



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Kreis Coesfeld

Mobilitätsuntersuchung 2016

Abschlussbericht



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

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.

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Coesfeld hat mit Förderung des Landes NRW im Jahr 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung durchgeführt. 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. 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

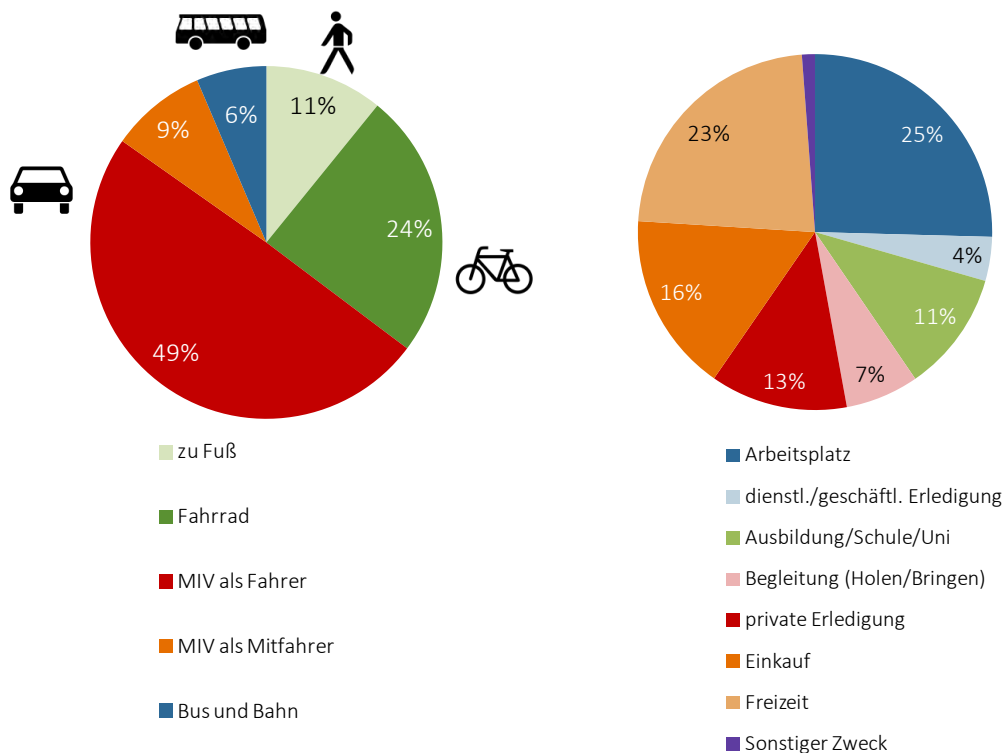
100km) beträgt 10,6km. Damit legen die Einwohner des Kreises durchschnittlich etwas kürzere Wege als der Bundesdurchschnitt (11,5 km) zurück. Die Einwohner aus dem Kreisgebiet legen an einem Normalwerktag insgesamt ca. 32 km zurück (500m zu Fuß, 2,3 km mit dem Rad, 4,8 km mit Bus und Bahn sowie 24,2 km 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

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,5 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	10,6 km
Mittlere Dauer eines Weges	20 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	71 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	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 Arbeitsstätte verlaufen. Knapp ein weiteres Viertel aller Wege werden zu Freizeitzwecken 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

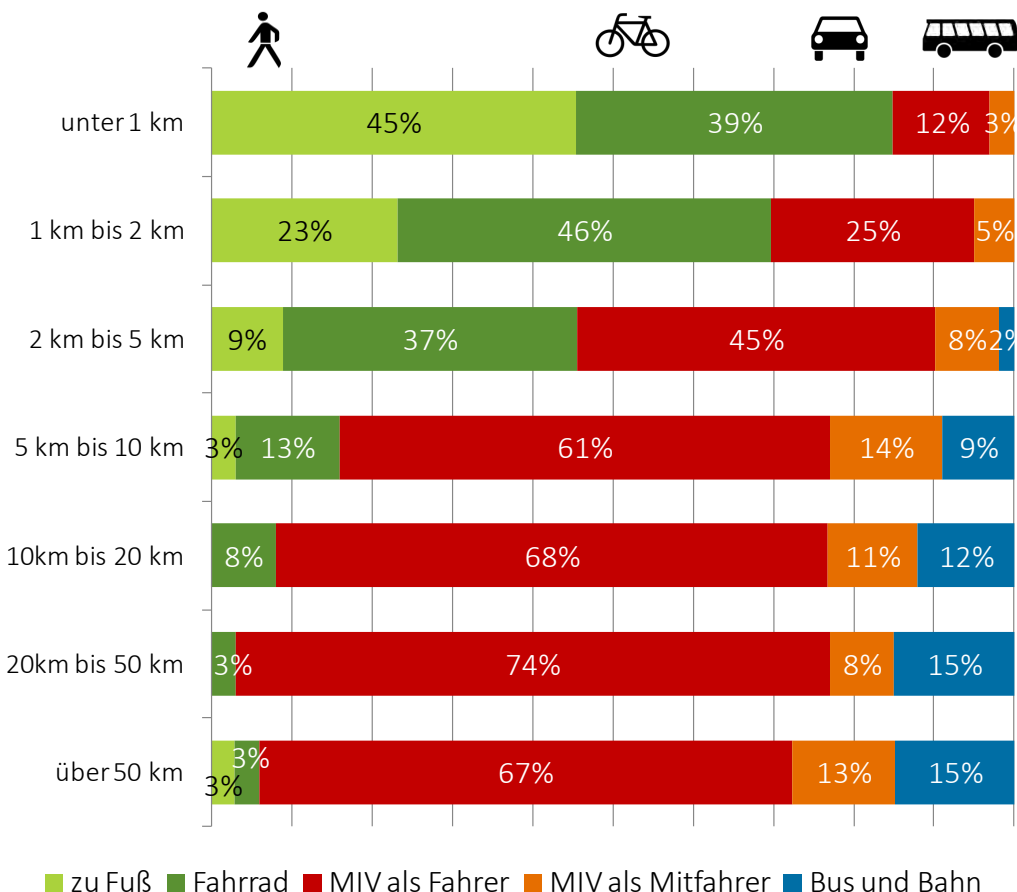
61% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). 13% aller Wege verlaufen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze, verbleiben aber im Kreis Coesfeld. Ein Viertel aller Wege hingegen verlaufen über die Kreisgrenze hinaus. Weitere 4% aller 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 Kommunen Olfen und Nordkirchen in den Kreis Unna.

Wegelängen und Verkehrsaufwand

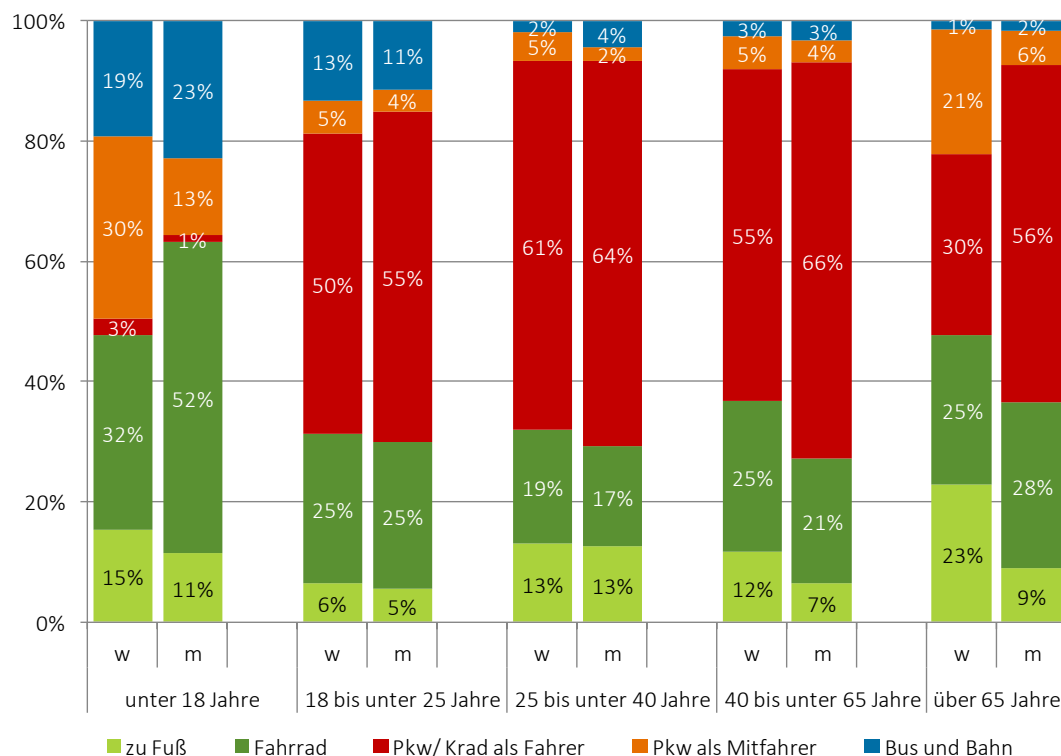
54% aller Wege sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Zwar überwiegen bei Wegen mit einer Länge bis 2 km die aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr). Allerdings wird fast jeder dritte Weg 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 Entfernung von 5 km signifikante Anteile. Das Maximum wird in der Entfernungsklasse ab 50 km erreicht.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

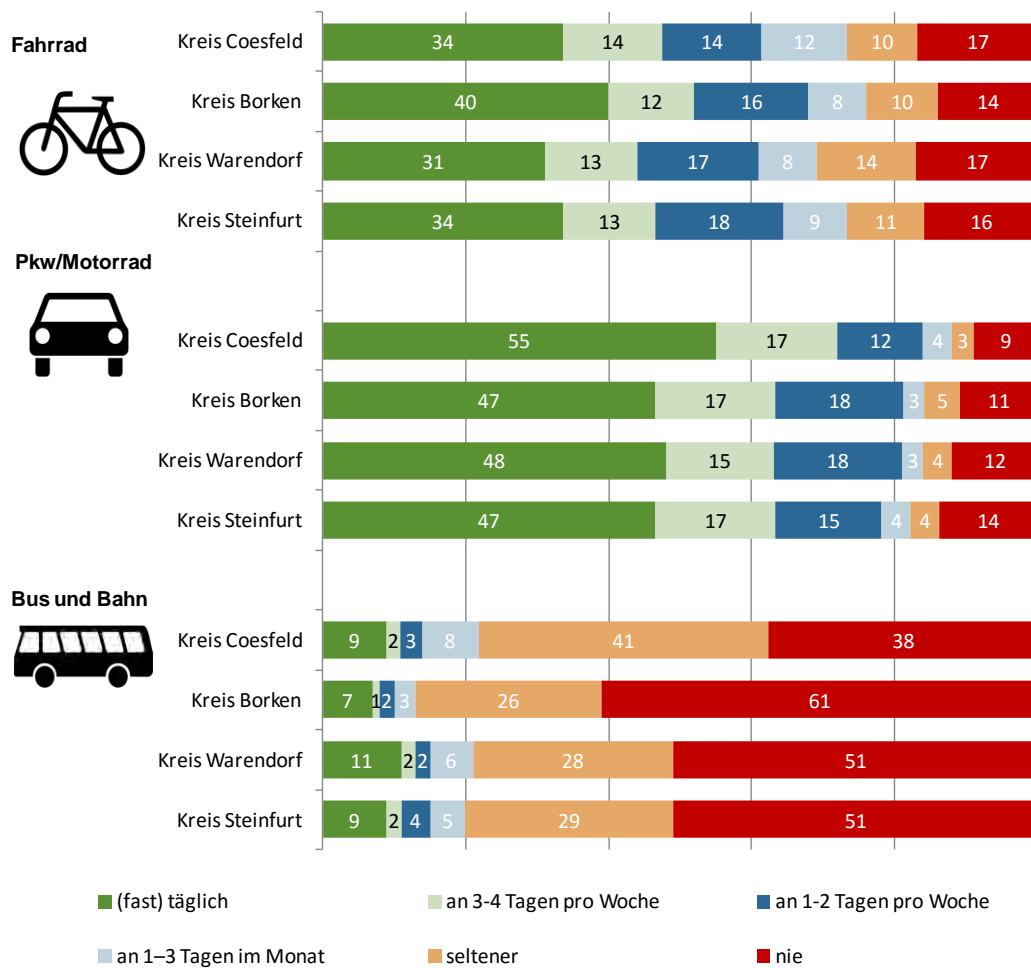


Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Anteil des Autoverkehrs erreicht seinen Spitzenwert zwischen 25 und 65 Jahren und substituiert hier gegenüber älteren und jüngeren Altersklassen insbesondere Anteile vom Fuß- und Radverkehr sowie zum Teil 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**

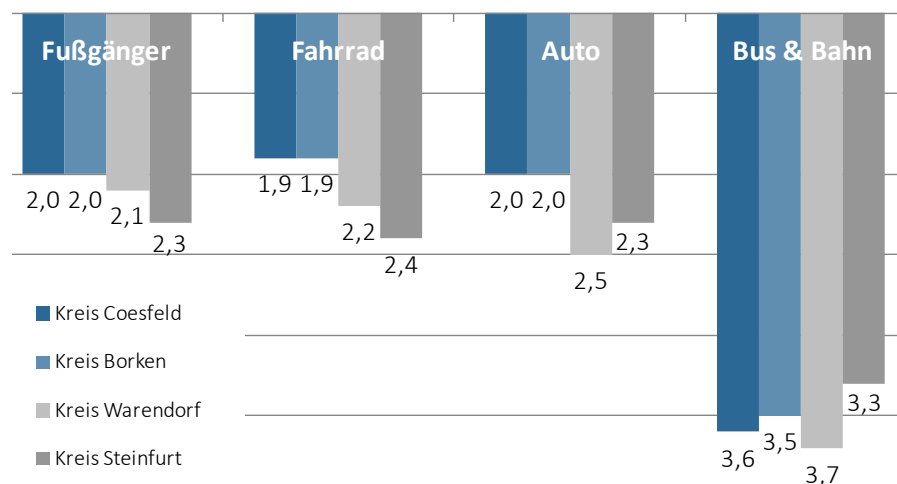
Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte der Befragten täglich genutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 9%. Knapp 80% der Einwohner aus dem Kreis Coesfeld nehmen den ÖV dagegen 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 der öffentliche Verkehr analog zu den Befragungsergebnissen in den anderen Münsterlandkreisen leicht unterdurchschnittlich bewertet.

Die Bewertung der Verkehrssysteme hängt teilweise von der Nutzungshäufigkeit ab: Personen, die regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs sind, bewerten diese besser als der Kreisdurchschnitt. Gleiches gilt für den Radverkehr: Regelmäßige Radfahrerinnen und Radfahrer vergeben bessere Noten für den Radverkehr als der durchschnittliche Kreisbewohner. Die Bewertung derjenigen, die regelmäßig das Auto nutzen, weicht hingegen nur marginal vom Kreisdurchschnitt ab.

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 Bürgersteigen, 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 10km 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.

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	1
2	Methodische Grundlagen	2
3	Untersuchungsraum Kreis Coesfeld	11
4	Ergebnisse der Mobilitätsbefragung	13
4.1	Soziodemografische Daten	13
4.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit	15
4.3	Allgemeine Verkehrsmittelnutzung.....	26
4.4	Mobilität am Stichtag.....	41
4.5	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	45
4.6	Wegelängen und Wegedauer	53
4.7	Räumliche Wegebeziehungen.....	62
4.8	Wegeketten	69
5	Bekanntheitsgrad weiterer Mobilitätsangebote	71
6	Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge	73
7	Potenzialermittlungen	84
8	Handlungsansätze für die Verkehrsplanung	86
9	Zusammenfassendes Fazit	89
	Quellenverzeichnis	90
	Abbildungsverzeichnis	I
	Tabellenverzeichnis	III
	Anhang I: Befragungsunterlagen	V

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
Abb.	Abbildung
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
B+R	Bike and Ride
COE	Coesfeld
d. h.	das heißt
etc.	et cetera
h	Stunde
HH	Haushalte
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nichtmotorisierter Individualverkehr)
i. d. R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
K+R	Kiss and Ride (ÖV-Fahrt mit vor-/nachgelagerter Pkw-Mitfahrt: Bringen/Abholen)
km	Kilometer
MiD	Mobilität in Deutschland
Min	Minuten
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Anzahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr/Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
P+R	Park and Ride
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
S-Pedelec	Elektrisch angetriebenes Kleinkraftrad (max. 45 km/h)
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
Tab.	Tabelle
u. ä.	und ähnliches
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Coesfeld hat mit Förderung des Landes NRW eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln. Zugleich wurde eine Befragung für die Allgemeinheit durchgeführt, bei der sich auch weitere Haushalte, die nicht zufällig ausgewählt wurden, beteiligen konnten, um hieraus vor allem weitere Hinweise für die Verkehrsplanung zu generieren.

Aus allen Befragungen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung, insbesondere für den Radverkehr, gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren z. B.: 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?

Der Kreis Coesfeld ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS). Diese verfolgt die Zielsetzung, „zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht“¹. Darüber hinaus wird gegenwärtig der Nahverkehrsplan des Kreises als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV fortgeschrieben. Auch hierzu dient die vorliegende Mobilitätsuntersuchung als aktuelle und repräsentative Datengrundlage.

Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät aus Dortmund durchgeführt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Coesfeld zusammen. Neben der oben beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Verkehrsentwicklungsplanung auf der kommunalen Ebene, für Klimaschutzkonzepte oder insbesondere auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

¹ siehe: <http://www.agfs-nrw.de/agfs-und-partner/das-leitbild-der-agfs.html>

2 Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten für den Kreis Coesfeld wurde entsprechend den AGFS-Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen² konzipiert und ausgewertet. Damit sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in Kreisen sowie Städten und Gemeinden in NRW vergleichbar.

Die Erhebung wurde im September und Oktober 2016 in drei Erhebungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf acht Stichtage im Zeitraum zwischen dem 20. September und dem 06. Oktober 2016. Die Stichtage wurden zu gleichen Anteilen auf alle Teilnehmer verteilt.

Die Temperaturen lagen auf einem jahreszeittypischen Niveau und bewegen sich in einer Spannweite zwischen 12°C und 23°C. Nur an einem Erhebungstag gab es leichten Niederschlag, während die übrigen Erhebungstage trocken und sonnig bzw. bedeckt waren. Insgesamt lassen die ermittelten Witterungsverhältnisse repräsentative Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten.

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung³

	Datum	Temperaturen	Niederschlagsmenge	Sonnenstunden
Erhebungswelle 1	Di., 20.09.	20° C	0 mm	0 Stunden
	Mi., 21.09.	21° C	0 mm	11 Stunden
	Do., 22.09.	22° C	0 mm	9 Stunden
Erhebungswelle 2	Di., 27.09.	23° C	0 mm	10 Stunden
	Mi., 28.09.	23° C	0 mm	2 Stunden
	Do., 29.09.	23° C	2 mm	4 Stunden
Erhebungswelle 3	Mi., 05.10.	14° C	0 mm	9 Stunden
	Do., 06.10.	12° C	0 mm	0 Stunden

² vgl. Mühlenbruch, Iris (2009).

³ Die aufgeführten Wetterdaten wurden von der Internetseite www.wetteronline.de übernommen.

Die Nettostichprobe überschreitet mit rund 1,2% der Kreisbevölkerung den geforderten AGFS-Mindeststandard. Die erhöhte Stichprobengröße ermöglicht z.T. auch eine repräsentative Auswertung auf kommunaler Ebene. Um die Stichprobengröße zu erreichen, sind insgesamt rund 7.500 Haushalte per Zufallsauswahl aus den Einwohnerregistern der jeweiligen Städte und Gemeinden ausgewählt und persönlich angeschrieben worden.

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben des Landrates über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, 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.⁴

Den ausgewählten Teilnehmern wurden zunächst die Befragungsunterlagen in der bestimmten Erhebungsform zugeschickt. 35% der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Die anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (40%) oder telefonisch mittels geschulten Interviewern (25%) zu beteiligen. Die teilnehmenden Haushalte können ihre favorisierte Erhebungsform jedoch selbst bestimmen und damit auch eine andere Beteiligungsart wählen als die vorgesehene. So enthielt jedes Anschreiben einen persönlichen Online-Code, um an der Online-Befragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal diente u. a. die projekteigene Internetseite www.coe-mobil.de (vgl. Abb. 6). Auf der Internetpräsenz standen Informationen zum Ablauf der Untersuchung sowie häufig gestellte Fragen und Ansprechpartner zur Verfügung.

Auf der Internetpräsenz wird einerseits über Inhalte, häufig gestellte Fragen und den Projektfortschritt informiert. Andererseits konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseite war zudem das Zugangsportale für den online-Fragebogen sowie für die Befragung der Allgemeinheit.

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert ist.

⁴ 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.

Abb. 6: Internetportal zur Befragung



© 2016 Planersocietät | Kontakt | Impressum | Datenschutz

Quelle: www.coe-mobil.de

Folgende Inhalte wurden dabei abgefragt:

Tab. 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt ▪ Stadt/Gemeinde und Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw-Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis ▪ Maßnahmen für eine vermehrte Fahrrad- bzw. ÖV-Nutzung ▪ Anregungen/Vorschläge für die Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Normalität des Stichtages ▪ Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag ▪ Außerortsmobilität ▪ Ausgangspunkt 1. Weg ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Zweck des Weges ▪ genutztes Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Ziel des Weges ▪ Begleitung durch weitere Personen

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.

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 regelmäßige Pressemitteilungen durch die Verwaltung der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Tab. 3: Eckdaten der Erhebung

Rahmenbedingungen der Erhebung	Kreis Coesfeld	in %
angeschriebene Haushalte	7.494	
- schriftlich-postalische Variante	2.623	35%
- telefonische Variante	1.874	25%
- online Variante	2.997	40%
verwertbarer Fragebogenrücklauf	1.141	
- schriftliche Fragebogenrücklauf	343	30%
- telefonisches Interview	508	45%
- online Beteiligung	290	25%
Rücklaufquote	15 %	
Personenfragebögen	2.617	
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,2 %	

Es wurden drei unterschiedliche Varianten von Befragungsunterlagen an die ausgewählten Haushalte verteilt. Ein Teil der Befragten erhielt die Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Der andere Teil wurde aufgefordert, sich über das Internet an der Befragung zu beteiligen bzw. wurde zur telefonischen Teilnahme ausgewählt.

An der Erhebung haben sich – wie geplant – 1,2% der Kreisbewohner beteiligt. Somit liegt eine valide Datengrundlage zur Mobilität im Kreis Coesfeld vor. Insgesamt konnte das Mobilitätsverhalten von mehr als 1.100 Haushalten mit 2.617 Personen und knapp 7.200 Wegen erfasst werden.

Tab. 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden

Fallzahlen nach Städten bzw. Gemeinden	Einwohner	ausgewählte Haushalte	Nettostichprobe		
			Haushalte	Personen	Wege
Ascheberg	15.253	574	85	207	570
Billerbeck	11.593	574	105	239	708
Coesfeld	36.116	985	185	440	1.248
Dülmen	46.613	1.271	64	171	435
Havixbeck	11.689	574	102	234	616
Lüdinghausen	24.263	650	97	218	656
Nordkirchen	9.781	574	115	230	615
Nottuln	19.436	574	100	229	648
Olfen	12.490	570	84	189	453
Rosendahl	10.712	574	96	254	751
Senden	20.455	574	101	196	474
Fragebögen ohne räumlich Zuordnung	-	-	7	10	19
Kreis Coesfeld	218.401	7.494	1.141	2.617	7.193

Der anvisierte Befragungsrücklauf auf kommunaler Ebene lag entsprechend der Einwohnerzahlen in einer Spannweite von 200 Personen (Ascheberg, Billerbeck, Havixbeck, Nordkirchen, Nottuln, Olfen, Rosendahl und Senden) über 231 Personen (Lüdinghausen) und 343 Personen (Stadt Coesfeld) bis 443 Personen (Stadt Dülmen), um hier zuverlässige kommunalspezifische Auswertungen für weitergehende Fragestellungen zu ermöglichen. Die Zielzahlen sind fast immer erreicht oder sogar übertroffen worden (z. B. 440 statt 343 Personen in der Stadt Coesfeld). Einzig in der Stadt Dülmen liegt die Ausschöpfungsquote deutlich unter den Erwartungen: Allerdings hat hier bereits 2014 eine Mobilitätsuntersuchung auf kommunaler Ebene stattgefunden. Möglicherweise haben ähnliche Fragestellungen in kurzer, zeitlicher Reihenfolge die Ausschöpfungsquote beeinträchtigt. Darüber hinaus waren, wie erst nach der Stichprobenziehung festgestellt werden konnte, in der Adressziehung der Stadt Dülmen Bewohner von Übergangwohnheimen enthalten. Diese waren teilweise beim Eintreffen der Befragungsunterlagen verzogen. Sofern eine Vergleichbarkeit der Fragestellungen gegeben war, wurde aufgrund der erhöhten Stichprobe für Dülmen auf die Erhebung aus dem Jahr 2014 zurückgegriffen.

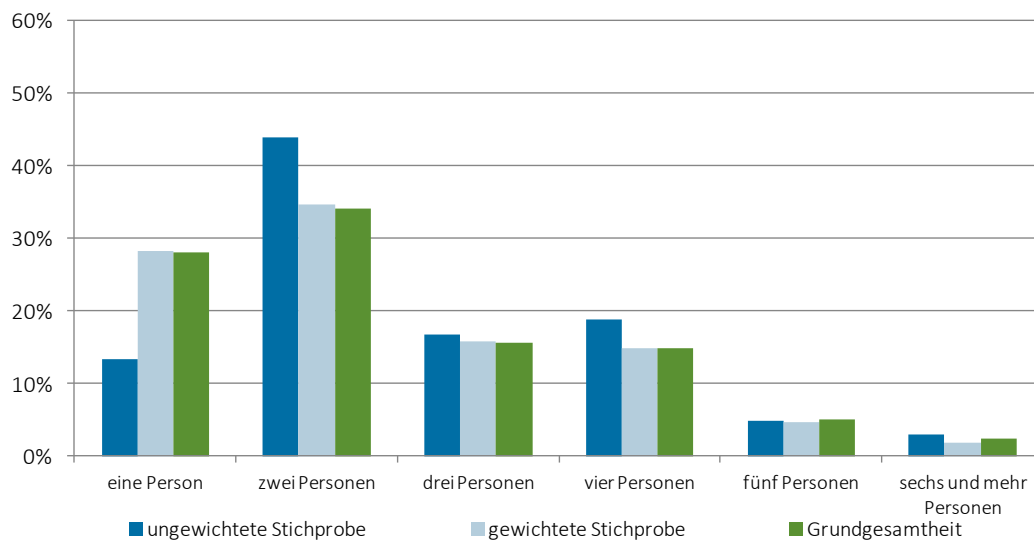
Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft⁵, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und Hochrechnung dient dem Vermeiden von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Chance z. B. einen Mehrpersonenhaushalt zu ziehen war deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonen-Haushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Zudem stellte sich heraus, dass die Beteiligung von Erwachsenen in einem Alter zwischen 18 und 25 Jahren unterdurchschnittlich gewesen ist. Auch die räumliche Schichtung, die bei der Stichprobenziehung vorgenommen wurde, um auch für einwohnerschwächere Gemeinden und kleinere Ortsteile eine Aussage treffen zu können, muss wieder herausgerechnet werden.

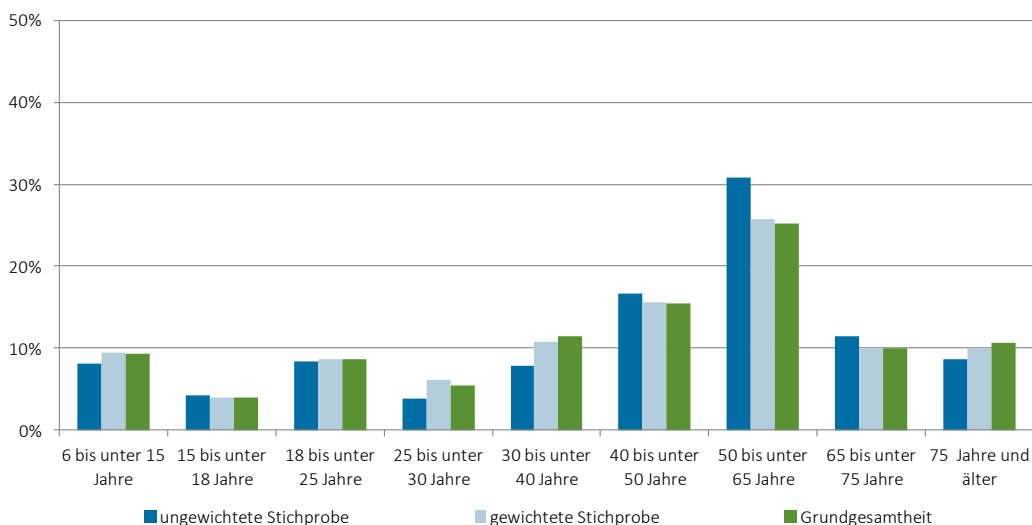
Aus diesem Grund wurde durch eine Gewichtung der Daten eine Anpassung an den Eckwerten der Einwohnerstatistik des Kreises vorgenommen (hinsichtlich Haushaltsstrukturen, Altersstrukturen, Gemeindeanteil bzw. Anteile in den Ortsteilen).

Abb. 7: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent



Mit der vorgenommenen Gewichtung können Analysen und Auswertungen durchgeführt werden, die ein repräsentatives Bild über das Mobilitätsverhalten und -geschehen im Kreis Coesfeld widerspiegeln.

⁵ Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Abb. 8: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)

Befragung für die Allgemeinheit

An der repräsentativen Befragung konnten sich nur Personen beteiligen, die zuvor schriftlich zur Teilnahme aufgefordert wurden. Um auch weiteren interessierten Personen die Möglichkeit zur Teilnahme zu eröffnen, ist in einem zweiten Befragungsteil eine offene Online-Befragung für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger durchgeführt worden. Der Zugang war ebenfalls über coe-mobil.de möglich. Die Teilnahme war zwischen dem 1. November und dem 30. November möglich.

Insgesamt haben sich 45 Haushalte mit insgesamt 75 Personen an der Befragung für die Allgemeinheit beteiligt. In dem Bericht werden an ausgewählten Stellen die Ergebnisse aus dieser offenen Befragung vorgestellt, welche die Ergebnisse der repräsentativen Befragung ergänzen. Die Ergebnisse werden zur Wahrung der Repräsentativität und der Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungen immer separat von den Ergebnissen der repräsentativen Befragung dargestellt.

Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse und Auswertungen der durchgeführten Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Coesfeld dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohner aus den Städten und Gemeinden des Kreises. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und bleiben daher 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 nicht immer exakte 100% erreicht, wenn die einzelnen Ergebnisspalten addiert werden.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. 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 den durchgeführten Mobilitätsbefragungen. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2008 herangezogen.⁶ Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD 2008“ verwendet. Bei Werten, die sich nur auf die Kernwoche (Di., Mi., Do.) beziehen, wurde der Spaltenkopf „MiD (Di.-Do.)“ benannt.

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus anderen Modal-Split-Untersuchungen herangezogen, die mit der gleichen Erhebungsmethodik von der Planersocietät durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsuntersuchungen ist hier eine direkte Vergleichbarkeit gegeben, da sowohl die Fragestellungen als auch die Erhebungsmethodik identisch gewesen sind.

⁶ Vgl. Mobilität in Deutschland (2008).

Zu beachten ist, dass die für den Untersuchungsraum erhobenen Mobilitätswerte auf der Wegeebene nur eingeschränkt mit den Werten aus der MiD-Untersuchung verglichen werden können. In der MiD werden Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen. Die MiD-Untersuchung schließt als Stichtage sowohl alle Wochentage (Mo.-So.), als auch die Urlaubs- und Ferienzeiten ein. Dagegen wurden die Mobilitätsdaten für den Kreis Coesfeld nur in einem repräsentativen Befragungszeitraum aufgenommen, der als „normal-typisch“ gilt (Befragung in der Kernwoche, keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Sep./Okt.). Soweit der Tabellenband der MiD 2008 entsprechende Werte für die Kernwoche (Di.-Do.) ausweist, werden diese Daten in den Tabellen dargestellt (Tabellenkürzel: MiD (Di.-Do.)).

Dagegen sind die Mobilitätsdaten aus den Untersuchungen in anderen Kreisen (z. B. Kreis Borken und Kreis Warendorf) mit einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und in einem vergleichbaren Erhebungszeitraum durchgeführt worden. Für Vergleiche sind die Ergebnisse aus diesen Untersuchungen daher besser geeignet.

Bei Auswertungen - wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz - wurden andere Altersgrenzen gebildet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zu der entsprechenden Grundgesamtheit gegeben.

Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ steht stellvertretend, wenn die Datengrundlage für eine zuverlässige Aussage nicht ausreicht, da zu wenig Fälle in der Stichprobe vorhanden sind.

3 Untersuchungsraum Kreis Coesfeld

Der Kreis Coesfeld liegt im westlichen Teil des Regierungsbezirks Münster. Im Norden grenzt der Kreis Steinfurt an, im Osten die Stadt Münster sowie der Kreis Warendorf. Südlich liegen der Kreis Unna, die Kreisfreie Stadt Hamm, sowie der Landkreis Recklinghausen. Angrenzend im Westen ist der Kreis Borken.

Der Untersuchungsraum umfasst fünf Städte (Billerbeck, Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen, Olfen) und sechs Gemeinden (Ascheberg, Havixbeck, Nordkirchen, Nottuln, Rosendahl, Senden). Auf einer Fläche von 1.112,04 km² leben rund 220.000 Einwohner, wobei die Stadt Dülmen mit 46.613 Einwohnern die größte Stadt und Nordkirchen mit 9.781 Einwohnern die kleinste Gemeinde ist.

