiner als beim Fahrrad-Potenzial. Bei diesen Personen können Anreize zur Fahrradnutzung auf anderen Wegen wie Versorgungs- oder Freizeitwegen aussichtsreicher sein.

Abbildung 58: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Coesfeld



## 9.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn

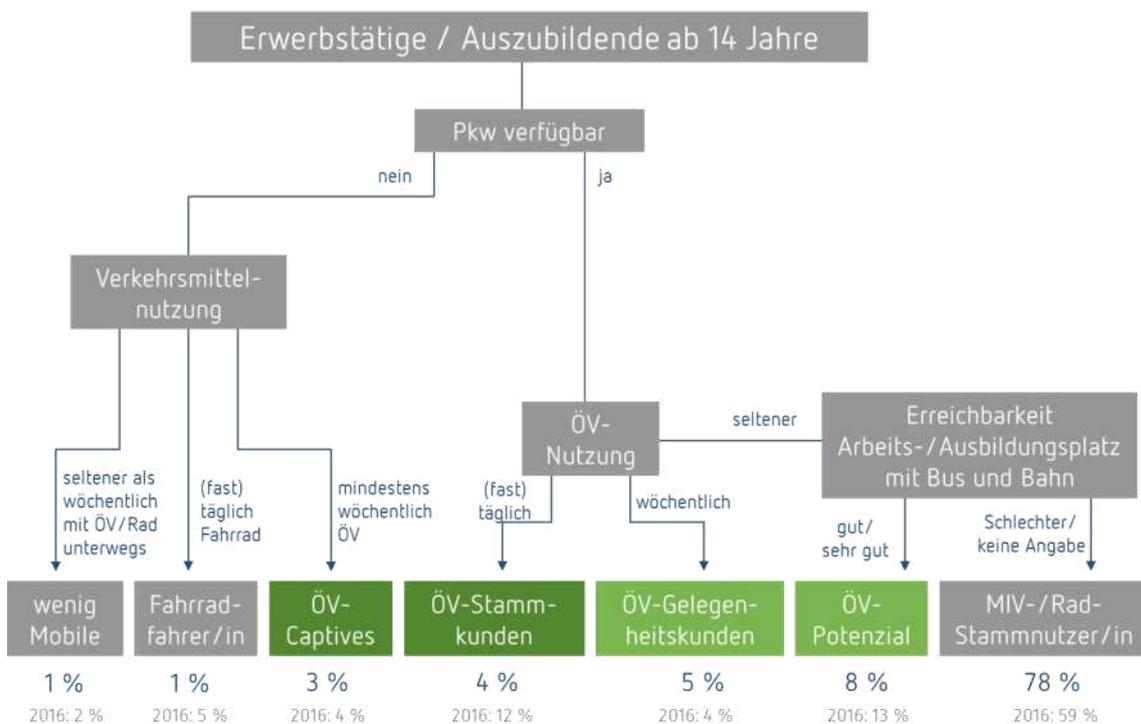
Analog zur Vorgehensweise der Potenzialermittlung im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn bestimmen. In dieser Potenzialermittlung beruht die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes auf der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit mit dem ÖV. Im Ergebnis können ebenfalls Potenziale für eine regelmäßige Nutzung von Bus und Bahn im Kreis Coesfeld identifiziert werden.

ÖV-Captives<sup>13</sup> sind aufgrund fehlender Pkw-Verfügbarkeit und der geringen Nutzung des Fahrrads für die eigene Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen und nutzen es dementsprechend häufig. 3 % der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus dem Kreis Coesfeld gelten als ÖV-Captives, womit der Wert in etwa auf dem Niveau der vorherigen Befragung liegt.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit ebenfalls 4 % im unterdurchschnittlichen Bereich und hat gegen über 2016 abgenommen. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus oder Bahn. Neben einem gestiegenen Nutzungsumfang des Fahrradverkehrs gilt es an dieser auch die Auswirkungen der langen Ausnahmesituation der Pandemie in die Interpretation des Rückgangs der ÖV-Stammkundschaft zu berücksichtigen. So haben im Zuge der Pandemie mutmaßlich viele Personen ihre Mobilitätsroutinen verändert, indem ÖV-Wege durch häufigere Homeofficearbeit oder durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel vermieden.

Weitere 5 % gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen. Dieses Nutzersegment fällt damit ebenfalls gering aus, liegt aber auf einem mit der vorherigen Untersuchung vergleichbaren Niveau. Mit insgesamt 9 % liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem niedrigen Niveau. Insgesamt kann für den Kreis Coesfeld festgehalten werden, dass der Anteil jener, die trotz bestehender Pkw-Verfügbarkeit mindestens wöchentlich den ÖV nutzen, gering ausfällt. Allerdings hängt dies auch mit den hohen Anteilen der Stamm- und Gelegenheitsnutzer/innen des Fahrrads zusammen, die in dieser Auswertung u. a. den MIV-/Rad-Stammnutzer/innen zugeordnet sind (78 %).

Abbildung 59: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Coesfeld



13 Als ÖV-Captives können Personen bezeichnet werden, die kein Auto besitzen. Aufgrund der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit sind ÖV-Captives in ihrer Wahlfreiheit der Verkehrsmittel eingeschränkt und teilweise auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel - insbesondere für das Zurücklegen weiter Strecken - angewiesen.

Besonderes Augenmerk gilt 8 % der Personen im erwerbsfähigen Alter, die als ÖV-Potenzial bestimmt werden können: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber als gut oder sehr gut. Ein Teil des ÖV-Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umstiegsangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Auch das für das Frühjahr 2023 angekündigte „49-Euro-Ticket“ für die deutschlandweite Nutzung des Nahverkehrs kann eine geeignete Maßnahme zur Akquisition dieser Personen für eine regelmäßige Nutzung des ÖV angesehen werden.

Durch die parallele Potenzialermittlung für den Fahrradverkehr und den ÖV werden die Erwerbstätigen zweimal einem Nutzungssegment zugeordnet. Während die Gruppen „wenig Mobile“, „Fahrradfahrer/innen“ und „ÖV-Captives“ in beiden Auswertungen identisch sind, werden die weiteren Personen unterschiedlichen Nutzungssegmenten zugeordnet. So können Personen, die beispielsweise in der ÖV-Potenzialermittlung als ÖV-Stammkunden gelten, in der Fahrradpotenzialermittlung z. B. „MIV-/ÖV-Nutzer/innen“ sein. Etwa 1 % der Erwerbstätigen können im Kreis Coesfeld dementsprechend sowohl dem „Fahrrad-Potenzial“ als auch dem „ÖV-Potenzial“ zugeordnet. Obwohl der Arbeitsplatz dieser Personen in guter Erreichbarkeit für Fahrrad und ÖV-Erreichbarkeit liegt, nutzen sie diese Verkehrsmittel dennoch selten.

## 10 Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung sind die zuletzt im Jahr 2016 ermittelten repräsentativen Grundlagedaten zum Mobilitätsverhalten im Kreis Coesfeld aktualisiert worden. Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 6 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden des Kreises Coesfeld vor allem im Bereich der Nahmobilität weiterentwickelt hat: So konnte sowohl der Fuß- als auch der Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen auf insgesamt 42 % der zurückgelegten Wege – zu Lasten des MIV-Anteils – gesteigert werden. Die Basis der Mobilität im Kreis Coesfeld bleibt mit mehr als der Hälfte der zurückgelegten Wege (53 % als Fahrer/in oder Mitfahrer/in; 2016: 57 % als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) allerdings weiterhin der MIV. Bereits 2016 lag die Pkw-Ausstattung im Kreis Coesfeld auf einem hohen Niveau. In der aktuellen Befragung zeigt sich eine Zunahme der Pkw-Ausstattung insbesondere bei der höheren Verbreitung von Zweit- und Drittwagen in den Haushalten, welche u. a. in gesteigerten Pkw-Verfügbarkeiten der Personen resultiert.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stagniert und erreicht – nicht zuletzt im Hinblick auf die Pandemie in den vergangenen drei Jahren – in etwa das Niveau der vorherigen Befragung (5 % der Wege; 2016: 6 % der Wege). Die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehr liegen vor allem in den Ausbildungsverkehren zur Schule oder Hochschule, aber auch Arbeitswege weisen bereits gewisse Wegeanteile, welche mit dem ÖV gefahren werden, auf. Insbesondere auf den Wegebeziehungen zum benachbarten Oberzentrum Münster, welches einen wichtigen Arbeitsplatzstandort für den Kreis Coesfeld darstellt, erweisen sich die direkten SPNV-Verbindungen sowie Schnell- und ExpressBus-Angebote als attraktive Alternativen zum MIV und werden auf diesen Relationen überdurchschnittlich häufig genutzt. Allerdings können auf den Relationen zur Stadt Münster weitere Verlagerungspotenziale identifiziert werden, da die Kreisbevölkerung nach wie vor mehr als zwei Drittel der Wege zwischen dem Kreis Coesfeld und Münster mit dem MIV als Fahrer/in oder Mitfahrer/in zurücklegt.

So gilt es hier – im Rahmen des Handlungsspielraums des Kreises Coesfeld – auf eine Attraktivierung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte, beispielsweise mit dem geplanten 49-Euro-Ticket, zu nutzen. Die mittel- sowie langfristige Ausfinanzierung des Deutschlandtickets kann dabei auch Einfluss auf die Leistungserbringung bzw. auf das entsprechende ÖPNV-Angebot nehmen. Bund und Länder werden in den nächsten Monaten und Jahren hierüber einen Konsens herbeiführen müssen.

Die Befragung zeigte eine hohe Unbekanntheit der Nutzungsvoraussetzung und Situation im öffentlichen Verkehr. Viele Menschen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel nie und können in der Befragung keine Einschätzungen zu Themen des ÖV abgeben. Hier gilt es in Zukunft, neben der Weiterentwicklung und Ausweitung von entsprechenden Mobilitätsangeboten, auch intensive Öffentlichkeitsarbeit zu leisten und offensiv über Vorteile und geeignete Nutzungszwecke zu informieren, um neben dem Ausbildungs- und Pendelverkehr weitere Zielgruppen zu aktivieren und zur Nutzung des ÖV zu motivieren.

Der Fahrradbesitz der Einwohner/innen des Kreises Coesfeld lag bereits 2016 auf einem hohen Niveau, welches auch in der aktuellen Befragung gehalten wird (90 % der Personen; 2016: 89 % der Personen). Während sich die allgemeine Fahrradbesitzquote kaum verändert hat, kann in der

Verbreitung von Elektrofahrrädern eine deutliche Zunahme des Personenanteils, die ein Elektrofahrrad besitzen, festgestellt werden. So besitzt mit 48 % mittlerweile fast die Hälfte der Haushalte im Kreis Coesfeld mindestens ein Elektrofahrrad, was übertragen auf die Kreisbevölkerung einer Elektrofahrradbesitzquote von 40 % der Personen ab 6 Jahren entspricht. Insgesamt werden 11 % aller zurückgelegten Wege der Kreisbevölkerung mit einem Elektrofahrrad gefahren. Durch die elektrische Tretunterstützung werden auch weitere Wegstrecken für den Fahrradverkehr attraktiv und können komfortabler zurückgelegt werden. Dementsprechend haben im Kreis Coesfeld seit 2016 die Fahrradverkehrsanteile auf weiteren Distanzen, z. B. bei Wegen ab 5 km Länge, zugenommen.

