



## Kreis Coesfeld

## Mobilitätsuntersuchung 2016

## Kurzfassung

## Impressum

### Auftraggeber

Kreis Coesfeld

Abt. 01 - Büro des Landrats

FD 01.1 Kreisentwicklung

Friedrich-Ebert-Str. 7

48653 Coesfeld



### Auftragnehmer

**Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation**

**Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner**

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34

44139 Dortmund

Telefon: 0231/58 96 96 - 0

Fax: 0231/58 96 96 - 18

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

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)

M.Sc. Julian Scheer

B.Sc. Manuel Weiß

Dortmund, im März 2017

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Durch Rundungsdifferenzen werden nicht immer exakte 100% erreicht, wenn die einzelnen Ergebnisspalten addiert werden.

## **Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung**

Der Kreis Coesfeld hat mit Förderung des Landes NRW im Jahr 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung durchgeführt<sup>1</sup>. Die Untersuchung liefert wesentliche Grundlagendaten für die Verkehrsplanung, insbesondere für die Radverkehrsplanung und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Rund 1.150 Haushalte mit über 2.600 Personen (ab sechs Jahren) haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an vorgegebenen Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 1,2% der Bevölkerung im Kreis Coesfeld befragt und viele Hinweise gesammelt werden. Neben der repräsentativen Auswahl von Einwohnern konnten sich in einem zweiten Teil der Untersuchung auch andere interessierte Personen an der Untersuchung beteiligen, die nicht repräsentativ ausgewählt worden sind. Zur Wahrung der Repräsentativität sowie der Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungen sind die Ergebnisse dieses Untersuchungsteils in der Langversion des Abschlussberichts separat dargestellt.

### ***Verkehrsmittelverfügbarkeit***

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahn bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Erwartungsgemäß verfügt der Großteil aller Haushalte (92%) über (mindestens) einen Pkw. 87% aller Haushalte besitzen ebenso mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei bereits 18% aller Haushalte ein Elektrofahrrad besitzen. Damit befindet sich die Ausstattung mit Fahrrädern und insbesondere mit Elektrofahrrädern auf einem hohen Niveau. 15% der Kreisbevölkerung besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn und können damit zu den Stammkunden des ÖPNV gezählt werden. Hierzu gehören insbesondere Schüler und Studierende. Dies entspricht einem vergleichsweise durchschnittlichen Niveau. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über einen Pkw-Führerschein (94%). Drei Viertel der Erwachsenen können jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen sowie weiteren 19% der Bevölkerung steht darüber hinaus ein Pkw zeitweise bzw. nach Absprache zur Verfügung. Von allen Befragten besitzen 11% neben dem Pkw-Führerschein auch eine ÖV-Zeitkarte und sind somit als multimodale Nutzer einzuschätzen.

### ***Mobilität und Verkehrsmittelwahl***

Im Kreis Coesfeld verlassen 85% aller Einwohner (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,5 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 15% aller Einwohner an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese Personen in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Einwohner eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 2,8 Wege pro Einwohner. Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Weg im Alltagsverkehr (Strecken unter

---

<sup>1</sup> Die folgenden Daten und Ausführungen beziehen sich auf die Kreisebene.