Tab. 5: Kenndaten des Kreises Coesfeld und der kreisangehörigen Kommunen

Stadt / Gemeinde	Einwohnerzahl	Fläche (in km ²)
Ascheberg	15.253	106,32
Billerbeck	11.593	91,36
Coesfeld	36.116	141,36
Dülmen	46.613	184,83
Havixbeck	11.689	53,18
Lüdinghausen	24.263	140,54
Nordkirchen	9.781	52,41
Nottuln	19.436	85,67
Olfen	12.490	52,43
Rosendahl	10.712	94,48
Senden	20.455	109,45
Kreis Coesfeld	218.401	1.112,03

Quelle: IT.NRW – Kommunalprofil Kreis Coesfeld; Stichtag: 31.12.2015

Der Kreis Coesfeld ist über zwei Bundesautobahnen A1 und A43 an das überregionale Straßennetz angebunden. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die Bundesstraßen B58, B235, B474 und B525.

Der Schienenverkehr im Kreis verläuft über die Linien RB45, RB50, RB51, RB63 sowie RE2, welche die Kommunen Ascheberg, Billerbeck, Coesfeld, Dülmen, Havixbeck, Lüdinghausen, Nottuln und Senden erschließen. Die Anbindung der übrigen Kommunen erfolgt aufgrund fehlender Schienenanschlüsse oder der Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs über Busse. Der öffentliche Verkehr wird unter dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) koordiniert, der neben der Zuständigkeit für

den SPNV auch mit dem Fachbereich Bus für die Koordination des Busverkehrs im Kreis Coesfeld zuständig ist.

Die nächstgelegenen Fernbahnhöfe mit ICE-Anschluss befinden sich in Münster und Hamm.

Die Stadt Dülmen ist seit 1998 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und die Stadt Coesfeld ist seit 2007 Mitglied.

4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

4.1 Soziodemografische Daten

51% der Kreisbevölkerung sind Frauen, 49% Männer. Das Geschlechterverhältnis der (gewichteten) Stichprobe entspricht exakt den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern im Kreis Coesfeld.

Jeder zweite Befragte ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Nicht erwerbstätig ist die andere Hälfte der Befragten (22% befinden sich in der Schule/Studium/Ausbildung; 22% sind im Ruhestand bzw. pensioniert; 3% sind Hausfrauen bzw. Männer; 5% Kinder im Vorschulalter⁷). Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 75% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 25% sind Rentnerhaushalte und weniger als 1% sonstige Haushalte (Ausbildungs-, Erwerbslosenhaushalte, etc.).

Tab. 6: Erwerbsstatus der befragten Personen

Erwerbsstatus nach Personen (Personen ab 0 Jahre)	Kreis Coesfeld (n= 2.956)	Kreis Borken (n= 8.076)	Kreis Warendorf (n=4.661)	Kreis Steinfurt (n= 3.890)
Erwerbstätig, davon	50%	49%	46%	50 %
- vollzeit	32%	35%	34%	35 %
- teilzeit	16%	13%	11%	14 %
- vorübergehend freigestellt	2%	1%	1%	1 %
in Ausbildung	3%	3%	3%	2 %
Studium	3%	2%	3%	2 %
Schüler / -in	14%	14%	15%	12 %
Vorschulkind	5%	6%	5%	6 %
Hausfrau / -mann	3%	4%	3%	5 %
im Ruhestand (Rentner / Pensionär)	22%	20%	21%	21 %
zurzeit arbeitslos	<1%	1%	1%	2 %
Sonstiges	<1%	<1%	3%	1 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,4 Personen. Knapp 30% aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 13% und in 21% aller Haushalte leben Kinder unter

⁷ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahre befragt wurden.

18 Jahren. Im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland leben im Kreis Coesfeld demnach überproportional viele große Haushalte. Auch wenn der Anteil der Haushalte mit Kindern im Vergleich zu den anderen Münsterlandkreisen im Kreis Coesfeld etwas niedriger ist, wird im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt (MiD 2008) mit insgesamt 24% ein überdurchschnittlich hoher Wert erreicht.

Tab. 7: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Kreis Coesfeld (n=1.114)	Kreis Borken (n=3.380)	Kreis Warendorf (n= 1.979)	Kreis Steinfurt (n= 1.810)	Bundesweit MiD 2008
Ein-Personen-Haushalt	29%	28%	30%	34%	39%
Paar ohne Kinder	34%	31%	32%	35%	33%
Mehrerwachsenen- Haushalt ohne Kinder	13%	11%	11%	9%	10%
Alleinerziehend	<1%	1%	1%	1%	2%
Paar mit einem Kind	8%	9%	8%	8%	17%
Paar mit mehreren Kindern	11%	15%	11%	10%	
Mehrerwachsenen- Haushalt mit Kindern	5%	6%	7%	3%	
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Haushalte mit Kindern (< 18 Jahren)	24 %	31 %	27 %	22 %	19 %

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

9% der Befragten im Kreis Coesfeld fühlen sich subjektiv in ihrer Mobilität eingeschränkt, davon rund 3% mit Gehbehinderungen, weniger als 1% mit Sehbehinderungen und 5% mit sonstigen Einschränkungen. Fast 6% der Einwohner haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen zwischen 1% und maximal 5% der Befragten angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, sind es in der Altersklasse zwischen 65 und 75 Jahren bereits 14%. Bei den Hochbetagten ab 75 Jahren ist es fast jeder zweite, der unter einer Mobilitätseinschränkung leidet. Insbesondere der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen steigt im Alter an.

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt stärker zu beachten.

Tab. 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen wegen gesundheitlicher Probleme (Personen ab 6 Jahren)	Kreis Coesfeld (n=1.767)	Kreis Borken (n=4.071)	Kreis Warendorf (n= 4.412)
Nein	91%	92%	92%
ja, durch Gehbehinderung	5%	4%	5%
ja, durch Sehbehinderung	<1%	1%	1%
ja, andere Einschränkungen	5%	3%	3%
	100 %	100 %	100 %

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

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

Pkw-Ausstattung

Über 90% der befragten Haushalte im Kreis Coesfeld verfügen über mindestens ein Auto. Mehr als vier von zehn Haushalten geben an, dass sie mehrere Autos besitzen. Lediglich 8% können als autofreie Haushalte eingestuft werden. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt über knapp 1,4 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner beträgt 649. Damit liegt dieser Wert über dem Landesdurchschnitt von NRW, der derzeit bei 545 liegt.⁸

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

Besitz eines Pkws im Haushalt	Kreis Coesfeld (n=1.423 ⁹)	Kreis Borken (n=1.803)	Kreis Warendorf (n=1.961)	Kreis Steinfurt (n= 1.803)	MiD 2008
kein Auto	8%	7%	9%	15%	13%
ein Auto	49%	50%	49%	58%	52%
zwei Autos	37%	35%	34%	25%	30%
drei und mehr Autos	8%	7%	8%	3%	5%
	100 %	100 %	100 %		100 %
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	649	570	630	578	501

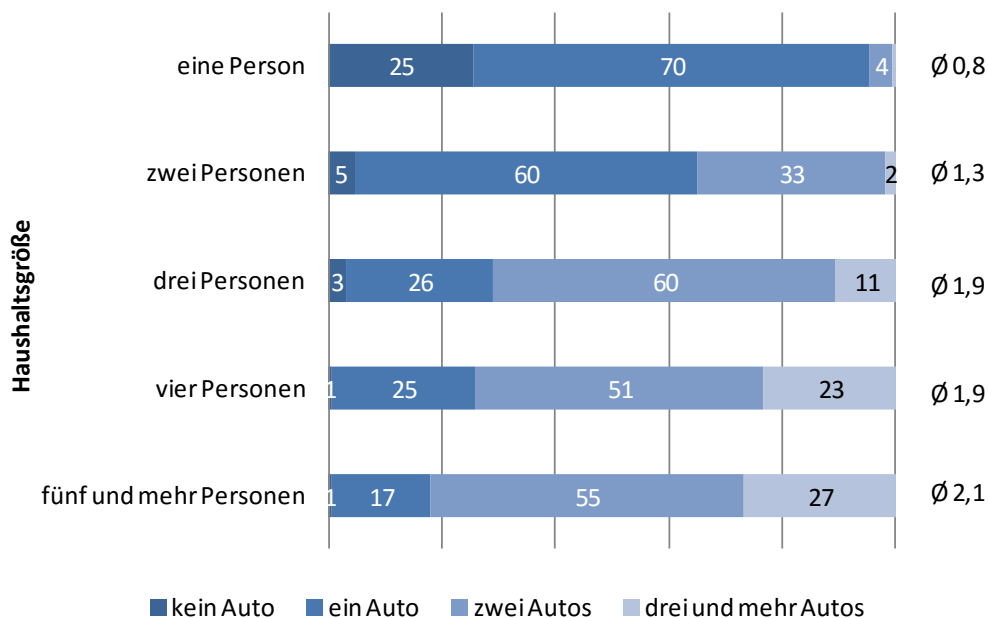
Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch der sozialen Lage eines Haushaltes. Entsprechend besitzen 25% der Einpersonenhaushalte und 20% der Rentnerhaushalte kein Auto. Hingegen steht nur einem kleinen Anteil von Haushalten mit

⁸ vgl. Website von IT.NRW (Kfz-Bestand und Verkehrsinfrastruktur in NRW)

⁹ Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mobilitätserhebung der Stadt Dülmen (2014)

Erwerbstätigen kein Auto zur Verfügung (4%). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich um mindestens zwei Autos. Jeder vierte Haushalt, in dem mindestens vier Personen leben, hat sogar drei Autos oder mehr.

Abb. 9: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Kreis Coesfeld im Vergleich zum Bundesdurchschnitt auf einem hohen Niveau befindet. Wird die Pkw-Ausstattung jedoch mit anderen, raumstrukturell ähnlichen Kreisen verglichen, werden im Kreis Coesfeld ähnliche Werte erreicht (vgl. Tabelle 10). Dabei wird im Kreis Coesfeld gegenüber anderen Untersuchungsräumen noch eine leicht höhere Zweitwagenbesitzquote erreicht.

Tab. 10: Haushalte mit Autos im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit	Haushalte mit Autos	davon Haushalte mit 2 oder mehr Autos
Kreis Coesfeld	92%	45%
Kreis Borken	93%	42%
Kreis Warendorf	81%	42%
Kreis Steinfurt	87%	35%
Bundesweit (MiD 2008)	82%	29%

Weiterhin verfügen 16% der Haushalte im Kreis Coesfeld über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller). Damit liegt dieser Anteil im Bereich des Bundesdurchschnitts (MiD: 15%) und der Vergleichskreise (z. B. Kreis Borken: 14%)

Fahrradausstattung

Fast neun von zehn Haushalten im Kreis Coesfeld verfügen mindestens über ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles oder Elektrofahrrad). Mehr als 6 von 10 Haushalten verfügen sogar über mindestens zwei Fahrräder. Damit lässt sich dem Kreis Coesfeld eine Vollausrüstung mit Fahrrädern konstatieren. Das zeigt sich auch an der Fahrraddichte im Kreisgebiet: Mit 1.040 Fahrrädern pro 1.000 Einwohnern steht statistisch fast jedem Einwohner mehr als ein Fahrrad zur Verfügung.

Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)

Besitz (fahrbereiter) Fahrräder im Haushalt	Kreis Coesfeld (n=1.752 ¹⁰)	Kreis Borken (n=3.362)	Kreis Warendorf (n= 1.621)	Kreis Steinfurt (n= 1.805)	MiD 2008
kein Fahrrad	13%	7%	9%	14 %	17%
ein Fahrrad	21%	20%	21%	25 %	25%
zwei Fahrräder	25%	27%	27%	29 %	28%
drei und mehr Fahrräder	41%	45%	43%	32 %	30%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner	1.040	1.060	1.070	1.000	k. A.

Wie schon die Analyse zu den Pkw-Besitzverhältnissen gezeigt hat, steht vor allem Einpersonenhaushalten und Rentnerhaushalten im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung.

Unterschiede im Fahrradbesitz lassen sich jedoch zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden ermitteln: Den höchsten Wert erreicht die Stadt Lüdinghausen mit rund 1.250 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner. Den niedrigsten Wert erreicht die Gemeinde Nordkirchen mit 846 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner. Mit diesen Werten kann dem Kreis Coesfeld – münsterlandtypisch – eine hohe Fahrradaffinität konstatiert werden.

Immerhin 18% der Haushalte im Kreis Coesfeld besitzen inzwischen ein Elektrofahrrad (E-Bikes/ Pedelecs).¹¹ Dieser Anteil liegt im Vergleich zu anderen aktuellen Mobilitätsunter-

¹⁰ Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Dülmen (2014).

¹¹ Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 500 Watt mit Tretunterstützung bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftfahrzeug und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

suchungen auf einem überdurchschnittlichen Niveau.¹² Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter wachsen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags- / Berufsverkehr sein.

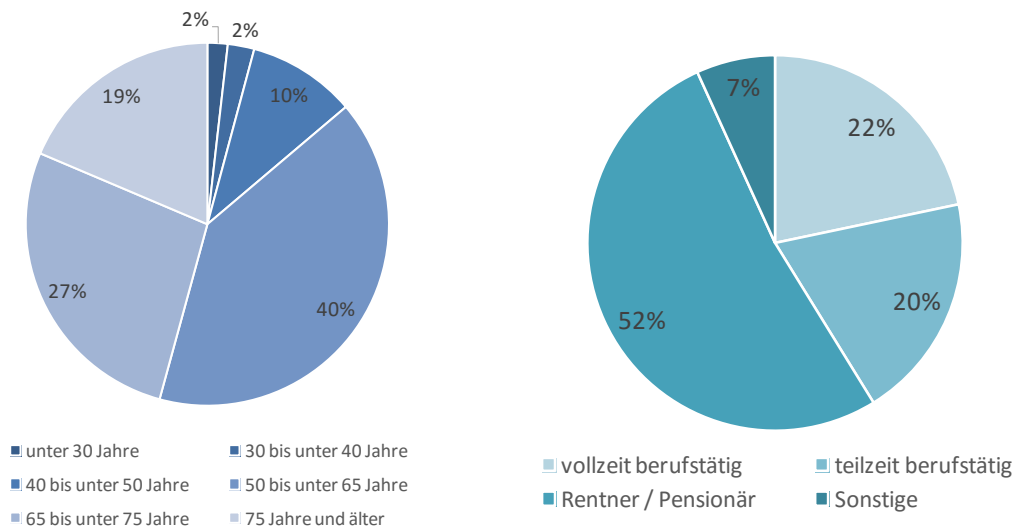
Tab. 12: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich

Untersuchungseinheit	Haushalte mit min. einem E-Bike / Pedelec
Kreis Coesfeld	18%
Kreis Warendorf (2015)	14%
Kreis Borken (2015)	21%
Kreis Steinfurt (2011)	6%

Unter den Elektrofahrradbesitzern befinden sich erwartungsgemäß überproportional viele Rentner (52%). Aber auch die Berufstätigen im mittleren Alter stellen knapp drei von zehn Besitzern eines E-Bikes oder eines Pedelecs dar (40%). Insgesamt sind 86% aller Elektrofahrradbesitzer mindestens 50 Jahre alt. Die jüngeren Altersgruppen (Schüler, Studenten, Auszubildende) besitzen dagegen nur vereinzelt ein Pedelec bzw. E-Bike. Darüber hinaus zeigt die Analyse, dass sich unter den Elektrofahrradbesitzern ein relevanter Anteil von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (15%), insbesondere mit Gehbehinderungen (9%), befindet. Dieses Fortbewegungsmittel erhöht vermutlich den Bewegungsradius von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 4 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h nicht überschritten werden, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkraftrad und dürfen entsprechend Radverkehrsanlagen nicht benutzen.

¹² In den anderen durchgeführten Mobilitätsuntersuchungen lagen die Anteile von Elektrofahrrädern auf Haushaltsebene zwischen 3 % und 8 %. Wenn man sowohl den früheren Erhebungszeitraum dieser Vergleichsuntersuchungen als auch die positive Marktentwicklung von Elektrofahrrädern berücksichtigt, fallen die festgestellten Anteile im Kreis Coesfeld überdurchschnittlich aus.

Abb. 10: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus

Aufgrund verschiedener Indizien kann davon ausgegangen werden, dass das Elektrofahrrad die bisherigen Mobilitätsmöglichkeiten der Nutzer ergänzt, aber bisher (noch) keinen Ersatz für einen eigenen Pkw darstellt. Werden Mobilitätskennziffern zwischen Besitzern von Elektrofahrrädern und Personen ohne Elektro-rad im vergleichbaren Alter (ab 40 Jahre) verglichen, wird deutlich, dass die Nutzer von Elektro-rädern sogar häufiger einen Pkw zur Verfügung haben als Personen der Vergleichsgruppe ohne ein E-Bike oder Pedelec. Dies ist vermutlich auf einen höheren, ökonomischen Status der Nutzer von Elektrofahrrädern zurückzuführen.

Trotzdem zeigt sich bei den Nutzern von E-Bikes und Pedelecs eine deutlich seltenere Nutzung des Pkw als in der Vergleichsgruppe. So nutzen von den Elektro-radbesitzern 41% der Befragten den Pkw (fast) täglich, während die entsprechende Vergleichsgruppe einen Wert von 56% erreicht. Hingegen erreichen die Nutzer von E-Bikes und Pedelecs bei der sporadischen Nutzung des Pkw wiederum einen höheren Wert als die Vergleichsgruppe. Insgesamt lässt sich konstatieren, dass sich bei den Elektro-radnutzern keine grundsätzliche Abschaffung des Autos feststellen lässt. Dennoch lassen die Ergebnisse vermuten, dass sich Fahrten vom Auto auf E-Bikes bzw. Pedelecs verlagern und das Auto somit weniger häufig genutzt wird.

Tab. 13: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern

	Personen mit Elektrofahräder	Personen ohne Elektrofahräder (Personen ab 40 Jahre)
Pkw-Führerschein		
Ja	85%	84%
Nein	15%	17%
Pkw-Verfügbarkeit		
immer / täglich	74%	73%
zeitweise / nach Absprache	19%	14%
Nie	7%	13%
Pkw-Nutzung		
(fast) täglich	41%	56%
an 3-4 Tagen pro Woche	24%	18%
an 1-2 Tagen pro Woche	21%	12%
wenige Male im Monat	5%	3%
Seltener	3%	2%
Nie	6%	9%
ÖV-Zeitkarte		
Ja	6%	7%
Nein	94%	93%
ÖV-Nutzung		
(fast) täglich	1%	2%
an 3-4 Tagen pro Woche	1%	1%
an 1-2 Tagen pro Woche	3%	2%
wenige Male im Monat	5%	7%
Seltener	41%	46%
Nie	49%	42%

Rund 4% der Haushalte im Kreis Coesfeld kommen ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/Fahrrad) aus. Hierunter sind fast ausschließlich Rentnerhaushalte vertreten.

Pkw-Führerscheinbesitz

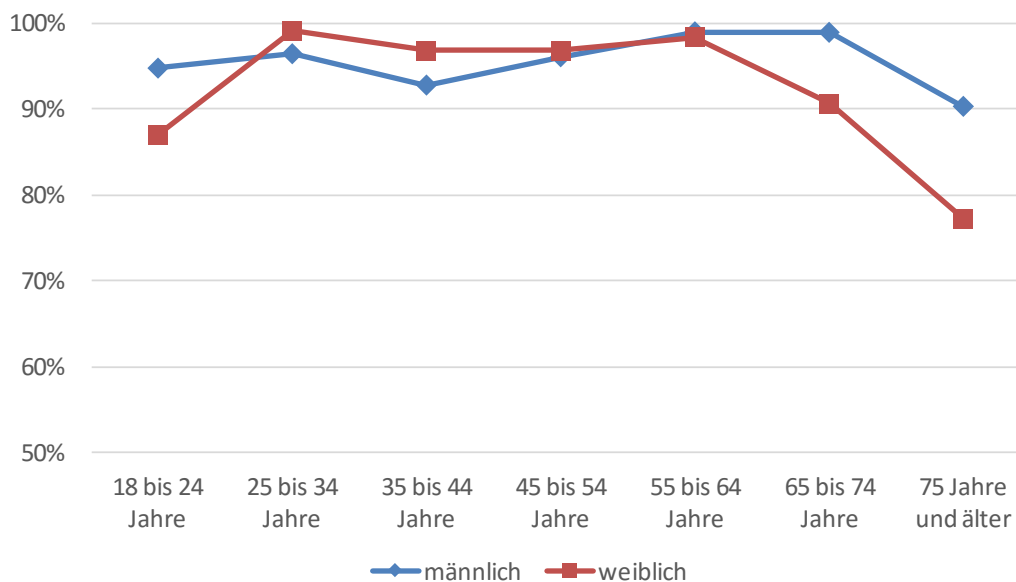
Einen Führerschein zu besitzen wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen im Kreis Coesfeld 94% der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dies liegt zwar über dem im Jahr 2008 im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 85%, aber erreicht das gleiche Niveau wie die 2015 durchgeführten Mobilitätsuntersuchungen im Kreis Borken und im Kreis Warendorf.

Geringfügige Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren weisen mit 91% eine leicht unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Bis in die Altersgruppe der Hochbetagten (über 75 Jahre) haben fast alle Personen einen Führerschein (95% - 99%). Bei den Hochbetagten ab 75 Jahre sinkt die Führerscheinbesitzquote auf ein Niveau von 82%, die somit weit unterhalb des Durchschnitts liegt.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz bei den jungen Erwachsenen und bei Senioren: Junge Frauen scheinen ihren Führerschein etwas später zu erwerben als Männer und weisen daher in der Altersklasse bis 24 Jahre einen etwas geringeren Führerscheinbesitz auf. In der Altersklasse ab 65 Jahre haben Frauen einen signifikant geringeren Führerscheinbesitz als Männer. Hier zeichnet sich noch das traditionelle Rollenbild zwischen Mann und Frau ab.

Durch Generationeneffekte wird sich der Führerscheinbesitz als eine wesentliche Mobilitätsvoraussetzung in den kommenden Jahren verändern: Schon in 10 bis 15 Jahren werden auch bei den Senioren Frauen und Männer annähernd gleich häufig einen Führerschein besitzen. Damit lässt sich erwarten, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind. Im mittleren Alter hingegen bestehen keine (bzw. nicht signifikant nachweisbare) Geschlechterunterschiede.

Abb. 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Insgesamt können von den erwachsenen Einwohnern im Kreis Coesfeld rund drei Viertel jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die

keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf 78% der Führerscheinbesitzer, die jederzeit ein Auto zur Verfügung haben.

Weiteren 19% der Kreisbevölkerung steht ein Pkw zumindest zeitweise zur Verfügung. Damit können nur rund 6% der Kreisbewohner ab 18 Jahre nie auf ein Auto zurückgreifen. Bei den Führerscheininhabern sind es nur rund 3%, denen nie ein Auto zur Verfügung steht. Es bestehen bei der Pkw-Verfügbarkeit leichte geschlechterspezifische Unterschiede: Während 78% der befragten Männer (ab 18 Jahre) jederzeit auf ein Auto zurückgreifen können, sind es bei Frauen nur knapp 72%.

Tab. 14: Verfügbarkeit über ein Auto

Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahre)	Kreis Coesfeld (n=2.770 ¹³)	Kreis Borken (n= 6.424)	Kreis Warendorf (n= 3.842)	Kreis Steinfurt (n= 3.433)	MiD 2008
immer / täglich	75%	74%	74%	68 %	76%
zeitweise / nach Absprache	19%	20%	19%	24 %	11%
nie	6%	6%	7%	8 %	13%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

ÖV-Zeitkartenbesitz

15% aller befragten Einwohner ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Während in anderen Untersuchungsräumen z. T. geringere Anteilswerte erreicht wurden (z. B. 10% im Kreis Borken) wurden anderenorts Anteilswerte bis 22% (z. B. im Ennepe-Ruhr-Kreis) ermittelt.

Tab. 15: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

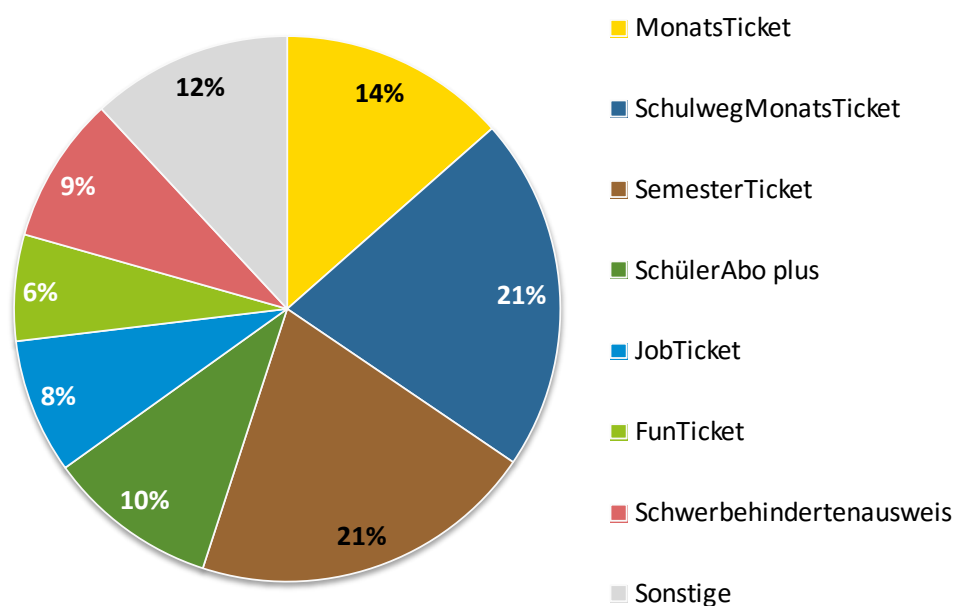
Besitz einer ÖV Zeitkarte (Personen ab 6 Jahren)	Kreis Coesfeld (n=3.723)	Kreis Borken (n=7.781)	Kreis Warendorf (n = 4.421)
Besitz ÖV-Zeitkarte	15%	10%	14%
davon:			
- Jedermann-Monatsticket (z.B. Ticket1000 /2000)	2%	1%	2%
- Firmen- / Jobticket	1%	<1%	1%
- Schülerticket (z. B. Schüler Abo plus)	7%	4%	5%
- Semesterticket	3%	2%	4%
- Schwerbehindertenausweis mit ÖPNV-Marke	1%	<1%	1%
- sonstige	1%	2%	1%
keine ÖV-Zeitkarte	85%	90%	86%
	100 %	100 %	100 %

¹³ Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Dülmen (2014)

In diesem Kontext liegt der Zeitkartenbesitz im Kreis Coesfeld auf einem durchschnittlichen bzw. gegenüber den Kreisen Borken auf einem höheren Niveau.

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte der Kreisbevölkerung ist das SchulwegMonatsTicket für Schüler. Dieses wird nur an Schülerinnen und Schüler ausgegeben, gilt nur an Unterrichtstagen für den Weg von und zur Schule und ist für Freizeitfahrten nicht gültig. Fast den gleichen Anteil an den Zeitkarten im Kreisgebiet stellt das SemesterTicket dar, das von Universitäten im Solidarmodell jedem Studierenden an den teilnehmenden Universitäten und Hochschulen ausgegeben wird. Der Anteil des MonatsTicket (einschl. der 9-Uhr-Variante) beträgt knapp 14%. Gemeinsam mit dem JobTicket (8% aller angegebenen Zeitkarten) ist mehr als jede fünfte Zeitkarte auf Erwerbstätige ausgerichtet.

Abb. 12: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten



Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.

Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind bei Studierenden (80% verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie bei Schülern zu finden (42%). Diese beiden Gruppen machen rund 54% der Zeitkartenbesitzer im Kreisgebiet aus. In den anderen Gruppen sind eher geringe Zeitkartenbesitzquoten festzustellen. Ähnliche sozialstrukturelle ÖV-Zeitkarten-Besitzverhältnisse konnten allerdings auch in anderen Untersuchungsräumen festgestellt werden.

Bei den über 65-Jährigen ist festzustellen, dass nicht nur der Zeitkartenbesitz vergleichsweise gering ist, sondern dass auch die zielgruppenspezifischen Angebote für Senioren

nur wenig genutzt werden. So haben insgesamt nur zwei der Teilnehmer über 65 Jahre angegeben ein 60plusAbo zu besitzen.

Positiv hingegen ist festzustellen, dass das JobTicket bei Erwerbstätigen den gleichen Anteil erreicht hat wie das MonatsTicket. Dennoch ist beim Zeitkartenbesitz bei Erwerbstätigen noch Steigerungspotenzial erkennbar.

Tab. 16: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten

ÖPNV-Zeitkarte	Anteil
Erwerbstätige	
keine Zeitkarte	91%
MonatsTicket	2%
Jobticket	2%
andere Zeitkarten	4%
Schüler	
keine Zeitkarte	58%
SchulwegMonatsTicket	24%
SchülerAbo plus	10%
FunTicket	4%
andere Zeitkarten	4%
Studierende	
keine Zeitkarte	20%
Semesterticket	76%
andere Zeitkarten	4%
Senioren	
keine Zeitkarte	95%
Schwerbehindertenausweis	3%
andere Zeitkarten	2%

Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 17% der Befragten im Kreis Coesfeld sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Dieser Anteil ist im Vergleich zu anderen Kreisen im Münsterland vergleichsweise hoch. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Dagegen besitzen 11% der Befragten sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein und sind grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. Nur wenige Personen (4%) besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn und sind damit auf das Bus- und Bahn-Angebot angewiesen.

Tab. 17: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Coesfeld (n=2.256)	Kreis Borken (n=7.764)	Kreis Warendorf (n=4.412)	Kreis Steinfurt (n= 4.053)
Besitz von Führerschein <u>und</u> ÖV-Zeitkarte	11%	4%	8%	7 %
nur Führerscheinbesitz	68%	76%	73%	76 %
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	4%	6%	6%	5 %
weder Führerschein-,noch ÖV- Zeitkartenbesitz	17%	14%	13%	12 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle beträgt rund 550 Meter. Allerdings ergibt sich eine vergleichsweise große Streuung: Jeder dritte Einwohner aus dem Kreis Coesfeld muss maximal 300 Meter zurücklegen, um eine Bushaltestelle zu erreichen. Im Vergleich dazu gibt aber auch knapp jeder Fünfte an, dass die nächstgelegene Haltestelle mehr als einen Kilometer von der Wohnung entfernt liegt. Zwei Drittel der Befragten geben jedoch an, eine Bushaltestelle in einer Entfernung zwischen 100m und maximal 700m zu erreichen. Insgesamt entspricht die räumliche Erschließung durch den Busverkehr damit weitgehend den anderen Kreisen im Münsterland. Im Vergleich zu den Kreisen Borken schneidet hier der Kreis Coesfeld sogar geringfügig besser ab.

Tab. 18: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung d. Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (alle Haushalte)	Kreis Coesfeld (n=1.639 ¹⁴)	Kreis Borken (n= 3.208)	Kreis Warendorf (n= 2.379)	Kreis Steinfurt (n= 1.705)	MiD 2008
unter 100 Meter	8 %	7%	12%	10%	17%
100 bis u. 300 Meter	26 %	22%	24%	30%	15%
300 bis u. 500 Meter	21%	20%	17%	20%	24%
500 bis u. 700 Meter	19%	20%	20%	18%	34%
700 bis u. 1.000 Meter	8%	9%	8%	7%	
1.000 Meter und mehr	18%	22%	19%	14%	11%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt (Meter)	550 m	640 m	600 m	510 m	k.A.
Median (Meter)	300 m	500 m	400 m	300 m	k.A.

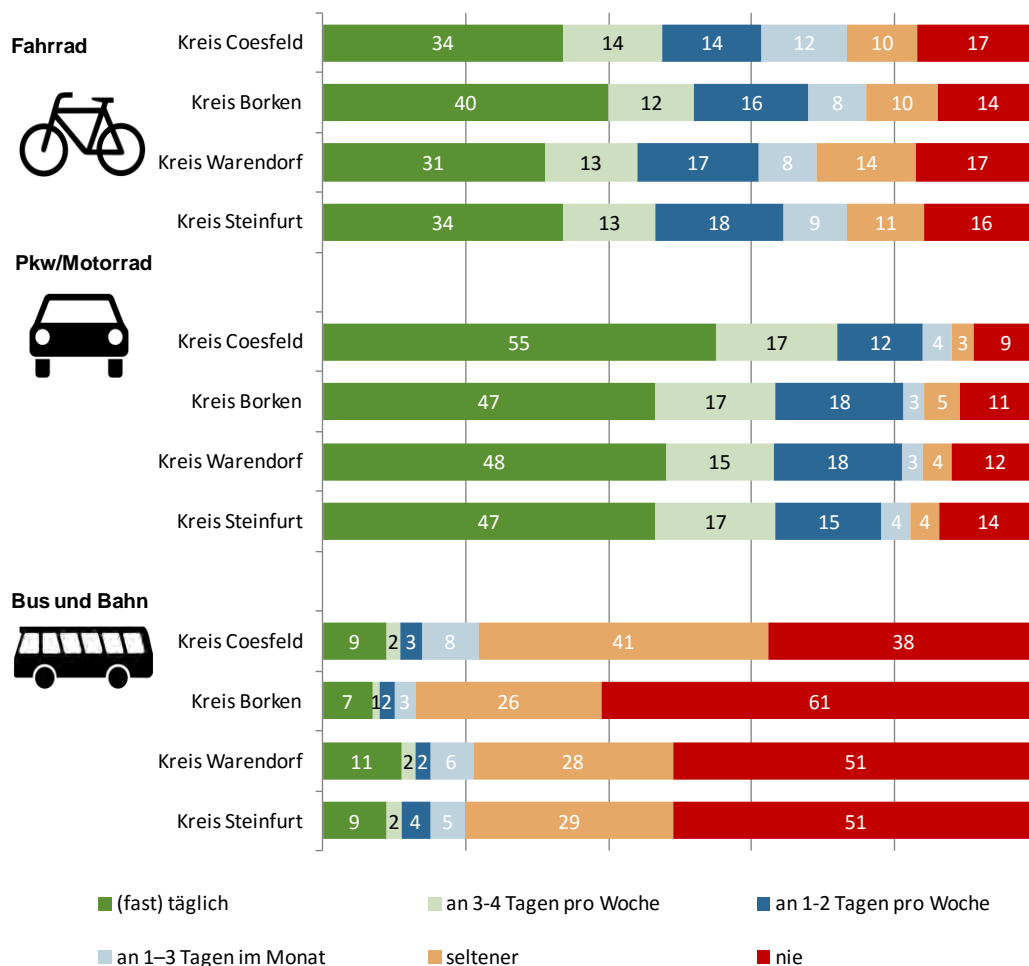
Die durchschnittliche Entfernung zur Bushaltestelle variiert zwischen den kreisangehörigen Städten zwischen rund 390 m in Havixbeck und über 800 m in Billerbeck.