Während 2016 zur hauptsächlichen Zielgruppe von Elektrofahrrädern vor allem Rentner/innen bzw. Pensionär/innen gehörten, welche mehr als die Hälfte der Personen mit einem Elektrofahrrad ausmachen, scheint sich das Elektrofahrrad unter den erwerbstätigen Personen zunehmend zu etablieren. Dadurch eröffnen sich auf den Arbeitswegen des Kreises Coesfeld weitere Potenziale zur Stärkung des Fahrradverkehrs. Insbesondere auf Wegen bis 10 km zeigt sich dabei das Elektrofahrrad als Alternative zum MIV, offenbart aber auch noch weitere Verlagerungspotenziale. Auf längeren Distanzen gilt dies ebenso für die öffentlichen Verkehrsmittel. Beide Verkehrsträger können dabei von einer attraktiven Verknüpfung profitieren. So können beispielsweise hochwertige Radabstellanlagen – insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung hochpreisiger Elektrofahrräder – den Komfort der vernetzten Mobilität erhöhen und Anreize zum Ausprobieren setzen.

Einige Potenziale für die weitere Steigerung umweltfreundlicher Mobilität hat der Kreis Coesfeld bereits erkannt und vielfältige Maßnahmen ergriffen: Im Bürgerlabor Mobiles Münsterland „BüLaMo“ werden gemeinsam mit Bürger/innen Möglichkeiten für die Attraktivierung von ÖV-Wegekettens erarbeitet, das Online-Portal PENDLA erleichtert die Bildung von Fahrgemeinschaften in der alltäglichen Mobilität. Zudem hat der Kreis Coesfeld 2020 ein kreisweites Radverkehrskonzept verabschiedet sowie im Rahmen des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes im gesamten Kreisgebiet E-Ladeinfrastruktur bereitgestellt.

Insgesamt lässt sich resümieren, dass der positive Weg der Mobilitätsentwicklung und die Förderung des Umweltverbundes – u.a. im Rahmen der bereits angestoßenen Maßnahmen und Projekte – fortgesetzt werden sollten, um weitere Verlagerungspotenziale zu erschließen. Ziel sollte es sein, dass die Mobilitätsangebote im Kreis Coesfeld gemeinsam eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw darstellen, um langfristig insbesondere den Besitz von Zweit- und Drittwagen im Haushalt redundant werden zu lassen.

## Quellenverzeichnis

Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Nobis, Claudia. Bäumer, Marcus. Pfeiffer, Manfred (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Methodenbericht. 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](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Tabellarische Grundauswertung.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Anhang 5 - Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

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](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2011): Zensus 2011. Haushaltsgroßen.

Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2022)

### **Empirische Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten:**

Kreis Coesfeld (2017) Mobilitätsuntersuchung 2016; Abschlussbericht 2017;  
Bearbeitung: Planersocietät.

### **Internetquellen:**

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

[www.regionalstatistik.de/genesis/online](http://www.regionalstatistik.de/genesis/online)

[www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

[www.wetterkontor.de](http://www.wetterkontor.de)

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung .....	7
Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent.....	9
Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent.....	9
Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung im Kreis Coesfeld .....	12
Abbildung 5: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße .....	16
Abbildung 6: Fahrräder in den Haushalten nach Fahrradtyp .....	17
Abbildung 7: Fahrradbesitzquote („konventionelle“, Lasten- und Elektrofahräder) nach Alter und Geschlecht .....	19
Abbildung 8: Besitz von Fahrradtypen nach Alter .....	19
Abbildung 9: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Altersgruppen – Vergleich 2016 und 2022 .....	20
Abbildung 10: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Erwerbsstatus – Vergleich 2016 und 2022 .....	20
Abbildung 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht .....	22
Abbildung 12: Verteilung der ÖV-Zeitkarten – Vergleich 2016 und 2022 .....	24
Abbildung 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel – Vergleich 2016 und 2022.....	27
Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich .....	29
Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads.....	30
Abbildung 16: Typen der Verkehrsmittelnutzung – Vergleich 2016 und 2022.....	31
Abbildung 17: Mobilitätstypen nach Alter.....	32
Abbildung 18: Modal Split von Schüler/innen auf Schulwegen .....	35
Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort (Arbeitswege der Erwerbstätigen) – Vergleich 2016 und 2022 .....	36
Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Entfernung des Arbeitsorts zur eigenen Wohnung (Arbeitswege der Erwerbstätigen) .....	37
Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln – Vergleich 2016 und 2022.....	38
Abbildung 22: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln .....	38
Abbildung 23: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld.....	41
Abbildung 24: Zusammengefasste Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld – Vergleich 2016 und 2022 .....	42
Abbildung 25: Bewertung der Situation des Zufußgehens.....	43
Abbildung 26: Bewertung der Situation des Radfahrens .....	44
Abbildung 27: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs.....	45
Abbildung 28: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche – Vergleich 2016 und 2022.....	46
Abbildung 29: Wegeanzahl pro Personen an einem Werktag nach Altersklasse.....	47
Abbildung 30: Wegezwecke werktags – Vergleich 2016 und 2022.....	48
Abbildung 31: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln .....	49
Abbildung 32: Struktur der Wegebeziehungen nach Wegezweck .....	50
Abbildung 33: Wegezweck nach räumlicher Wegebeziehung .....	51
Abbildung 34: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung.....	52
Abbildung 35: Wegebeziehungen in das Umland des Kreises Coesfeld (Wege der Kreisbevölkerung) .....	53
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl auf den aufkommensstärksten Wegbeziehungen.....	54
Abbildung 37: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen – Vergleich 2016 und 2022.....	55

Abbildung 38: Modal-Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km).....	55
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen.....	57
Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	57
Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter.....	58
Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus.....	59
Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken.....	60
Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck – Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen.....	60
Abbildung 45: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen.....	62
Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen.....	63
Abbildung 47: Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen – Vergleich 2016 und 2022.....	63
Abbildung 48: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h).....	66
Abbildung 49: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck.....	68
Abbildung 50: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel.....	69
Abbildung 51: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt in Städten und Gemeinden.....	72
Abbildung 52: Fahrräder im Haushalt ("konventionelle" Fahrräder, Elektrofahräder und Lastenräder) in den Städten und Gemeinden.....	73
Abbildung 53: Fahrradbesitz der Personen in den Städten und Gemeinden.....	74
Abbildung 54: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme im Kreisvergleich.....	76
Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Städten und Gemeinden – Vergleich 2016 und 2022.....	77
Abbildung 57: Räumliche Wegebeziehung in den Städten und Gemeinden.....	79
Abbildung 58: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden.....	80
Abbildung 59: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Coesfeld.....	82
Abbildung 60: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Coesfeld.....	83

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung .....	4
Tabelle 2: Befragungsinhalte .....	6
Tabelle 3: Eckdaten der Mobilitätsbefragung .....	7
Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungseinheiten .....	8
Tabelle 5: Einwohnerzahlen der Kommunen im Kreis Coesfeld .....	11
Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen .....	13
Tabelle 7: Haushaltsstruktur .....	14
Tabelle 8: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme .....	14
Tabelle 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt) .....	15
Tabelle 10: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahräder) .....	17
Tabelle 11: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzer/innen .....	21
Tabelle 12: Autoverfügbarkeit der Personen .....	23
Tabelle 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte .....	23
Tabelle 14: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten .....	25
Tabelle 15: Mobilitätsvoraussetzungen .....	26
Tabelle 16: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle .....	26
Tabelle 17: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof .....	26
Tabelle 18: Arbeits- / Ausbildungs- und Schulstandorte .....	33
Tabelle 19: Entfernung des Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder der Schule von der Wohnung .....	34
Tabelle 20: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes .....	39
Tabelle 21: Homeofficenutzung nach der Lage des Arbeitsplatzes .....	39
Tabelle 22: Homeofficenutzung nach Wochentagen .....	40
Tabelle 23: Mobilität am Werktag im Vergleich .....	46
Tabelle 24: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg) .....	48
Tabelle 25: Struktur der Wegebeziehungen .....	50
Tabelle 26: Entfernung der zurückgelegten Wege .....	61
Tabelle 27: Dauer der zurückgelegten Wege .....	64
Tabelle 28: Begleitung auf dem Weg .....	66
Tabelle 29: Wegeketten nach Zweck des Weges .....	70
Tabelle 30: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl .....	70
Tabelle 31: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl .....	71
Tabelle 32: Nutzungshäufigkeit (MIV, ÖV und Fahrrad) in den Städten und Gemeinden .....	75
Tabelle 33: Wegelängen und Wegedauer in den Städten und Gemeinden .....	78

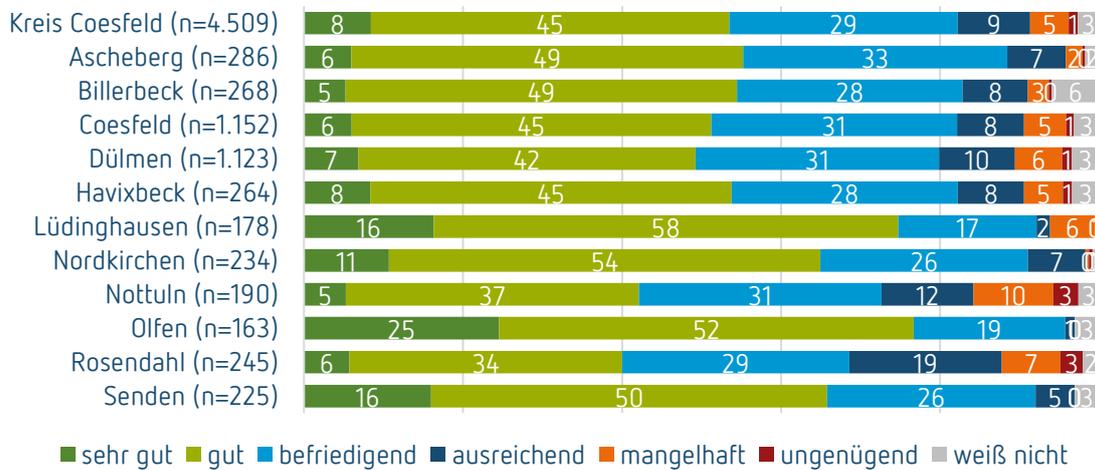
# Anhang I: Zusatzauswertungen

Neben der allgemeinen Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel konnten die befragten Personen ebenfalls Einschätzungen einzelner Aspekte im Fuß- und Radverkehr sowie der öffentlichen Verkehrsmittel anhand ein Schulnotenskala abgeben. Im Folgenden werden die Ergebnisse differenziert nach Wohnort der Befragten bzw. unterschieden nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden dargestellt.