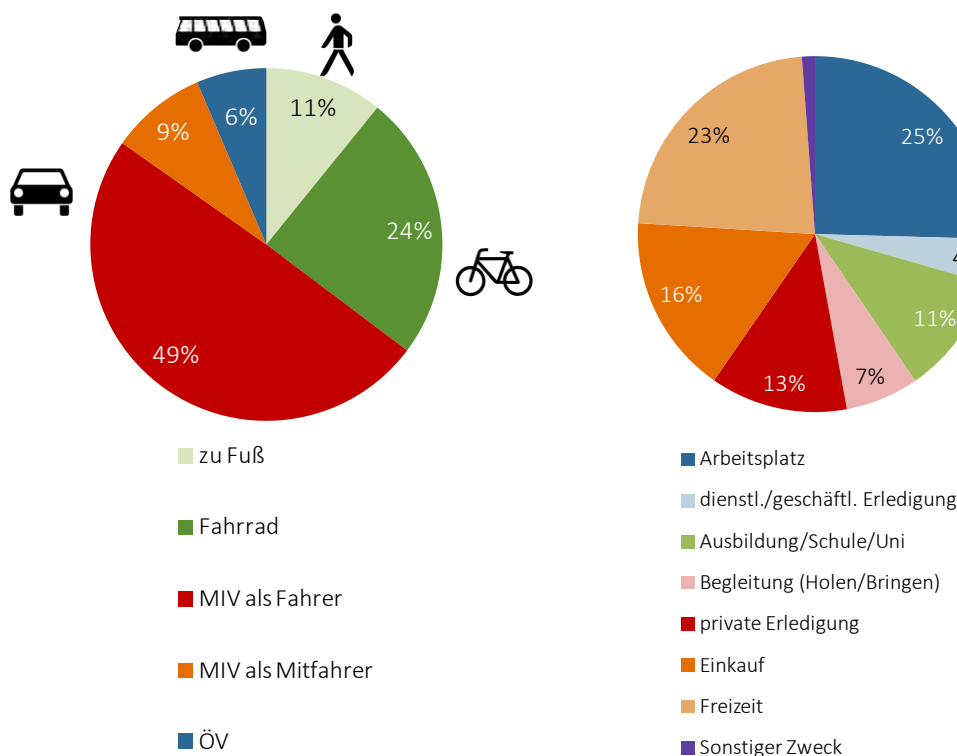
100km) beträgt 10,6km. Damit legen die Einwohner des Kreises durchschnittlich etwas kürzere Wege als der Bundesdurchschnitt (11,5km) zurück. Die Einwohner aus dem Kreisgebiet legen an einem Normalwerktag insgesamt ca. 32km zurück (500m zu Fuß, 2,3km mit dem Rad, 4,8km mit Bus und Bahn sowie 24,2km mit dem Auto). Insgesamt werden pro Werktag über 610.000 Wege und ca. 7,6 Mio. Personen-km von der Kreisbevölkerung zurückgelegt. Das entspricht täglich 150 Erdumrundungen.

#### Mobilitäts Eckdaten im Kreis Coesfeld

<b>Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)</b>	3,5 Wege
<b>Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege &lt; 100 km)</b>	10,6 km
<b>Mittlere Dauer eines Weges</b>	20 Minuten
<b>Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person</b>	71 Minuten/Tag
<b>Wege an einem Werktag (hochgerechnet)</b>	612.000

An einem normalen Werktag ist das Auto mit einem Anteil von 58 % an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel im Kreis Coesfeld (49 % als Fahrer und 9 % als Mitfahrer). Weiterhin werden 24 % aller Wege per Fahrrad, sowie 11 % zu Fuß zurückgelegt. Bus und Bahn machen einen Anteil von 6 % am Wegeaufkommen aus. Dieses wird insbesondere vom Schülerverkehr getragen. Ohne Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs von und zur Schule sinkt der Anteil von Bus und Bahn auf unter 3 % am Gesamtwegeaufkommen.

**Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Coesfeld**



### ***Wegezweck und tageszeitliche Verteilung***

Ein Viertel aller Wege sind Arbeitswege, die von oder zur der Arbeitsstätte verlaufen. Knapp ein weiteres Viertel aller Wege werden zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (24%). Rund 30% aller Wege werden zu Einkaufszwecken (16%) und für private Erledigungen (13%) aufgewendet. Die übrigen Wegezwecke teilen sich auf Ausbildungswege (11%), Begleitwege (z. B. ein Kind zum Kindergarten begleiten) (7%) und auf geschäftliche Erledigungen während der Arbeitszeit (4%) auf.

Der größte Teil aller Wege (97%) wird erwartungsgemäß tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr, in der rund 12% aller Wege zurückgelegt werden. Nachmittags verläuft die Spitze flacher als in den Morgenstunden und streckt sich auf einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden 8 bis 9% des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde zurückgelegt. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Spitze beim ÖPNV: Hier finden knapp 27% aller werktäglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr statt. Dies ist auf die überproportionale hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV zurückzuführen. Durch verschiedene Schulkonzepte, insbesondere einem zunehmenden Anteil von Ganztagschulen, entzerrt sich jedoch im Vergleich zu früheren Untersuchungen die nachmittägliche Spitzenzeit im ÖPNV ebenfalls auf einen Zeitraum zwischen 13 und 17 Uhr.