¹⁴ Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Dülmen (2014)

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Die allgemeine Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel typischerweise an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von über 70% der Einwohner täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Bus und Bahn von den meisten Kreisbewohnern (fast 80%) selten oder gar nicht genutzt. Das Fahrrad positioniert sich im Verkehrsmittelvergleich in der Mitte zwischen Autoverkehr und öffentlichem Verkehr. Dieses wird immerhin von mehr als jedem dritten Kreisbewohner mehrmals wöchentlich genutzt. Die hohe Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten und der durchschnittlich hohe Zeitkartenbesitzanteil für Bus- und Bahn spiegeln sich damit auch in den Nutzungsstrukturen wider.

Obwohl die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads im Vergleich mit den anderen Münsterlandkreisen eine eher durchschnittliche Nutzung zeigt, lässt sich konstatieren, dass insbeson-

dere zu anderen Untersuchungsräumen das Fahrrad einen hohen Stellenwert aufweist. Die Nutzungshäufigkeit des Autos sowie von Bus und Bahn liegt im vergleichbaren Bereich mit anderen raumstrukturell ähnlichen Gegenden.

Erwartungsgemäß wird der Pkw am häufigsten von Erwerbstätigen genutzt; mehr als 8 von 10 Berufstätigen nutzen das Auto täglich. Aber auch Auszubildende gehören bereits häufig zu den Stammnutzern des Autos: Hier sind einem Anteil von 79% der Auszubildenden, die das Auto mindestens mehrmals wöchentlich nutzen, nur geringe Unterschiede zu den Erwerbstätigen feststellbar. Dieser Anteil liegt im Kreis Coesfeld im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Studierende und Schüler nutzen das Auto erwartungsgemäß am seltensten. Dabei lassen sich zwei Gruppen identifizieren: Entweder nutzen sie das Auto regelmäßig (täglich/mehrmals wöchentlich) oder fast nie. Dies ist bei Schülern zum einen auf das Alter und zum anderen – wie bei Studierenden – auf den ökonomischen Status zurückzuführen.

Rentner nutzen das Auto seltener als der Kreisdurchschnitt (je ca. 60% nutzen den Pkw an mindestens 3 Tagen pro Woche). Bei diesen Personengruppen ist wiederum der Anteil derjenigen vergleichsweise hoch, die das Auto sporadisch einige Male im Monat bzw. maximal ein bis zwei Mal pro Woche nutzen. Dies ist auf eine insgesamt geringere Verkehrsteilnahme zurückzuführen.

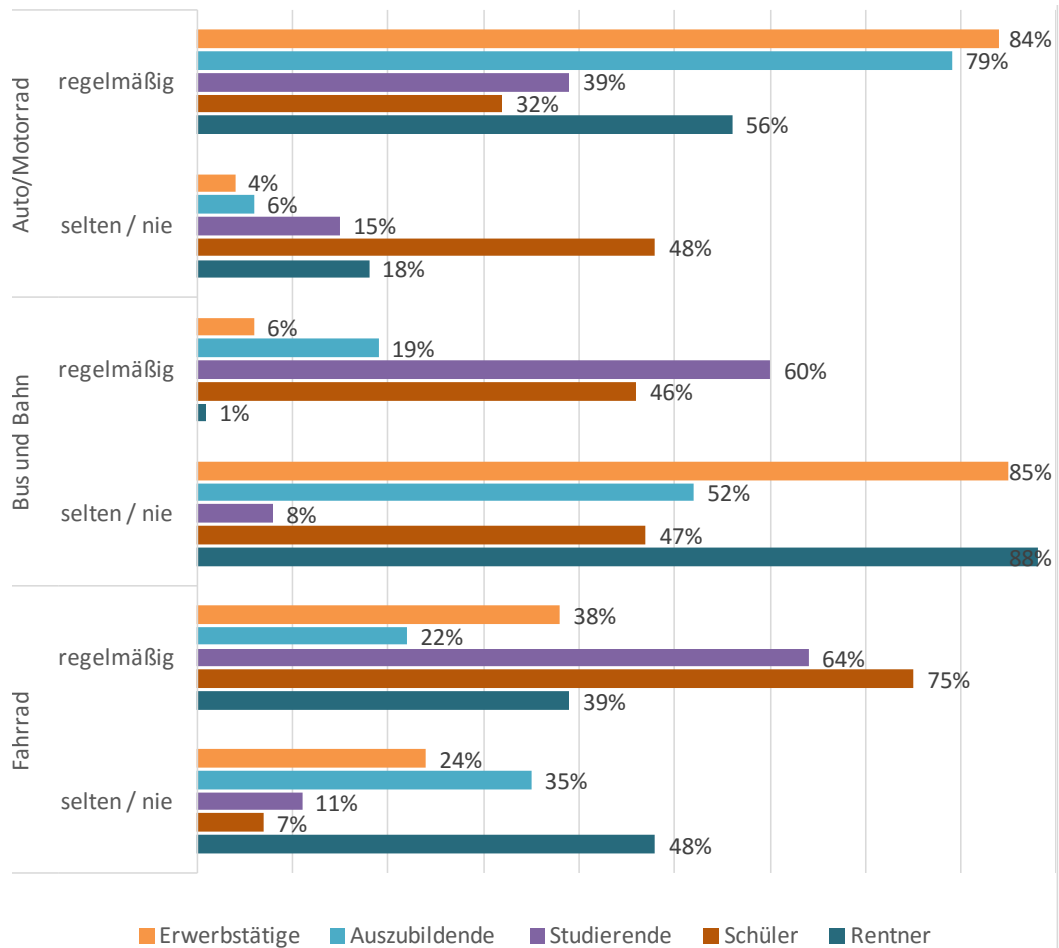
Relativ häufige Bus- und Bahn-Nutzer sind Personen, die sich in der Ausbildung befinden. Dies sind vor allem Studierende (60% mind. mehrmals wöchentlich) sowie Schüler (46% mind. mehrmals wöchentlich). Andere Zielgruppen wie die Erwerbstätigen oder die Rentner nutzen Bus und Bahn nur vergleichsweise wenig: Nur einer von hundert Rentnern fährt mindestens mehrmals wöchentlich mit Bus und Bahn. Bei den Erwerbstätigen treten immerhin 6% regelmäßig eine Fahrt mit Bus oder Bahn an. Insgesamt gibt es jedoch gerade bei den Erwerbstätigen noch Potenziale, die abgeschöpft werden können: So nutzen 85% der Erwerbstätigen den ÖV selten oder nie.

Es gibt mehrere Gruppen, die nie mit dem Rad unterwegs sind. Erwartungsgemäß sind unter ihnen besonders viele Rentner (48% fahren nicht oder nur selten mit dem Rad). Aber auch Auszubildende (35%) und Erwerbstätige (24%) sind unter den Nichtnutzern. Besonders häufige Radnutzer sind Schüler: 75% von ihnen sind mindestens mehrmals wöchentlich mit dem Rad unterwegs.

Der Umfang der Erwerbstätigkeit hat einen entscheidenden Einfluss auf die Fahrradnutzung. So nutzen Teilzeitberufstätige häufiger das Fahrrad als Vollzeitberufstätige: Während mehr als jeder zweite Teilzeitberufstätige das Fahrrad mindestens mehrmals wöchentlich nutzt, sind es bei den Vollzeitberufstätigen knapp 40%. Dieser Effekt kann unterschiedliche Ursachen haben: Zum einen legen Teilzeiterwerbstätige deutlich geringere

Entfernungen zur Arbeitsstätte zurück (\emptyset 16 km) als Vollzeitbeschäftigte (\emptyset 26 km). Zum anderen kommen hier möglicherweise auch andere Effekte wie ein größeres verfügbares Zeitbudget und teilweise eventuell ein niedrigerer, ökonomischer Status zum Tragen.

Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich

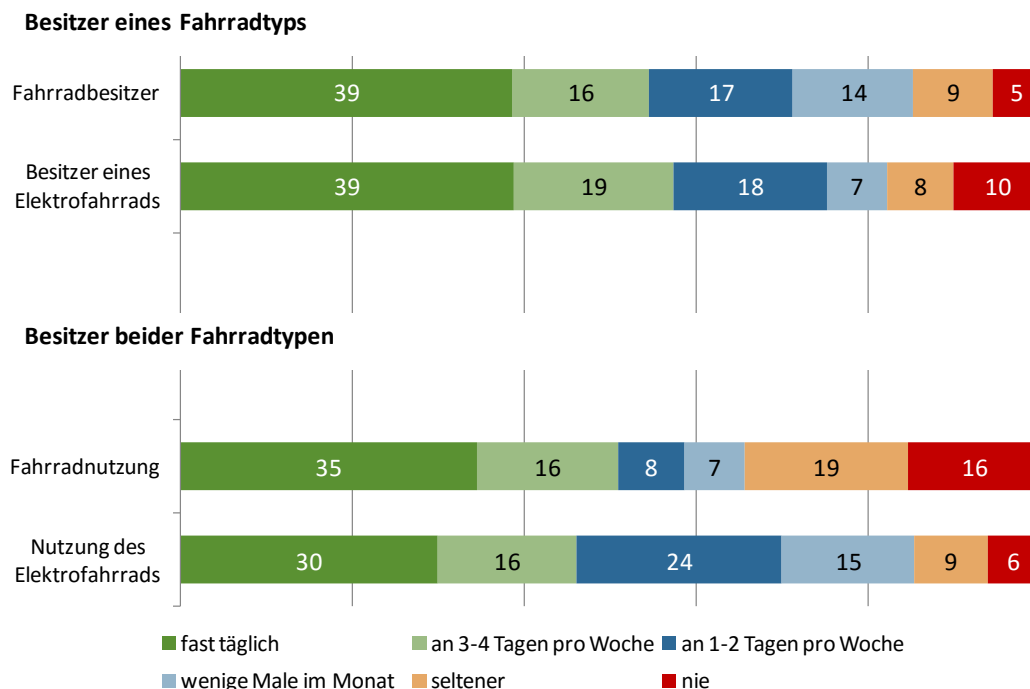


Im Vergleich mit anderen Mobilitätsuntersuchungen bewegt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads insgesamt auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Werden die Unterschiede in der Fahrradnutzung zwischen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen und Personen, die nur ein klassisches Fahrrad besitzen, betrachtet, sind nur geringe Unterschiede festzustellen. So wird das Elektrofahrrad nicht signifikant häufiger genutzt als das klassische Fahrrad. Insgesamt wird deutlich, dass auch Besitzer eines E-Bikes oder Pedelecs dieses teilweise nicht nutzen. Hier zeigt sich vermutlich das höhere Durchschnittsalter der Nutzer von Elektrofahrrädern. Mögliche Gründe hierfür können aber auch Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen sein, die sich jedoch aus dem vorliegenden Datenbestand nicht weiter erörtern lassen. Nur in vergleichsweise wenigen

Fällen führt die Anschaffung eines Elektrofahrrads dazu, dass das Fahrrad gar nicht mehr genutzt wird.

Abb. 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrades



Insgesamt zeigt sich auch ein starker Zusammenhang zwischen der uneingeschränkten Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und deren Nutzung: Mehr als acht von zehn Personen, denen ein Pkw jederzeit zur Verfügung steht, nutzen diesen auch mindestens an mehreren Tagen pro Wochen. Ähnlich verhält es sich mit Inhabern von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr: Auch hier nutzen fast drei von vier Zeitkarteninhabern das Bus- und Bahn-Angebot mindestens mehrmals wöchentlich.

Mobilitätstypen

Über das alltägliche Mobilitätsverhalten lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. Insgesamt geben knapp sechs von zehn Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert ist etwas geringer als in den anderen Münsterlandkreisen. 36% der Befragten sind multimodale Nutzer, die mehrmals pro Woche unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Dieser Anteil ist hingegen im Vergleich mit raumstrukturell ähnlichen Kreisen vergleichsweise hoch und unterstreicht den zunehmenden Trend zu multimodalem Verkehrsverhalten. Auch der Vergleich zu großstädti-

schen Räumen, wie etwa der Stadt Bremen, in der ein Anteil von 62% multimodaler Nutzer festgestellt werden konnte, zeigt, dass der Kreis Coesfeld für einen teils ländlichen Raum hier bereits einen vergleichsweise hohen Anteil multimodaler Verkehrsteilnehmer erreicht. Dieser hohe Anteil wird vor allem durch den multimodalen Einsatz von Pkw und Rad erreicht, der auf vergleichbarem Niveau wie im Kreis Borken und signifikant höher als im Kreis Warendorf und im Kreis Steinfurt liegt.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität im Kreis Coesfeld bildet und dabei vom Fahrrad ergänzt wird. Bus und Bahn, auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln, spielen hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Ebenso gibt es im Vergleich zu den anderen Kreisen im Münsterland geringfügig weniger Personen, die auf das Fahrrad als ausschließliches Verkehrsmittel (18%) setzen.

Tab. 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung¹⁵

Mobilitätstypen (Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Coesfeld (n=1.960)	Kreis Borken (n=7.164)	Kreis Warendorf (n= 4.048)	Kreis Steinfurt (n= 4.049)
Monomodale Nutzer	57%	60%	61%	63%
Pkw-Monomodale	36%	32%	37%	40%
Fahrrad-Monomodale	18%	26%	20%	20%
ÖV-Monomodale	2%	2%	4%	3%
Multimodale Nutzer	36%	34%	28%	27%
Pkw/Rad-Multimodale	29%	28%	20%	20%
Pkw/ÖV-Multimodale	2%	1%	2%	1%
Rad/ÖV-Multimodale	4%	4%	5%	5%
Pkw/Rad/ÖV-Multimodale	1%	1%	1%	1%
wenig Mobile	8%	5%	10%	11%
	100 %	100 %	100 %	100 %

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt hier nur geringe Unterschiede. Unter den Jugendlichen (15 bis 18 Jahre) ist fast jeder Zweite monomodal auf das Fahrrad fixiert. Die wesentliche Veränderung der genutzten Verkehrsmittel im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 25 Jahren nimmt der Stellenwert des Autos – erwartungsgemäß – zu, bleibt aber dennoch deutlich unter dem Stellenwert der Altersgruppe zwischen 25 und 30 Jahren. Stattdessen haben hier bei den jungen Erwachsenen Fahrrad sowie Bus und Bahn noch einen deutlich höheren Stellenwert als in älteren Altersklassen. Insbesondere Kombinati-

¹⁵ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen & Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1 - 2x pro Woche angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler“.

onen aus Fahrrad- und ÖV-Nutzung sind in dieser Altersklasse noch verbreitet, während diese Kombination bei älteren Altersklassen nahezu bedeutungslos wird.

Bei den Senioren nimmt der Anteil der wenig Mobilien zu, die kein Verkehrsmittel mindestens an drei Tagen pro Woche nutzen. In der Altersklasse über 75 Jahre betrifft dies mehr als jeden Dritten, der die Verkehrsmittel nur sporadisch nutzt. Der Grund ist zum einen auf einen höheren Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierungen an täglichen Aktivitäten zurückzuführen.

ÖPNV-Nutzung im Kreis Coesfeld

Neben der allgemeinen Abfrage nach der Nutzungsintensität des öffentlichen Verkehrssystems wurde auch die Frage nach der regelmäßigen Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis Coesfeld gestellt.

Insgesamt haben rund 12% der Befragten angegeben, dass sie bestimmte ÖPNV-Linien im und rund um das Kreisgebiet regelmäßig in Anspruch nehmen. Durchschnittlich wurden dabei 1,2 Linien genannt, die von den Befragten regelmäßig genutzt werden.

Tab. 20: Genutzte ÖPNV-Produkte im Kreis Coesfeld

Nutzung von ÖPNV-Produkten im Kreis Coesfeld (ÖPNV-Nutzer im Kreis Coesfeld ab 6 Jahre) (in %; Mehrfachantworten möglich)	Kreis Coesfeld (n=306)	nur Erwerbstätige (n=123)	nur Schüler (n=66)
Züge RB / RE / S	61%	64%	46%
SchnellBus	22%	29%	18%
RegioBus / Buslinie ohne Produkt	21%	19%	50%
Schulbus	2%	1%	7%
Taxibus	2%	1%	3%
Nachtbus	1%	3%	<1%
Bürgerbus	3%	<1%	11%

Fast zwei von drei genannten Linien gehören zum Schienenpersonennahverkehr (insbesondere RegionalExpress- und RegionalBahn-Züge), der damit die größte Bedeutung für den ÖPNV im Kreis Coesfeld hat. Während Schnellbus-Linien und sonstige Buslinien im Kreismittel einen gleichen Stellenwert haben, ergeben sich hier große nutzergruppenspezifische Unterschiede. Während bei den erwerbstätigen ÖPNV-Nutzern der Schnellbus von größerer Bedeutung ist, sind es bei Schülern die RegioBus-Linien und sonstigen Buslinien. Aber auch der Bürgerbus weist eine gewisse Bedeutung für Schüler auf.

In den Städten und Gemeinden zeichnen sich folgende regelmäßige Nutzer-Linienstrukturen ab (nur Anteile über 8% und mindestens zehn Nennungen; Auflistungsreihenfolge nach Häufigkeit der Nennung):

- Ascheberg: RB50
- Billerbeck: RB63
- Coesfeld: RB51, RB63
- Dülmen: RE2 / RE42, RB 63, 552
- Havixbeck: RB63, RB64, R64, 564
- Lüdinghausen: S90 / S91 / S92, RB51
- Nordkirchen: RB50, 525
- Nottuln: RE2/ RE42, S60, RB63
- Olfen: -
- Rosendahl: -
- Senden: S90 / S92

Tab. 21: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern

soziostrukturelle Merkmale (Personen ab 6 J.) (in %)	Alle Befragten im Kreis Coesfeld	Anteile jeweils an den ÖPNV-Nutzern	
		ÖPNV- Nutzer insgesamt	Zug- Nutzer
Altersgruppen			
6 bis unter 15 Jahre	9%	21%	10%
15 bis unter 18 Jahre	4%	12%	12%
18 bis unter 25 Jahre	9%	28%	31%
25 bis unter 50 Jahre	32%	23%	34%
50 bis unter 65 Jahre	25%	11%	13%
65 Jahre und älter	21%	4%	1%
Erwerbssituation			
Erwerbstätig	51%	32%	42%
Hausfrau/-mann	3%	<1%	1%
Rentner/in	23%	5%	2%
Azubi	3%	7%	6%
Studierende	3%	15%	22%
Schüler/in	15%	39%	25%
ÖPNV-Nutzerstrukturen			
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	15%	85%	88%
Führerscheinbesitz	80%	62%	73%
Pkw-Verfügbarkeit (immer/tgl.	63%	29%	40%
ÖV-Nutzung wöchentlich	11%	77%	77%
Bewertung des ÖPNV-Systems (Ø-Note)	3,5	3,4	3,4

Von den Nutzern, die regelmäßig das öffentliche Verkehrssystem im Kreis Coesfeld beanspruchen, besitzen mehr als acht von zehn Personen eine Zeitkarte. Dies ist ein außergewöhnlich hoher Anteil. Das bedeutet, dass der größte Teil der ÖPNV-Nutzer Stammkunden sind und nur wenige Personen den ÖPNV für gelegentliche Fahrten nutzen. Dies

spiegelt sich auch in der Nutzungshäufigkeit wider: Fast 80% der ÖPNV-Nutzer fahren mehrmals pro Woche. Hier bestehen folglich noch Potenziale, mehr Kunden für eine gelegentliche ÖPNV-Nutzung zu gewinnen.

Bei den ÖPNV-Nutzern sind überproportional viele jüngere Einwohner vertreten, die sich häufig noch in der Ausbildung (insb. Schüler, Studierende, Auszubildende) befinden. Die Nutzergruppen des Zugverkehrs weichen von den übrigen ÖPNV-Nutzern ab: Zwar sind Erwerbstätige auch im Zugverkehr als Nutzer gegenüber der Gesamtbevölkerung leicht unterrepräsentiert. Dennoch stellen diese mit 42% aller Zugnutzer eine wesentliche Nutzergruppe dar. Auch der Zugverkehr wird zum überwiegenden Teil von Stammkunden genutzt.

ÖPNV-Nutzer bewerten die Qualität des Bus- und Bahnangebotes mit 3,4 bzw. 3,5 als Durchschnittsnote geringfügig besser als der Bevölkerungsdurchschnitt. Jedoch werden auch hier durchschnittlich Noten im eher befriedigenden bis noch befriedigenden Bereich vergeben. Dies zeigt, dass das bestehende und genutzte Verkehrsangebot nicht zur Zufriedenheit führt. Schnellbus-Nutzer bewerten das ÖPNV-Angebot insgesamt sogar geringfügig schlechter als der Bevölkerungsdurchschnitt. Insbesondere die eher mäßige Zufriedenheit bei Nutzern des Angebotes ist ein Indiz dafür, dass es qualitatives Steigerungspotenzial im Bus- und Bahn-Angebot gibt.

Arbeits- und Ausbildungsorte

Rund 37% der Erwerbstätigen aus dem Kreis Coesfeld haben ihre Arbeitsstätte in ihrem Wohnort. Die übrigen 63% verlassen folglich ihren Wohnort, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Mehr als vier von zehn Einwohnern nehmen hierfür Wege über die Kreisgrenze auf sich. Das relevanteste Ziel außerhalb des Kreises ist die Stadt Münster. In rund 16% der Fälle liegt der Arbeitsplatz in einer Stadt oder Gemeinde im Kreis Coesfeld. Arbeitsplatzschwerpunkte sind hier die Kreisstadt Coesfeld sowie die Stadt Dülmen.

Tab. 22: Arbeitsplatz und Ausbildungsort

Angaben in %	Kreis Coesfeld	
	Arbeitsplatz (n= 1.179)	Schule (n= 295)
Orte des Ausbildungs-/ Arbeitsplatzes (Personen ab 6 Jahre) (in %)		
Ascheberg	4%	5%
Billerbeck	3%	3%
Coesfeld	14%	20%
Dülmen	11%	16%
Havixbeck	1%	4%
Lüdinghausen	8%	13%
Nordkirchen	6%	8%
Nottuln	4%	6%
Olfen	2%	3%
Rosendahl	2%	2%
Senden	3%	8%
∑ innerhalb Kreis Coesfeld	56 %	86 %
Münster	20%	9%
Dortmund	2%	-
Kreis Borken	5%	< 1%
Städte im Ruhrgebiet (außer Dortmund)	4%	-
Kreis Recklinghausen	3%	<1%
Kreis Unna	3%	Selm: 2% Werne: 2%
Kreis Steinfurt	1%	-
Sonstige Orte außerhalb des Kreises	6%	-
∑ außerhalb Kreis Coesfeld	44 %	14 %

*: Fallzahlen zu gering

Fast neun von zehn Schülern im Kreis Coesfeld besuchen eine Schule im Kreisgebiet. Dabei können fast zwei von drei Schülern eine Schule im eigenen Stadtteil besuchen. Rund jeder vierte Schüler verlässt den Wohnort, um zur Schule zu gehen. Relevante Ziele im Ausbildungsverkehr außerhalb des Kreisgebietes sind die Stadt Münster sowie Selm und Werne im benachbarten Kreis Unna. Im Vergleich zu den Verflechtungen im Arbeitsverkehr ist der Schülerverkehr erwartungsgemäß stärker auf das eigene Kreisgebiet konzentriert.

Studierende besuchen schwerpunktmäßig die Universitäten und Hochschulen in Münster sowie die Standorte der FH Münster in Steinfurt. Aber auch die Universität in Dortmund ist ein relevanter Studienort von Studierenden aus dem Kreis Coesfeld.

Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort

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 knapp 23km zum Arbeitsplatz. Immerhin die Hälfte erreicht ihren Arbeitsplatz in weniger als 15km.

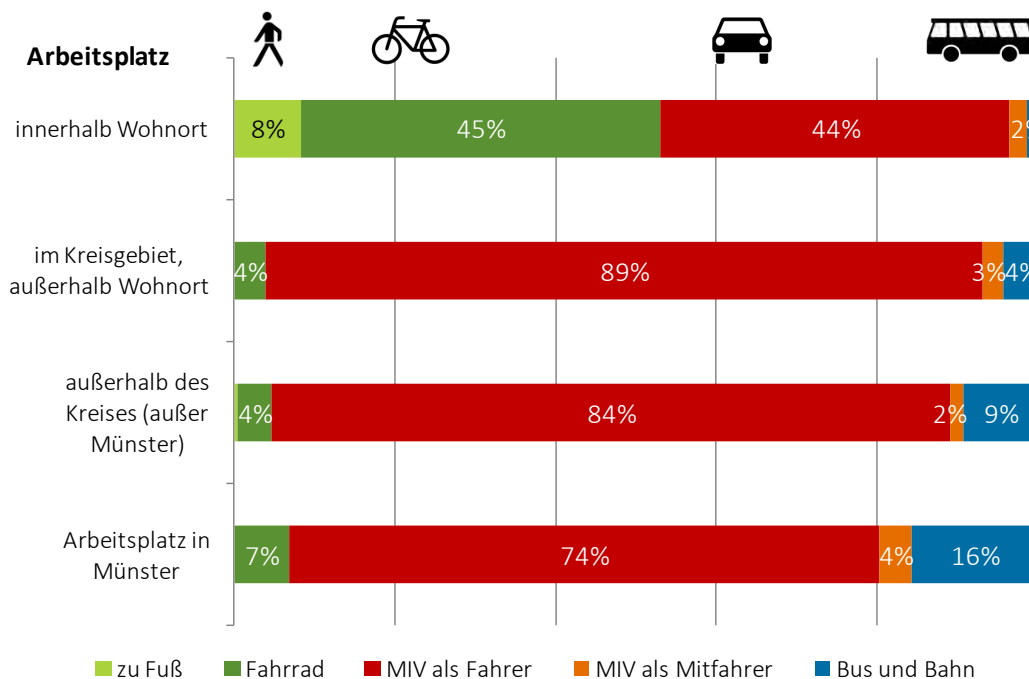
Fast jeder dritte Arbeitsplatz liegt näher als 5km entfernt und ist damit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 5 bis 10 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere auch steigendes Potenzial durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 10% der Arbeitsplätze erreicht werden. Mehr als jeder dritte Arbeitsplatzstandort von Erwerbstätigen aus dem Kreis Coesfeld liegt 20km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tab. 23: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung

Entfernung Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von Wohnung (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Coesfeld (n= 1.526)		Kreis Borken (n= 4.575)		Kreis Warendorf (n= 1.405)	
	Arbeit	Schule	Arbeit	Schule	Arbeit	Schule
unter 1 km	10%	20%	10%	22%	10%	24%
1 km bis unter 2 km	8%	20%	10%	15%	9%	14%
2 km bis unter 5 km	13%	25%	19%	29%	26%	28%
5 km bis unter 10 km	10%	14%	15%	15%	16%	18%
10 km bis unter 20 km	23%	15%	21%	14%	18%	13%
20 km bis unter 50 km	30%	6%	18%	5%	14%	2%
50 km und mehr	6%	<1%	8%	1%	9%	1%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	22,6 km	6,8 km	17,6 km	6,4 km	17,8 km	6,7 km
Median	15 km	3 km	9 km	3 km	7 km	3 km

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Mehr als zwei Drittel der Schulwege sind kürzer als 5 km. Damit sind für die meisten Schüler 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 etwa jeder fünfte Schüler mehr als 10km bis zur Schule zurück.

Abb. 16: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes



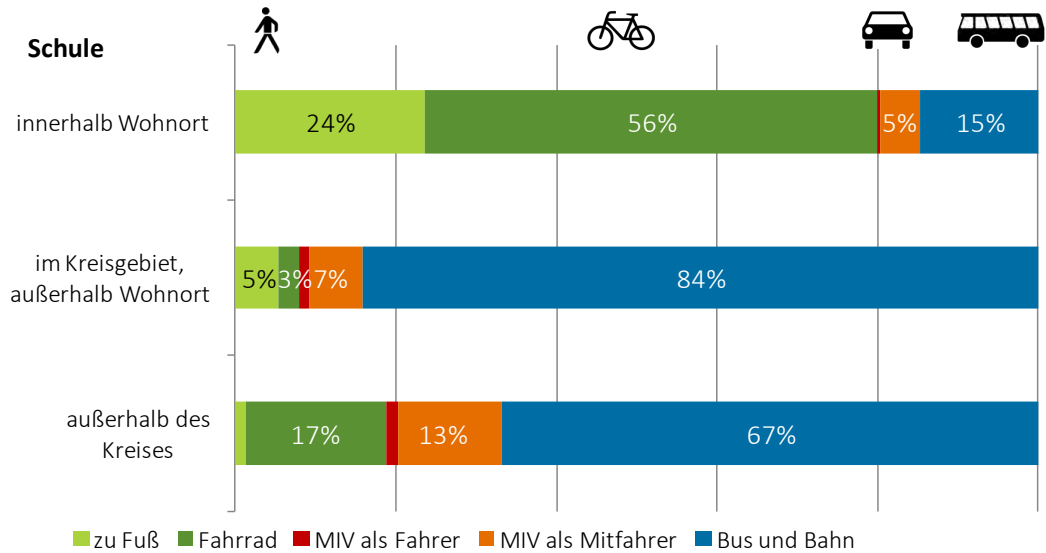
Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb der eigenen Stadt überwiegend mit Formen der Nahmobilität (Fuß- + Radverkehr: 53%) zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das eigene Auto zurückgegriffen. Im Vergleich mit anderen Untersuchungs-räumen liegt insbesondere der Fahrradanteil auf Wegen innerhalb des eigenen Wohnortes auf einem hohen Niveau.

Bus und Bahn erlangen erst eine signifikante Bedeutung, sobald die Stadtgrenze des eigenen Wohnortes überschritten wird. Insgesamt wird der ÖPNV für Relationen über die Kreisgrenze hinaus häufiger genutzt als für Arbeitswege innerhalb des Kreises. Insbesondere auf Pendelrelationen nach Münster weisen Bus und Bahn einen deutlich größeren Stellenwert auf als auf den übrigen Relationen.

Im Schülerverkehr werden Ausbildungswege innerhalb der eigenen Stadt schwerpunktmäßig nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad (insg. 80%), zurückgelegt. Bei Schulwegen, die über die Stadtgrenze hinaus verlaufen, verlagert sich der Schwerpunkt auf Bus und Bahn. Im Vergleich zu anderen Untersuchungs-räumen ist der Anteil von Pkw-Mitfahrern auf einem sehr geringen Niveau. Nur jeder zwanzigste Schüler, der eine Schule im eigenen Wohnort besucht, wird zur Schule gebracht bzw. abgeholt. Erwartungsgemäß sind die Anteile auf Stadtgrenzen überschreitenden Wegen höher, fallen dennoch im Vergleich zu anderen Regionen sehr niedrig aus. In Verbindung mit den

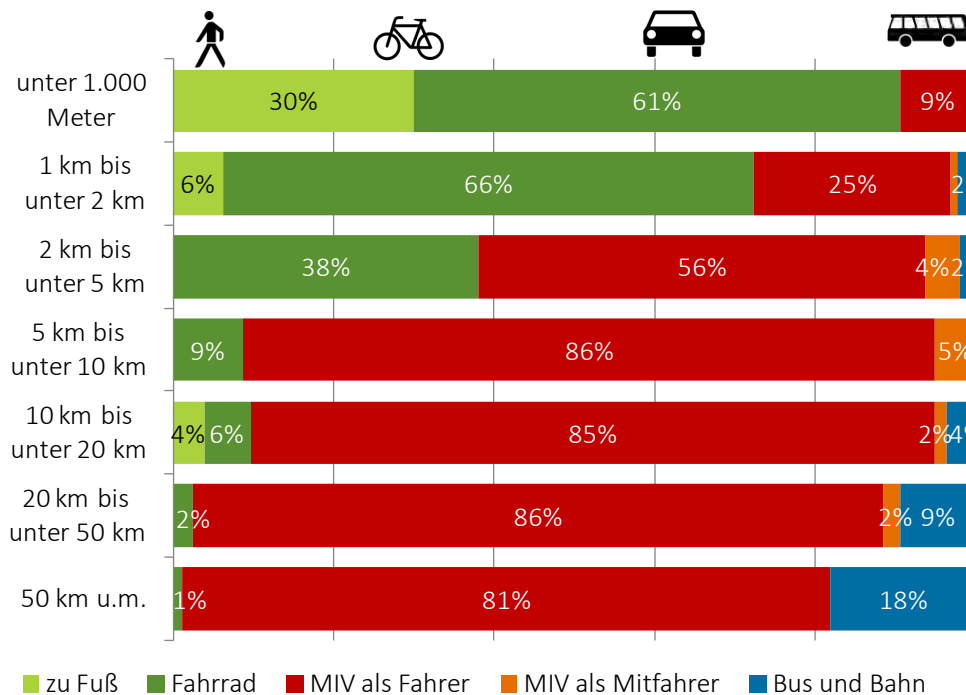
hohen ÖPNV-Anteilen legt dies die Schlussfolgerung nahe, dass der Schülerverkehr mit Bus und Bahn im Kreis Coesfeld gut funktioniert und daher rege genutzt wird.

Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule



Erwerbstätige nutzen hauptsächlich das Auto, sobald der Arbeitsweg länger als 2 km ist. Bis zu einer Pendelentfernung von 2 km weist insbesondere der Radverkehr außerordentlich hohe Anteile auf. 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.

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung



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 ÖPNV verlagert werden. Auch hier sind die Anteile bis zu einer Entfernung von 20 km gering.