## Bewertung der Situation des Zufußgehens in den Städten und Gemeinden

Anhang 1: Bewertung Fußverkehr – Qualität der Gehwege

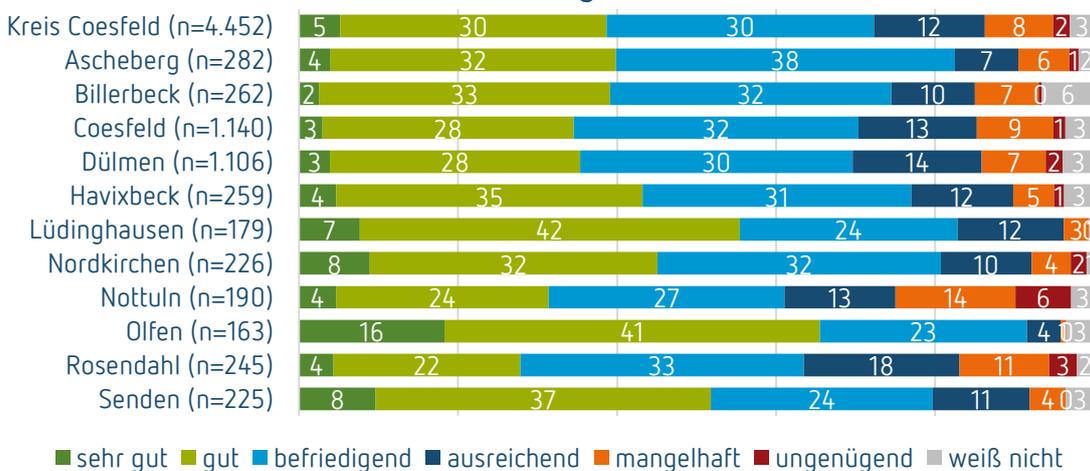
### Qualität der Gehwege (z.B. Gehwegbreite)



Alle Angaben in % der Personen

Anhang 2: Bewertung Fußverkehr – Barrierefreiheit der Gehwege

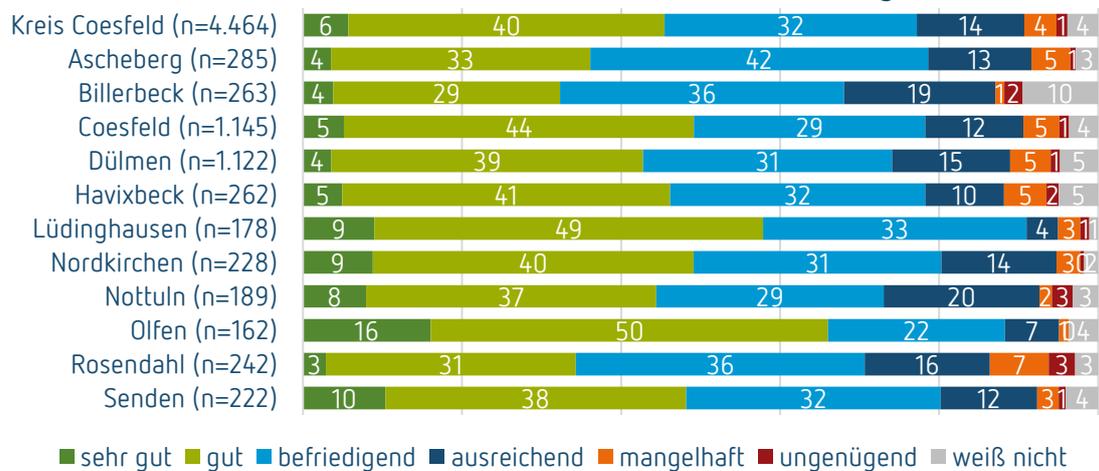
### Barrierefreiheit der Gehwege (z.B. Bordsteinhöhe)



Alle Angaben in % der Personen

## Anhang 3: Bewertung Fußverkehr – Verkehrssicherheit

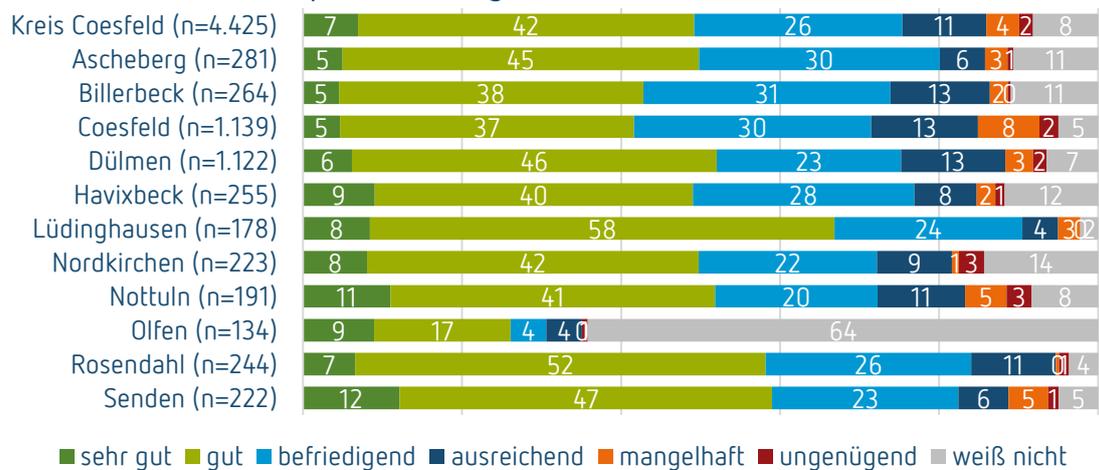
## Verkehrssicherheit (z.B. Sicherheit an Kreuzungen)



Alle Angaben in % der Personen

## Anhang 4: Bewertung Fußverkehr – Ampelschaltungen

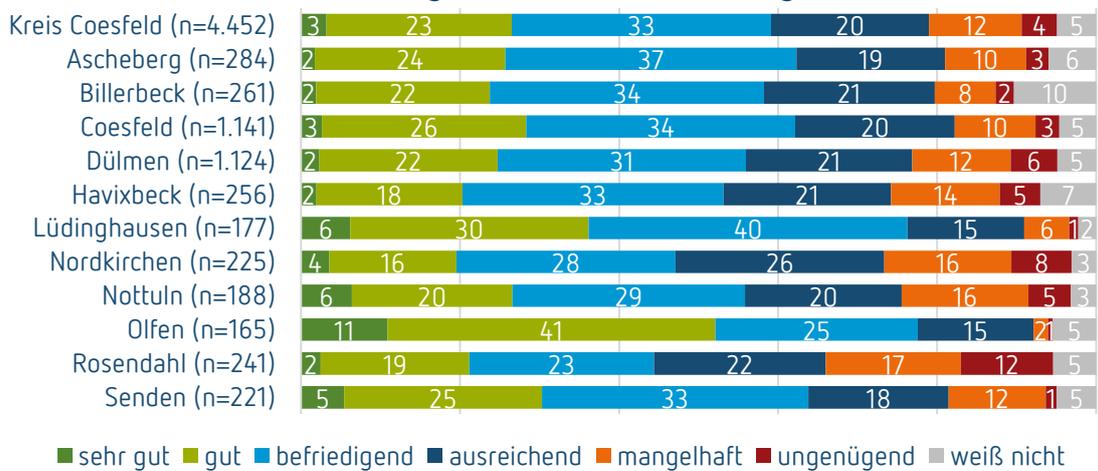
## Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende



Alle Angaben in % der Personen

Anhang 5: Bewertung Fußverkehr – Trennung von Rad- und Gehwege

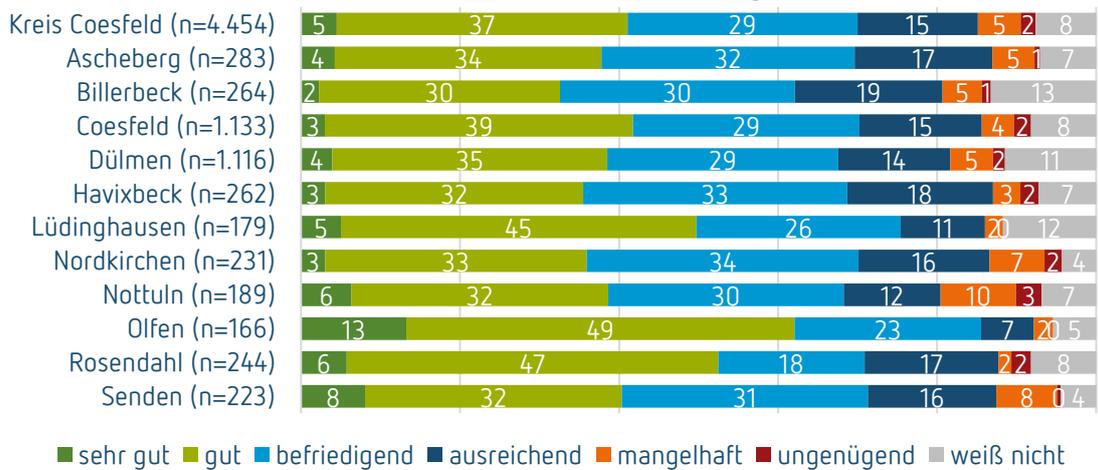
Trennung von Rad- und Gehwege



Alle Angaben in % der Personen

Anhang 6: Bewertung Fußverkehr – Sicherheit

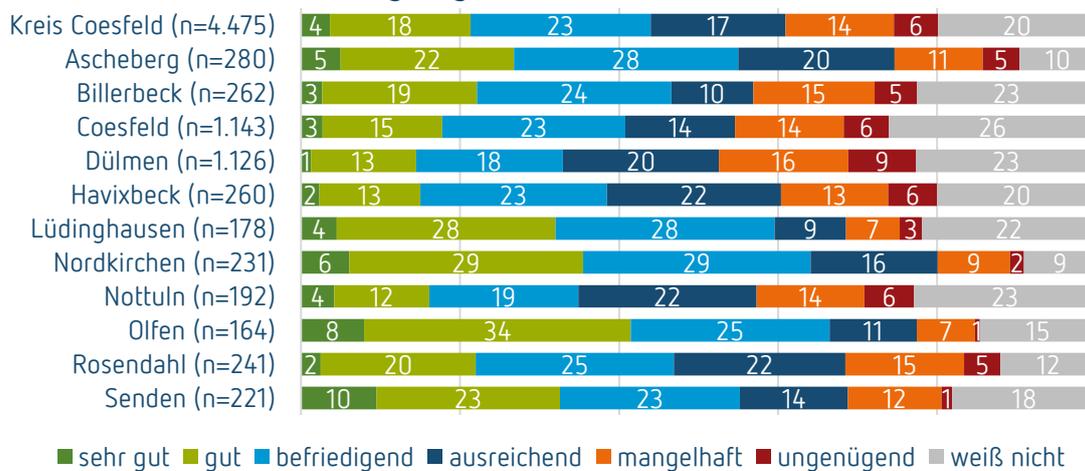
Sicherheit (z.B. Beleuchtung)