### ***Räumliche Verteilung der Wege***

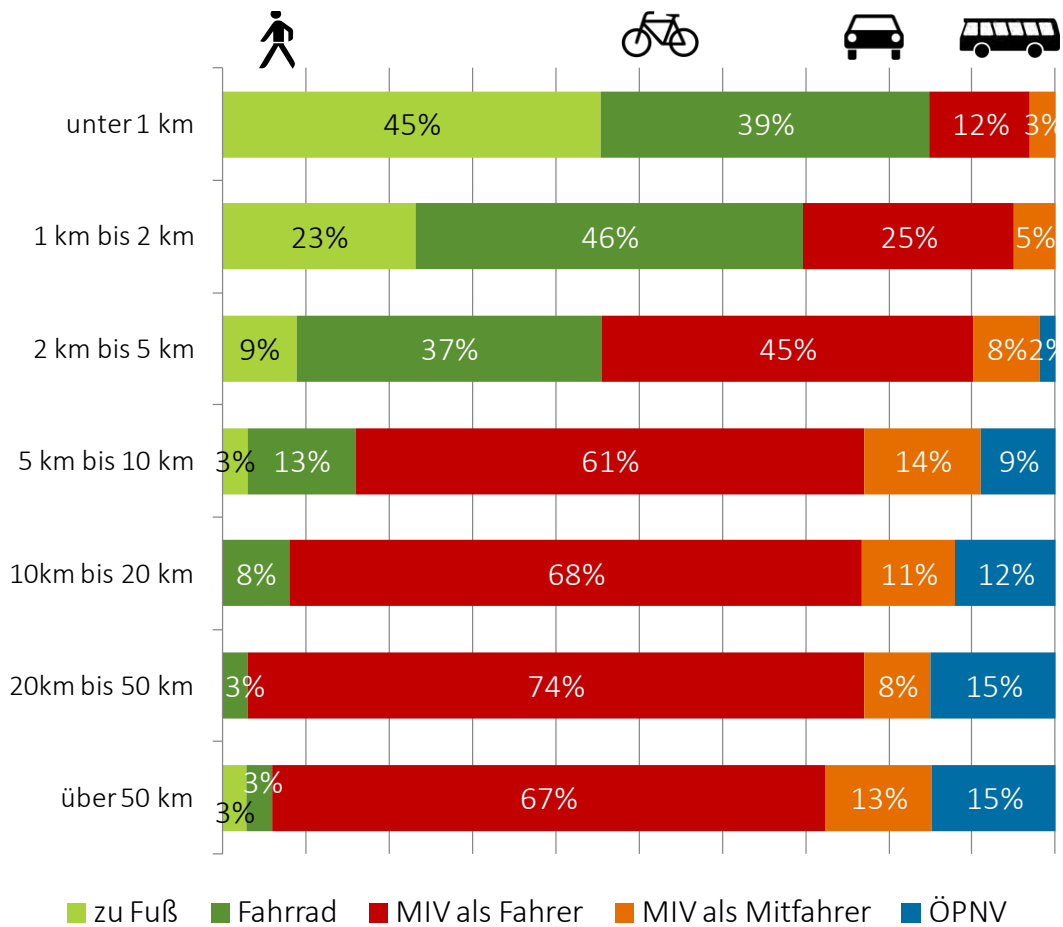
61% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). 13% aller Wege verlaufen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze, verbleiben aber im Kreis Coesfeld. Ein Viertel aller Wege hingegen verlaufen über die Kreisgrenze hinaus. Weitere 4% aller Wege haben keinen Bezug zum Kreis Coesfeld und werden demzufolge von der Kreisbevölkerung außerhalb des Kreisgebiets zurückgelegt. Das wichtigste Ziel außerhalb des Kreises ist die Stadt Münster. Darüber hinaus bestehen noch einzelne Wegebeziehungen aus den südlich gelegenen Gemeinden Olfen und Nordkirchen in den Kreis Unna.