Bewertung der Erreichbarkeit

Sowohl vom Arbeits- als auch vom Ausbildungsplatz wird die Erreichbarkeit mit dem Auto am besten bewertet. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit mangelhaft oder ungenügend bewertet und auch befriedigende oder ausreichende Noten wurden vergleichsweise selten für die Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz mit dem Pkw vergeben.

Ein anderes Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit Bus und Bahn erzielt. Mehr als jeder Zweite (51%) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen nur rund jeder Fünfte das Bus- und Bahnangebot für die Fahrt zur Arbeit als attraktiv einschätzt und eine gute oder sehr gute Bewertung hierfür abgibt. Von den Schülern im Kreisgebiet werden Bus und Bahn für die Fahrt zur Schule etwas besser empfunden als von den Erwerbstätigen. Hier sind immerhin knapp vier von zehn Befragten mit der Erreichbarkeit zufrieden. Dennoch vergibt auch jeder dritte Schüler eine mangelhafte oder ungenügende Bewertung für die Erreichbarkeit der Schule mit Bus- und Bahnangebot.

Abb. 19: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsorte nach Verkehrsmitteln

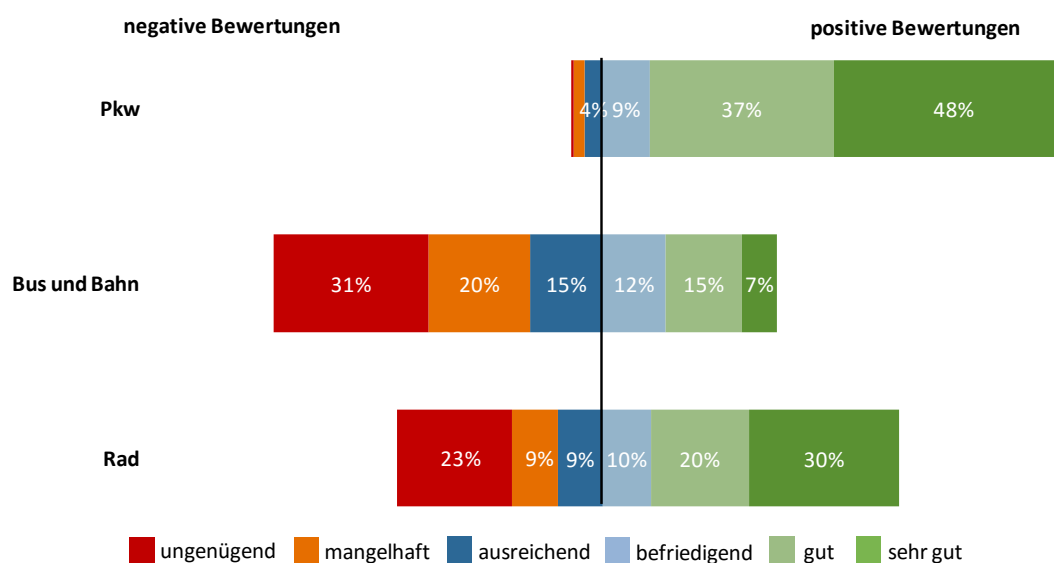
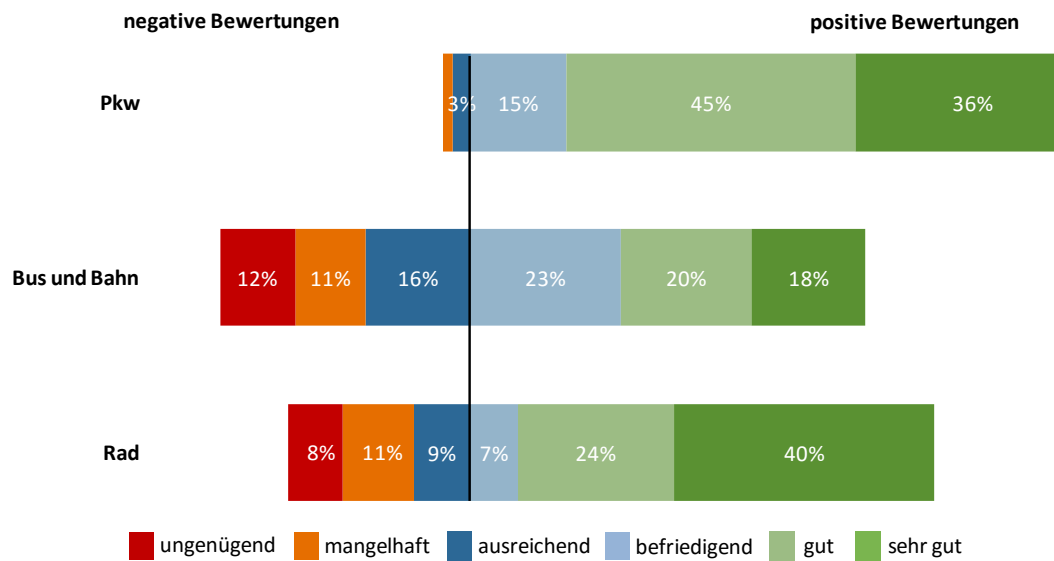


Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit der Schule nach Verkehrsmitteln

Die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte mit dem Fahrrad weist vergleichsweise große Kontraste zwischen schlechten und guten Bewertungen auf. Dies ist vor allem auf eine große Spannweite der Entfernungen zum Arbeitsplatz zurückzuführen. Insgesamt überwiegen jedoch die positiven Bewertungen im Radverkehr leicht: Während jeder zweite Erwerbstätige die Erreichbarkeit seines Arbeitsplatzes gut oder sogar sehr gut bewertet, schätzen 42% der Erwerbstätigen die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes per Fahrrad mangelhaft oder ungenügend ein. Die kürzeren Entfernungen im Schülerverkehr spiegeln sich folglich auch in der Bewertung der Erreichbarkeit der Schule wider: Fast zwei von drei Schülern im Kreisgebiet können ihre Schule mit dem Fahrrad gut oder sehr gut erreichen. Hingegen ist nur jeder fünfte Schüler mit der Erreichbarkeit der Schule per Fahrrad unzufrieden.

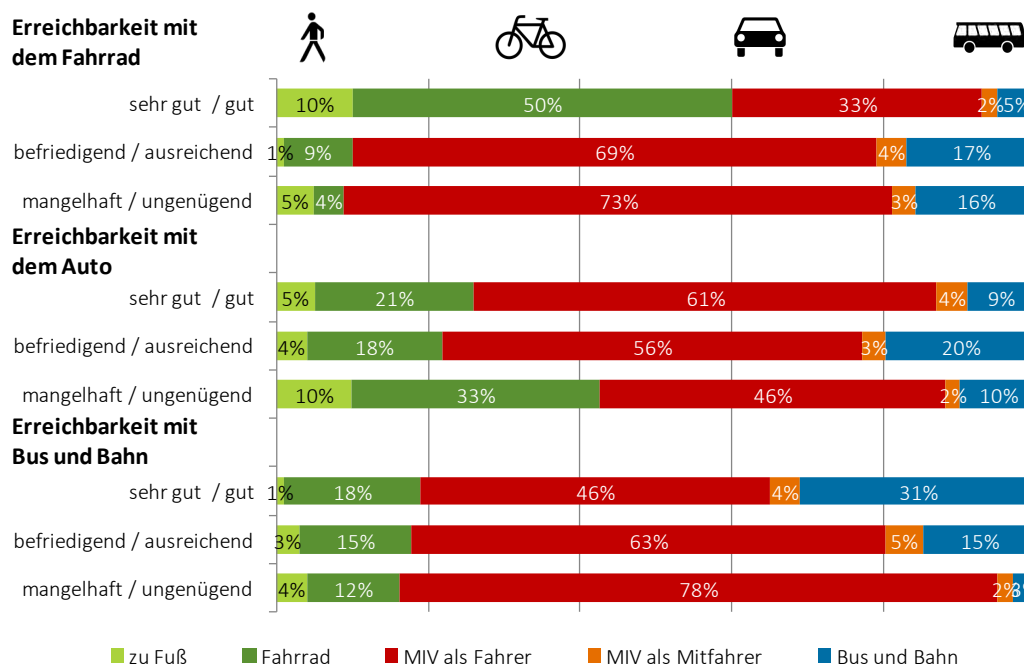
Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert v. a. beim Radverkehr mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes von der Wohnung. Je weiter der Arbeits-/Ausbildungsort entfernt liegt, desto schlechter wird die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad eingestuft. Dagegen zeigen sich beim Auto nur geringe Unterschiede.

Im Bus- und Bahnverkehr wird vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen schlecht bewertet, die außerhalb des eigenen Stadtteils, aber innerhalb der Wohnortgemeinde liegen. Ein möglicher Grund hierfür ist, dass hier insbesondere disperse Verbindungen häufig nicht durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt sind bzw. teilweise nur über Umwege erreichbar sind.

Tab. 24: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits- / Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewertet (in %)	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Arbeits- / Ausbildungsstätte im eigenen Stadt- / Ortsteil	92%	85%	29%
Arbeits- / Ausbildungsstätte im Wohnort	73%	86%	14%
Arbeits- / Ausbildungsstätte außerhalb Wohnort	21%	83%	25%
Gesamtdurchschnitt	53 %	84 %	25 %

Zwischen der Erreichbarkeitsbewertung nach den verschiedenen Verkehrssystemen und der stichtagsbezogenen Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz lässt sich insbesondere für die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV ein eindeutiger Zusammenhang feststellen. Je besser die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem jeweiligen Verkehrssystem eingestuft wird, desto häufiger kommt das entsprechende Verkehrsmittel zum Einsatz. Der stärkste Zusammenhang zeigt sich im Fahrradverkehr. Hier wird die Erreichbarkeitsbewertung maßgeblich über die Entfernung der Wohnung zum Arbeitsplatz bestimmt. Fast jeder dritte Weg zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz wird mit Bus und Bahn bewältigt, wenn die Erreichbarkeit mit sehr gut oder gut eingeschätzt wird. Der Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Busse & Bahnen) kommt in dieser Kategorie sogar auf den gleichen Anteil wie der MIV (50%).

Abb. 21: Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- / Ausbildungsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung

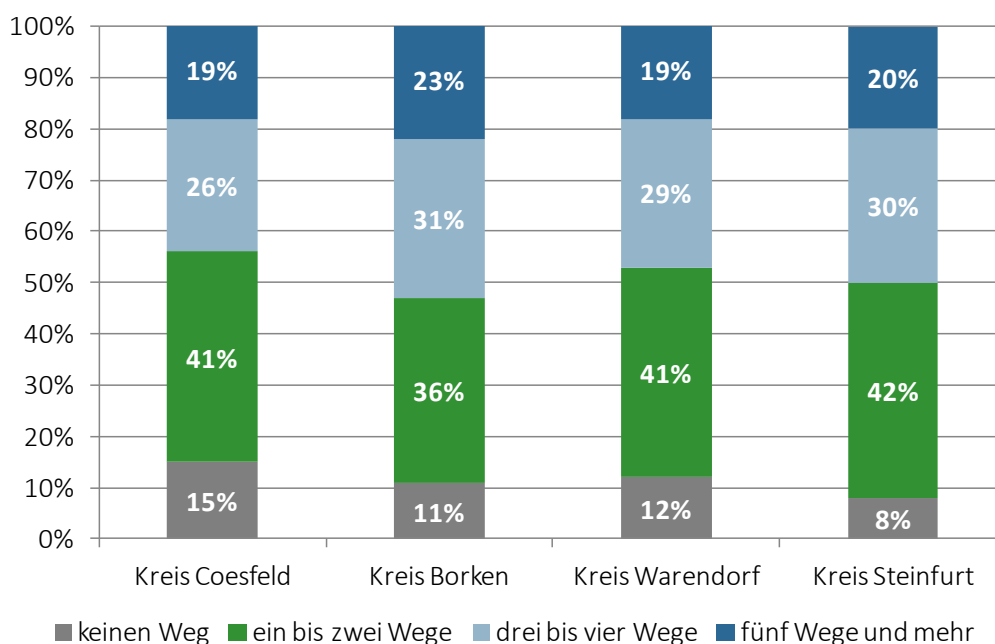
Am wenigsten ausgeprägt ist die Abhängigkeit zwischen Bewertung der Erreichbarkeit und der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl im Autoverkehr. Auch wenn die Erreichbarkeit

mit dem Auto als mangelhaft oder ungenügend bewertet wird, nutzt fast die Hälfte der Befragten trotzdem das Auto für den Weg zur Arbeit bzw. zur Ausbildung.

4.4 Mobilität am Stichtag

Mehr als acht von zehn Befragten im Kreis Coesfeld haben an dem für sie gültigen Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,5 Wege pro Tag zurückgelegt.

Abb. 22: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche



Rund vier von zehn Befragte haben einen oder zwei Wege zurückgelegt, 26% haben drei oder vier Wege unternommen und bei knapp einem Fünftel waren es fünf oder mehr Wege. Damit legen die Einwohner des Kreises Coesfeld ähnlich viele Wege zurück wie in anderen Vergleichsregionen oder auch im deutschlandweiten Durchschnitt.

Tab. 25: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege / mobile Person	Anteil an Im-mobilien ¹⁶	Wege / alle Personen
Kreis Coesfeld	3,5	15%	2,8
Kreis Borken (2015)	3,8	11%	3,4
Kreis Warendorf (2015)	3,6	12%	3,2
Kreis Steinfurt (2011)	3,6	8%	3,3
Bundesweit (2008/MID)	3,8	10%	3,4

¹⁶ Immobile sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben

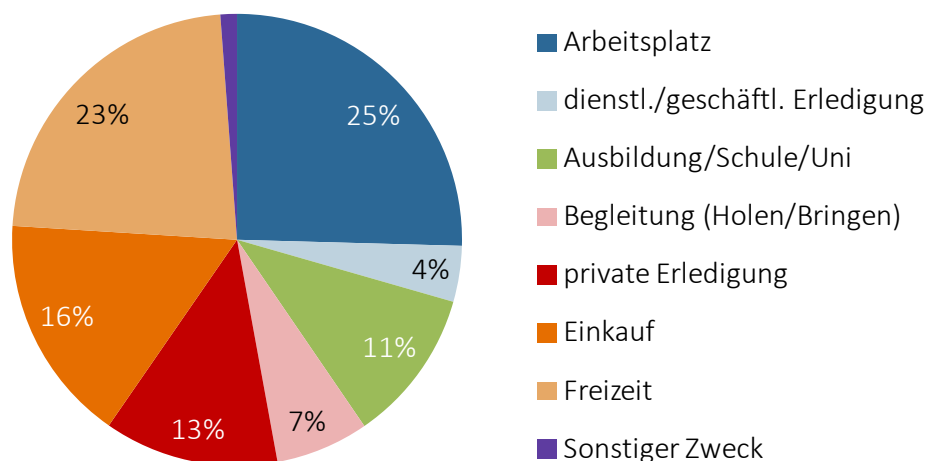
Die mobilste Bevölkerungsgruppe sind die Teilzeiterwerbstätigen, die im Durchschnitt 3,6 Wege/Werktag zurücklegen. Die Rentner sind die immobilste Gruppe (2,1 Wege/Werktag), da hier die Wege von und zur Arbeit entfallen und Rentner überdurchschnittlich oft auch von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen sind, die zu einer Reduzierung der Mobilität führen. Vollzeiterwerbstätige und Auszubildende legen mit 2,8 bis 3,0 Wegen pro Tag eine werktägliche Wegeanzahl zurück, die im Bevölkerungsdurchschnitt liegt. Schüler legen mit rund 3,1 Wegen pro Tag etwas mehr Wege als der Bevölkerungsdurchschnitt zurück. Studierende liegen mit 2,3 Wegen pro Werktag leicht unterhalb des Durchschnitts. Insgesamt zeigt sich die Tendenz, dass Bevölkerungsgruppen, die einer ganztägigen Beschäftigung (z.T. mit mittleren bis längeren Pendlerdistanzen) nachgehen, weniger Wege zurücklegen als Bevölkerungsgruppen, die mehr Zeit für andere Erledigungen bzw. Freizeitaktivitäten zur Verfügung haben.

Nach Altersgruppen unterschieden ist die Gruppe der 40 bis 50-Jährigen an Werktagen die mobilste (3,4 Wege). Bereits ab einem Alter von 50 Jahren nimmt das tägliche Wegeaufkommen signifikant ab und sinkt mit steigendem Alter immer weiter. So legen 50- bis 75-Jährige noch knapp 2,7 Wege pro Werktag zurück und über 75-Jährige nur noch 1,7 Wege pro Werktag.

Unterschiede bestehen auch zwischen verschiedenen Haushaltstypen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, mit durchschnittlich über 3 Wegen pro Werktag (Paar mit einem Kind: 3,1 Wege; Paar mit mehreren Kindern: 3,5 Wege) mehr Wege zurück als Personen in Haushalten ohne Kinder.

Verkehrszwecke

Am häufigsten werden an einem Werktag die Wege zum Arbeitsplatz, für Freizeitaktivitäten sowie zu privaten Versorgungszwecken (einschl. Einkauf) zurückgelegt und machen jeweils rund ein Viertel des gesamten Wegeaufkommens aus. Insgesamt werden über 40% der Wege an einem Werktag für Berufs- und Ausbildungszwecke unternommen (inkl. dienstliche Wege). Rund zwei Drittel aller Wege werden zu Einkaufs- und Erledigungs- oder zu Freizeit- und Begleitzwecken zurückgelegt.

Abb. 23: Wegezwecke werktags**Tab. 26: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)**

Wegezweck (Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Coesfeld (n=9.987) ¹⁷	Kreis Borken (n=24.791)	Kreis Warendorf (n= 12.571)	Kreis Steinfurt (n= 13.422)	MiD 2008 (Di. - Do.)
Arbeitsplatz	25%	26%	26%	26%	17%
dienstlich / geschäftlich	4%	3%	4%	4%	9%
Ausbildung, Schule, Uni	11%	12%	12%	9%	8%
private Erledigung	12%	12%	11%	14%	13%
Einkauf	16%	16%	16%	19%	20%
Freizeit	23%	24%	25%	21%	26%
Begleitung Person	7%	7%	7%	7%	8%
sonstige Zwecke	1%	<1%	<1%	<1%	<1%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

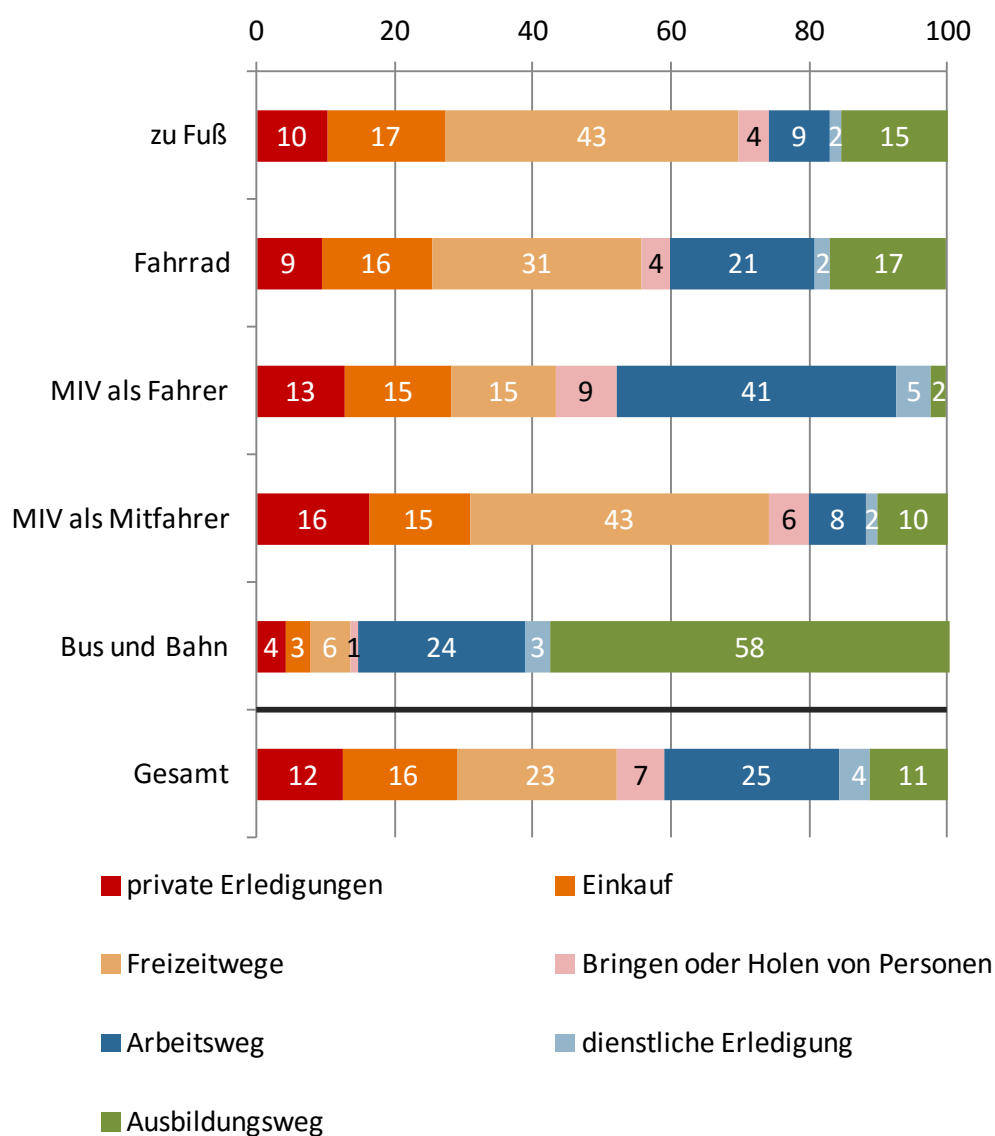
Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke im Kreis Coesfeld ähnelt den Ergebnissen der bundesweiten Mobilitätsuntersuchung MiD 2008, wobei die Anteile der Arbeits- und Ausbildungswege etwas höher ausfallen und der Anteil von Einkaufswegen etwas geringer ausfällt.

Teilweise werden unterschiedliche Verkehrsmittel je nach Wegezweck in Anspruch genommen. Zwar wird das Fahrrad leicht überdurchschnittlich auf Freizeitwegen genutzt, aber im Vergleich zu anderen Gegenden sind die Wegezwecke des Alltagsverkehrs (insb. Berufs- und Ausbildungswege) vergleichsweise oft vertreten. Hieraus lässt sich schlussfolgern, dass die Rolle des Fahrrads im Kreis Coesfeld weit über den Freizeitverkehr hinausgeht und neben dem Auto auch ein Rückgrat im Alltagsverkehr bildet.

¹⁷ Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Dülmen (2014)

Ein anderes Ergebnis zeigt sich bei der Nutzung von Bus und Bahn: Mehr als jeder zweite mit dem ÖPNV zurückgelegter Weg führt zur Ausbildungsstätte bzw. davon zurück. Etwa ein Viertel der mit Bus und Bahn absolvierten Wege sind Arbeitswege. Für die übrigen Wegezwecke wird der ÖPNV hingegen wenig bis fast gar nicht genutzt. Eine Aufschlüsselung nach den verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen verdeutlicht, dass der Bus eine zentrale Funktion für Wege zur Ausbildungsstätte – vor allem zur Schule – übernimmt: Hier sind 78% aller mit dem Bus zurückgelegten Wege Ausbildungswege. Im Schienenpersonennahverkehr werden hingegen vor allem arbeitsorientierte Wege zurückgelegt, die jedoch mit einem Anteil von 40% einen etwas weniger dominanten Stellenwert haben als die Ausbildungswege im Busverkehr.

Abb. 24: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln

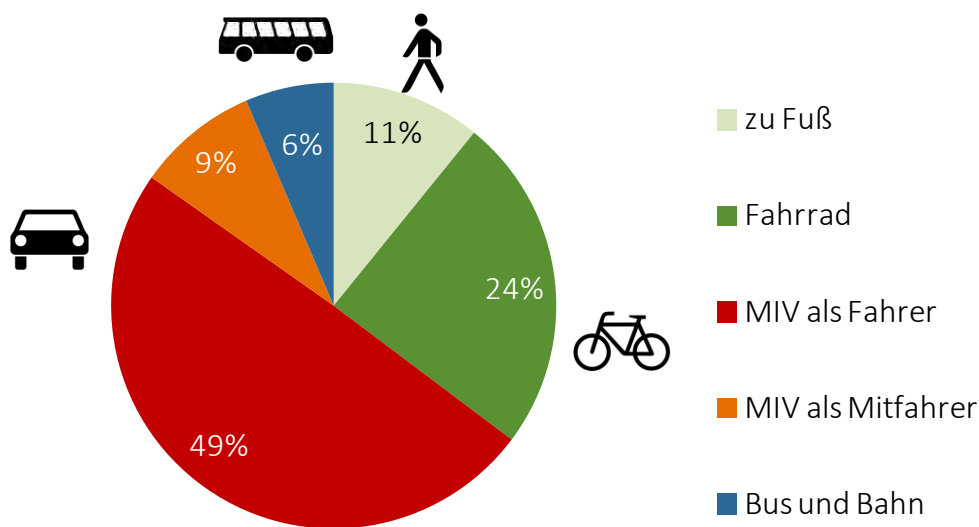


4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

11% der werktäglichen Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Knapp jeder vierte Weg im Kreis Coesfeld wird mit dem Fahrrad bewältigt. Das dominante Verkehrsmittel im Kreis ist jedoch das Auto, das für rund 58% aller Wege eingesetzt wird. Dabei werden 49% aller Wege werden dabei mit dem Auto als Fahrer und weitere 9% als Mitfahrer zurückgelegt.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 6% der Wege durchgeführt. Mit 4% überwiegt dabei die Busnutzung, die übrigen zwei Prozentpunkte verteilen sich dabei auf den regionalen Schienenverkehr.

Abb. 25: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Coesfeld



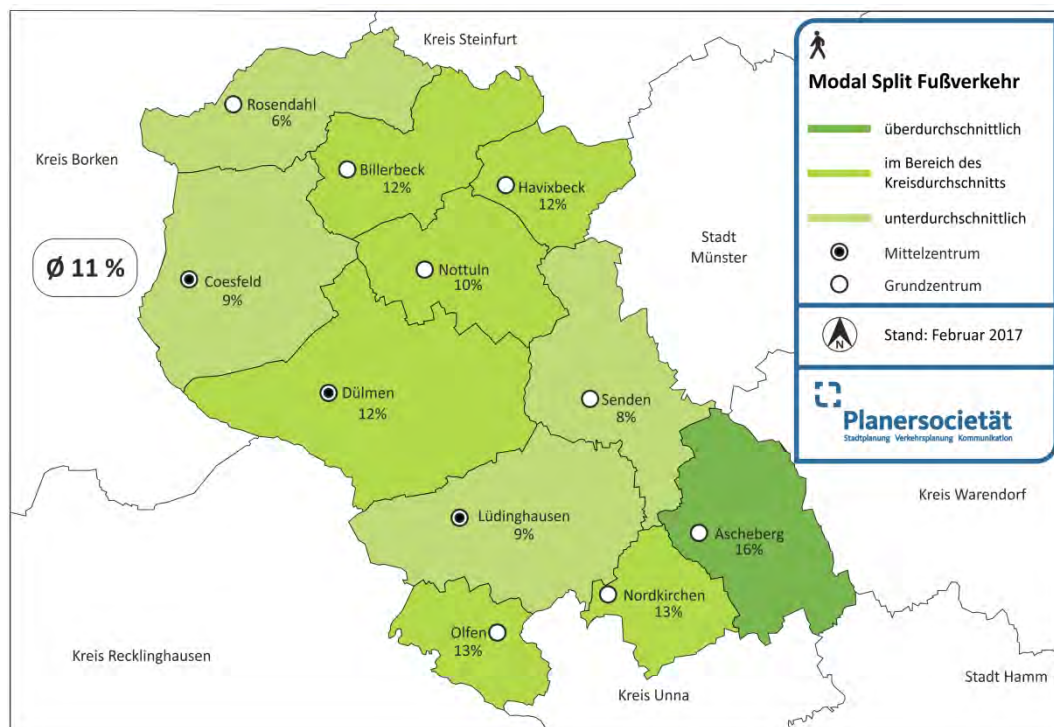
Gegenüber vergleichbaren Untersuchungsräumen mit durchgeführten Mobilitätshebungen besitzt der Nahmobilitätsanteil im Kreis Coesfeld mit einem Anteil von mehr als einem Drittel aller Wege einen hohen Stellenwert. Diese besondere Qualität gilt es zu sichern und weiter auszubauen.

In der Modal-Split-Auswertung fließt nur das Verkehrsmittel ein, mit dem die längste Wegstrecke bewältigt wurde (Hauptverkehrsmittel). Wenn man nach dem Etappenprinzip auswertet, in dem man auch Zu- und Abgangswege berücksichtigt, erhöht sich ausschließlich der Fußwegeanteil auf 15%. Auch der Radverkehrsanteil erhöht sich geringfügig auf knapp 26%. Diese Erhöhungen gehen insbesondere zulasten des MIV-Anteils, der insgesamt auf 53% sinkt.

Verkehrsmittelwahl und Modal Split in den Städten und Gemeinden

In den kreisangehörigen Kommunen sind zum Teil recht deutliche Unterschiede im Modal-Split zu verzeichnen: Die Bewohner in den einwohnerstärkeren Städten weisen i. d. R. den höchsten Fußgänger- und Fahrradanteil auf. Dies hängt wesentlich mit der kompakten Siedlungsstruktur und der besseren Versorgungssituation im Nahbereich zusammen. Dieser Effekt ist im Kreis Coesfeld vor allem dann zu beobachten, wenn der Fuß- und Radverkehrsanteil gemeinsam betrachtet wird.

Abb. 26: Modal Split-Anteil des Fußverkehrs nach Städten und Gemeinden im Kreis Coesfeld



Der Fußverkehrsanteil am Modal Split in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weist eine Spannweite zwischen 6% in Rosendahl und 16% in Ascheberg auf. Damit weist der Fußverkehrsanteil innerhalb des Kreises eine vergleichsweise große Streuung auf.

Auch im Radverkehr lassen sich deutliche Unterschiede zwischen den kreisangehörigen Kommunen feststellen. Zum einen wird der Radverkehrsanteil raumstrukturell beeinflusst, so dass Kommunen mit kompakter Siedlungsstruktur und einem vielfältigen Versorgungsangebot günstigere Voraussetzungen für den Radverkehr aufweisen. Dies ist beispielsweise an den Städten Coesfeld und Lüdinghausen erkennbar, die mit 31% bzw. 32% die höchsten Radverkehrsanteile im Kreisgebiet erreichen. Insbesondere in Gemeinden des Kreises mit einer geringen Vielfalt an Versorgungsmöglichkeiten und einer teilweise dispersen Siedlungsstruktur (z. B. in Nordkirchen) werden geringere Radverkehrsanteile erreicht, z. B. Nordkirchen mit 10% und Olfen mit 17%.