Alle Angaben in % der Personen

## Anhang 7: Bewertung Fußverkehr – Sitzgelegenheiten

## Sitzgelegenheiten für Pausen

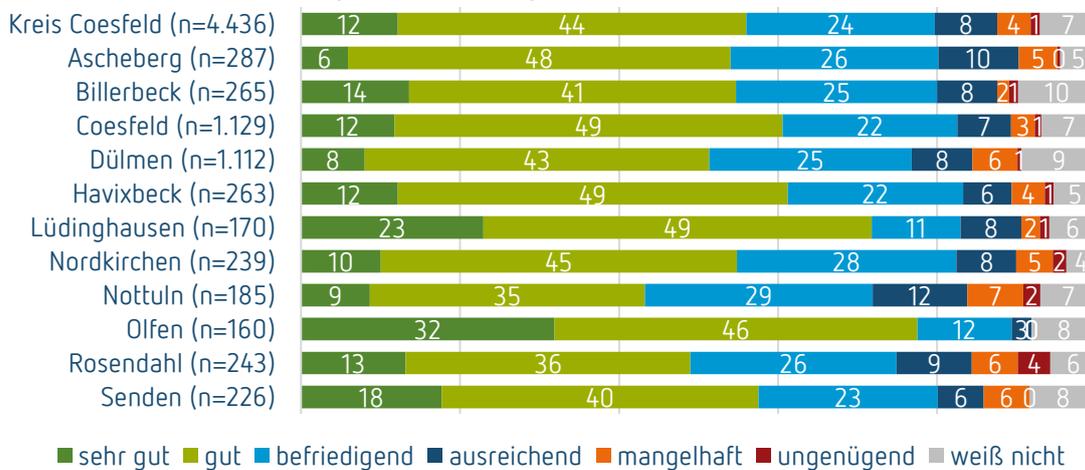


Alle Angaben in % der Personen

## Bewertung der Situation des Fahrradverkehrs in den Städten und Gemeinden

## Anhang 8: Bewertung Radverkehr – innerörtliche Radwegeverbindungen

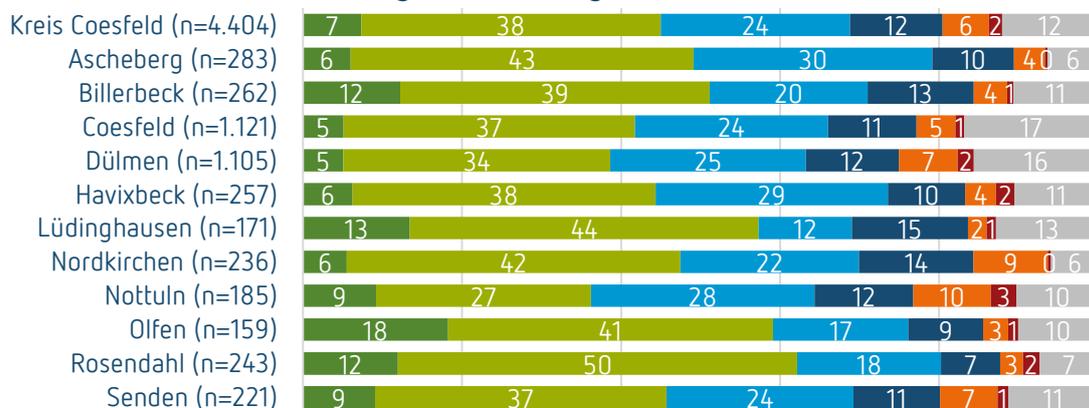
## Radwegeverbindungen innerhalb der Stadt



Alle Angaben in % der Personen

Anhang 9: Bewertung Radverkehr – interkommunale Radwegeverbindungen

Radwegeverbindungen ins Umland

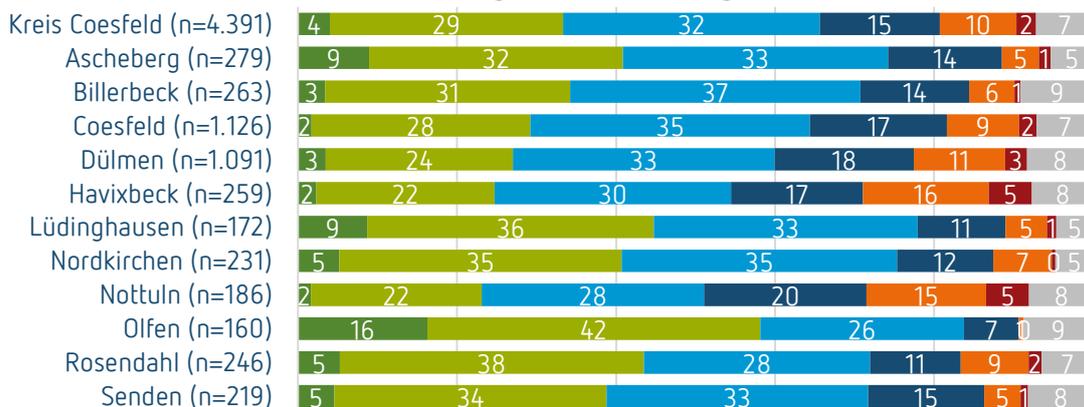


■ sehr gut ■ gut ■ befriedigend ■ ausreichend ■ mangelhaft ■ ungenügend ■ weiß nicht

Alle Angaben in % der Personen

Anhang 10: Bewertung Radverkehr – Qualität der Radwege

Qualität der Radwege (z.B. Radwegoberfläche)

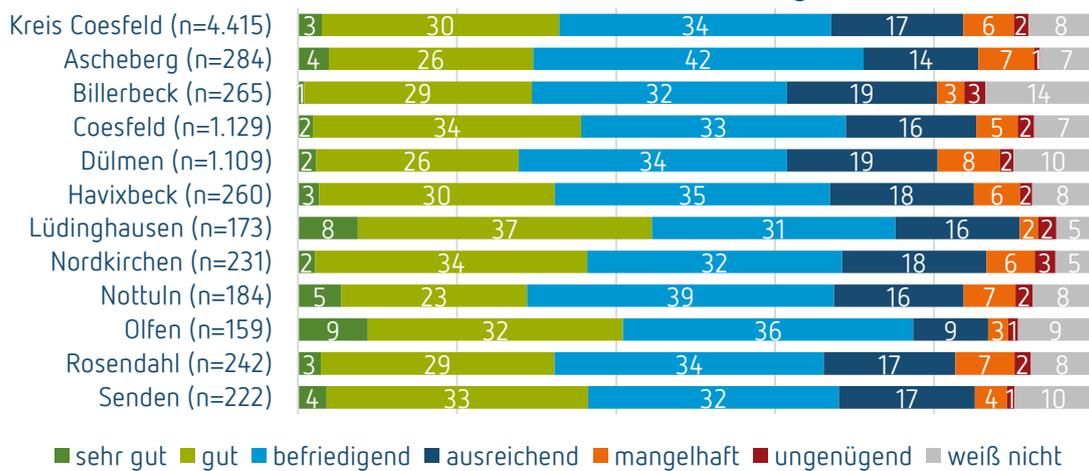


■ sehr gut ■ gut ■ befriedigend ■ ausreichend ■ mangelhaft ■ ungenügend ■ weiß nicht

Alle Angaben in % der Personen

## Anhang 11: Bewertung Radverkehr – Verkehrssicherheit

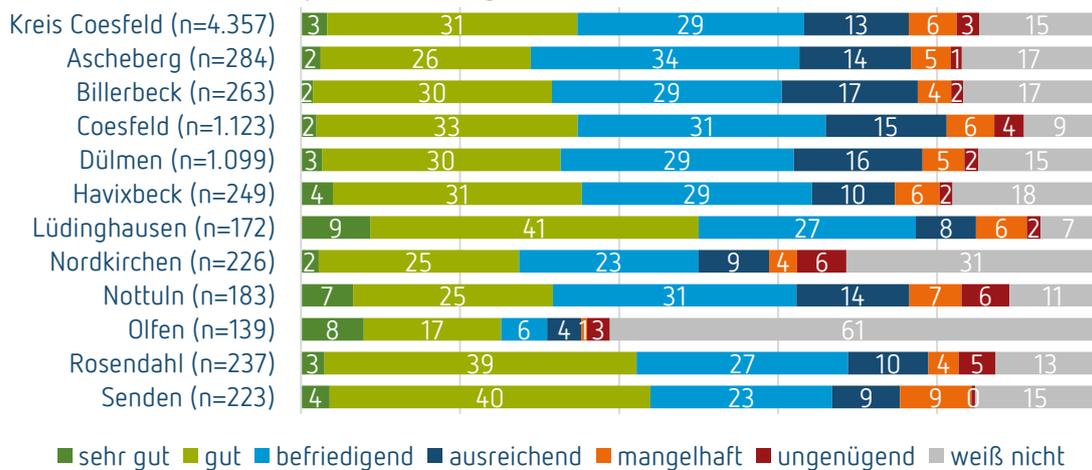
## Verkehrssicherheit (z.B. an Kreuzungen)



Alle Angaben in % der Personen

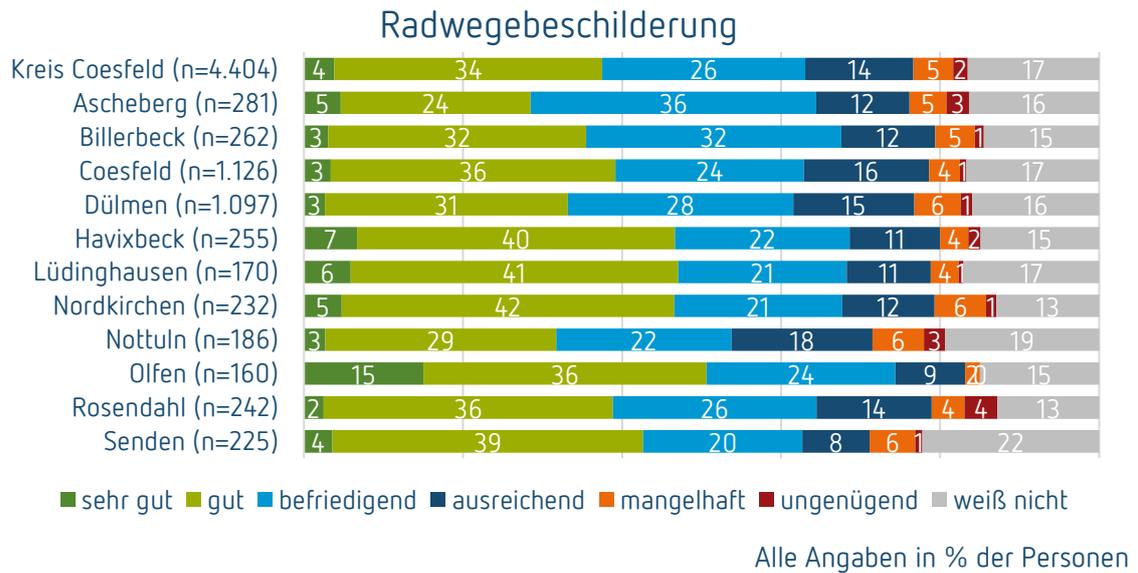
## Anhang 12: Bewertung Radverkehr – Ampelschaltungen