### ***Weglängen und Verkehrsaufwand***

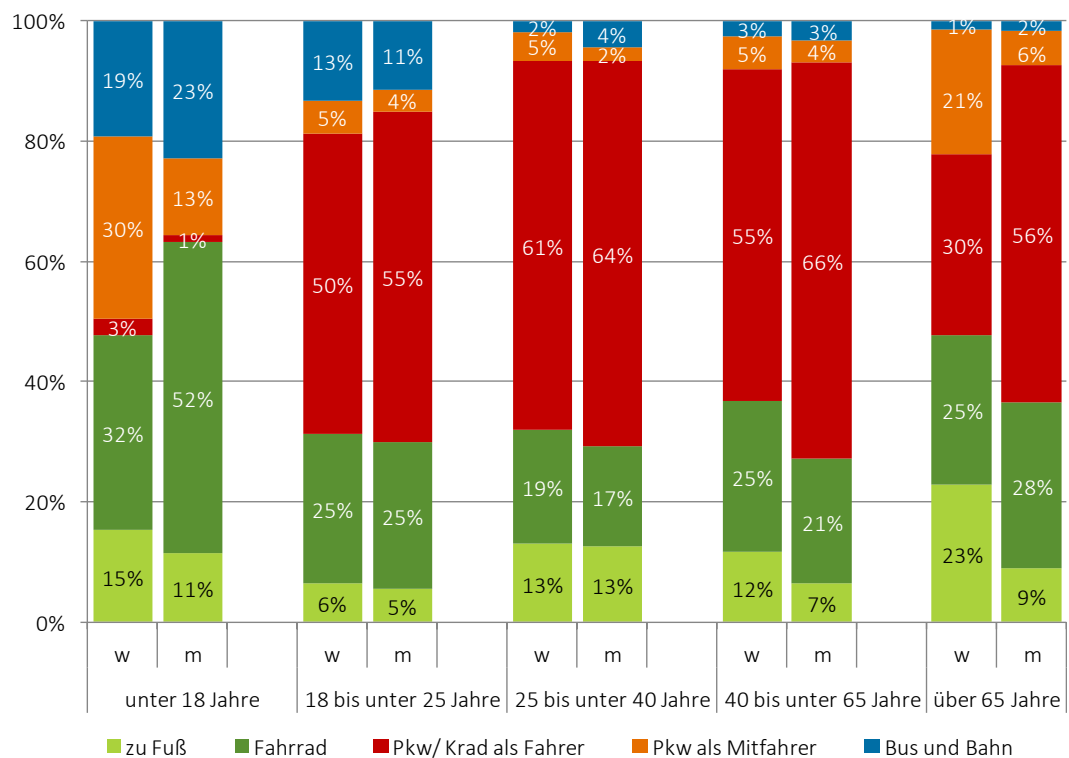
54% aller Wege sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Zwar überwiegen bei Wegen mit einer Länge bis 2 km die aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr). Allerdings wird fast jeder dritte Weg zwischen einem und zwei Kilometer Länge sowie mehr als jeder zweite Weg mit einer Länge zwischen zwei und fünf Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Damit ist das Auto bereits ab einer Entfernung von 2 km das dominante Verkehrsmittel. Beachtenswert ist aber dennoch, dass in der Entfernungsklasse zwischen 2 und 5 km noch mehr als jeder dritte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird (37%). Der ÖPNV-Anteil nimmt mit steigender Entfernung zu und gewinnt ab einer Ent-

fernung von 5 km signifikante Anteile. Das Maximum wird in der Entfernungsklasse ab 50 km erreicht.

**Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege**



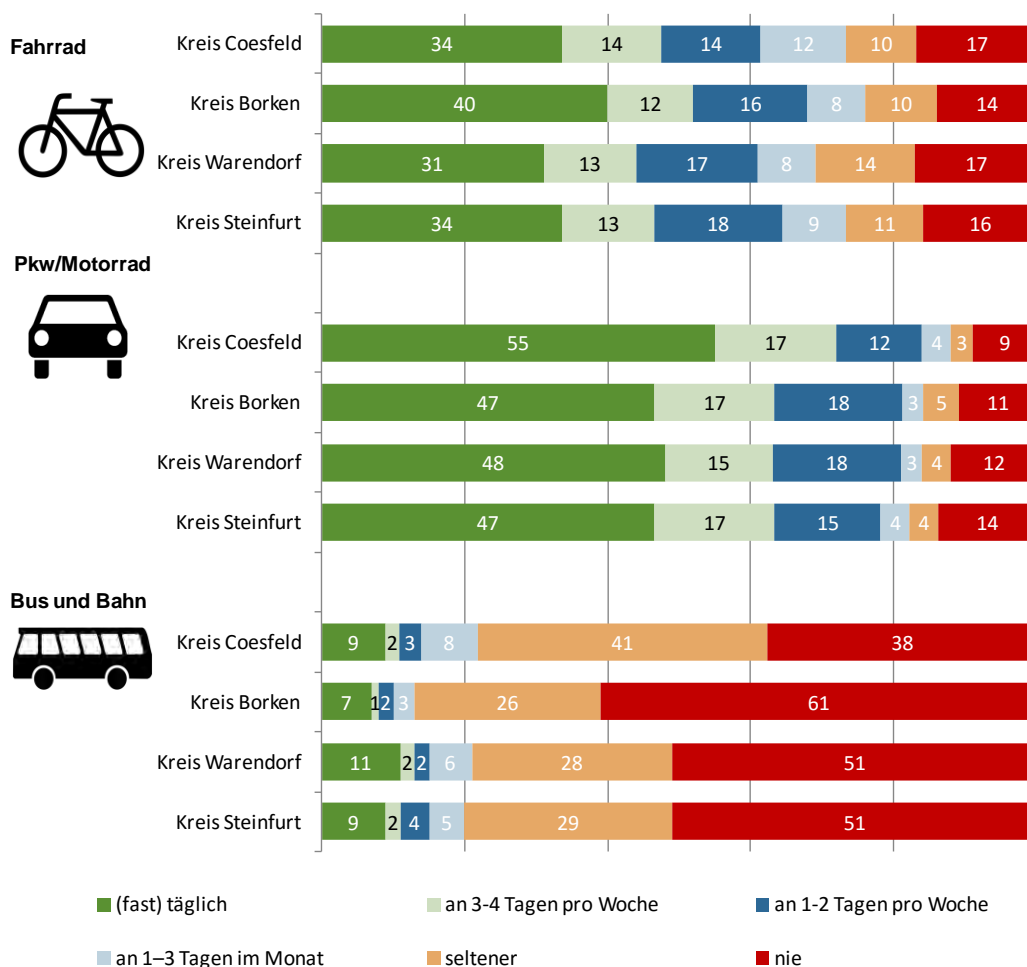
Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Anteil des Autoverkehrs erreicht seinen Spitzenwert zwischen 25 und 65 Jahren und substituiert hier gegenüber älteren und jüngeren Altersklassen insbesondere Anteile vom Fuß- und Radverkehr sowie zum Teil auch vom ÖPNV. Geschlechterunterschiede bestehen vor allem bei Senioren: Hier sind Frauen weniger als Pkw-Fahrerin unterwegs und fahren weniger Fahrrad. Dafür sind sie häufiger Pkw-Mitfahrerinnen und gehen mehr zu Fuß.

**Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht****Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale**

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte der Befragten täglich genutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 9%. Knapp 80% der Einwohner aus dem Kreis Coesfeld nehmen den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird als tägliches Verkehrsmittel vergleichsweise häufig eingesetzt. Fast die Hälfte der Kreisbewohner bewegt sich mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad fort.

Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Regionen ist die Nutzungsintensität des ÖV als durchschnittlich zu bewerten und das Fahrrad kommt – münsterlandtypisch – häufiger zum Einsatz.

**Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich**

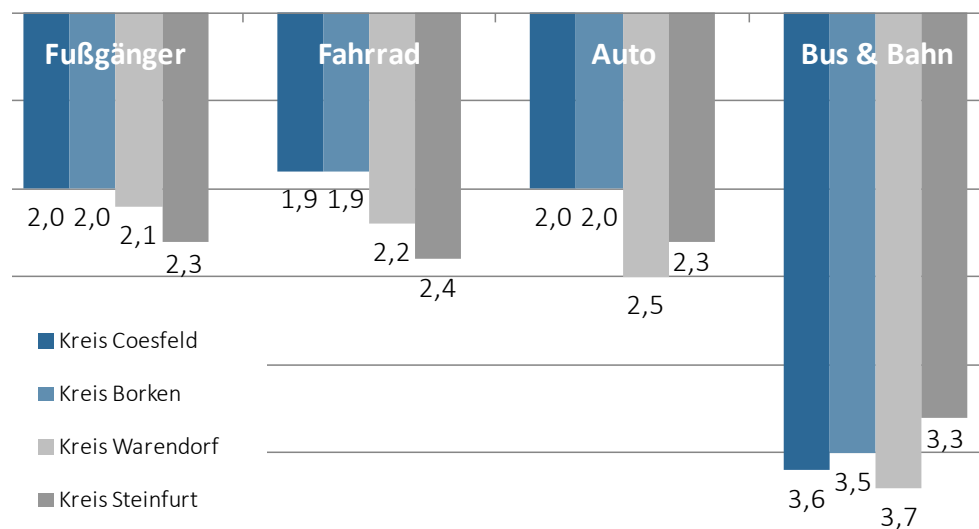


**Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten**

Die Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 1,9 und 2,0 positiv bewertet. Eine Ausnahme hiervon stellt die Bewertung des Bus- und Bahn-Angebotes dar: Dieses fällt mit einer Durchschnittsnote von 3,6 deutlich ab. Damit wird auch im Vergleich mit anderen Mobilitätserhebungen der öffentliche Verkehr leicht unterdurchschnittlich bewertet.

Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr und der Fahrradinfrastruktur wird von der Nutzungshäufigkeit beeinflusst. Personen, die Busse und Bahnen täglich in Anspruch nehmen, bewerten diese Systeme besser als der Gesamtdurchschnitt. Personen mit täglicher Autonutzung beurteilen den Kfz-Verkehr dagegen mit Durchschnittsnoten.



**Abb. 5: Bewertung der Verkehrssysteme**

### **Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung**

Die Befragung ergab rund 700 Anregungen und Maßnahmenvorschläge für die Verkehrsplanung. Die Vorschläge beziehen sich auf alle Verkehrsmittel, wobei thematische Schwerpunkte zu erkennen sind.

Der häufigste Kritikpunkt am Bus- und Bahnangebot sind fehlende Direktverbindungen, das unzureichende ÖPNV-Angebot insgesamt sowie zu kurze Betriebszeiten und zu lange Taktintervalle.

Im Fahrradverkehr wird insbesondere das Anlegen weiterer Radwege befürwortet. Darüber hinaus sollen bestehende Radwege und Radabstellanlagen verbessert werden.

Aus Sicht der Fußgänger werden die Erneuerung von Bürgersteigern, die Verbesserung von Ampelschaltungen und die Verkehrssicherheit als wichtig bewertet und häufig als Verbesserungsvorschlag benannt.

### **Zusammenfassung und Ausblick**

Derzeit wird die Mobilität im Kreis Coesfeld sowohl stark vom Auto als auch vom Fahrrad geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem hohen Niveau. Verglichen mit ähnlich strukturierten Regionen besitzt der öffentliche Verkehr im Kreis einen üblichen Stellenwert, dem eine wesentliche Rolle im Ausbildungsverkehr zukommt. In anderen Bereichen könnten noch weitere Potenziale abgeschöpft werden.

Insbesondere die kurzen Wege bis 5 km stellen noch ein Verlagerungspotenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dar. Aber auch Wege mit einer Länge zwischen 5 und 10 km sind zukünftig ein wichtiges Potenzial für den Radverkehr. Der bereits hohe Anteil an Haushalten, die ein Elektrofahrrad besitzen (18%) und der stetig wachsende Anteil der Elektrofahrräder (E-Bikes/Pedelecs) bietet realistische Chancen, auch längere Wege mit dem Rad zurückzulegen und damit noch mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen. Diese Potenziale werden in der Langfassung des Abschlussberichtes weiter konkretisiert.