Abb. 27: Modal Split-Anteils des Radverkehrs nach Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld

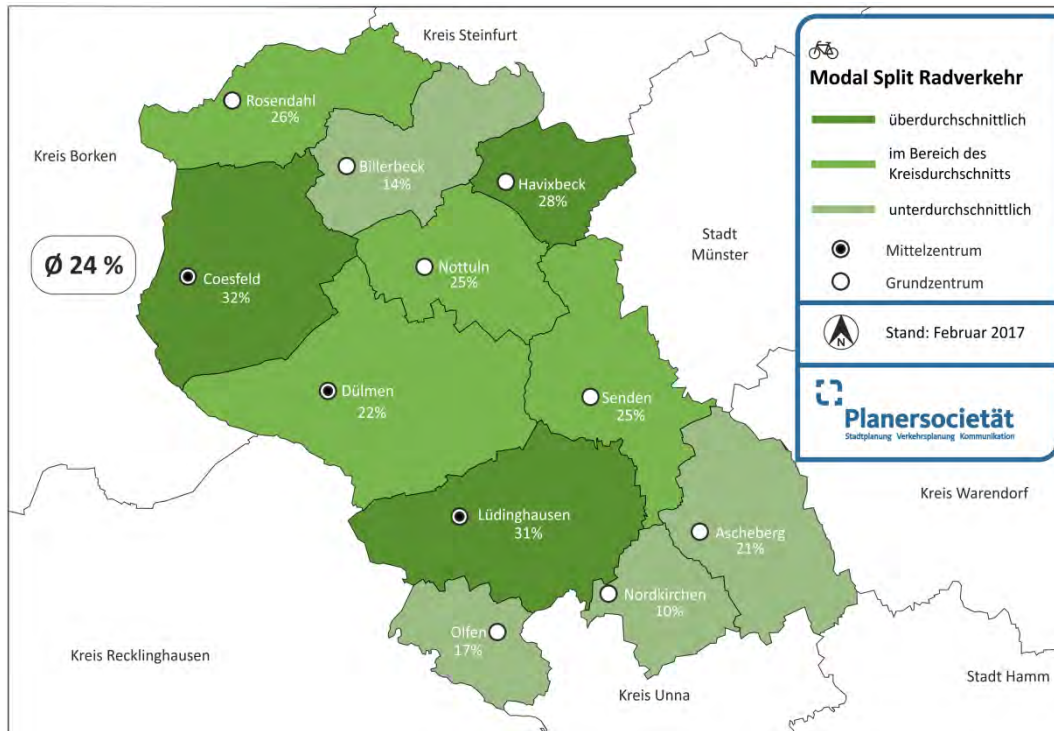
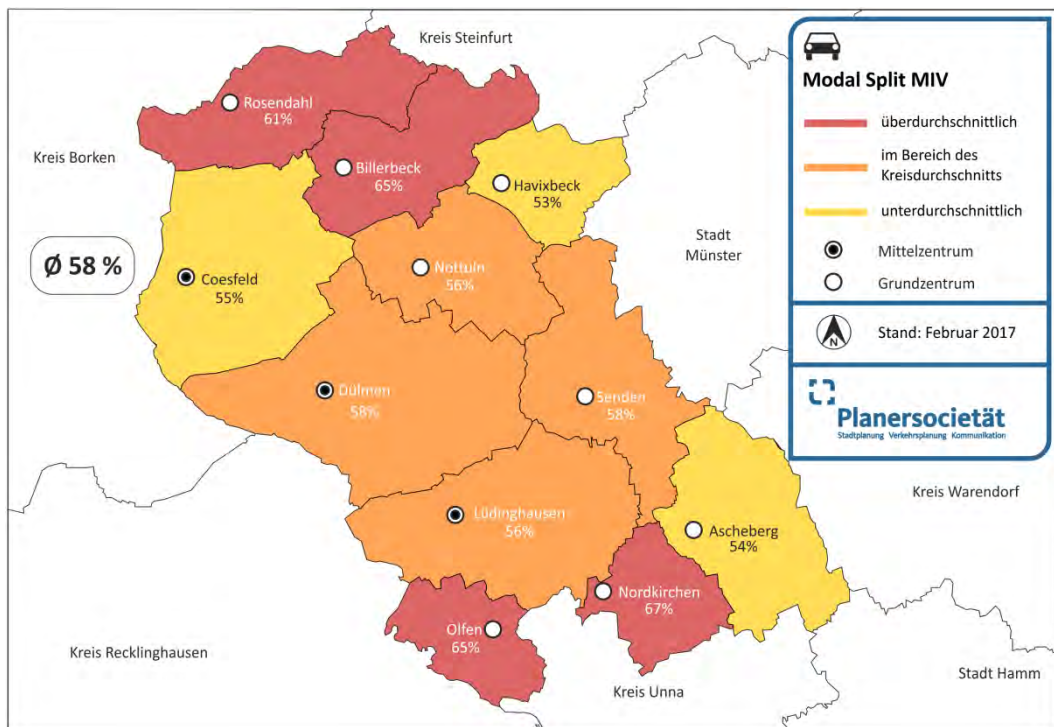


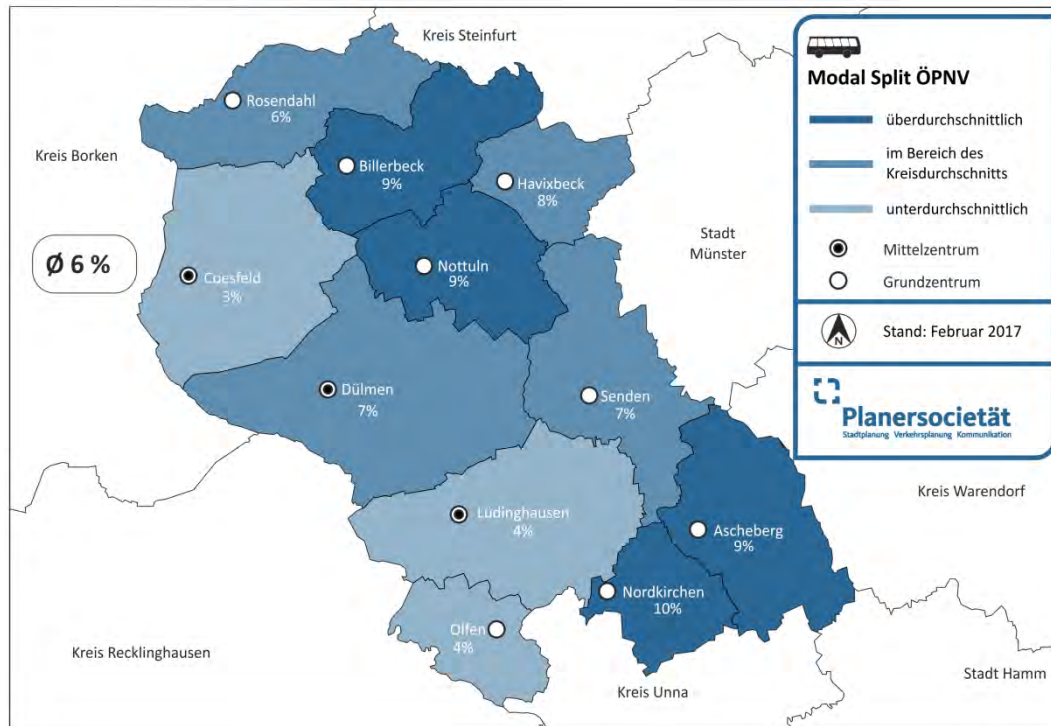
Abb. 28: Modal Split-Anteils des MIV nach Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld



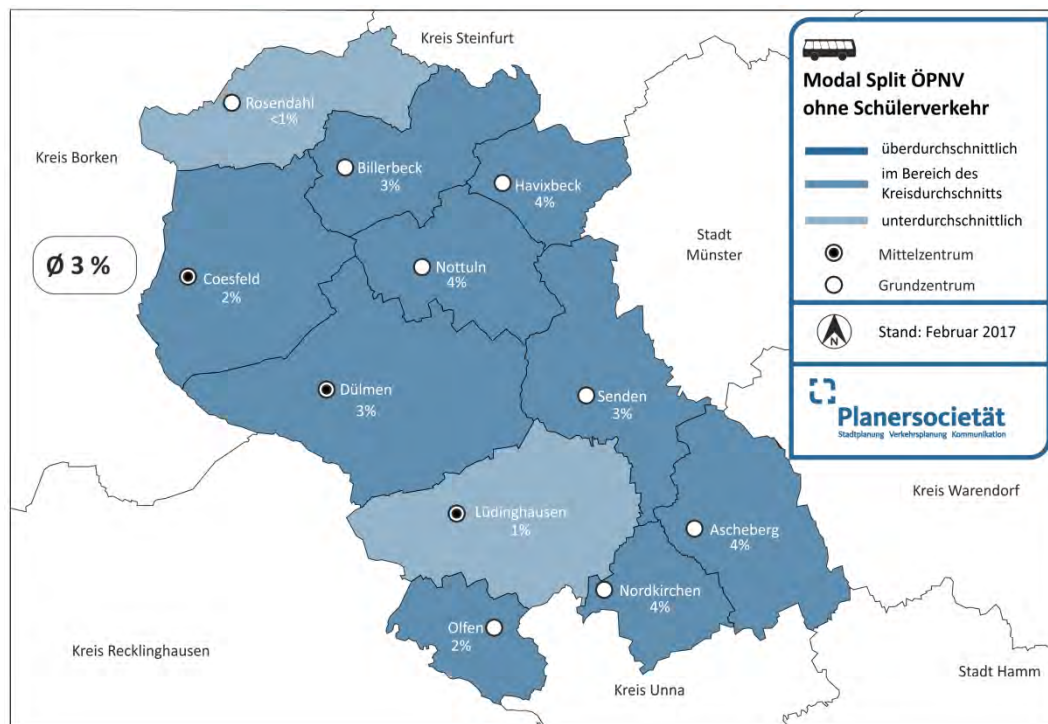
Der Anteil des MIV streut zwischen 53% in Havixbeck und 67% in Nordkirchen. Auch hier spiegelt sich die Entfernung zu Versorgungs- und Arbeitsplatzstandorten wider. So errei-

chen die am Rande des Kreisgebietes liegenden, kleineren Gemeinden und Städte, die höchsten MIV-Anteile, während insbesondere größere Kommunen wie Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen eher durchschnittliche bis unterdurchschnittliche MIV-Anteile erreichen.

Abb. 29: Modal Split-Anteil des ÖPNV nach Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld



Bei den ÖPNV-Anteilen nach Kommunen spiegelt sich insbesondere die Schulstruktur im Kreisgebiet wider. Ein weiterer Einfluss ist durch die Angebotsqualität im Schienenverkehr zu vermuten. So werden hohe ÖPNV-Anteile in Kommunen erreicht, die keine oder nur ein begrenztes Angebot an weiterführenden Schulen aufweisen oder über häufig verkehrende Direktverbindung im SPNV in das Oberzentrum Münster verfügen. Bleibt der Schülerverkehr in der Betrachtung unberücksichtigt, sinken die ÖPNV-Anteile z. T. drastisch. So erreicht beispielsweise die Gemeinde Rosendahl ohne Schülerverkehr einen ÖPNV-Anteil von weniger als einem Prozent.

Abb. 30: ÖPNV-Anteile in den kreisangehörigen Städten und Gemeinde ohne Schülerverkehr

Intermodale Wege, die mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, gewinnen in der Verkehrsplanung einen zunehmenden Stellenwert. Im Kreis Coesfeld spielen derzeit kombinierte Verkehrsmittelnutzungsformen wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) noch eine untergeordnete Rolle: Der Anteil liegt im Kreis Coesfeld bei knapp 3%. Auch in anderen Vergleichsregionen wurden ähnliche Anteilswerte ermittelt.

Tab. 27: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof / zur Bushaltestelle

Verkehrsmittelwahl zur ÖV-Haltestelle (Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Coesfeld		Kreis Borken		Kreis Warendorf	
	Bushaltestelle (n=112)	Bahnhof (n=59)	Bushaltestelle (n=866)	Bahnhof (n=158)	Bushaltestelle (n=636)	Bahnhof (n=350)
zu Fuß	73%	25%	76%	34%	79%	34%
Fahrrad	22%	32%	21%	20%	15%	20%
Pkw / Motorrad	3%	23%	3%	26%	6%	26%
Bus	-	20%	-	19%	-	19%
Taxi	-	< 1%	-	-	-	-
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Zwischen der Verkehrsmittelwahl zur Bushaltestelle und zum Bahnhof bestehen große Unterschiede. Wege zur Bushaltestelle werden zum Großteil zu Fuß (70%) sowie teilweise mit dem Fahrrad (22%) zurückgelegt. Einige wenige Befragten lassen sich auch mit dem Pkw zur Bushaltestelle bringen (3%).

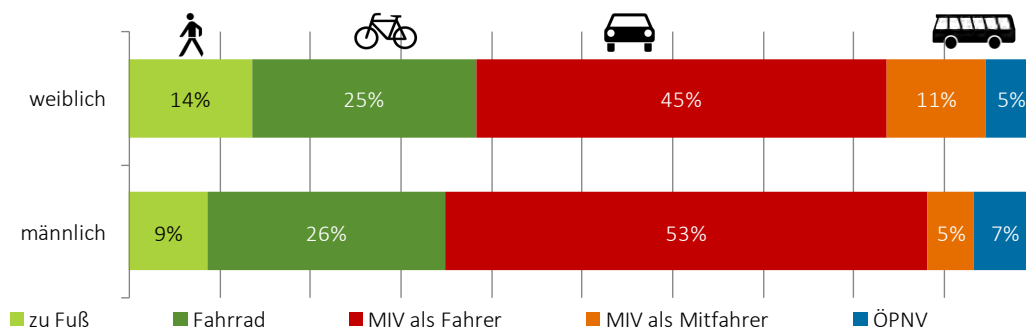
Zum Zugverkehr hingegen fällt die Verkehrsmittelwahl differenzierter aus, was durch die größere Erschließung im Zugverkehr und damit verbundene, größere Distanzen zum Bahnhof zu erklären ist. Hier geht nur jeder etwas mehr als jeder vierte Nutzer des Zugverkehrs zu Fuß zum Bahnhof. Jeder dritte Weg zum Bahnhof wird mit dem Fahrrad zurückgelegt, was dadurch das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel für den Weg zum Bahnhof ist. Der Busverkehr hat hier im Vergleich mit 20% eine eher untergeordnete Bedeutung. Im Vergleich mit anderen Untersuchungsräumen ist der Anteil des Busverkehrs jedoch üblich. Aber auch der Pkw kommt mit 23% auf einen hohen Stellenwert (15% als Fahrer, 8% als Mitfahrer).

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich insbesondere hinsichtlich des Alters, aber auch leichte geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht zeigen sich Unterschiede. Während Männer häufiger mit dem Auto unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß zurück. Darüber hinaus sind Frauen häufiger als Mitfahrer in einem Pkw unterwegs als Männer und fahren dafür geringfügig seltener selbst.

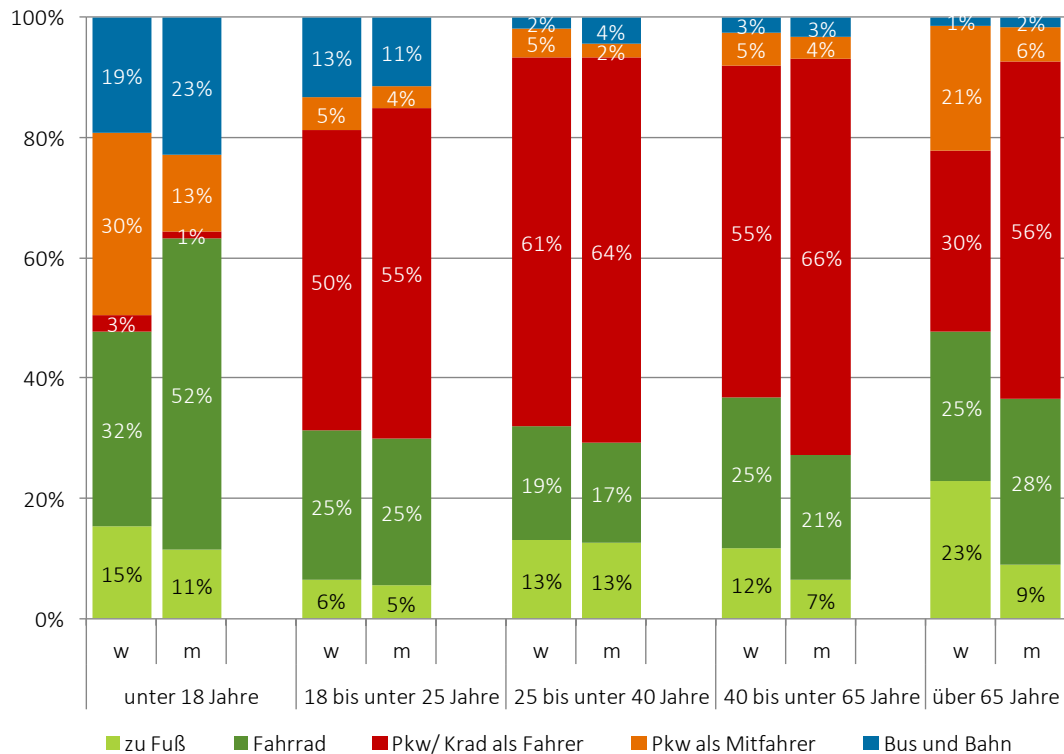
Abb. 31: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Insbesondere bei jüngeren Kreisbewohnern (unter 25 Jahre) ist festzustellen, dass in diesem Alter Frauen deutlich häufiger Bus und Bahn nutzen, während die Männer deutlich mehr mit dem Fahrrad fahren. Dieser Unterschied relativiert sich jedoch mit zunehmendem Alter. Insgesamt gehen Männer deutlich weniger zu Fuß als Frauen: Während hiervon in jungen Altersklassen vor allem der Radverkehr profitiert, fahren Männer in mittleren Altersklassen mehr Auto. In der Altersklasse der Senioren zeigen sich ebenfalls Unterschiede zwischen Männern und Frauen: Obwohl der Gesamtanteil des MIV am Modal Split bei beiden Geschlechtern nahezu identisch ist, sind Frauen ab 65 Jahren überdurchschnittlich häufig Mitfahrer, während die Männer zumeist selbst fahren. Dies ist vor allem auf die geringere Führerscheinbesitzquote bei älteren Frauen zurückzuführen (s. Kap. 4.2). Durch Generationseffekte werden zukünftig ältere Frauen deutlich häufiger einen

Führerschein besitzen als heute. Entsprechend ist davon auszugehen, dass sich dann auch das Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen in der Altersklasse der Senioren zunehmend angleichen wird.

Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



Neben geschlechterspezifischen Unterschieden unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl auch nach Alter. 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, sind tendenziell nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, unterwegs.

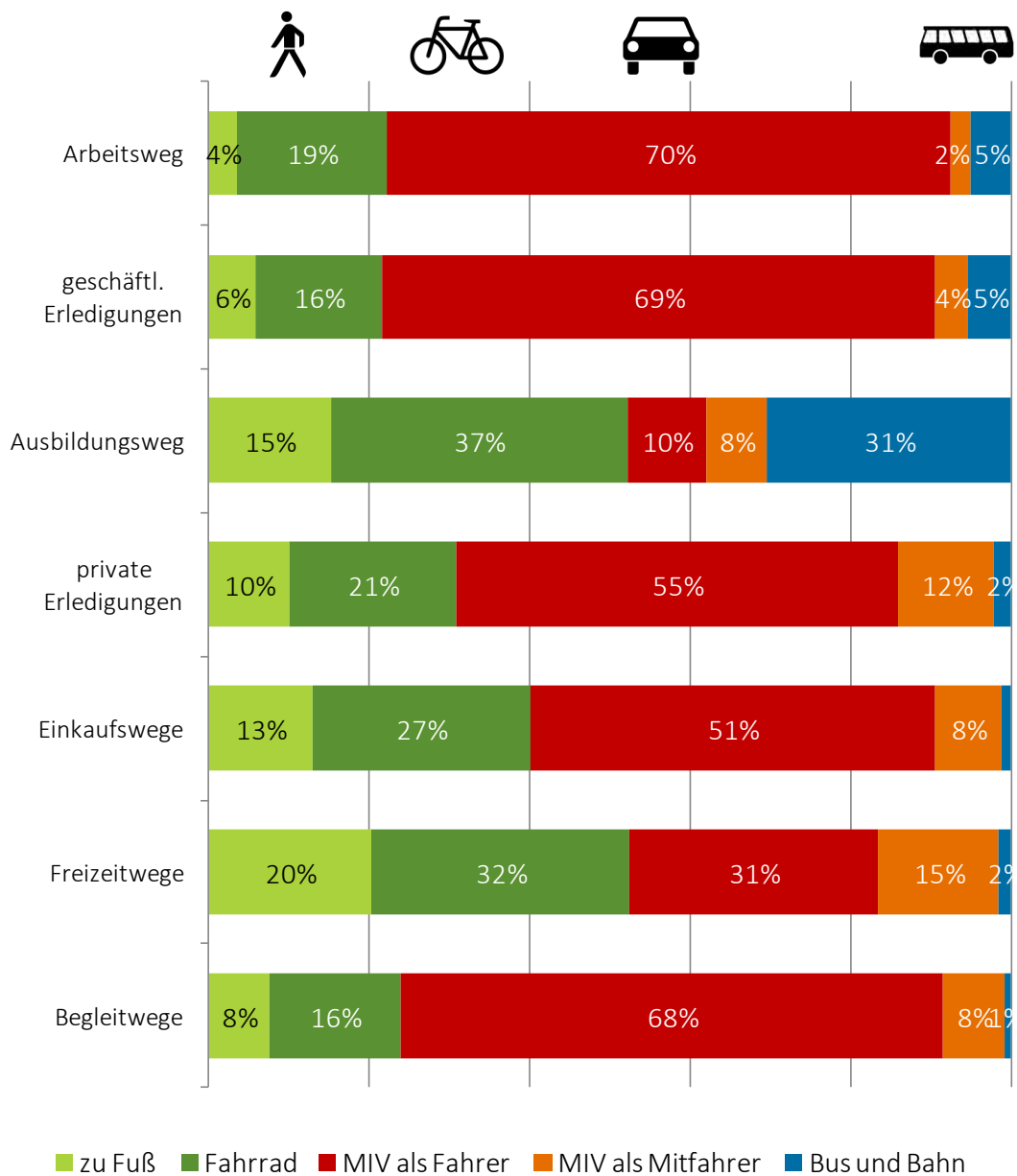
Bei weiblichen Jugendlichen unter 18 Jahren nimmt v. a. der Mitfahreranteil einen hohen Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Eltern-Taxi“). Die selbstständigen Mobilitätsalternativen für Jugendliche im Kreis Coesfeld sind hier insbesondere das Fahrrad, aber auch der ÖPNV. Ab einem Alter von 18 Jahren steigt der MIV-Anteil sprunghaft auf einen Wert von über 50% an. Die höchsten MIV-Anteile hat die Altersgruppe der 25-40-Jährigen. In dieser Altersklasse sind insbesondere die Nahmobilitätsanteile besonders gering, obwohl die Anteile im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen immer noch auf einem hohen Niveau bewegen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass diese Altersgruppe durchschnittlich die längsten Distanzen zurücklegt. Ab 65

Jahre steigt dann beim Wegfall der Erwerbstätigkeit wiederum der Anteil der Nahmobilität.

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf, dagegen haben Ausbildungs-, Freizeit-, Einkaufs- sowie Versorgungswege hohe Fußgänger- und Radverkehrsanteile.

Abb. 33: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Allerdings lässt sich feststellen, dass trotz hoher Fuß- und Radverkehrsanteile bei diesen Wegezwecken der Pkw zumeist das dominante Verkehrsmittel bleibt, mit dem mehr als die Hälfte aller Wege zurückgelegt wird. Eine Ausnahme hiervon bilden der Ausbildungsverkehr (Pkw-Anteil 18%) und der Freizeitverkehr (Pkw-Anteil 46%). Höhere ÖV-Anteile finden sich lediglich bei den Wegen zum Ausbildungsplatz, zur Universität oder zur Schule (31% aller Wege), aber auch zum Arbeitsplatz und für geschäftliche Erledigungen wird der ÖPNV häufiger genutzt als für andere Wegezwecke. In der Freizeit sowie für private Erledigungen und Einkäufe hat der ÖPNV nur eine sehr geringe Bedeutung.

4.6 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag im Kreis Coesfeld liegt bei knapp 12 km. Jeder vierte Weg ist dabei kürzer als 2 km und mehr als die Hälfte aller Wege ist kürzer als 5 km. Im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen fällt auf, dass der Anteil kurzer Wege im Kreis Coesfeld vergleichsweise gering ist und dafür insbesondere der Anteil der Wege zwischen 20 und 50 km überdurchschnittlich hoch ist.

Tab. 28: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Coesfeld (n=11.174 ¹⁸)	Kreis Borken (n=25.152)	Kreis Warendorf (n= 12.755)	Kreis Steinfurt (n= 12.998)	MiD 2008
bis zu 1 km	12%	20%	18 %	11%	25%
1,01 km bis zu 2 km	15%	18%	16%	16%	14%
2,01 km bis zu 5 km	27%	24%	22%	27%	21%
5,01 km bis zu 10 km	14%	14%	15%	18%	15%
10,01 km bis zu 20 km	14%	12%	15%	13%	12%
20,01 km bis zu 50 km	14%	8%	11%	12%	8%
50,01 km und mehr	3%	4%	3%	3%	4%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Median	4,0 km	3,0 km	11,0 km	9,0 km	k. A.
Durchschnitt	12,4 km	10,6 km	9,5 km	10,8 km	11,5 km
Durchschnitt (nur Wege <100 km)	10,6 km	8,7 km	4,0 km	9,0 km	k. A.

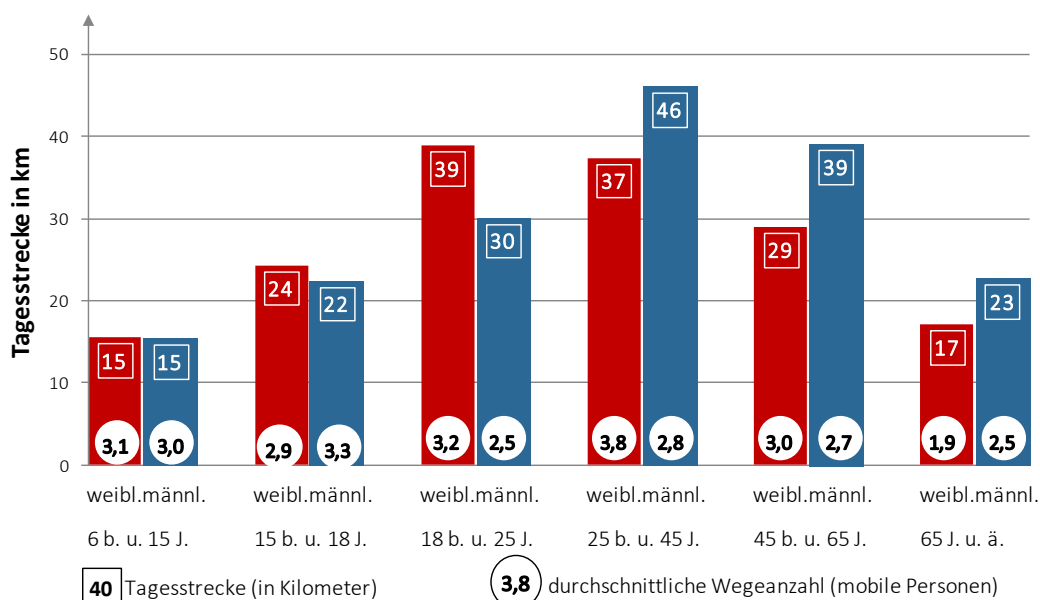
Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 19 km (Arbeitswege) bzw. rund 34 km (dienstl. Wege) die längsten Wege zurückgelegt werden, sind die mittleren Wegelängen zum Ausbildungsplatz (Schule, Universität) mit 8,7 km, zum Einkauf (6,3 km)

¹⁸ Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Dülmen (2014)

vergleichsweise kurz. Bei Freizeitwegen werden in der Region im Schnitt 8,8 km zurückgelegt und für Begleitwege durchschnittlich 12 km.

Insgesamt legt ein Einwohner im Kreis Coesfeld im Durchschnitt ca. 35 km an einem normalen Werktag in der Woche zurück (pro mobiler Einwohner knapp 43 km).

Abb. 34: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen¹⁹



Die längsten Tagesstrecken legen männliche Personen zwischen 25 und 45 Jahren zurück (jeweils um 46 Kilometer), obwohl sie eine durchschnittlich geringere Wegeanzahl haben als ihre weiblichen Pendanten. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind überproportional häufig in einer Vollzeitberufstätigkeit, Frauen in diesem Alter sind dagegen häufiger als Teilzeitkräfte angestellt, die i. d. R. kürzere Entfernungen zum Wohnort haben. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind.

Fußwege sind durchschnittlich 1,7 km lang, Fahrradwege 3,4 km, Pkw-Fahrten als Fahrer 15,9 km und bei Beifahrern 13,4 km lang. Die zurückgelegten Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt am längsten (27,0 km). Dies hängt hauptsächlich damit zusammen, dass Busse und Bahnen kaum für Kurzstrecken und erst für Wege ab einer Entfernung von 5 km einen signifikanten Anteil am Gesamtverkehr erreichen.

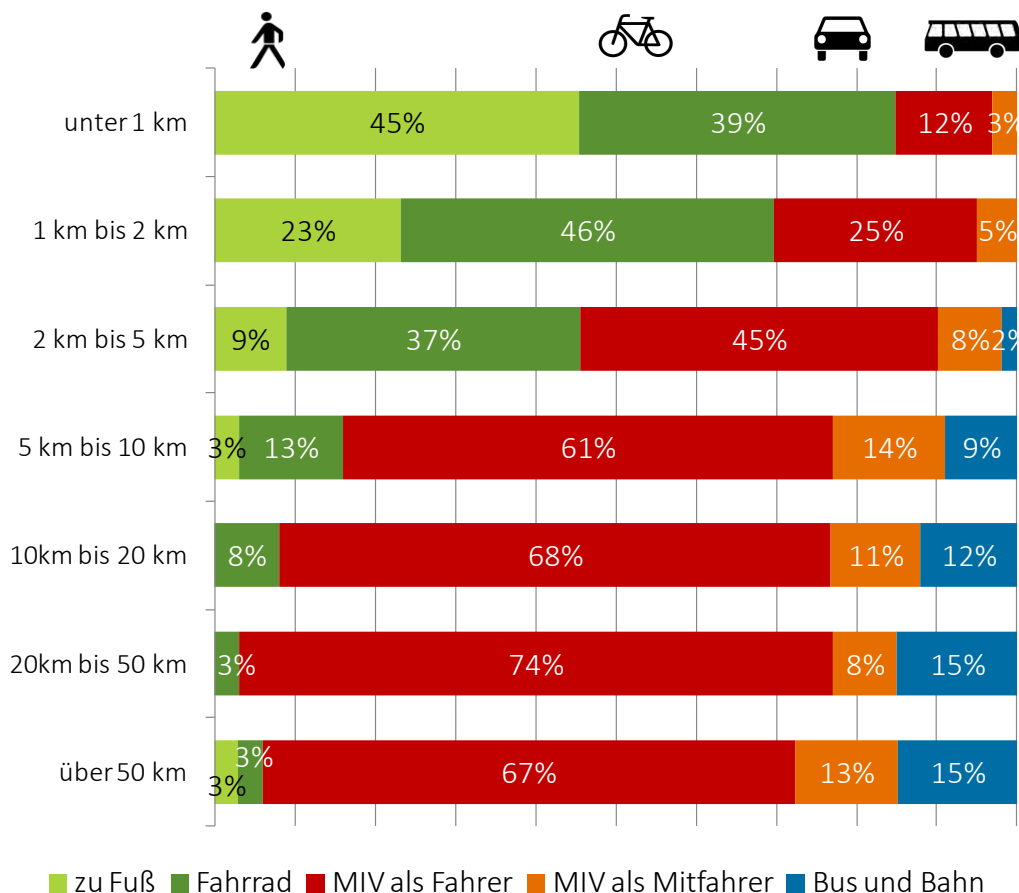
¹⁹ Die Werte in der Abbildung beziehen sich nur auf Wege unter 100 Kilometer, da es ansonsten zu „Fallzahl-Ausreißern“ gekommen wäre (z. B. eine männliche Person im Alter von 15 bis 17 Jahren fliegt 16.000 km nach Australien). Demnach ergibt sich eine Tagesstrecke von 34,2 Kilometern für den „mobilen Durchschnittsbewohner“.

Kurze Wege unter 2 km werden überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Entfernungen zwischen einem und zwei Kilometern wird die Verkehrsmittelwahl sogar leicht vom Fahrrad dominiert. Drei von zehn Wegen zwischen einem und zwei Kilometern werden auch mit dem Auto zurückgelegt. Auch wenn der Pkw-Anteil auf diesen Wegen im Vergleich zu anderen Kreisen nur ein unteres, durchschnittliches Niveau einnimmt, bestehen hier noch weitere Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel.

Obwohl der Fuß- und insbesondere der Radanteil bei Entfernungen zwischen 2-5 km noch eine große Bedeutung einnimmt, werden schon über die Hälfte aller Wege mit dem MIV bewältigt. Längere Wege (über 5 km) werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto bzw. Krad durchgeführt.

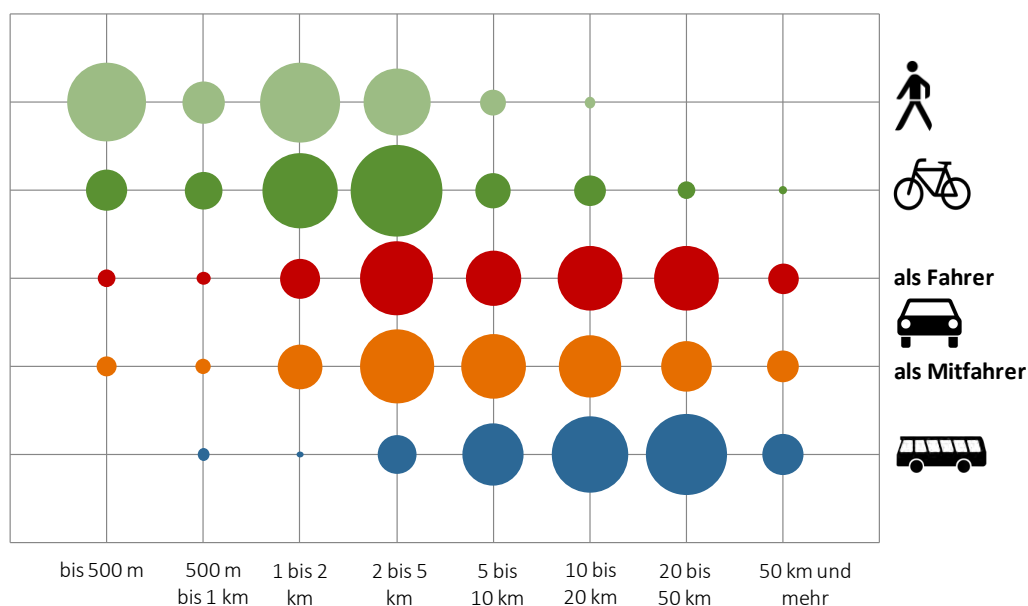
Die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs wächst mit steigender Entfernung der Wege. Auf kurzen Entfernungen werden Busse und Bahnen nur vereinzelt in Anspruch genommen und erst ab einer Entfernung von mehr als 5 km signifikant häufiger genutzt als das Fahrrad. Der Maximalwert von 15% wird ab einer Streckenlänge von 20 km erreicht. In dieser Entfernungsklasse liegt vor allem die Stadt Münster als relevantes Pendelziel, das überdurchschnittlich häufig mit dem ÖPNV angefahren wird.

Abb. 35: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Die folgende Abbildung zeigt die Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge: Je größer der Kreis ist, desto größer ist der Anteil der Entfernungsklasse an allen Wegen, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Hier zeigt sich, dass im Fußverkehr insbesondere Wege bis 5 km von Bedeutung sind. Im Radverkehr sind die Entfernungsklassen weniger homogen verteilt, sondern es lässt sich ein Schwerpunkt bei Wegen zwischen 2 km und 5 km identifizieren. Im Pkw-Verkehr verteilen sich die Entfernungsklassen vergleichsweise homogen auf Entfernungen zwischen 2 und 50 km. Desweiteren lässt sich auch hier erkennen, dass die Bedeutung von Bus und Bahn vor allem auf Wegen zwischen 5 und 50 km am größten ist.

Abb. 36: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge



Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage legt der durchschnittliche Bewohner im Kreis Coesfeld etwa 32 km täglich zurück, davon durchschnittlich 500 m zu Fuß, 2,3 km mit dem Rad, 4,8 km mit Bus und Bahn sowie 22,0 km als MIV-Fahrer und 2,2 km als MIV-Mitfahrer.