## Ampelschaltungen für Fahrradfahrende

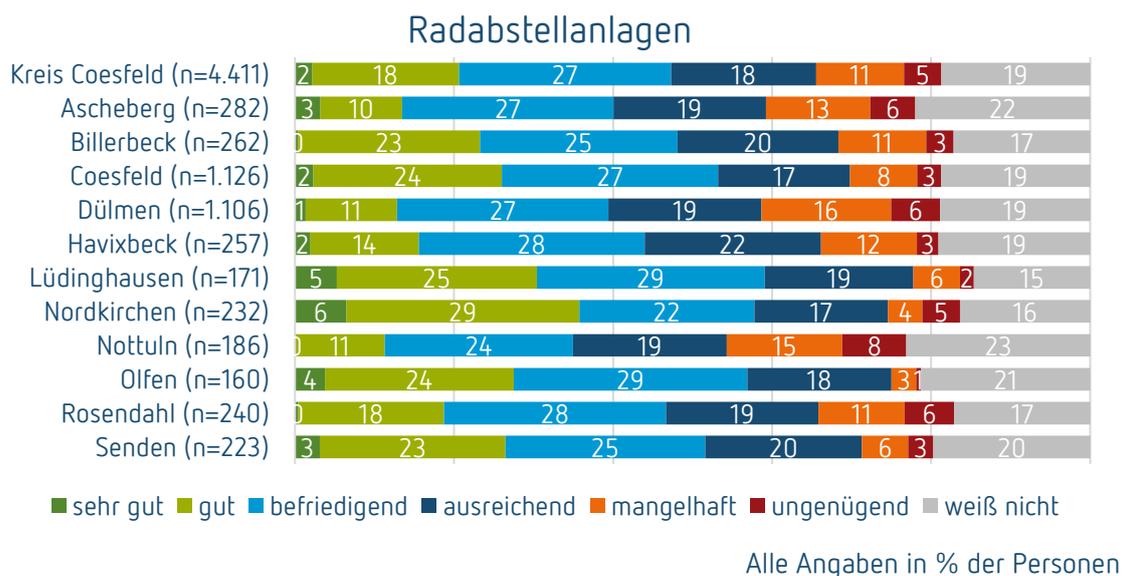


Alle Angaben in % der Personen

Anhang 13: Bewertung Radverkehr – Radwegebeschilderung

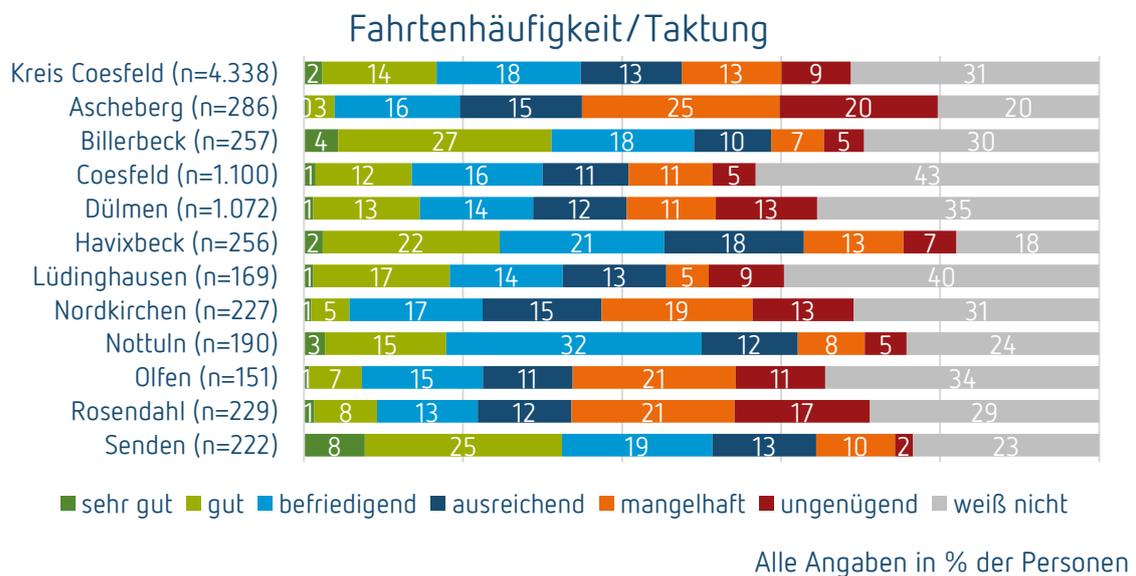


Anhang 14: Bewertung Radverkehr – Radabstellanlagen

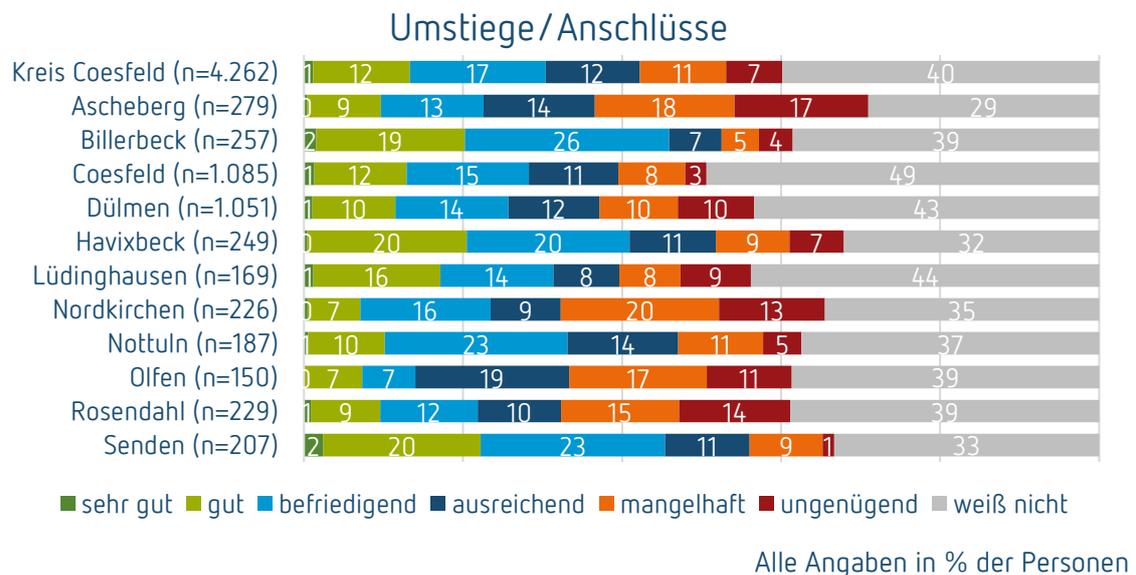


## Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs in den Städten und Gemeinden

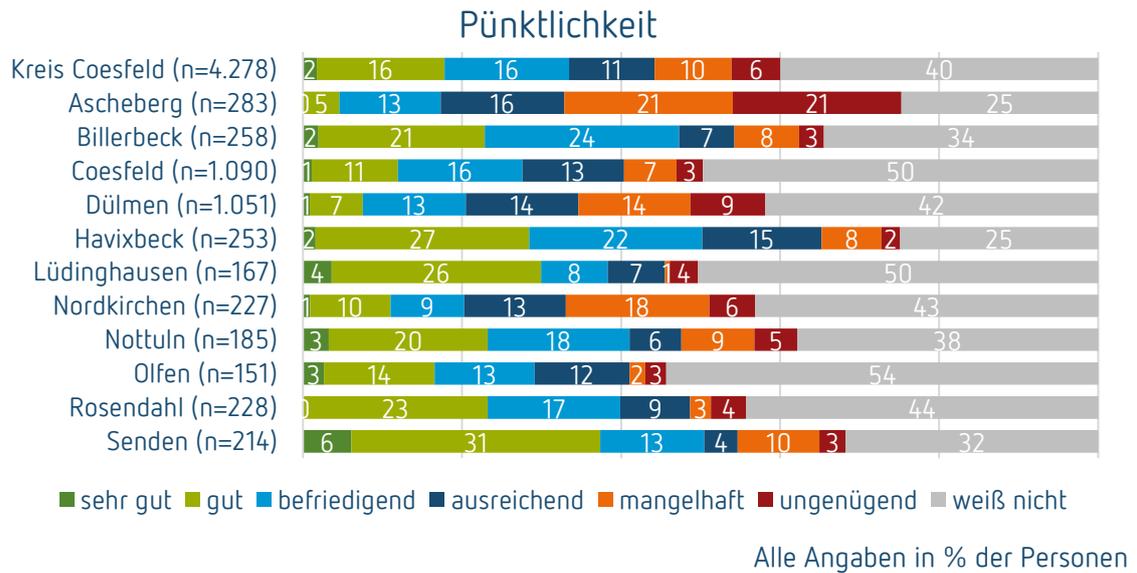
### Anhang 15: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Fahrtenhäufigkeit/Taktung



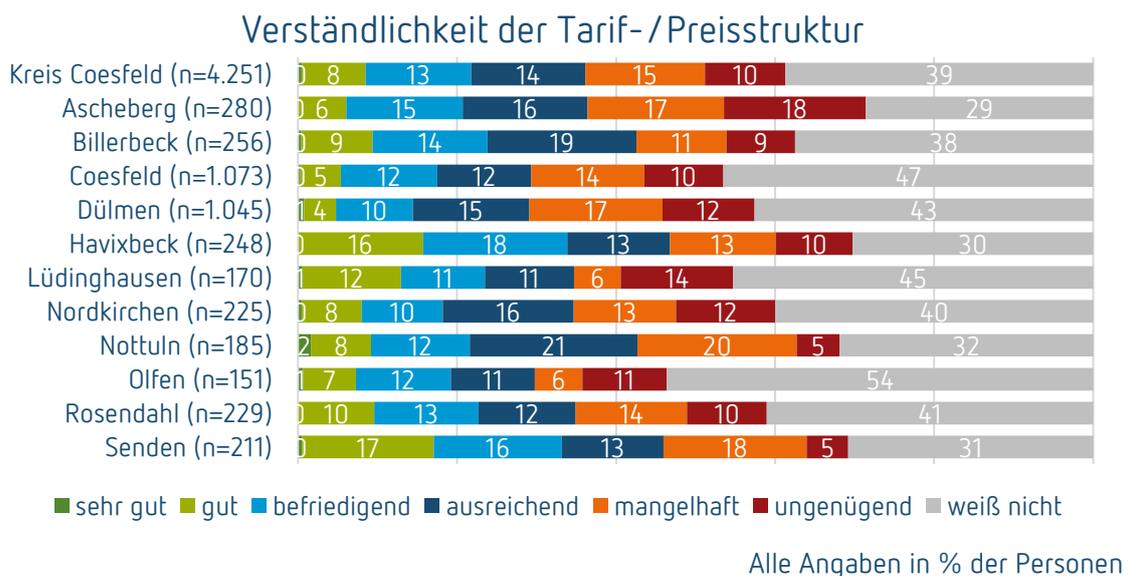
### Anhang 16: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Umstiege/Anschlüsse



Anhang 17: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Pünktlichkeit

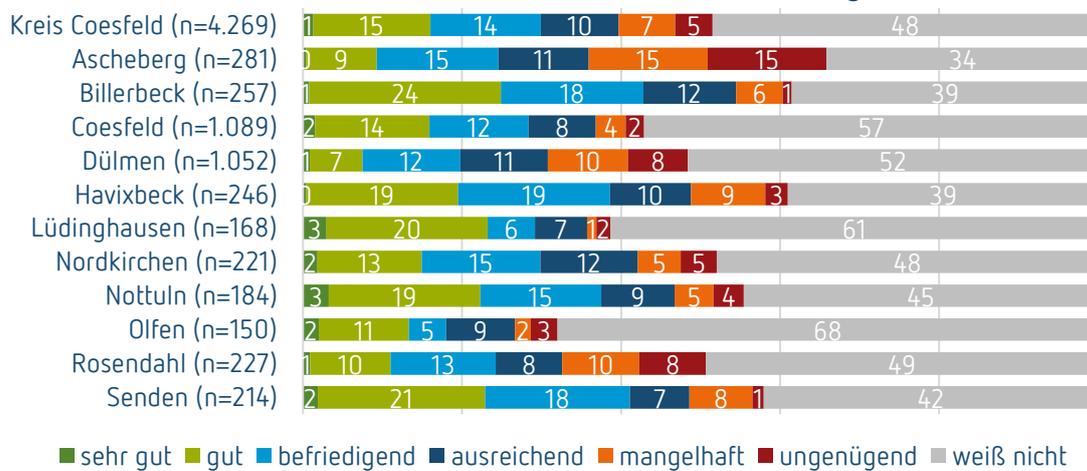


Anhang 18: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Tarif-/Preisstruktur



## Anhang 19: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Barrierefreiheit

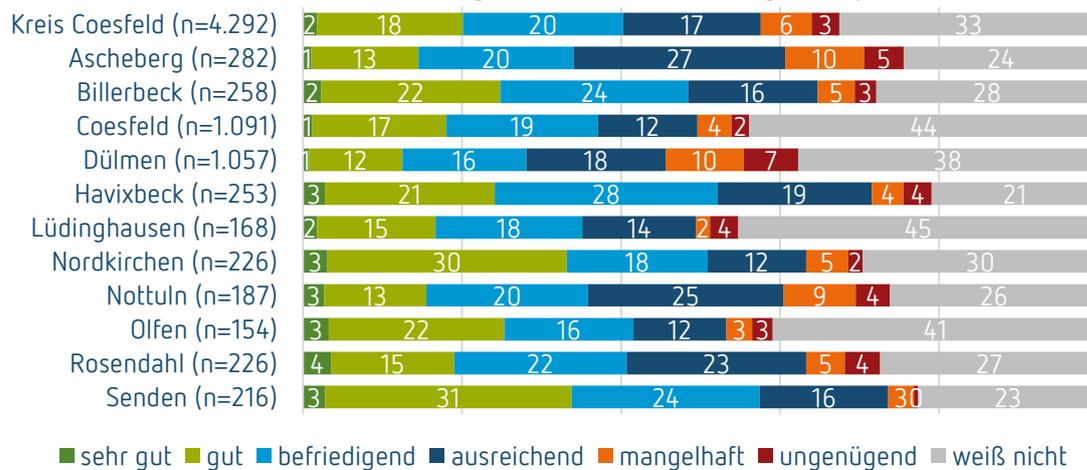
## Barrierefreiheit (z.B. stufenloser Einstieg)



Alle Angaben in % der Personen

## Anhang 20: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Haltestellenausstattung

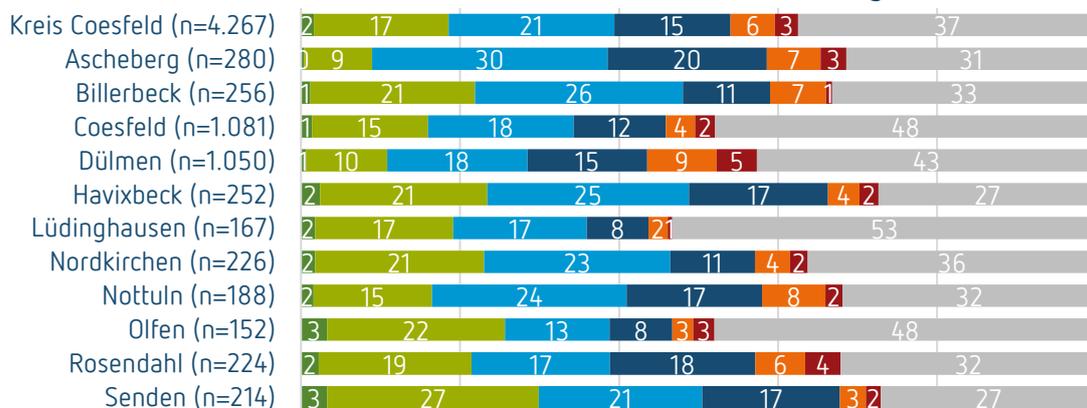
## Haltestellenausstattung (z.B. Überdachung, Sitzplätze)



Alle Angaben in % der Personen

Anhang 21: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Sicherheit

Sicherheit an Haltestellen (z.B. Beleuchtung)

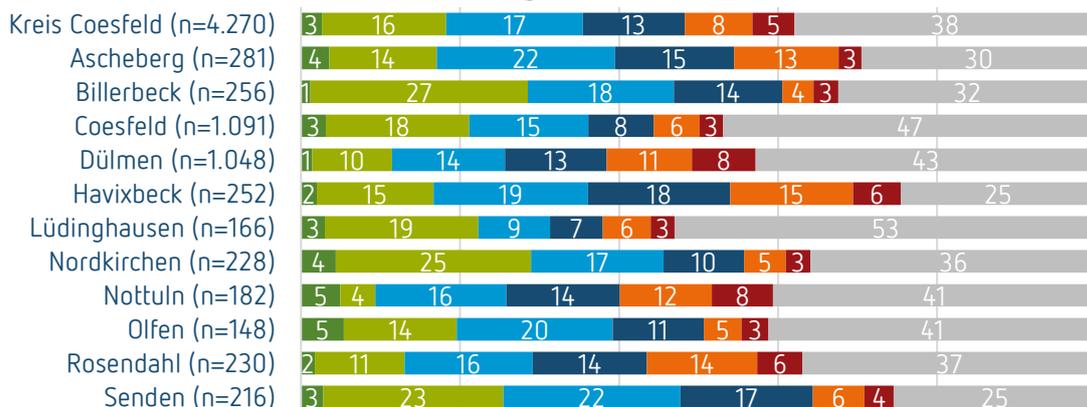


■ sehr gut ■ gut ■ befriedigend ■ ausreichend ■ mangelhaft ■ ungenügend ■ weiß nicht

Alle Angaben in % der Personen

Anhang 22: Bewertung Bus- und Bahnverkehr – Radabstellanlagen an Haltestellen

Radabstellanlagen an Haltestellen



■ sehr gut ■ gut ■ befriedigend ■ ausreichend ■ mangelhaft ■ ungenügend ■ weiß nicht

Alle Angaben in % der Personen

## Anhang II: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz<sup>14</sup>. 50 % der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 45 % der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite [www.coe-mobil.de](http://www.coe-mobil.de) zu beantworten. 5 % der Haushalte wurden mit der Ankündigung eines Telefoninterviews angeschrieben. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben, das vom Landrat oder des/der Bürgermeister/in unterschrieben wurde,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- ein Wegeprotokoll für bis zu vier Personen und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Internetseite [www.coe-mobil.de](http://www.coe-mobil.de) mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

---

<sup>14</sup> Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Kreis Coesfeld, 48651 Coesfeld

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Anschrift  
PLZ Ort

**Hausanschrift** Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld  
**Postanschrift** 48651 Coesfeld  
**Abteilung** 01 - Büro des Landrates  
**Auskunft** Herr Raabe  
**E-Mail** mathias.raabe@kreis-coesfeld.de  
**Internet** www.kreis-coesfeld.de

**Datum** 29.08.2022

### Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfeld

Sehr geehrte/r Herr/Frau xxx,

ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – täglich werden eine Vielzahl an Wegen im Kreis Coesfeld zurückgelegt. Wir wollen wissen, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung im Kreis Coesfeld unterwegs ist. Deshalb führen wir eine Mobilitätsbefragung von rund 13.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Die Ergebnisse werden in unsere künftige Verkehrsplanung einfließen. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym. Je mehr Personen sich jedoch beteiligen, desto zuverlässiger werden die Ergebnisse. Helfen Sie mit, die Mobilität im Kreis Coesfeld zu gestalten!

Was müssen Sie tun? Protokollieren Sie bitte am **Dienstag, 06.09.2022** alle Wege, die Sie zurücklegen. Beantworten Sie anschließend unter **www.coe-mobil.de** den Fragebogen und übertragen Ihre notierten Wege in das dortige Wegeprotokoll.

Ihr Zugangscode zur Online-Befragung lautet: **XXXX-XXXX-XXXX**

Alternativ können Sie auch schriftlich oder per Telefon an der Befragung teilnehmen. Teilen Sie uns dies auf der beiliegenden Antwortkarte mit oder wenden Sie sich hierfür oder für weitere Fragen an das beauftragte Fachbüro:

Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 994 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüße



Dr. Christian Schulze Pellengahr  
Landrat

Gestalten Sie auch langfristig die Mobilität im Kreis Coesfeld aktiv mit.

Registrieren Sie sich im

#### **kommit - Mobilitätsforum Kreis Coesfeld**

Dort nehmen Sie an Online-Umfragen und Diskussionen teil, um Ihre Wünsche & Vorstellungen zur Mobilität mit uns zu teilen.

Melden Sie sich jetzt an:  
[mobilitaetsforum-  
kreiscoesfeld.dialego.de](https://mobilitaetsforum-kreiscoesfeld.dialego.de)



#### Konten der Kreiskasse Coesfeld

Sparkasse Westmünsterland **IBAN** DE54 4015 4530 0059 0013 70  
VR-Bank Westmünsterland eG **IBAN** DE68 4286 1387 5114 9606 00

#### Sie erreichen uns ...

Mo – Do 8.30 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr  
Fr 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Terminabsprache

Kreis Coesfeld, 48651 Coesfeld

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Anschrift  
PLZ Ort

**Hausanschrift** Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld  
**Postanschrift** 48651 Coesfeld  
**Abteilung** 01 - Büro des Landrates  
**Auskunft** Herr Raabe  
**E-Mail** mathias.raabe@kreis-coesfeld.de  
**Internet** www.kreis-coesfeld.de

**Datum** 29.08.2022

### Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfeld

Sehr geehrte/r Herr/Frau xxx,

ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – täglich werden eine Vielzahl an Wegen im Kreis Coesfeld zurückgelegt. Wir wollen wissen, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung im Kreis Coesfeld unterwegs ist. Deshalb führen wir eine Mobilitätsbefragung von rund 13.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Die Ergebnisse werden in unsere künftige Verkehrsplanung einfließen. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym. Je mehr Personen sich jedoch beteiligen, desto zuverlässiger werden die Ergebnisse. Helfen Sie mit, die Mobilität im Kreis Coesfeld zu gestalten!

Was müssen Sie tun? Protokollieren Sie bitte am **Dienstag, 06.09.2022** alle Wege, die Sie zurücklegen. Sie werden ein bis zwei Tage nach dem Berichtstag automatisch angerufen und u. a. zu Ihren zurückgelegten Wegen befragt. Gerne können Sie telefonisch unter 0231 / 70013 994 oder per Mail an mobil@planersocietaet.de einen individuellen Termin für Ihre telefonische Teilnahme vereinbaren.

Alternativ können Sie die Befragung auch online unter **www.coe-mobil.de** beantworten. Für diesen Fall lautet Ihr Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**

Wenn Sie eine schriftliche Beantwortung der Befragung bevorzugen, teilen Sie uns dies auf der beiliegenden Antwortkarte mit oder wenden Sie sich hierfür oder für weitere Fragen an das beauftragte Fachbüro: Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 994 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüße



Dr. Christian Schulze Pellengahr  
Landrat

Gestalten Sie auch langfristig die Mobilität im Kreis Coesfeld aktiv mit.