Auf das Jahr hochgerechnet werden vom Durchschnittsbewohner im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) etwa 9.600 km zurückgelegt, davon rund 7.200 km pro Jahr mit dem MIV, knapp 1.450 km mit Bus und Bahn, 150 km zu Fuß und 690 km mit dem Rad. Damit liegt die Jahresradnutzung im Kreis Coesfeld deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 410 km, jedoch noch unter dem niederländischen Durchschnitt von 910 km.

Pro Werktag werden von der Bevölkerung im Kreis Coesfeld 612.000 Wege unternommen, davon knapp 360.000 mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern (303.000 als Fahrer), knapp 40.000 mit dem ÖPNV, 150.000 mit dem Rad sowie 66.000 zu Fuß.

Im Kreis Coesfeld werden werktäglich rund 7,6 Mio. Personen-km zurückgelegt, was rund 190 Erdumrundungen entspricht.

Wegedauer

Im Schnitt dauert werktags ein Weg von Einwohnern aus dem Kreis Coesfeld 20 Minuten. Das heißt, ein mobiler Einwohner ist bei rund 3,5 Wegen werktags etwas mehr als 70 Minuten unterwegs. Beide Zahlen liegen unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus der MiD 2008-Studie.

Tab. 29: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Coesfeld (n=6.519)	Kreis Borken (n=23.847)	Kreis Warendorf (n= 12.039)	Kreis Steinfurt (n= 11.679)	MiD 2008
bis zu 10 Minuten	25%	28%	23%	26%	25%
10 bis u. 20 Minuten	35%	40%	38%	37%	48%
20 bis u. 30 Minuten	12%	12%	14%	12%	
30 bis u. 60 Minuten	21%	14%	19%	17%	27%
1 bis u. 2 Stunden	6%	4%	5%	6%	
2 Stunden u. mehr	1%	1%	1%	2%	
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	20 Min.	19 Min.	21 Min.	22 Min.	24 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	71 Min.	72 Min.	76 Min.	79 Min.	91 Min.

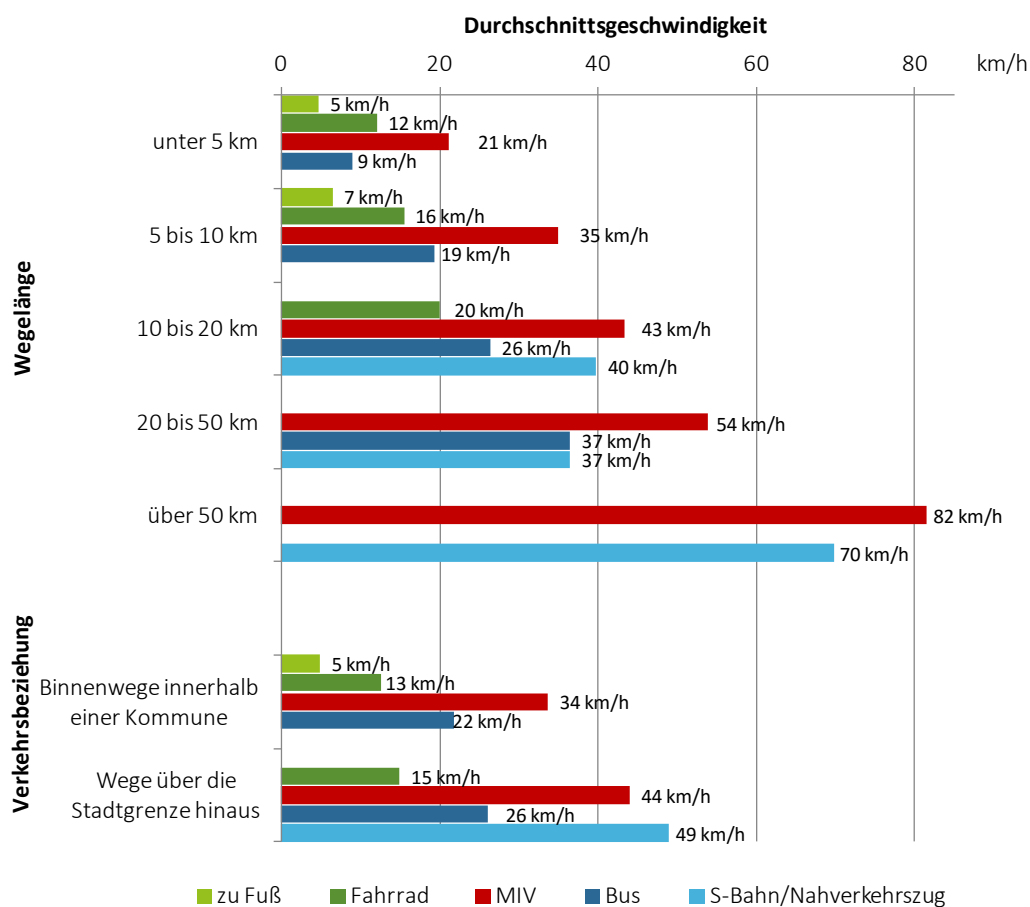
Die Wegedauer fällt je nach angesteuertem Ziel bzw. Wegezweck unterschiedlich aus. Die kürzesten Wege werden zu Begleitzwecken (12 Minuten) bzw. zu Einkaufs- und Versorgungszwecken zurückgelegt (16 bzw. 18 Minuten). Freizeitwege bewegen sich mit rund 22 Minuten ungefähr im Durchschnitt über alle Verkehrszwecke. Obwohl die Entfernungen zu Schulen und anderen Ausbildungsstätten durchschnittlich kürzer sind als zu Arbeitsstätten, dauert die Fahrt dorthin mit rund 23 Minuten fast genauso lange wie zur Arbeitsstätte (25 Minuten). Der Grund hierfür ist, dass auf Ausbildungswegen das Auto seltener zum Einsatz kommt.

Geschwindigkeiten

Auf der Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit je Verkehrsmittel ermittelt. Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß am schnellsten erreicht, als Stundenmittel werden hier über 37 km/h erreicht. Die Fahrradfahrer kommen im Schnitt knapp 13 km/h und der öffentliche Verkehr auf ca. 33 km/h. Große Unterschiede bestehen innerhalb des öffentlichen Verkehrs: So wird auf Wegen, die mit Bussen zurückgelegt werden, eine mittlere Geschwindigkeit von rund 23 km/h erreicht. Wege, die mit Regionalzügen (RE / RB / S) zurückgelegt werden erreichen mit 44 km/h sogar eine etwas höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als der Pkw-Verkehr.

Mit dem Fahrrad ist man v. a. innerörtlich in etwa so schnell unterwegs wie mit Bussen und Bahnen. Auf kurzen Strecken bis 5 km sind die Einwohner aus der Untersuchungsregion mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sogar länger unterwegs als mit dem Fahrrad. Auch das Auto ist auf diesen Entfernungen nur geringfügig schneller.

Abb. 37: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)



Je kürzer die Wege sind, desto geringer werden die zeitlichen Differenzen. So ist beispielsweise bei den Wegen bis 5 km das Rad nur etwas langsamer als der Autoverkehr.

Berechnet auf die Gesamtstrecke von 5km beträgt die Differenz rund zehn Minuten. Jedoch ist das Fahrrad auf dieser Distanz sogar etwas schneller als die öffentlichen Verkehrsmittel. Diese erreichen erst ab einer Entfernung von mindestens 10 km eine signifikant höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als das Fahrrad.

Sobald die Stadtgrenzen überwunden oder die Entfernungen größer werden, ergeben sich deutliche Unterschiede. Bei Wegen, die innerhalb einer Stadt oder Gemeinde zurückgelegt werden, beträgt die Kfz-Durchschnittsgeschwindigkeit 34 km/h; beim regional ausgerichteten Autoverkehr liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit um 10 km/h höher bei 44 km/h. Auch der Zugverkehr weist bei Fahrten über die Stadtgrenze hinaus eine konkurrenzfähige Durchschnittsgeschwindigkeit auf, die sogar leicht oberhalb des Autos liegt.²⁰ Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Zugverkehr auf eher längeren Strecken genutzt wird und dort bei allen motorisierten Verkehrsmitteln die erzielten Reisegeschwindigkeiten höher sind.

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Über zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen werden von den Einwohnern aus dem Kreis Coesfeld alleine durchgeführt. 22% aller Wege werden zu zweit und 9% werden mit 2 oder mehr Personen unternommen. Freizeit-, Ausbildungs-, Einkaufs- sowie Begleitwege werden am ehesten mindestens zu zweit unternommen, während besonders Arbeitswege sowie dienstliche/geschäftliche Erledigungen vornehmlich alleine durchgeführt werden.

Tab. 30: Begleitung auf dem Weg

Begleitung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Coesfeld (n=6.562)	Kreis Borken (n=24.504)	Kreis Warendorf (n= 12.302)	Kreis Steinfurt (n= 3.437)	MiD 2008
ohne Begleitung	69%	69%	68%	63%	55%
mit einer Person	22%	21%	22%	23%	28%
mit zwei Personen	5%	6%	5%	8%	9%
3 und mehr Personen	4%	4%	5%	6%	8%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,5 Personen: Im Berufsverkehr liegt er mit knapp 1,1 Personen unter dem Durchschnitt. Der höchste Be-

²⁰ Die ausgewiesenen Durchschnittsgeschwindigkeiten stellen nicht die „reine“ Reisegeschwindigkeit der einzelnen Verkehrsmittel dar. Die Befragten sollten angeben, wann sie den Weg angetreten und wann sie ihn beendet haben. Insofern wurde auch die Dauer der Zu- und Abgangswege eingerechnet.

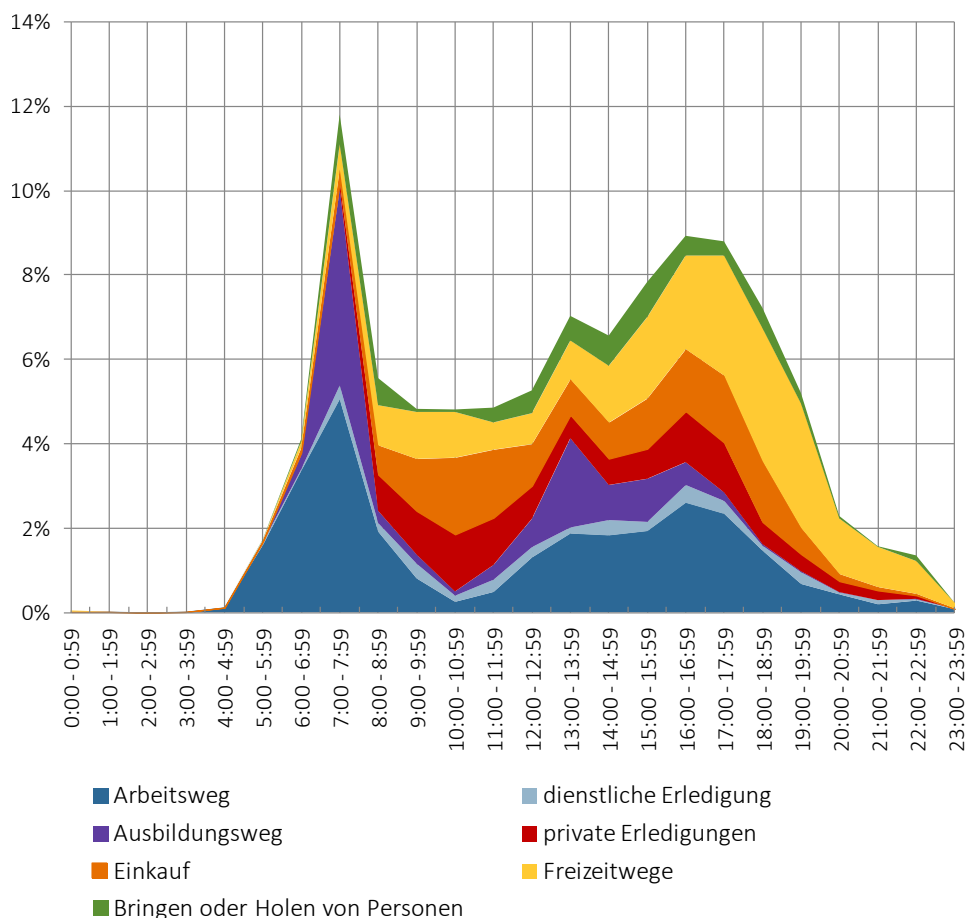
setzungsgrad zeigt sich bei den Freizeit- (1,8) sowie bei Begleit- (2,0)- und Ausbildungswegen (2,1).

Tageszeitliche Verteilung

Rund 97% aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die meisten Wege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr morgens (12%). Am Nachmittag zeigt sich eine länger andauernde Spitze zwischen 15 und 18 Uhr (insgesamt 25%). Aber auch zwischen 18 und 19 Uhr geht das Verkehrsaufkommen erst langsam zurück, während das Verkehrsaufkommen ab 13 Uhr bereits kontinuierlich ansteigt.

Der Unterschied zwischen der ausgeprägten morgendlichen Spitze und der flacheren nachmittäglichen Spitze lässt sich mit einer Betrachtung der Uhrzeit des Wegebegins differenziert nach Wegezweck erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Wege zum Arbeitsplatz und zur Schule/Ausbildung (jeweils um 5%). In den nachmittäglichen Spitzenstunden (16-18 Uhr) hingegen werden überwiegend Wege, die vom Arbeitsplatz nach Hause führen und Freizeitwege durchgeführt, während die Spitzen im Ausbildungsverkehr etwas früher, zwischen 13 und 15 Uhr, entstehen.

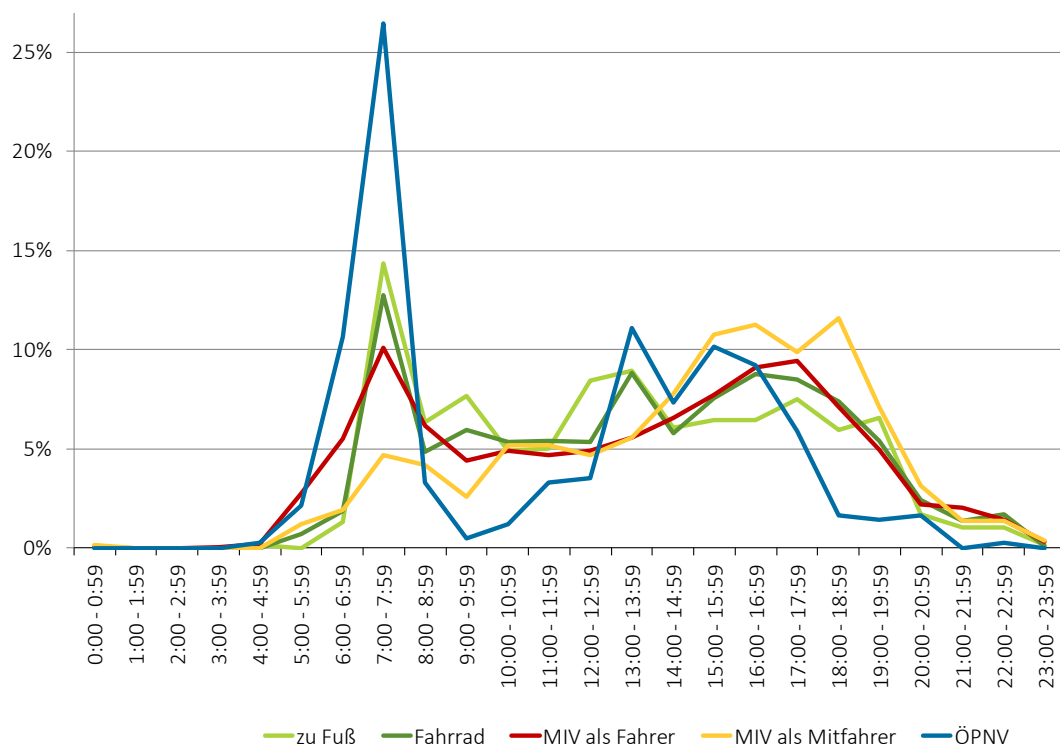
Abb. 38: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



Wege nach Hause sind dem jeweiligen Hauptwegezweck zugeordnet worden (z. B. Arbeitsweg als Rückweg von der Arbeit)

Die oben dargestellten Ergebnisse spiegeln sich auch in der Verteilung der Wegezeiträume nach den Verkehrsmitteln wider. So wird der ÖPNV vor allem auf dem Weg zur Ausbildung (Schule, Berufsausbildungsstelle, Studienort) in Anspruch genommen. Hier zeigt sich eine sehr ausgeprägte Spitze zwischen 7 und 8 Uhr. Insgesamt werden rund 40% aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von drei Stunden zwischen 6 und 9 Uhr durchgeführt. Bei den Autofahrten ergeben sich Spitzen zwischen 7-8Uhr sowie zwischen 15-18Uhr. Der Mitfahreranteil steigt v. a. in den Nachmittagsstunden an. Dass die Spitze im Pkw-Mitfahreranteil nachmittags höher ausfällt als morgens, während im ÖPNV die Spitze morgens stärker ausfällt als nachmittags, ist ein Indikator dafür, dass nach Schulschluss mehr Schüler von der Schule abgeholt werden als morgens zur Schule gebracht werden. Im Radverkehr ergeben sich auch Spitzen in der morgendlichen Stunde zwischen 7 und 8 Uhr sowie etwas weniger ausgeprägte Spitzenzeiten mittags zwischen 13 und 14 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr. Auch hier spiegelt sich die starke Nutzung des Fahrrads im Ausbildungsverkehr wider. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln verteilt sich das Verkehrsaufkommen im Fußverkehr recht kontinuierlich über den ganzen Tag. Eine Spitze lässt sich hier nur zwischen 7 und 8 Uhr identifizieren.

Abb. 39: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel



4.7 Räumliche Wegebeziehungen

Rund sechs von zehn Wegen werden innerörtlich zurückgelegt und gehören damit zum Binnenverkehr. Knapp vier von zehn Wegen verlaufen damit über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze. Diese lassen sich in Wege, die innerhalb des Kreisgebietes verbleiben (13%) und Wege, die auch über die Kreisgrenze verlaufen (25%), differenzieren. Darüber hinaus verlaufen weniger als 1% der Wege vollständig außerhalb des Kreisgebietes²¹.

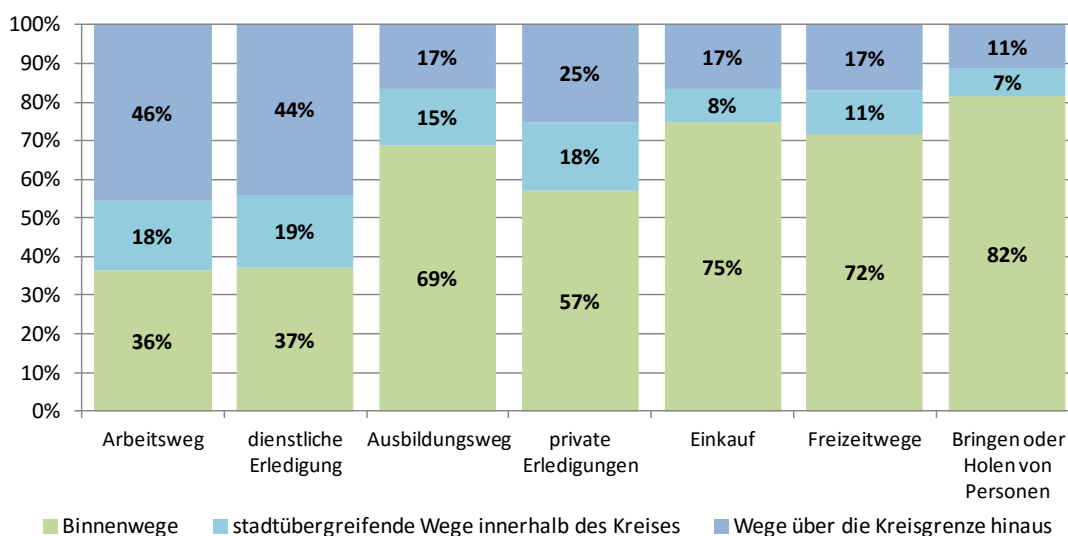
Tab. 31: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen (Wege von allen Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Coesfeld (n=9.793)	Kreis Borken (n=26.846)	Kreis Warendorf (n= 12.589)	Kreis Steinfurt
kommunaler Binnenverkehr	61%	70%	72%	65%
Verkehr zwischen verschiedenen Kommunen innerhalb des Kreises	13%	18%	8%	19%
Verkehr über die Kreisgrenze	25%	11%	17%	14%
ohne Bezug zum Kreis	1%	1%	2%	2%
	100 %	100 %	100 %	100 %

Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig: Einkaufswege, Freizeitwege und Begleitwege werden am häufigsten in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen. Arbeits-, dienstliche und Wege zur Berufsausbildung (Lehrstelle, Studienort) haben typischerweise geringere Binnenverkehrsanteile. Auffällig ist, dass der Binnenverkehrsanteil im Ausbildungsverkehr, insbesondere im Schülerverkehr, mit 69% vergleichsweise gering ist.

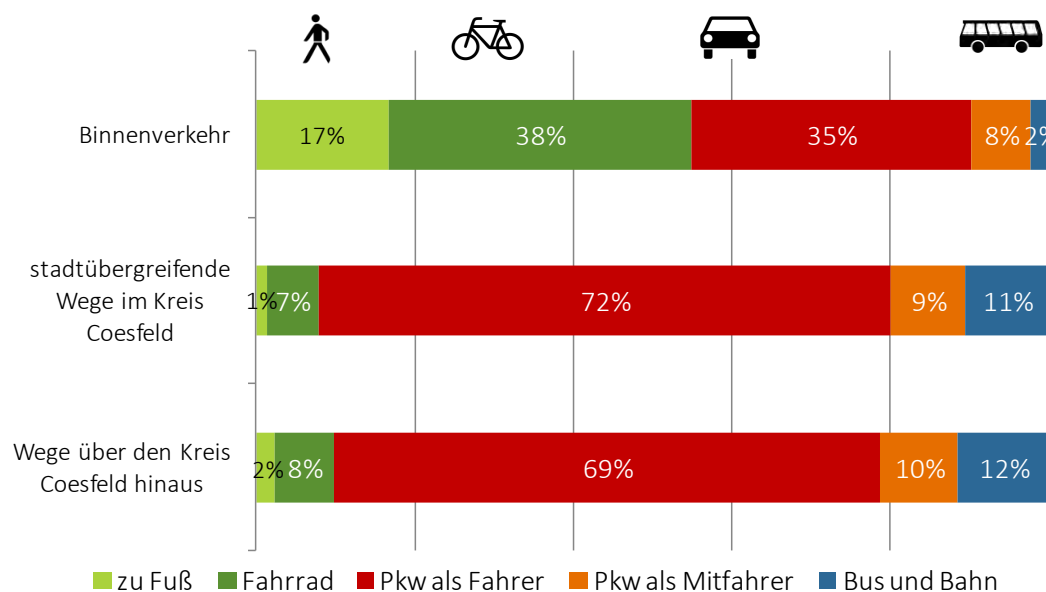
²¹ Quelle und Ziel außerhalb des Kreises (z. B. Weg zur Mittagspause bei einer auswärtigen Arbeitsstätte)

Abb. 40: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



Erwartungsgemäß werden die Wege, die über die Stadt- bzw. Gemeindegrenzen hinausgehen, vom Autoverkehr dominiert. Etwas mehr als jeder zehnte Weg über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze wird mit Bus und Bahn zurückgelegt.

Abb. 41: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen

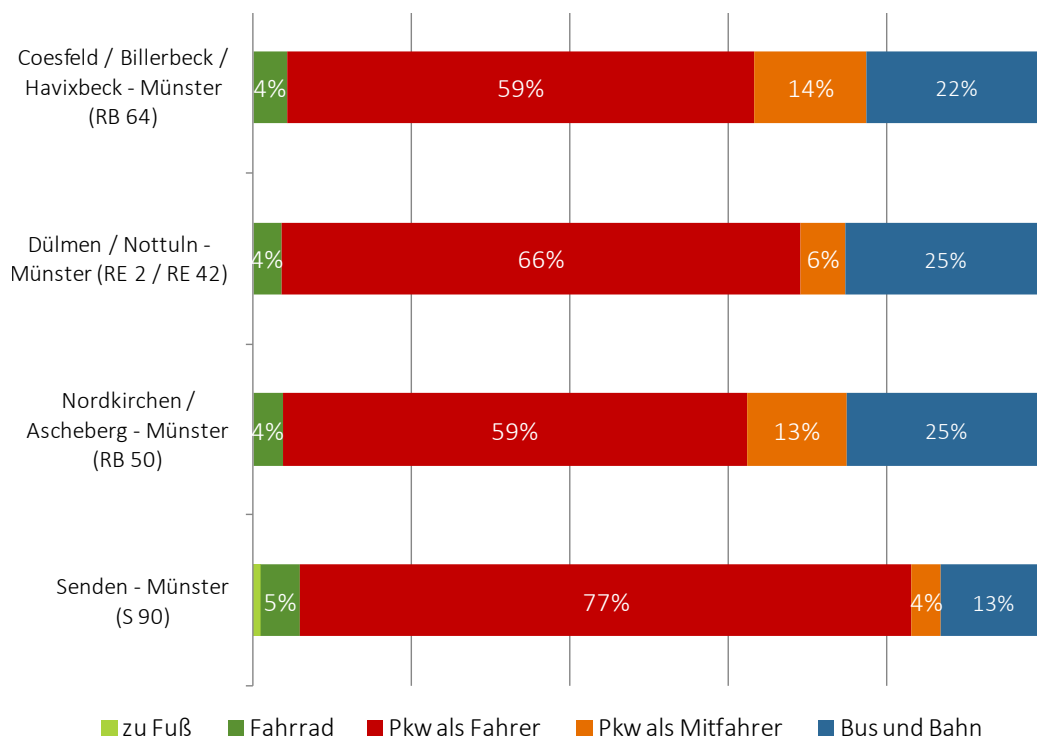


Die Binnenwege innerhalb einer Kommune werden häufiger zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Dennoch werden 43% aller Wege, welche eine Kommune nicht verlassen, mit dem Auto zurückgelegt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden innerorts nur sporadisch in Anspruch genommen.

Die beiden folgenden Abbildungen zeigen darüber hinaus die Verkehrsmittelwahl für Wege, die auf den Achsen des SPNV- und Schnellbus-Netzes verlaufen. Insgesamt lässt sich konstatieren, dass insbesondere die SPNV-Strecken mit einem ÖPNV-Anteil von 22%

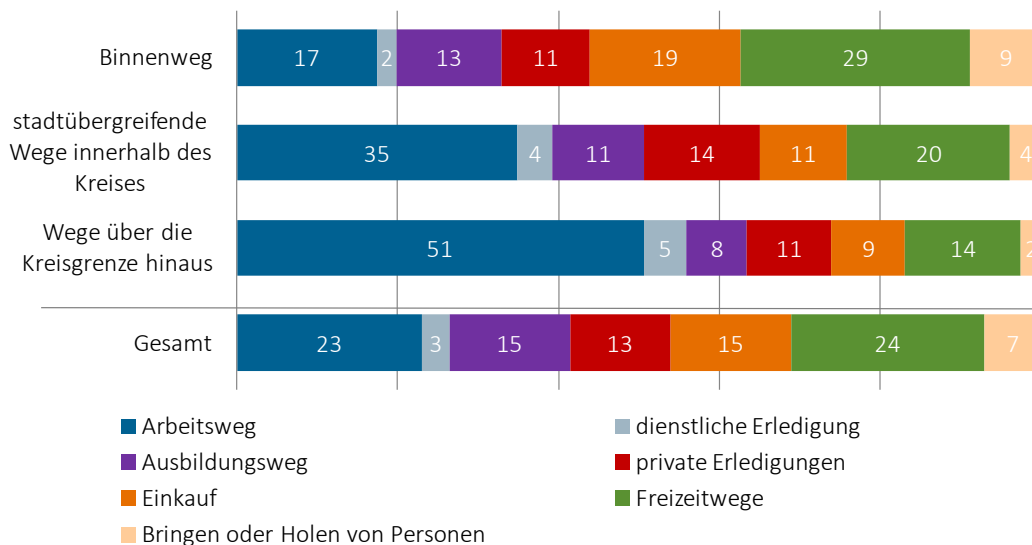
bis 25% am Gesamtverkehrsaufkommen bereits gut angenommen werden. Auch die Schnellbusachse zwischen Senden und Münster erreicht einen Anteil von 13% am Gesamtverkehrsaufkommen. In Anbetracht dessen, dass Busverkehre in der Regel eher geringe Anteile am Modal Split erreichen, zeigt sich hier auch die hohe Attraktivität des Schnellbusangebotes. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass das Fahrplanangebot des Schnellbusses im Vergleich zu den SPNV-Linien in den Abendstunden und am Wochenende lückenhafter ist.

Abb. 42: Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Coesfeld



Die Wegezwecke stehen in einem engen Zusammenhang mit den zurückgelegten Entfernungen. Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege aus sehr unterschiedlichen Gründen durchgeführt. Die häufigsten Wegezwecke innerhalb einer Kommune sind Freizeit- (26%) und Arbeitswege (24%). Je weiter die Ziele vom Wohnort entfernt liegen, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind mehr als die Hälfte der Wege, die die Kreisgrenze überschreiten, entweder Wege zum Arbeitsplatz oder Wege für geschäftliche Erledigungen.

Abb. 43: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung



In der folgenden Abbildung werden aufkommensstarke Wegebeziehungen innerhalb des Kreises Coesfeld sowie in die umliegenden Städte dargestellt. Zum einen lässt sich erkennen, dass die kommunalen Binnenwege eine große Bedeutung besitzen. Zum anderen zeigt sich, dass interkommunale Wegebeziehungen innerhalb des Kreises vornehmlich in die Mittelzentren Coesfeld und Dülmen führen. Darüber hinaus weisen alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden starke Verflechtungen mit der Stadt Münster auf. Aus den Kommunen Ascheberg, Havixbeck, Nottuln und Senden bestehen hierhin sogar stärkere Verflechtungen als in die Zentren des Kreises.