Registrieren Sie sich im

#### **kommit - Mobilitätsforum Kreis Coesfeld**

Dort nehmen Sie an Online-Umfragen und Diskussionen teil, um Ihre Wünsche & Vorstellungen zur Mobilität mit uns zu teilen.

Melden Sie sich jetzt an:  
[mobilitaetsforum-](https://www.kreis-coesfeld.de/mobilitaetsforum)  
[kreisoesfeld.dialego.de](https://www.kreis-coesfeld.de/dialego)



#### Konten der Kreiskasse Coesfeld

Sparkasse Westmünsterland **IBAN** DE54 4015 4530 0059 0013 70  
VR-Bank Westmünsterland eG **IBAN** DE68 4286 1387 5114 9606 00

#### Sie erreichen uns ...

Mo – Do 8.30 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr  
Fr 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Terminabsprache

Kreis Coesfeld, 48651 Coesfeld

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Anschrift  
PLZ Ort

**Hausanschrift** Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld  
**Postanschrift** 48651 Coesfeld  
**Abteilung** 01 - Büro des Landrates  
**Auskunft** Herr Raabe  
**E-Mail** mathias.raabe@kreis-coesfeld.de  
**Internet** www.kreis-coesfeld.de

**Datum** 29.08.2022

### Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfeld

Sehr geehrte/r Herr/Frau xxx,

ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – täglich werden eine Vielzahl an Wegen im Kreis Coesfeld zurückgelegt. Wir wollen wissen, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung im Kreis Coesfeld unterwegs ist. Deshalb führen wir eine Mobilitätsbefragung von rund 13.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Die Ergebnisse werden in unsere künftige Verkehrsplanung einfließen. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym. Je mehr Personen sich jedoch beteiligen, desto zuverlässiger werden die Ergebnisse. Helfen Sie mit, die Mobilität im Kreis Coesfeld zu gestalten!

Was müssen Sie tun? Beantworten Sie bitte die beiliegenden Fragebögen und notieren Sie am **Dienstag, 06.09.2022** alle Wege, die Sie während des Tages zurücklegen, im Wegeprotokoll. Senden Sie die ausgefüllten Fragebögen und Wegeprotokolle anschließend mit dem Rückumschlag zurück.

Alternativ können Sie die Befragung auch online unter **www.coe-mobil.de** beantworten. Für diesen Fall lautet Ihr Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**

Wenn Sie eine telefonische Beantwortung der Befragung bevorzugen, wenden Sie sich zur Vereinbarung eines Termins oder für weitere Fragen an das beauftragte Fachbüro:

Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 994 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüße



Dr. Christian Schulze Pellengahr  
Landrat

Gestalten Sie auch langfristig die Mobilität im Kreis Coesfeld aktiv mit.

Registrieren Sie sich im

#### **kommit - Mobilitätsforum Kreis Coesfeld**

Dort nehmen Sie an Online-Umfragen und Diskussionen teil, um Ihre Wünsche & Vorstellungen zur Mobilität mit uns zu teilen.

Melden Sie sich jetzt an:  
[mobiltaetsforum-  
kreisoesfeld.dialogo.de](https://www.kreis-coesfeld.de/mobilitaetsforum)



#### Konten der Kreiskasse Coesfeld

Sparkasse Westmünsterland **IBAN** DE54 4015 4530 0059 0013 70  
VR-Bank Westmünsterland eG **IBAN** DE68 4286 1387 5114 9606 00

#### Sie erreichen uns ...

Mo – Do 8.30 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr  
Fr 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Terminabsprache

## Erläuterung zum Datenschutz

Der Kreis Coesfeld hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Mobilitätsbefragung „Mobil im Kreis Coesfeld“ beauftragt. Es ist vertraglich sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgrundverordnung DSGVO sowie Datenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen DSG NRW) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsbefragung generiert notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung, die eine Pflichtaufgabe des Kreises Coesfeld ist.

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Teilnehmer per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der Teilnehmer verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt.

Für den ersten Schritt werden Adressdaten aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt. Für einen Teil der Adressen wird zusätzlich eine Telefonnummer aus öffentlich zugänglichen Listen recherchiert. Diese Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post bzw. per Telefon genutzt.

Die Aufbereitung und Auswertung der Antworten im zweiten Schritt erfolgen ausschließlich anonym, d. h. ohne Namen und Adressen. Dabei wird dafür Sorge getragen, dass auch keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger als sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

**Ihre Teilnahme an der Mobilitätsbefragung ist freiwillig.**

### Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte

Kreis Coesfeld  
Der Landrat des Kreises Coesfeld  
Friedrich-Ebert-Str. 7  
48653 Coesfeld

### Folgende Ansprechpartner stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

#### Kreis Coesfeld

Behördlicher Datenschutzbeauftragte/-r  
datenschutz@kreis-coesfeld.de  
Tel.: 02541 18-1406

#### Planersocietät

Betrieblicher Datenschutzbeauftragter  
datenschutz@planersocietaet.de  
Tel.: 0231 / 99 99 70 0

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DSGVO). Die Auskunft beschränkt sich auf Ihre gespeicherten Adressdaten und umfasst nicht Ihre abgegebenen Antworten. Diese sind anonym und können Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden und fallen daher nicht unter das Datenschutzrecht. Sollten Ihre Adressdaten nicht richtig sein, so können Sie nach Art. 16 DSGVO die Berichtigung Ihrer Daten verlangen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 lit. a) DSGVO haben Sie das Recht auf Löschung Ihrer personenbezogenen Daten, sobald diese für die Durchführung der Mobilitätsbefragung nicht mehr notwendig sind. Hierzu hat sich die Planersocietät vertraglich verpflichtet. Bis zur Fertigstellung der Mobilitätsbefragung (voraussichtlich 31.03.2023) besteht nach Art. 17 Abs. 3 lit. b) DSGVO kein Anspruch auf Löschung. Bereits abgegebene Antworten können nicht gelöscht werden, weil diese ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden können. Das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 Abs. 1 lit. c) DSGVO ist nur gegeben, wenn Ihre Adressdaten für die Verarbeitung nicht mehr benötigt werden. Dies erledigt sich mit Löschung der Daten nach Fertigstellung der Mobilitätsbefragung.

**Für Beschwerden und Rückfragen** wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Datenschutzbeauftragten. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle die Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung:

Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen,  
Kavalleriestr. 2 - 4, 40213 Düsseldorf, Telefon: 0211 / 38424-0, E-Mail: poststelle@ldi.nrw.de

## Informationsblatt zum Ausfüllen der beiliegenden Fragebögen

**Der Erfolg der Befragung hängt entscheidend von Ihrer Mithilfe ab. Nur wenn eine ausreichend große Anzahl auswertbarer Fragebögen vorliegt, lassen sich daraus brauchbare Ergebnisse für die Verkehrsplanung ableiten.**

### In den Befragungsunterlagen finden Sie:

- einen Haushaltsfragebogen, der allgemeine Fragen über Ihren Haushalt enthält,
- vier Personenfragebögen - für alle Personen (ab 6 Jahren) in Ihrem Haushalt mit Fragen zum persönlichen Mobilitätsverhalten und zu den Verkehrsverhältnissen,
- vier Wegeprotokolle, in denen die Haushaltsmitglieder (ab 6 Jahren) am vorgegebenen Berichtstag alle zurückgelegten Wege protokollieren. Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

### Allgemeine Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- Bei den meisten Fragen werden die Antwortmöglichkeiten vorgegeben, sodass nur das zutreffende Kästchen anzukreuzen ist (z. B. Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein? ja ☒ nein ○).
- Bei einigen Fragen sind Entfernungen, Orte oder Schlagworte einzutragen (z. B. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle? 250 Meter).
- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person etc.). Bitte verwenden Sie diese Nummerierung auch im Personenfragebogen und beim Wegeprotokoll. In diesen Fragebögen wird das Geburtsjahr der Person erneut abgefragt, um eine Zuordnung sicherzustellen.
- Wenn in Ihrem **Haushalt mehr als vier Personen** leben, können Sie entweder die Angaben ab der 4. Person formlos auf einem gesonderten Blatt notieren oder weitere Fragebögen unter der im Anschreiben mitgeteilten Internetseite kostenfrei herunterladen. Den notwendigen Zugangscodes finden Sie auf dem Anschreiben. Alternativ senden wir Ihnen weitere Fragebögen auf Anfrage auch postalisch zu.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll **nur für den vorgegebenen Berichtstag** aus. Wir empfehlen, das Wegeprotokoll am Berichtstag mit sich zu führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs einzutragen.
- Bitte nutzen Sie zur Rücksendung den beiliegenden Rückumschlag. Dieser ist bereits adressiert und frankiert. **Sie brauchen keine Briefmarke auf den beiliegenden Rückumschlag zu kleben!**

### Hinweise für Personen, die in einer anderen Form an der Befragung teilnehmen möchten:

- **Falls Sie den Fragebogen online beantworten möchten**, nutzen Sie bitte den Online-Fragebogen auf der im Anschreiben mitgeteilten Internetseite. Den entsprechenden Zugangscodes finden Sie ebenfalls in Ihrem Anschreiben.
- **Falls Sie lieber telefonisch befragt werden möchten**, wird Ihnen geschultes Interviewpersonal der Firma O-TON aus Dortmund die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen. Bitte rufen Sie die folgende Telefonnummer an: 0231 / 70013 994 (Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr), um einen Interviewtermin zu vereinbaren.

**Auf der Rückseite haben wir Ihnen Antworten auf häufig gestellte Fragen zusammengestellt.**

**➔ Bitte wenden**

## Häufig gestellte Fragen zur Mobilitätsbefragung

### **Wie wurde meine Adresse ausgewählt?**

Die Adressen wurden zufällig aus dem Einwohnermelderegister Ihrer Stadt ausgewählt. Berücksichtigt wurden alle Personen, die am Tag der Stichprobenziehung älter als 18 Jahre alt waren und ihren Hauptwohnsitz in einer Stadt im Kreis Coesfeld hatten. Aus organisatorischen Gründen können Umzüge und Todesfälle nach dem Zeitpunkt der Adressauswahl am 8. August 2022 nicht berücksichtigt werden.

### **Warum wurde die Tochter oder der Großvater angeschrieben?**

Die Daten der Haushalte stammen aus dem Einwohnermelderegister Ihrer Stadt und wurden zufällig ausgewählt. Informationen über den sogenannten Haushaltsvorstand liegen (aus datenschutzrechtlichen Gründen) nicht vor.

### **Warum wurden mir/uns vier Personenfragebögen und Wegeprotokolle zugeschickt?**

Aus den Einwohnerdaten geht nicht hervor, wie viele Personen in dem ausgewählten Haushalt leben. Daher haben alle angeschriebenen Haushalte vier Personenfragebögen und Wegeblätter erhalten. Die überzähligen Fragebögen können Sie entsorgen. Falls in Ihrem Haushalt mehr Personen leben, können Sie weitere Fragebögen auf der im Anschreiben mitgeteilten Internetseite herunterladen. Alternativ senden wir Ihnen auf telefonische Anfrage unter 0231 / 70013 994 auch gerne weitere Fragebögen kostenfrei per Post zu.