Abb. 44: Aufkommenstarke Verkehrsbeziehungen der Kommunen im Kreis Coesfeld

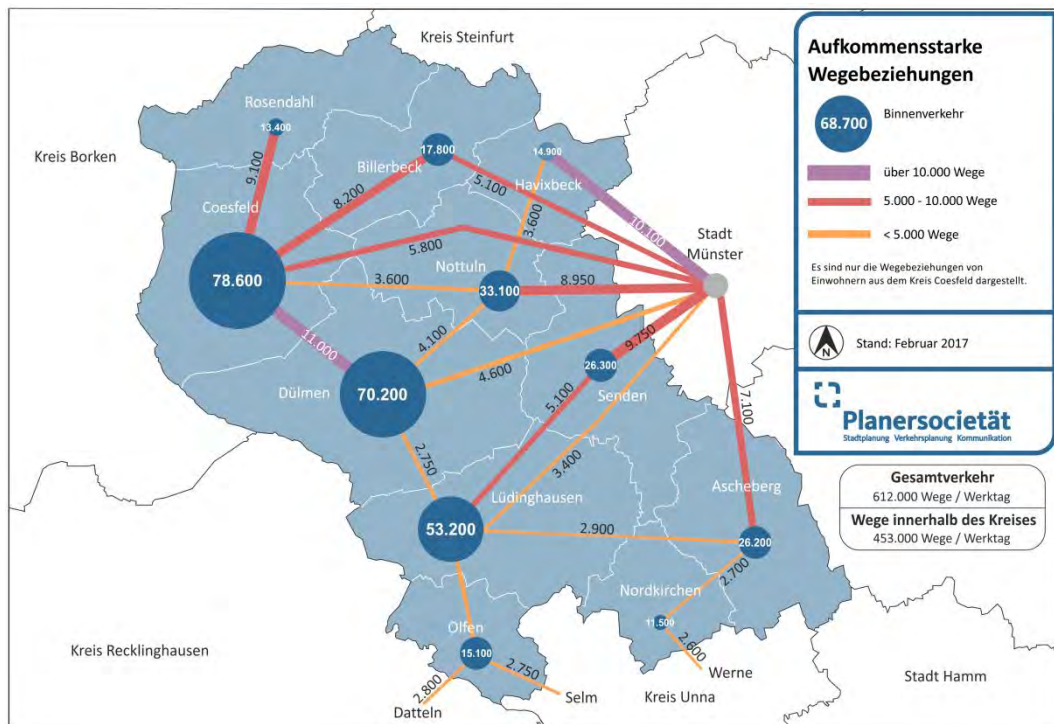
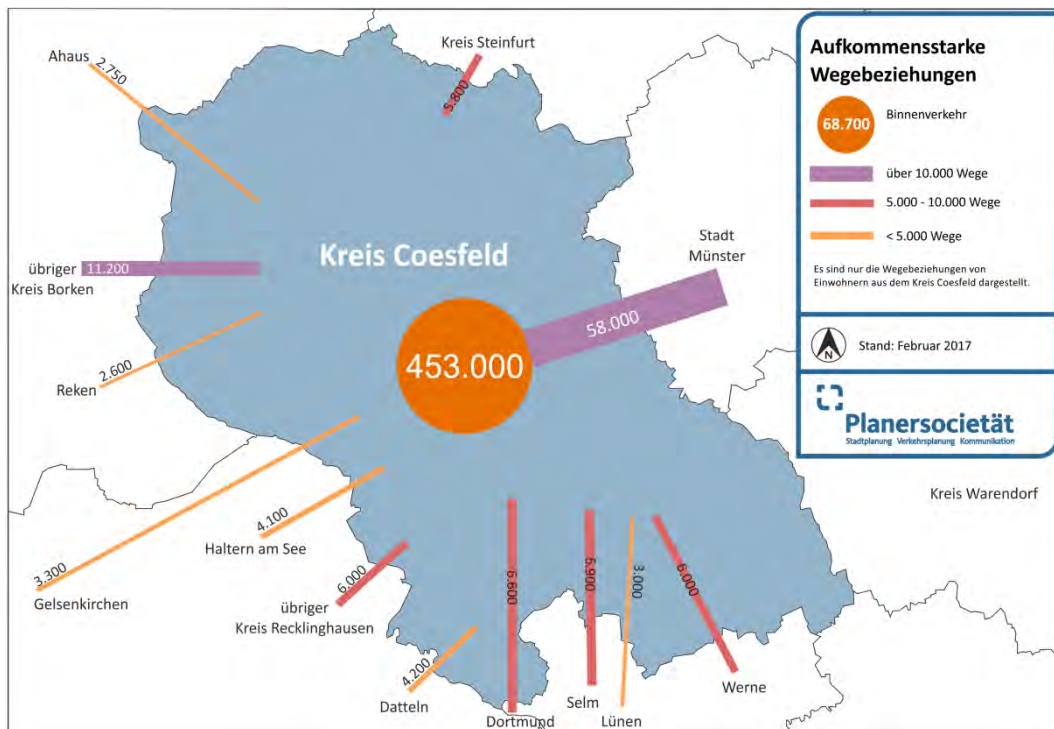


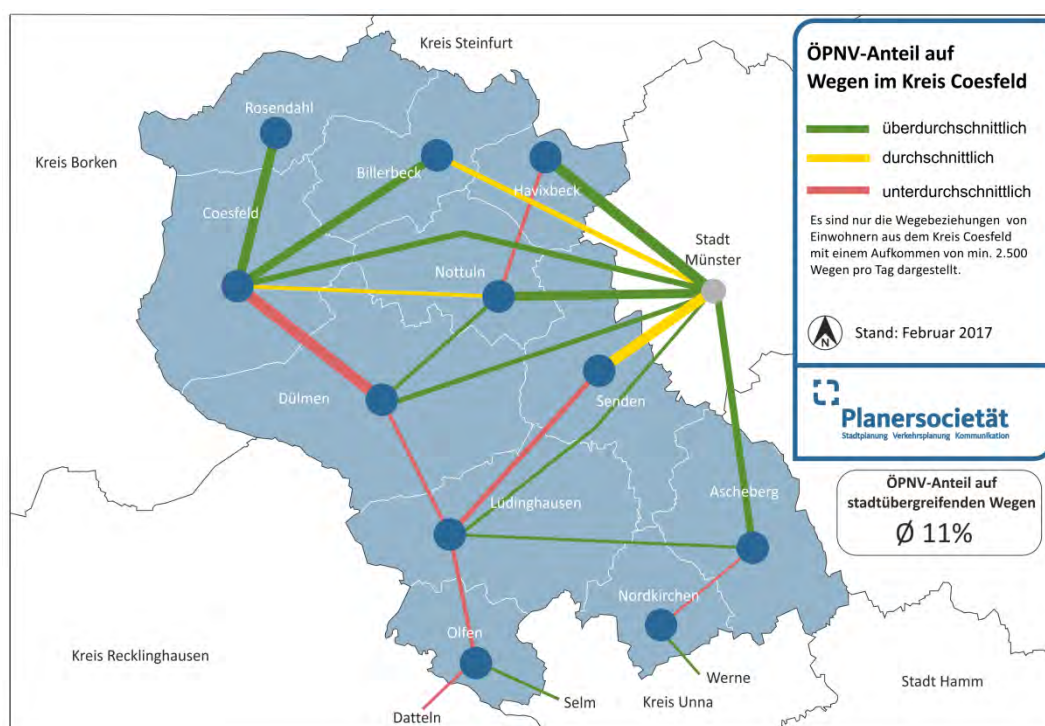
Abb. 45: Aufkommenstarke Verkehrsbeziehungen des Kreises



Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich auf verschiedenen Wegerelationen im Kreisgebiet deutlich. Überdurchschnittlich hohe Anteile des Bus- und Bahnverkehrs ergeben sich zum einen auf Relationen, die direkt mit dem SPNV verbunden sind. Insbesondere die Wegebeziehungen in die Stadt Münster und in die Kreisstadt Coesfeld weisen hier

überdurchschnittliche ÖPNV-Anteile auf. Viele der Relationen sind dabei jedoch vom Schülerverkehr getragen. Wird dieser ausgeblendet, sinken die ÖPNV-Anteile auf vielen Relationen. So sinken die hohen ÖPNV-Anteile zwischen Nordkirchen und Werne bzw. Olfen und Selm (jeweils im benachbarten Kreis Unna) ohne Schülerverkehr auf marginale Werte. Ähnliches gilt für viele kreisinterne Wegebeziehungen (z. B. Billerbeck – Coesfeld, Lüdinghausen - Ascheberg). Auch ohne Betrachtung des Schülerverkehrs erreichen die Wegebeziehungen ins Oberzentrum Münster aus Städten mit direkter SPNV- oder Schnellbus-Verbindung noch ÖPNV-Anteile über 10%. Hier zeigt sich die Attraktivität des SPNV- und Schnellbus-Angebotes auch im Jedermann-Verkehr.

Abb. 46: ÖV-Anteile auf einzelnen Relationen

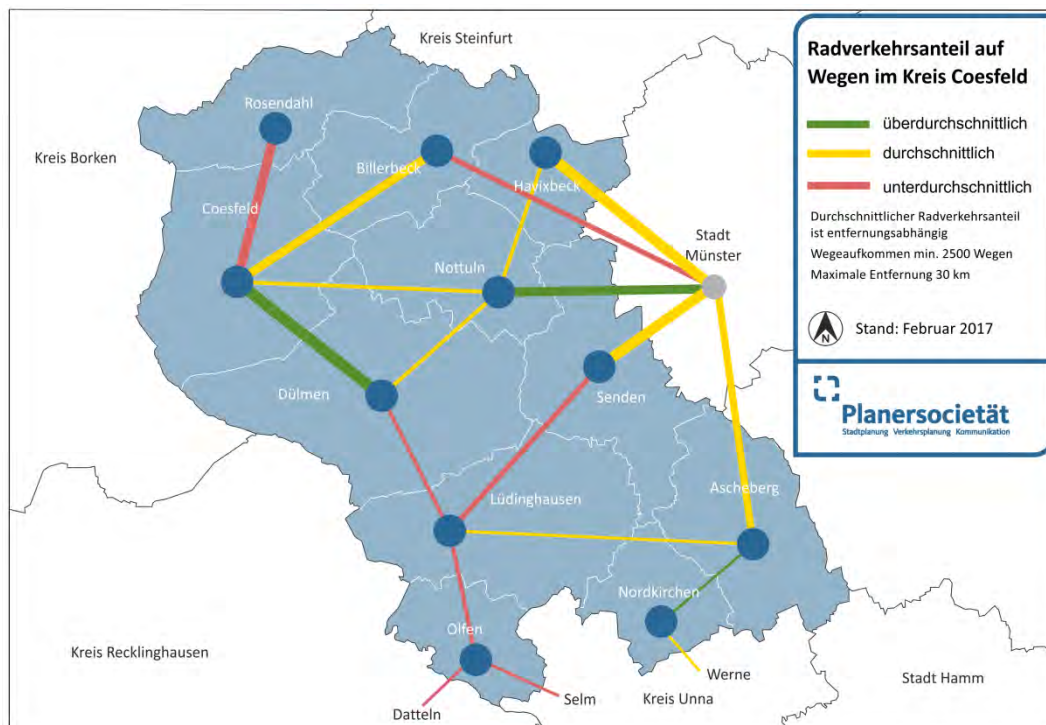


Das Fahrrad wird schwerpunktmäßig im Binnenverkehr eingesetzt. Allerdings zeigt sich auch auf einzelnen Relationen in benachbarte Kommunen ein nennenswerter Radverkehrsanteil. In der folgenden Abbildung sind die Radverkehrsanteile sämtlicher Wegebeziehungen der Coesfelder Kreisbevölkerung mit mehr als 2.500 Wegen und einer maximalen Entfernung von 30 km dargestellt. Der jeweils als Vergleich zugrunde gelegte Radverkehrsanteil ist entfernungsabhängig und entspricht den in Abb. 35 (S. 55) dargestellten Werten.

Diese Auswertung zeigt, dass sich die Radverkehrsanteile auf vielen Wegebeziehungen auf dem Niveau des jeweiligen entfernungsbezogenen Kreisdurchschnitts bewegen. Auf den Relationen Coesfeld – Dülmen, Ascheberg – Nordkirchen und Nottuln – Münster werden überdurchschnittlich hohe Radverkehrsanteile erreicht.

Auf den Relationen mit unterdurchschnittlichem Radverkehrsanteil ist anzunehmen, dass mit entsprechenden Maßnahmen der Radverkehrsförderung weitere Potenziale abgeschöpft werden können. Insbesondere durch die zunehmende Verfügbarkeit von E-Bikes und Pedelecs kann der Radverkehr zukünftig auch auf Verbindungen wie Havixbeck – Münster oder Ascheberg – Münster (jeweils ca. 20 km) einen zunehmenden Stellenwert erreichen.

Abb. 47: Fahrradanteil auf kreisinternen Relationen und in die benachbarten Zentren



4.8 Wegekettten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegekettten von entscheidender Bedeutung. Dabei wird zwischen einfachen Wegekettten (Hin- und Rückweg sind identisch) und komplexen Wegekettten (zwischen Hin- und Rückweg werden noch weitere Ziele angesteuert) unterschieden.

Tab. 32: Wegekettten nach Zweck des Weges

Wegekettten nach Zweck des Weges (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n = 9.924)	Einfache Wegekettten	Komplexe Wegekettten
Arbeitsplatz	83%	17%
dienstlich/geschäftlich	42%	59%
Ausbildung	85%	15%
private Erledigung	64%	36%
Einkauf - täglicher Bedarf	62%	38%
Freizeit	69%	31%
Bringen und Holen von Personen	61%	39%
Durchschnitt gesamt	72 %	28 %

Bei mehr als 70% aller Wege von Einwohnern aus dem Kreis Coesfeld handelt es sich um einfache Wegekettten. Insbesondere bei Wegen zur Arbeits- und Ausbildungsstelle ist der Hin- mit dem Rückweg häufig identisch. Dagegen werden Wege zur Erledigung (sowohl dienstlich/geschäftlich als auch privat) sowie Einkaufs- und Begleitwege, aber auch Freizeitwege häufiger mit weiteren Zielen und/oder anderen Zwecken verbunden.

Tab. 33: Wegekettten nach Verkehrsmittelwahl

Wegekettten nach Verkehrsmittel (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n = 9.947)	Einfache Wegekettten	Komplexe Wegekettten
zu Fuß	71%	29%
Fahrrad	74%	26%
MIV als Fahrer	70%	30%
MIV als Mitfahrer	68%	32%
Bus und Bahn	82%	18%
Durchschnitt gesamt	72 %	28 %

Die Anteile der komplexen Wegekettten unterscheiden sich zwischen den Verkehrsmitteln nur wenig. Einzig Bus und Bahn werden verstärkt nur für einfache Wegekettten genutzt.

Mögliche Verlagerungspotenziale ergeben sich vor allem bei den kürzeren Wegestrecken bis zu einer Entfernung von 5 km. Mit 55 % aller Wege unterschreitet mehr als die Hälfte der Wege der Kreisbevölkerung diese Entfernung. Mehr als 40 % dieser Wege werden bereits mit dem Auto (als Fahrer und Mitfahrer) bewältigt.

Eine detailliertere Analyse zeigt, dass fast 30 % der Wege mit einer Länge von bis zu 5 km mit dem Auto in Form einer einfachen Wegekette zurückgelegt wird. Die Wegestruktur wird hierbei von Freizeit- (26 %) und Einkaufswegen (25 %) bestimmt, aber auch Wege zum oder vom Arbeits- (13 %) bzw. Ausbildungsplatz (12 %) kommen im relevanten Umfang vor.

Tab. 34: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegekette (alle Wege bis 5 km) (in %)	einfache Wegekette (n=2.495)	komplexe Wegekette (n=1.045)	alle Wege bis zu 5 km (n=3.539)
zu Fuß	21%	20%	21%
Fahrrad	44%	36%	42%
Pkw/Krad als Fahrer	30%	36%	31%
Pkw als Mitfahrer	5%	8%	6%
ÖV	1%	<1%	1%
Anteil	71 %	21 %	100 %

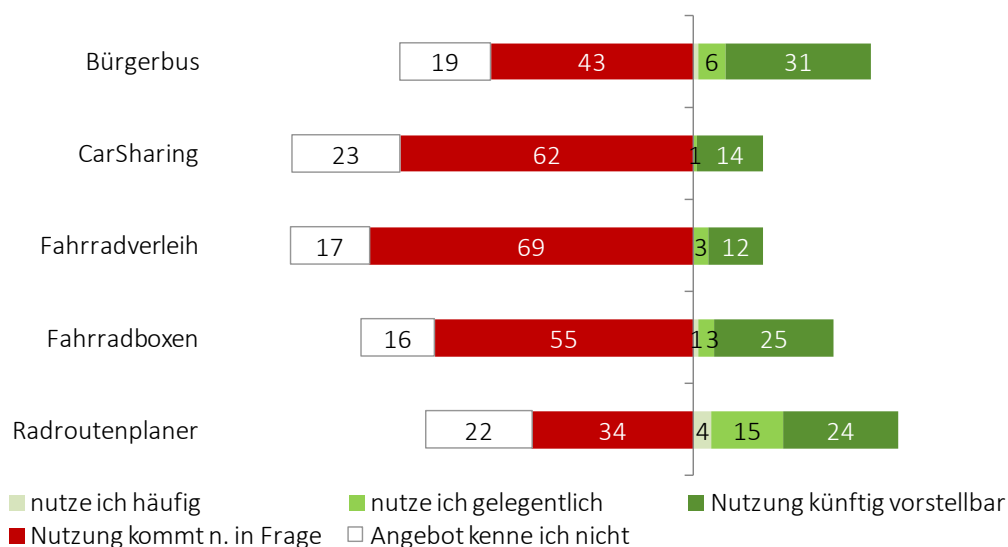
Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (beispielsweise wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl sind erhebliche Verlagerungspotenziale vorhanden, die sich auf den Modal Split auswirken können. Rund 37% der Wege, welche die Bevölkerung im Kreis Coesfeld durchführt, sind unter 5 km lang und erfolgen in Form einer einfachen Wegekette (z. B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Dabei wird auf mehr als einem Drittel dieser Wege das Auto eingesetzt. Wenn nur 20% dieser kurzen Autowege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal Split im Kreisgebiet um 2,5 Prozentpunkte sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl von 50% dieser Wege ergäbe sich ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund von fast 6 Prozentpunkten des MIV-Anteils am Modal Split.

5 Bekanntheitsgrad weiterer Mobilitätsangebote

Ziel der Befragung war es, neben der Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Kreisbewohner, auch die Bekanntheit und das Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten abzufragen, die gegenwärtig in verkehrsplanerischen Zusammenhängen häufig diskutiert und vorgeschlagen werden. Hierzu ist abgefragt worden, ob die folgenden Mobilitätsangebote bereits genutzt werden, eine Nutzung zukünftig vorstellbar wäre oder aktuell nicht bekannt sind: Bürgerbusse, Mitfahrbörsen, CarSharing, Pedelecs/E-Bikes, Fahrradverleihangebote, Fahrradboxen und der Radroutenplaner im Internet.

Bei den Ergebnissen ist zu beachten, dass nicht alle Mobilitätsangebote im Kreis Coesfeld bzw. in allen Kommunen des Kreises existieren. Insgesamt ist festzustellen, dass viele Mobilitätsangebote einen vergleichsweise niedrigen Bekanntheitsgrad besitzen.

Abb. 48: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Am Beispiel des Bürgerbusses lässt sich aufzeigen, dass der Bekanntheitsgrad stark von der lokalen Verfügbarkeit des Angebotes abhängt. So geben in den Kommunen, die über einen Bürgerbus verfügen, durchschnittlich deutlich weniger Menschen an, das Angebot nicht zu kennen als in den Kommunen, die bisher nicht durch einen Bürgerbus erschlossen werden. So kennen beispielsweise in Ascheberg 2%, in Nordkirchen 5% und in Olfen 7% der Befragten das Angebot nicht. In Senden und Rosendahl, in denen kein Bürgerbus-Angebot existiert, ist hingegen mindestens jedem Vierten der Bürgerbus als Mobilitätsangebot unbekannt.

Die größte Nutzungsquote erreicht der Radroutenplaner im Internet, der bereits von rund jedem Fünften aktuell bereits genutzt wird. Für fast ein weiteres Viertel der Befragten ist eine Nutzung zukünftig vorstellbar. Bei den übrigen dargestellten Mobilitätsangeboten ist die Nutzung gegenwärtig sehr gering.

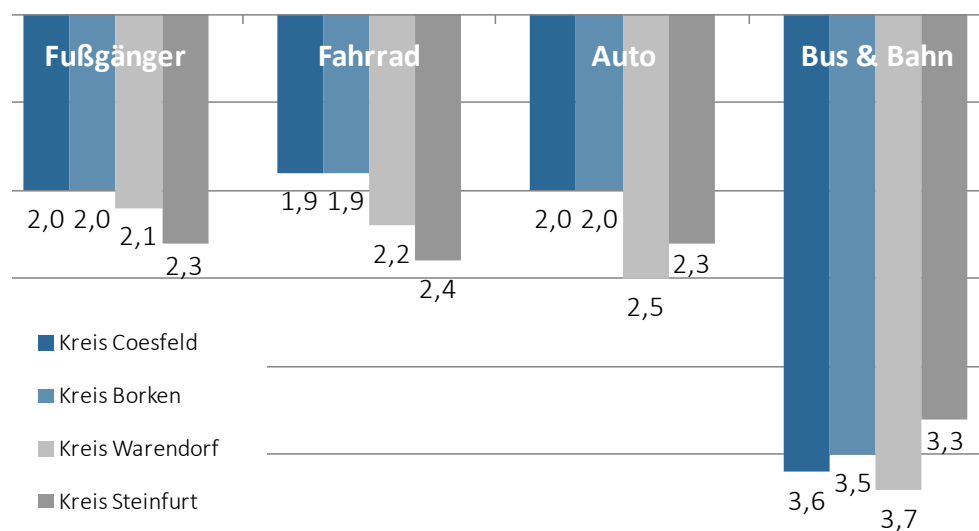
Zur Abschätzung der noch bestehenden Potenziale ist insbesondere das Ergebnis relevant, inwieweit eine Nutzung der angegebenen Mobilitätsangebote zukünftig vorstellbar ist. Insgesamt geben hier vergleichsweise viele Befragte an, die angegebenen Mobilitätsangebote nicht nutzen zu wollen. Beim Fahrradverleih, dem CarSharing-Angebot und der Mitfahrbörse geben immerhin rund zwei Drittel der Befragten an, dass eine Nutzung auch zukünftig nicht in Frage kommt.

Dies ist jedoch kein unerwartetes Ergebnis und sollte nicht zu der Schlussfolgerung führen, dass ein Weiterverfolgen der angegebenen Mobilitätsangebote nicht sinnvoll ist. So geben immerhin beispielsweise 14% der Befragten an, dass eine zukünftige Nutzung eines CarSharing-Autos denkbar ist. Dies entspricht, hochgerechnet auf die Kreisbevölkerung, immerhin rund 30.000 Personen. Auch wenn sich hiervon nur ein kleiner Teil als regelmäßiger Nutzer dieser Mobilitätsangebote gewinnen ließe, können Angebote wie weitere Fahrradboxen, Bürgerbusse oder ein CarSharing-Angebot die Mobilität im Kreis Coesfeld sinnvoll erweitern.

6 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

Im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, die Qualität der Verkehrssysteme in ihrer Stadt bzw. Gemeinde anhand einer Schulnotenskala zu bewerten.

Tab. 35: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld



Die örtliche Fuß- und Fahrradsituation sowie die Situation im Autoverkehr werden von dem Großteil der befragten Bewohner im Kreis Coesfeld positiv bewertet und erhalten Durchschnittsnoten von 1,9 (Radverkehr) und 2,0 (Fußverkehr und Autoverkehr). Nur in Ausnahmefällen wurden hier die Noten „mangelhaft“ und „ungenügend“ vergeben. Auch die Verhältnisse des Autoverkehrs werden vorwiegend gut bewertet, so dass eine Durchschnittsnote von 2,0 ermittelt werden kann. Hier werden fast ausschließlich Noten im Spektrum von sehr gut bis ausreichend vergeben.

Bus und Bahn erreichen von allen Verkehrssystemen die schlechteste Bewertung. Ein Vergleich mit den anderen Untersuchungsräumen im Münsterland zeigt, dass auch dort keine besseren Benotungen vergeben wurden. Hier kommen vermutlich die Konflikte zwischen ländlichem Raum einerseits und hohen Ansprüchen an die Flexibilität des öffentlichen Verkehrsangebots andererseits zum Tragen.

Bei der Bewertung des Bus- und Bahnangebotes kann rund jeder vierte Befragte keine Angabe machen, so dass hier überdurchschnittlich hohe Anteile der „weiß nicht“-Antworten erzielt werden. Hier ist durch die geringe Nutzung oft nur wenig über die Qualität des Bus- und Bahn-Angebots bekannt.

Die Bewertungen des Fuß-, Rad- und Auto-Verkehrs weisen nur geringe Unterschiede zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden auf und weichen in einem Spektrum von maximal einer halben Note in positiver wie auch negativer Richtung vom Kreisdurchschnitt ab. Die größte Spannweite existiert bei der Bewertung des Bahnverkehrs: Hier ist eine eindeutige Abhängigkeit von der Anbindung an den nächsten Bahnhof zu erkennen. So weisen Kommunen, die über einen Bahnhof oder Haltepunkt verfügen, bessere Durchschnittsnoten auf als Kommunen ohne direkten Anschluss an den Bahnverkehr. Die beste Bewertung erzielen hier die Städte Billerbeck, Coesfeld und Dülmen (2,8 bis 2,9). Diese sind regelmäßig von einem Schienenverkehrsangebot erschlossen. Die schlechteste Bewertung erzielt Olfen mit einer 5,5 als Durchschnittsnote. Dies ist vermutlich nicht nur mit der schlechten Erreichbarkeit des nächsten Bahnhofs zu erklären, sondern deutet auch darauf hin, dass die Ausrichtung des Bahnverkehrs nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und die Anbindung an den nächsten Bahnhof mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Busverkehr oder dem Auto (Park-and-Ride) verbesserungswürdig erscheint.

Bewertung nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen

Die Unterschiede nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen sind weniger stark ausgeprägt. Zwischen Männern und Frauen konnten keine Unterschiede festgestellt werden. Je älter die Befragten werden, desto schlechter bewerten sie tendenziell die Situation im Autoverkehr. Dieses Ergebnis könnte auf eine Überforderung im Verkehr bei älteren Bewohnern hindeuten. Bus und Bahn schneiden bei dieser Altersgruppe allerdings etwas besser als im Durchschnitt ab. Die Bedingungen zum Fahrradfahren werden von Kindern geringfügig schlechter bewertet. Dies könnte darauf hindeuten, dass stellenweise sichere Führungsformen des Radverkehrs fehlen, da Kinder in der Regel den größten Sicherheitsbedarf aufweisen.

Tab. 36: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen

Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Untersuchungsmerkmalen (Personen ab 6 Jahre)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Geschlecht				
- Frauen	2,0	1,8	2,0	3,6
- Männer	2,0	2,0	2,1	3,7
Altersgruppen				
- 6 bis unter 15 Jahre	2,2	2,1	1,8	3,4
- 15 bis unter 18 Jahre	1,8	1,9	2,0	3,7
- 18 bis unter 25 Jahre	1,8	1,8	1,9	3,5
- 25 bis unter 45 Jahre	1,9	1,9	1,9	3,6
- 45 bis unter 65 Jahre	2,0	1,9	2,1	3,7
- 65 Jahre und älter	2,2	1,9	2,3	3,4
Erwerbssituation				
- erwerbstätig	2,0	1,9	2,0	3,8
- Rentner/in	2,2	2,0	2,2	3,4
- Studierende	1,8	1,6	1,9	3,8
- Schüler/in	2,0	2,1	1,9	3,3
Mobilitätseinschränkung				
- nicht mobilitätseingeschränkt	2,0	1,9	2,1	3,5
- mobilitätseingeschränkt	2,3	2,2	2,5	3,8
Autobesitz				
- Haushalte ohne Autos	1,9	1,6	1,8	3,2
- Haushalte mit Autos	2,0	1,9	2,0	3,6
ÖV-Zeitkarten-Besitz				
- ohne ÖV-Zeitkarte	2,0	1,9	2,0	3,6
- mit ÖV-Zeitkarte	2,0	2,0	2,0	3,6
tägliche Verkehrsmittelnutzung				
- tägliche Autonutzung	2,0	2,0	1,9	3,8
- tägliche ÖV-Nutzung	2,1	2,1	2,1	3,5
- tägliche Fahrradnutzung	1,8	1,7	2,0	3,3
Verkehrsmittelnutzung „nie“				
- keine Autonutzung	2,1	2,1	2,3	3,5
- keine ÖV-Nutzung	2,0	2,0	2,1	4,0
- keine Fahrradnutzung	2,3	2,1	2,1	3,7
Durchschnitt Kreisgebiet	2,0	1,9	2,0	3,6

Des Weiteren fällt auf, dass Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung im Durchschnitt für alle Verkehrssysteme eine schlechtere Bewertung abgeben. Dies könnte möglicherweise darauf zurückzuführen sein, dass diese Verkehrssysteme die besonderen Belange dieser Gruppen nicht ausreichend erfüllen. Im Vergleich zu anderen Mobilitätshebungen, in denen der öffentliche Verkehr von Mobilitätseingeschränkten häufig durchschnittlich oder sogar geringfügig besser bewertet wird, wird im Kreis Coesfeld der ÖPNV von Personen mit Mobilitätseinschränkungen etwas schlechter bewertet als im Durchschnitt.

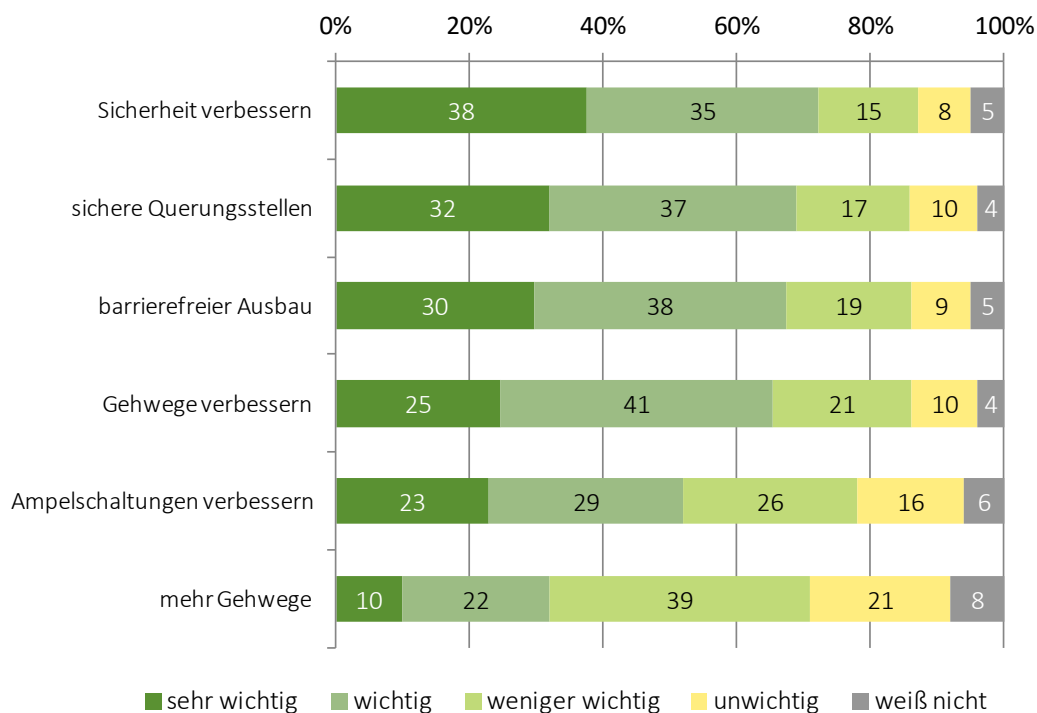
Das deutet auf einen Handlungsbedarf hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus des öffentlichen Verkehrssystems hin.

Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr wird zudem von der Nutzungsintensität beeinflusst. Autofreie Haushalte bewerten Bus und Bahn geringfügig besser als Personen, denen ein Auto zur Verfügung steht. Inhaber von Zeitkarten bewertet jedoch das Bus- und Bahnangebot nur durchschnittlich. Personen, die nie das Auto nutzen, bewerten den MIV auch geringfügig schlechter als der Durchschnitt.

Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr

Zur Verbesserung des Fußverkehrs im Kreis Coesfeld konnten die Befragten die Wichtigkeit verschiedener Verbesserungsvorschläge bewerten. Die höchste Priorität wird von den Befragten der Verbesserung der Verkehrssicherheit beigemessen. Dies betrifft zum einen die Führung der Fußwegeverbindungen und zum anderen auch gezielt die Sicherung von Querungsstellen mit dem motorisierten Individualverkehr. Weiterhin wird dem barrierefreien Ausbau eine wichtige Bedeutung beigemessen.

Abb. 49: Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr (repräsentative Befragung)



Der Verbesserung von Gehwegen wird eine deutliche höhere Priorität eingeräumt als der Anlage zusätzlicher Gehwege. Dies ist ein Indikator dafür, dass Gehwege nahezu flächendeckend an relevanten Straßen vorhanden sind. Gleichmaßen wichtig wird der barrierefreie Ausbau von Gehwegen eingeschätzt.

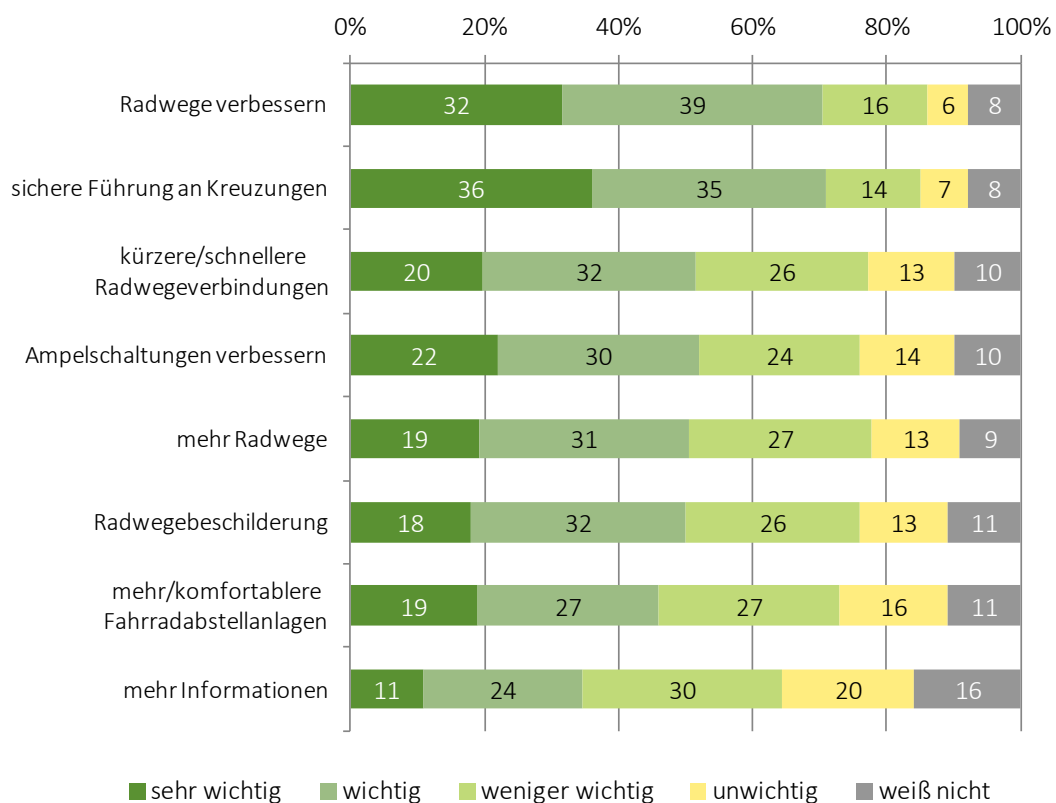
Einzelne Themen unterscheiden sich zwischen den Befragten unterschiedlicher Städte und Gemeinden. So geben 71% der Befragten aus Lüdinghausen an, dass eine Verbesserung der Ampelschaltungen wichtig oder sehr wichtig sei. Auch der Verbesserung der Gehwege wird dort sowie in der Stadt Dülmen eine überdurchschnittlich hohe Priorität eingeräumt. Hingegen wird das Thema des barrierefreien Ausbaus in Senden für weniger wichtig gehalten als im Kreisdurchschnitt.

Von den Teilnehmern der allgemeinzugänglichen Befragung wird eine Verbesserung von Ampelschaltungen eine höhere Bedeutung beigemessen.

Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr

Wie beim Fußverkehr wird auch im Radverkehr einer Erhöhung der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung beigemessen. Eine ebenso große Relevanz erhält die Verbesserung von Radwegen.