### **Wer soll die Fragebögen ausfüllen?**

Alle im Haushalt lebenden Personen, die 6 Jahre und älter sind, werden gebeten, die zugesandten Fragebögen auszufüllen. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen.

### **Ich bin/Wir sind am vorgegebenen Berichtstag im Urlaub.**

#### **Ich habe an dem Berichtstag das Haus nicht verlassen.**

#### **Ich verlasse das Haus nur noch sehr selten. Sind meine Antworten überhaupt von Interesse?**

Ja! Diese Informationen sind für die Befragung ebenfalls sehr wichtig, da es sich um eine repräsentative Erhebung handelt. Die Meinungen und Erfahrungen von allen ausgewählten Personen sind relevant.

### **Meine Tochter/Mein Sohn ist derzeit verreist. Soll sie/er an der Befragung teilnehmen, wenn sie/er am Berichtstag nicht im Kreis Coesfeld ist?**

Ja. In diesem Fall beantworten Sie bitte stellvertretend nach bestem Wissen und Gewissen die Fragen des Personenfragebogens soweit Sie können (z. B. Pkw-Führerscheinbesitz, Nutzungshäufigkeit nach verschiedenen Verkehrsmitteln).

### **Ich möchte lieber online an der Befragung teilnehmen. Ist dies möglich und muss ich jemanden über die abweichende Teilnahmeform benachrichtigen?**

In Ihrem persönlichen Anschreiben finden Sie den Link zur Online-Befragung sowie Ihren Zugangscode. Zum Start der Befragung folgen Sie bitte auf der Internetseite dem Link „Zur Befragung“ und geben diesen Zugangscode ein. Die zugesendeten Fragebögen für die schriftliche Befragung können Sie in diesem Fall einfach entsorgen. Eine weitere Rückmeldung ist nicht erforderlich.

**Weitere häufig gestellte Fragen werden Ihnen auf der im Anschreiben mitgeteilten Internetseite zur Befragung beantwortet. Alternativ beantworten wir Ihre Fragen auch gerne persönlich:**

#### **Planersocietät**

Lukas Schroeder-Schilling/ Sophia Middendorf

Tel.: 0231 / 999970-0

E-Mail: mobil@planersocietaet.de



# Mobilitätsbefragung Mobil im Kreis Coesfeld

# Personenfragebogen



Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren**, den Personenfragebogen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten. Falls Sie mehr als vier Fragebögen oder Hilfe bei der Beantwortung benötigen, werden Ihre Fragen unter 0231/ 70013 994 oder per Mail an mobil@planersocietaet.de gerne beantwortet.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

**Personen-Nr.**  **Geburtsjahr**   
(aus dem Haushaltsfragebogen)

**1** Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?

- ja
- nein

**2** Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?

- immer / täglich
- zeitweise / nach Absprache
- nie

**3** Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad oder ein fahrbereites Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec, S-Pedelec)?

- nein
- ja, und zwar:  
(Mehrfachantworten möglich)
  - Fahrrad
  - Elektrofahrrad

**4** Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?

- nein
- ja, und zwar:  
(Mehrfachantworten möglich)
 

<input type="checkbox"/> WochenTicket	<input type="checkbox"/> AzubiAbo Westfalen
<input type="checkbox"/> 30 TageTicket (auch 9 Uhr)	<input type="checkbox"/> Semesterticket
<input type="checkbox"/> kommitAbo	<input type="checkbox"/> JobTicket
<input type="checkbox"/> 60plusAbo	<input type="checkbox"/> BahnCard 25/50
<input type="checkbox"/> FunTicket	<input type="checkbox"/> Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis
<input type="checkbox"/> SchulwegMonatsticket	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
<input type="checkbox"/> SchülerAbo plus	

**5** Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?

- nein
- ja, und zwar durch:  
(Mehrfachantworten möglich)
  - Gehbehinderung
  - Sehbehinderung
  - andere Einschränkungen

**6** Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?

(falls nicht zutreffend, weiter mit Frage 11)

- Ich arbeite ausschließlich von zuhause.
- Im gleichen Stadtteil bzw. Ortsteil wie die Wohnung
- In der gleichen Stadt bzw. Gemeinde, aber in einem anderen Stadtteil bzw. Ortsteil
- Andere Stadt bzw. Gemeinde: \_\_\_\_\_

**7** Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?

ca.  ,  km

**8** Bitte bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungs-/ Schulortes von Ihrem Wohnort!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw / Motorrad /-roller	<input type="checkbox"/>						
Bus	<input type="checkbox"/>						
BürgerBus	<input type="checkbox"/>						
Bahn	<input type="checkbox"/>						
Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>						
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>						

**9** Wie oft arbeiten Sie aktuell pro Woche im Homeoffice (im Durchschnitt)?

- 0 Tage
- 1 Tag
- 2 Tage
- 3 Tage
- 4 Tage
- 5 Tage

Geben Sie bitte die Wochentage an, an denen Sie üblicherweise im Homeoffice arbeiten:

- (Mehrfachantworten möglich)
- Montag
  - Dienstag
  - Mittwoch
  - Donnerstag
  - Freitag



# Mobilitätsbefragung Mobil im Kreis Coesfeld



## Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren**, ein Wegeprotokoll für den im Anschreiben mitgeteilten Berichtstag auszufüllen. Falls Sie mehr als vier Wegeprotokolle oder Hilfe bei der Beantwortung benötigen, werden Ihre Fragen unter 0231/ 70013 994 oder per Mail an mobil@planersocietaet.de gerne beantwortet.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr.

Geburtsjahr:

(aus dem Haushaltsfragebogen)

## Ihr Berichtstag:

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

Tragen Sie bitte in diesem Dokument die Wege ein, die Sie an Ihrem Berichtstag zurückgelegt haben.

### Hinweise zum Wegeprotokoll

- Nur die Wege des **angegebenen Berichtstags** eintragen.
- Jedes Ziel ist ein Weg mit einem eigenen Wegezweck (z. B. der Besuch im Supermarkt).
- Die **Hin- und Rückwege getrennt** eintragen.
- Beim Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln bei gleichem Ziel bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel und Fußwege an.
- Falls Sie beruflich unterwegs sind (z. B. Taxifahrerinnen und -fahrer, Handwerkerinnen und Handwerker), tragen Sie nur den ersten und letzten Weg zur bzw. von der Arbeit ein.

### Auf der Rückseite finden Sie ein Beispiel.

**1** Sind Sie an Ihrem Berichtstag außer Haus gewesen?

- ja       nein, denn
- ich war krank
  - ich hatte Homeoffice
  - ich hatte Urlaub
  - ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein
  - das Wetter war zu schlecht
  - ich habe eine Person zu Hause betreut
  - ich bin altersbedingt nicht mobil
  - keine Angabe
  - Sonstiges: \_\_\_\_\_

(Bei „nein“ ist das Wegeprotokoll für Sie an dieser Stelle beendet.)

**2** Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

- eigene Wohnung  
 anderer Ort  
(Bitte Stadt und Stadtteil bzw. Gemeinde und Ortsteil eintragen)

---

---

(Falls Sie den Stadt- bzw. Ortsteil nicht kennen, können Sie auch einen konkreten Startpunkt eintragen)

Anfang  
↓

1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)

2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?

Stadt bzw. Gemeinde:

Stadtteil bzw. Ortsteil:

Wenn Sie den Stadt- bzw. Ortsteil nicht kennen, können Sie alternativ ein konkretes Ziel (z.B. Schwimmbad) nennen.

3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?

a) zu Fuß

b) Fahrrad

c) Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad

d) Mofa / Moped / Motorrad

e) Pkw als Fahrer/ Fahrer

f) Pkw als Mitfahrer/ Mitfahrer

g) Bus (auch Schulbus / Anruf-Sammel-Taxi / Bürgerbus)

h) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn

i) Nahverkehrszug (S-Bahn / RE / RB)

j) Fernverkehrszug (IC / ICE)

k) Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw): \_\_\_\_\_

6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.

(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein.)

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

nach Hause

Rückweg vom vorherigen Weg

Weg zum Arbeitsplatz

geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)

Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule

private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)

Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)

Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)

Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)

Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)

Begleitung einer Person (Holen, Bringen)

Sonstiges: \_\_\_\_\_

8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?

ja

nein: Anzahl der weiteren Personen

9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)

nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

1. Weg

2. Weg

3. Weg

4. Weg

:

:

:

:

km

km

km

km

1.



1.



1.



1.



2.



2.



2.



2.



3.



3.



3.



3.



4.



4.



4.



4.



-



**MUSTERBEISPIEL:**

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg bringt die Person ein Kind mit dem Auto zum Kindergarten (1. Weg). Vom Kindergarten erfolgt der zweite Weg zum Arbeitsplatz. Dabei fährt die Person zunächst mit dem Auto zum P&R-Parkplatz am Bahnhof und steigt in den Zug nach Münster. In Münster nutzt sie außerdem den Bus (2. Weg). Um 16:20 Uhr

wird der dritte Weg nach Hause durchgeführt. Dabei nutzt die Person wieder den Bus, den Zug und fährt vom Bahnhof mit dem Auto direkt nach Hause (3. Weg). Am Abend unternimmt die Person zusammen mit der Familie (zwei weitere Personen) einen Spaziergang (4. Weg).

1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)

2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?  
Stadt bzw. Gemeinde:

Stadtteil bzw. Ortsteil:

Wenn Sie den Stadt- bzw. Ortsteil nicht kennen, können Sie alternativ ein konkretes Ziel (z.B. Schwimmbad) nennen.

3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?

- a) zu Fuß
- b) Fahrrad
- c) Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad
- d) Mofa / Moped / Motorrad
- e) Pkw als Fahrer/ Fahrer
- f) Pkw als Mitfahrer/ Mitfahrer
- g) Bus (auch Schulbus / Anruf-Sammel-Taxi / Bürgerbus)
- h) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
- i) Nahverkehrszug (S-Bahn / RE / RB)
- j) Fernverkehrszug (IC / ICE)
- k) Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw): \_\_\_\_\_

6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.  
(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreisen ein.)

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

- nach Hause
- Rückweg vom vorherigen Weg
- Weg zum Arbeitsplatz
- geschäftliche Erledigung (Kauf, Anstreich, Meeting, Termin)
- Weg zur Schule / Ausbildung, Hochschule
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
- Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)
- Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
- Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)
- Begleitung einer Person (Holen, Bringen)
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?

- ja
- nein: Anzahl der weiteren Personen

9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

- ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)
- nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1	7:20	7:35	16:20	19:00
2	Coesfeld	Münster	Coesfeld	Coesfeld
		Prinzipalmarkt	Goxel	Goxel
3	7:30	8:35	17:20	19:35
4	2,5 km	38 km	40,5 km	2 km
5	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	1. <input type="radio"/>	1. <input type="radio" value="e"/>	1. <input type="radio" value="a"/>	1. <input type="radio"/>
	2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio" value="i"/>	2. <input type="radio" value="g"/>	2. <input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	3. <input type="radio" value="g"/>	3. <input type="radio" value="i"/>	3. <input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	4. <input type="radio" value="a"/>	4. <input type="radio" value="e"/>	4. <input type="radio"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	1			2
9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>