Abb. 50: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr (repräsentative Befragung)



Zwar ist auch für den Radverkehr, wie beim Fußverkehr, die Verbesserung des Bestands wichtiger bewertet worden als das Anlegen zusätzlicher Radwege, aber dennoch hält jeder zweite Befragte dieses Thema für wichtig oder sehr wichtig. Weitere Handlungsfelder, die immerhin von mehr als jedem Zweiten der Befragten für wichtig gehalten werden, sind die direktere Führung von Radwegeverbindungen sowie die Verbesserung der

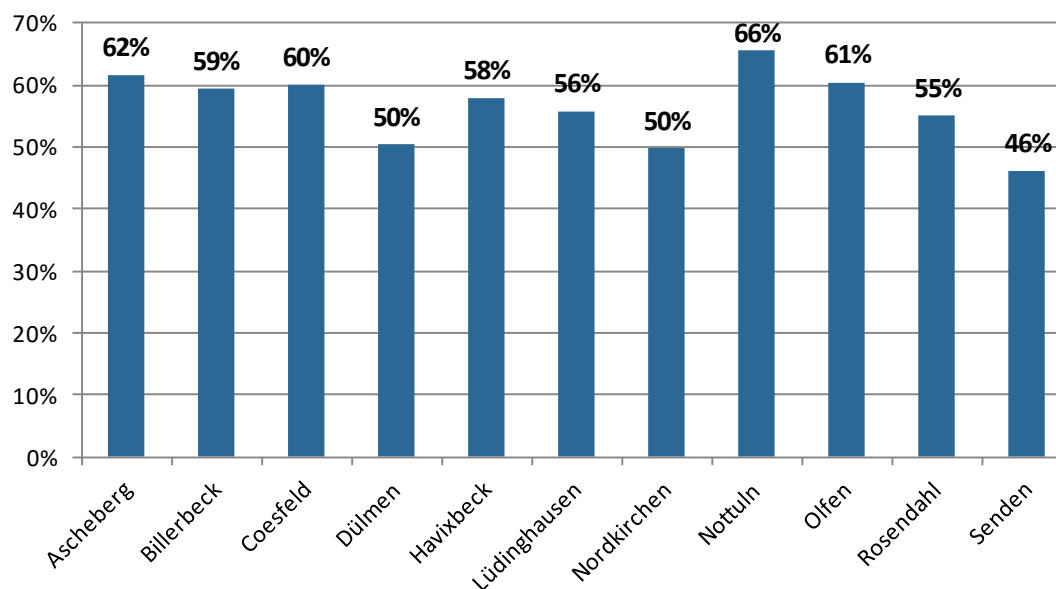
Ampelschaltung. Im Vergleich dazu wird die Thematik von zusätzlichen Informationen über den Radverkehr von weniger Befragten für wichtig oder sehr wichtig gehalten (35%).

Im Vergleich zu den Befragten der repräsentativen Befragung wird von den Teilnehmern der Befragung für die Allgemeinheit ein stärkerer Fokus auf die Einrichtung zusätzlicher Radwege gelegt.

Standorte für Fahrradabstellplätze

Rund 44% der Befragten geben an, dass Fahrradabstellanlagen an bestimmten Standorten im Kreisgebiet fehlen. Der Anteil variiert zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. So geben 46% der Befragten aus Senden an, dass an bestimmten Standorten eine Radabstellanlage fehlt, während 66% der Befragten aus Nottuln weitere Radabstellanlagen fehlen.

Abb. 51: Personen mit Angabe fehlender Radabstellanlagen nach Kommune



Nur rund 12% derjenigen, die zuvor einen weiteren Bedarf an Radabstellanlagen bekundet haben, machen darüber hinaus Vorschläge für konkrete Standorte.

Tab. 37: Standorte für neue Fahrradabstellplätze

Standorte Fahrradabstellplätze (Personen ab 6 Jahre) – Mehrfachantworten- (in % der Fälle)	Kreis Coesfeld (n= 133)
Bahnhof	17%
Bushaltestellen / Busbahnhof	11%
Zentrum / Innenstadtbereiche / Fußgängerzone	53%
Ortsteilzentrum	8%
Schule	8%
andere öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Kirche, ...)	7%
Freizeiteinrichtungen / Erholungsgebiete	2%
Versorgungseinrichtungen (Geschäfte / Einkaufszentren)	23%
sonstige Standorte	7%

Am häufigsten werden sich zusätzliche Abstellanlagen in den Zentrumsbereichen (Zentrum, Innenstadt, Fußgängerzone) gewünscht. Aber auch am Bahnhof wünscht sich fast jeder Fünfte, der die Frage beantwortet hat an, zusätzliche Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Etwas mehr als 80% derjenigen, die angeben, sich einen Abstellplatz am Bahnhof oder einer Bushaltestelle zu wünschen, nutzen Bus und Bahn mindestens einige Male pro Monat und gehören damit mindestens zu den Gelegenheitskunden. Die übrigen knapp 20% der Befragten, nutzen Bahn und Bus seltener oder nie. Bei einer attraktiven Verknüpfung von Bahn und Bus mit dem Radverkehr bestehen hier folglich noch Potenziale für intermodale Wegekettensysteme mit Fahrrad und ÖPNV.

Auch an Geschäften bzw. Versorgungseinrichtungen sieht fast jeder Vierte, der einen Standortvorschlag für Radabstellanlagen abgegeben hat, einen Bedarf für weitere Radabstellanlagen. Ein weiterer Standort, an denen von einer signifikanten Anzahl an Personen, ein Bedarf angemeldet worden ist, sind Schulen (8%).

Verbesserungsvorschläge für das Bus- und Bahnangebot

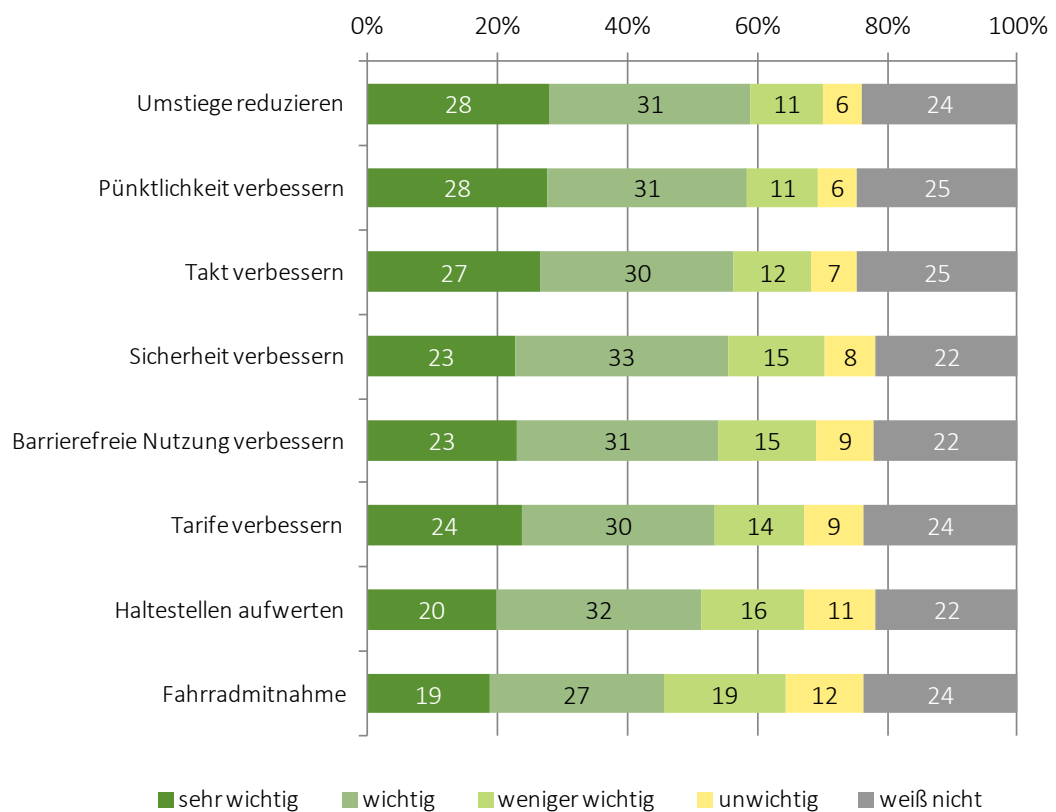
Im Vergleich zu den Verbesserungsvorschlägen für den Fuß- und Radverkehr ist bei den genannten Vorschlägen für das Bus- und Bahnangebot der Anteil derjenigen deutlich größer, die hierzu keine Einschätzung geben können. Hierunter sind zu knapp 95% Personen, die Bus und Bahn nie oder nur selten nutzen. Dies spricht dafür, dass bei diesen Personen keine intensive Auseinandersetzung mit dem Bus- und Bahnangebot stattgefunden hat, sondern die Nichtnutzung von Bus und Bahn auch andere (subjektive) Gründe haben kann.

Jeweils fast 60% der Befragten halten eine Verbesserung des Fahrtenangebotes (Umstiege, Pünktlich und Fahrtenhäufigkeit) für wichtig oder sehr wichtig. Für ebenso wichtig

wird die Verbesserung der Sicherheit in Bus und Bahn gehalten. Auch eine Verbesserung der barrierefreien Nutzung sowie die Verbesserung von Tarifen und die Aufwertung von Haltestellen werden von mehr als jedem zweiten Befragten für (sehr) wichtig gehalten. Einzig die Mitnahme eines Fahrrads im Bus wird von den Befragten für weniger wichtig gehalten.

In der Befragung für die Allgemeinheit erlangt die Verbesserung der Fahrtenhäufigkeit sowie die Aufwertung von Haltestellen im Vergleich zur repräsentativen Befragung einen höheren Stellenwert.

Abb. 52: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn



Vorschläge für die Verkehrsplanung

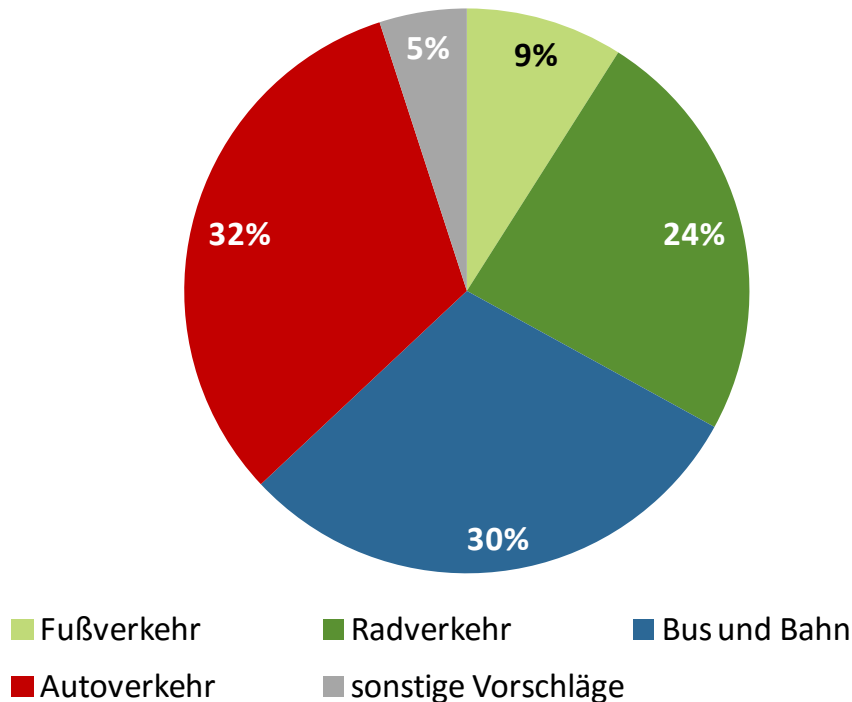
Rund jeder Fünfte nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren.

Tab. 38: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsbereich (offene Fragestellung)

Anregungen für die Verkehrsplanung – Mehrfachantworten- in % der Fälle)	Kreis Coesfeld (n= 530)
Maßnahmen für Fußgänger	12 %
- Erneuerung von Bürgersteigen	3%
- bessere Ampelschaltungen für Fußgänger	3%
- Verkehrssicherheit für Fußgänger verbessern	2%
- sonstige Maßnahmen im Fußverkehr	4%
Maßnahmen für Radfahrer	32 %
- Bau von weiteren Radwegen	9%
- Verbesserung bestehender Radwege	7%
- Verbesserung von Radabstellanlagen	5%
- Verbesserung der Verkehrssicherheit	3%
- bessere Beschilderung / mehr Informationen	2%
- Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Vorrang)	2%
- sonstige Maßnahmen	3%
Maßnahmen für Bus und Bahn	39 %
- fehlende Direktverbindungen	7%
- unzureichendes ÖPNV-Angebot verbessern	6%
- längere Betriebszeiten	5%
- höhere Fahrtenhäufigkeit / engere Taktfolge	5%
- bessere Anschlüsse zwischen Linien	5%
- Verbesserung der Barrierefreiheit	3%
- sonstige Maßnahmen	6%
Maßnahmen MIV	43 %
- Schaffung weiterer (kostenloser) Parkplätze	9%
- verbesserte Ampelschaltungen	5%
- Bau von Umgehungsstraßen	4%
- Bau zusätzlicher Kreisverkehre	4%
- Behebung von Kapazitätsengpässen / Staus	3%
- Erneuerung / Instandsetzung von Straßen	2%
- Verbessertes Baustellenmanagement	2%
- sonstige Maßnahmen	14%
sonstige Maßnahmen im Verkehrsbereich	6 %
durchschnittl. Anzahl genannter Maßnahmen	1,3
Anteil Personen ohne Antworten	80 %

Insgesamt wurden im repräsentativen Teil der Befragung 702 Vorschläge unterbreitet. Im Schnitt hat jede Person, die sich zu dieser Fragestellung geäußert hat, 1,3 Maßnahmenvorschläge angeführt.

Abb. 53: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel



9 % der Verbesserungsvorschläge beziehen sich auf Maßnahmen zum Fußverkehr. Als verbesserungswürdig werden hierbei insbesondere die Querungsstellen und die Verkehrssicherheit eingeschätzt.

Knapp jeder vierte Vorschlag ist auf Verbesserungen im Radverkehr gerichtet. Diese beziehen sich am häufigsten auf den Bau zusätzlicher Radwege. Aber auch die Verbesserung des bestehenden Radwegenetzes und die bestehenden Radabstellanlagen werden von den Befragten in den Fokus gerückt. Häufiger erwähnt worden ist das Anlegen eines separaten Radweges an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, aber auch konkrete Vorschläge für neue oder erneuerungsbedürftige Radverbindungen haben einige Befragte genannt. Darüber hinaus wird eine Verbesserung bei der Radverkehrsführung an Kreisverkehren häufiger erwähnt. An Bahnhöfen wird die Einrichtung bzw. Erweiterung von Fahrradboxen gewünscht (z. B. Appelhülsen, Capelle).

30% der genannten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf Bus und Bahn. Um das öffentliche Verkehrsangebot zu verbessern sehen die Teilnehmer insbesondere das Einrichten zusätzlicher Direktverbindungen, die Ausweitung der Betriebszeiten, die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit sowie bessere Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien als

sinnvoll an. Ein Schwerpunktthema dabei sind Busverbindungen zu den Bahnhöfen oder nach Münster. Diese existieren stellenweise nicht bzw. sind von den Bedienungszeiten nur eingeschränkt (z.B. Südkirchen) und anderswo sind die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn ungünstig (z.B. knapper Anschluss in Havixbeck Bahnhof). Darüber hinaus sind u. a. Wünsche zur Anbindung einzelner Ortslagen an den Busverkehr sowie zur Einführung von Nachtbussen von Münster geäußert worden.

Fast jede dritte Anregung bezieht sich auf den Autoverkehr. Das am häufigsten genannte Thema hierbei ist die Einrichtung zusätzlicher (kostenloser) Parkplätze. Aber auch verbesserte Ampelschaltungen sowie der Bau von Umgehungsstraßen und zusätzliche Kreisverkehre waren häufig genannte Anregungen. Darüber hinaus verteilen sich weitere Anregungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Handlungsfelder für den Autoverkehr. Mit signifikanter Anzahl an Nennungen gehören hierzu noch die Behebung von Kapazitätsengpässen zur Vermeidung von Staus, die Erneuerung von Straßen und ein verbessertes Baustellenmanagement. Schwerpunktthema der Nennungen im Autoverkehr ist der Parkplatzmangel in der Stadt Coesfeld sowie der Wunsch nach einer Ortsumfahrung in Lüdinghausen.

Während sich die Vorschläge aus der repräsentativen Befragung relativ gleichmäßig auf die Verkehrsmittel (außer Fußverkehr) aufteilen, beziehen sich die Vorschläge in der Befragung für die Allgemeinheit schwerpunktmäßig auf den Radverkehr und das Bus- und Bahnangebot. Schwerpunktthemen der Anregungen für Bus und Bahn sind auch hier die Verbesserungen bei der Anbindung von Bahnhöfen und Oberzentren per Bus. Darüber hinaus ist die Integration der Bürgerbus-Angebote in den Verbundtarif sowie die Ausweitung der Bedienungszeiten der Bürgerbusse gewünscht worden. Im Radverkehr sind vor allem Hinweise zu neuen bzw. erneuerungsbedürftigen Verbindungen genannt worden.

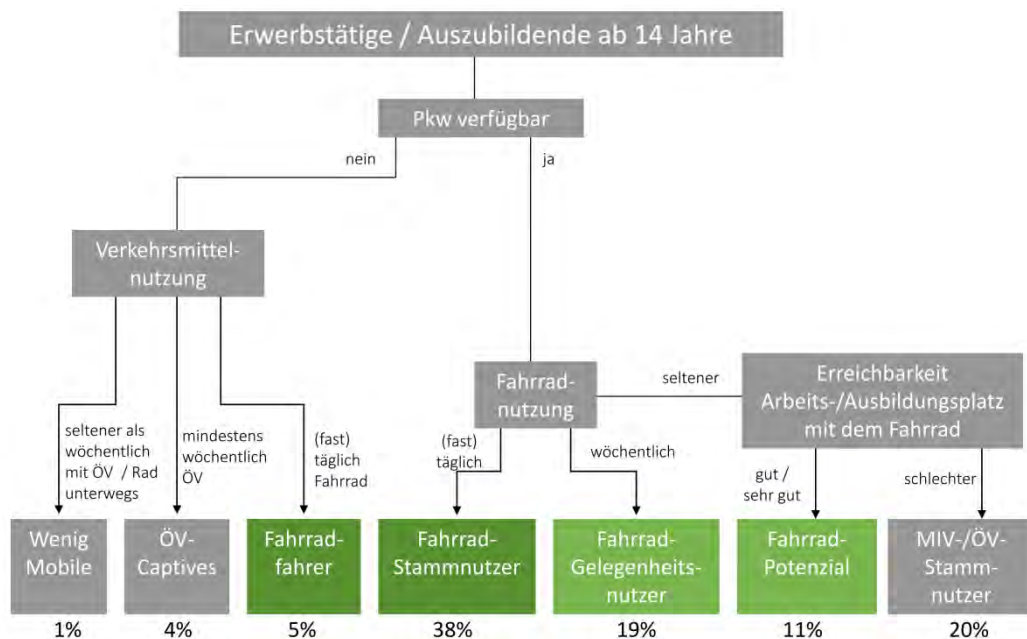
7 Potenzialermittlungen

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege im Kreis Coesfeld auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können.

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD 2008) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen.

Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung, sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad hergeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Bewohnern des Kreisgebietes noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

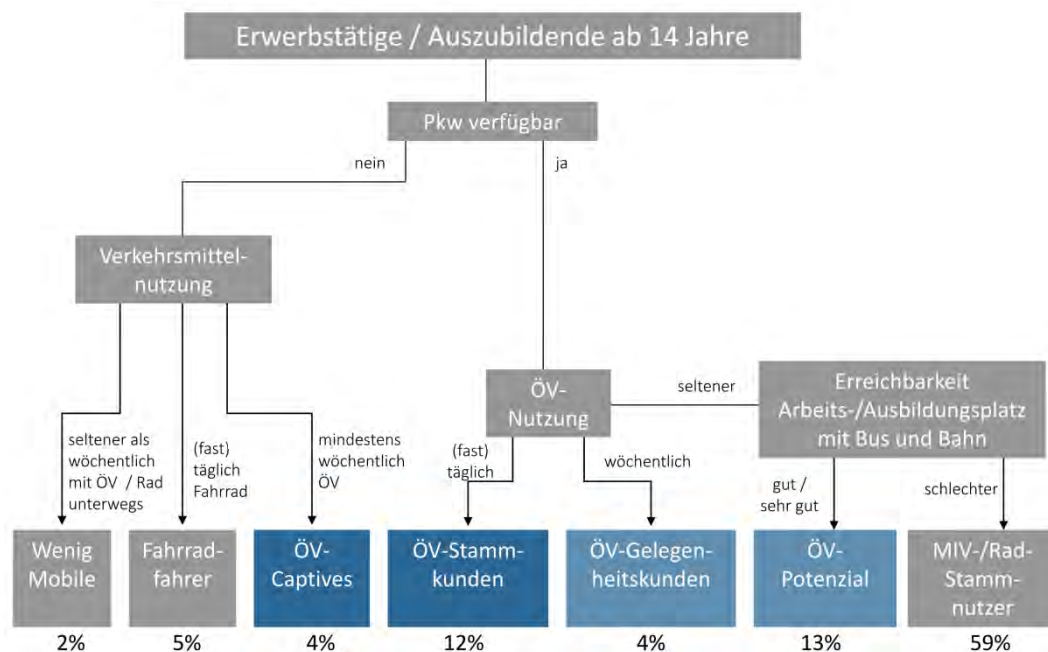
Abb. 54: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Coesfeld



Im Vergleich zu anderen Kreisen ist der Anteil der Fahrradnutzer bereits vergleichsweise hoch. So gehören 38% der Kreisbevölkerung zu den Fahrradstammnutzern, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos nutzen. Weitere 19% nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzern. Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, das bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber die Erreichbarkeit der täglichen Ziele (in diesem Fall des Arbeits- / Ausbildungsplatzes) mit gut oder sehr gut bewertet. Hier bestehen bei insgesamt

11 % der Kreisbevölkerung gute Voraussetzungen, um Motivationen für einen Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Mit 20 % ist der Anteil der MIV- / ÖV-Stammnutzer im Vergleich zu anderen Kreisen sehr gering. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die angeben, dass sie ihren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können.

Abb. 55: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Coesfeld



4% der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden aus dem Kreis Coesfeld sind ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen können und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 12% im erwarteten Bereich. Die Personen dieses Nutzersegmentes verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 4% gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus- und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen.

Mit insgesamt 16% liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem soliden, durchschnittlichen Niveau. 13% der Befragten sind als ÖV-Potenzial zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Tarifgestaltung, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

8 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung

Aus den Ergebnissen der Mobilitätsuntersuchung lassen sich verschiedene Handlungsansätze für die Verkehrsplanung ableiten, damit zum einen die Verkehrsplanung näher am tatsächlichen Bedarf und den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger gestaltet werden kann. Zum anderen kann durch die nachfolgend dargestellten Handlungsansätze auch ein weiterer Schritt zu einer umweltverträglichen, nachhaltigen und sicheren Mobilität im Kreis Coesfeld geleistet werden.

Radverkehr

Die Handlungsansätze im Radverkehr beziehen sich sowohl auf innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden (Binnenverkehr) als auch auf Wege über die Stadt- bzw. Gemeinden hinaus.

Im Binnenverkehr können noch weitere Potenziale für den Radverkehr ausgeschöpft, indem insbesondere kurze Wege bis zu einer Entfernung von 10 km noch vom Auto auf das Fahrrad verlagert werden. Entsprechend der genannten Verbesserungsvorschläge sollte hier vor allem die Verbesserung bestehender Radwege, aber auch eine sichere Führung des Radverkehrs, insbesondere an Knotenpunkten, verfolgt werden. Die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern, insbesondere Pedelecs ermöglicht es, dass auch eher ungeübte Radfahrer mittlere Distanzen gut mit dem Fahrrad zurücklegen können. Ebenso sind die kreisweiten Radwegeverbindungen auszubauen. Ein kreisweites Radwege- oder Nahmobilitätskonzept²² könnte hier Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen.

Es ist davon auszugehen, dass der gegenwärtige Anteil von 18 % der Haushalte, die mindestens ein Pedelec oder E-Bike besitzen, noch weiter steigen wird. Hier sollte als Zielsetzung verfolgt werden, diesen Trend stärker als bisher für den Alltagsverkehr zu etablieren. Hierdurch entstehen neue Potenziale im Radverkehr auch auf mittleren Distanzen bis zu 20 km. In dieser Entfernung wird die Stadt Münster als stärkstes Pendelziel der Kreisbewohner aus einigen kreisangehörigen Städten und Gemeinden erreicht. So kommen hier beispielsweise auch Arbeitswege zwischen Havixbeck oder Senden nach Münster für die Nutzung eines Pedelecs infrage. Der aktuell verfolgte Ansatz stadtreionaler Velorouten für den Stadt-Umlandverkehr von Münster auszuweisen, ist hier der richtige Ansatz, um dieses Potenzial zu nutzen.

²² Dieses Konzept könnte ähnlich wie beim Kreis Warendorf mit Mitteln der Klimaschutz-Initiative gefördert werden.

Um den Alltagsverkehr mit Pedelecs weiter zu fördern, können auch kooperative Ansätze mit Unternehmen der Region verfolgt werden. So besteht beispielsweise für Arbeitnehmer die Möglichkeit, Pedelecs über den Arbeitgeber mit steuerlichen Vorteilen zu leasen. Aber auch sichere Abstellanlagen und Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz sind sinnvolle Maßnahmen, welche die Etablierung des Pedelecs im Alltagsverkehr fördern. Aus Kreis-sicht sollte dieses Thema auch offensiv beworben und kommuniziert werden. Hierzu kommen bspw. Testwochen oder Wettbewerbe infrage, die eine Motivation schaffen, sich mit der Thematik auseinander zu setzen. Aufgrund der starken Verflechtungen mit der Stadt Münster sollten hier auch Münsteraner Unternehmen einbezogen werden.

Ergänzend dazu sollten die infrastrukturellen Voraussetzungen überprüft werden. Das im Rahmen dieser Mobilitätsuntersuchung erhobene Wegeaufkommen bietet eine Grundlage dafür, festzustellen, auf welchen interkommunalen Wegebeziehungen die größten Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen. Hier sollten mögliche Trassen entlang aufkommensstarker Wegebeziehungen überprüft werden, um eine geeignete Radinfrastruktur zu schaffen. Maßgebliches Ziel sollte es sein, dass der Radverkehr auf diesen Verbindungen nicht dem Autoverkehr untergeordnet wird. Diese Verbindungen können eine deutliche höhere Attraktivität für die Nutzung des Fahrrades und insbesondere des Pedelecs auf interkommunalen Wegebeziehungen erreichen.

Bus & Bahn

Auch im Bus- und Bahnverkehr bestehen noch weitere Potenziale. Die zentrale Herausforderung von Bus & Bahn in ländlichen Räumen ist die Bündelung einer ausreichenden Verkehrsnachfrage auf linienhaften Verbindungen, um das Bus- und Bahnangebot mit einer hinreichenden Wirtschaftlichkeit zu betreiben.

Um eine gute Zugänglichkeit des bestehenden SPNV- und Schnellbus-Netzes auch aus Teilen des Kreises zu schaffen, die keinen unmittelbaren Zugang zu diesen Verkehrsmitteln haben, sollten intermodale Verknüpfungen verstärkt betrachtet werden. Hier rückt insbesondere die Einrichtung von Mobilstationen in den Fokus. Als Standorte bieten sich hierfür sowohl Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Kreisgebiet an, aber auch zentrale Verknüpfungspunkte im Schnellbusverkehr. Diese Standorte sollten das SPNV- bzw. Schnellbus-Angebot durch neue Mobilitätsangebote wie CarSharing oder Leihfahrräder erweitern. Auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad (z.B. Fahrradboxen mit Lademöglichkeit für Elektrofahrräder) können die ÖPNV-Nutzung fördern.

Auf aufkommensstarken Wegebeziehungen muss dann der ÖPNV als Rückgrat gestärkt werden. So erreichen die meisten SPNV-Strecken und auch die Schnellbus-Achse Senden – Münster heute bereits solide, aber noch steigerungsfähige Anteile am Gesamtverkehrs-

aufkommen. Ein Ziel kann es sein, hierzu das Schnellbus-System mit gleichen Qualitäten wie den SPNV auszustatten. Das betrifft insbesondere die Bedienungszeiträume bzw. die Fahrtenhäufigkeit in den Abendstunden und am Wochenende. Aber auch der SPNV kann durch höhere Qualitätsmaßstäbe weiter attraktiviert werden. Hierzu gehören die Ausweitung des Fahrtenangebotes, der Sitzplatzkapazitäten und ein höherer Reisekomfort.

Insgesamt sollten die Qualitäten des ÖPNV-Systems stärker beworben und Anreize zur Nutzung geschaffen werden. Dies kann neben den zuvor dargestellten Verbesserungsmaßnahmen ergänzend über weiche, kommunikative Maßnahmen erfolgen. So sollte es für gute ÖPNV-Angebote gezielte Marketingaktionen geben, die ggf. mit Testtickets oder Testabos kombiniert werden können. Dabei können sich die Marketingaktionen über den ÖPNV hinaus auch auf gesamtheitliche, multimodale Angebote beziehen und bspw. mit entsprechenden Aktionen zur Förderung von Pedelecs, CarSharing oder Leihfahrrädern kombiniert werden. Aufgrund der intensiven Verflechtungen mit der Stadt Münster sollten hier relevante Akteure in der Stadt Münster gleichermaßen einbezogen werden.

9 Zusammenfassendes Fazit

Mit der Mobilitätserhebung ist eine umfassende und repräsentative Datengrundlage über das Mobilitätsgeschehen im Kreis Coesfeld generiert worden, wodurch viele Daten zu vielen verkehrsplanerischen Fragestellungen zur Verfügung stehen.

Derzeit wird die Mobilität im Kreisgebiet sowohl stark vom Auto als auch vom Fahrrad geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem hohen Niveau. Insbesondere die bereits vergleichsweise verbreitete Ausstattung (18% aller Haushalte) mit E-Bikes bzw. Pedelecs ist hier hervorzuheben. Verglichen mit raumstrukturell vergleichbaren Regionen besitzt der öffentliche Verkehr im Kreis Coesfeld einen durchschnittlichen Stellenwert, der jedoch noch Steigerungspotenziale aufweist. Eine wesentliche Bedeutung kommen Bus und Bahn vor allem im Ausbildungsverkehr zu. In anderen Bereichen, insbesondere im Berufsverkehr, können noch weitere Potenziale ausgeschöpft werden.

Durch den hohen Anteil an Wegen von 5 km, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, ergeben sich im Binnenverkehr noch Potenziale zur Nahmobilitätsförderung, so dass weitere Wege auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden können. Gegenwärtig beginnt die Pkw-Dominanz bereits ab einer Entfernung von 2 km. Bereits mehr als jeder zweite Weg zwischen 2 km und 5 km wird mit dem Pkw zurückgelegt, obwohl auf diesen Entfernungen die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Auto und Fahrrad noch vergleichsweise gering sind. Auch für Arbeits- und Ausbildungswege konnten noch weitere Potenziale sowohl für den Radverkehr als auch für Bus und Bahn ermittelt werden.

Für die Ergänzung der konventionellen Verkehrssysteme durch neue Mobilitätsangebote, wie etwa Leihfahrräder und CarSharing, bestehen im Kreis Coesfeld bereits gute Voraussetzungen, auch wenn sich derzeit noch ein recht großer Teil der Kreisbevölkerung die Nutzung nicht vorstellen kann. Dennoch ist ein solides Interesse an diesen Angeboten im Kreis Coesfeld feststellbar, so dass sich ein Weiterverfolgen dieser Ansätze lohnt. Immerhin könnte sich der Kreis Coesfeld hiermit nicht nur mit einer umweltgerechten Verkehrsplanung und -politik, sondern auch durch ein fortschrittliches Handeln in Fragestellungen der Mobilität profilieren.

Quellenverzeichnis

Infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland MID 2008 – Ergebnisbericht und Tabellenband sowie MIT

Mühlenbruch (2009): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erfassung in nordrhein-westfälischen Kommunen (Fassung vom 24.04.2009) NRW-Standards

Empirische Untersuchungen in Städten und Kreisen zum Mobilitätsverhalten:

Ennepe-Ruhr-Kreis (2014): Mobilitätsuntersuchung 2014; Abschlussbericht 2014;
Bearbeiter Planersocietät

Kreis Borken (2016): Mobilitätsuntersuchung 2015; Abschlussbericht Feb. 2015;
Bearbeiter: Planersocietät

Kreis Steinfurt (2011): Mobilitätsuntersuchung 2011; Abschlussbericht;
Bearbeiter: Planersocietät

Kreis Warendorf (2016): Mobilitätsuntersuchung 2015; Abschlussbericht Mrz. 2016;
Bearbeiter: Planersocietät

Internetquellen:

www.agfs-nrw.de

www.fahrradfreundlich.nrw.de

www.it.nrw.de

www.meteoprog.de

www.mobilitaet-in-deutschland.de

www.wetteronline.de

Fotonachweis:

Fotos auf der Titelseite: Kreis Coesfeld

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Coesfeld.....	IV
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege.....	VI
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht	VII
Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich	VIII
Abb. 5: Bewertung der Verkehrssysteme	IX
Abb. 6: Internetportal zur Befragung	4
Abb. 7: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	7
Abb. 8: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)	8
Abb. 9: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße	16
Abb. 10: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus	19
Abb. 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	21
Abb. 12: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.....	23
Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich.....	26
Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich.....	28
Abb. 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrades.....	29
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes	36
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule	37
Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung.....	37
Abb. 19: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitssorte nach Verkehrsmitteln.....	38
Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit der Schule nach Verkehrsmitteln	39
Abb. 21: Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Erreichbarkeitsbewertung	40
Abb. 22: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche	41
Abb. 23: Wegezwecke werktags	43
Abb. 24: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln	44
Abb. 25: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Coesfeld	45
Abb. 26: Modal Split-Anteil des Fußverkehrs nach Städten und Gemeinden im Kreis Coesfeld	46
Abb. 27: Modal Split-Anteils des Radverkehrs nach Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld	47
Abb. 28: Modal Split-Anteils des MIV nach Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld	47
Abb. 29: Modal Split-Anteil des ÖPNV nach Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld	48
Abb. 30: ÖPNV-Anteile in den kreisangehörigen Städten und Gemeinde ohne Schülerverkehr.....	49
Abb. 31: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	50
Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	51
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	52

Abb. 34: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	54
Abb. 35: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	55
Abb. 36: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge	56
Abb. 37: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h).....	58
Abb. 38: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck.....	60
Abb. 39: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	61
Abb. 40: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck.....	63
Abb. 41: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen	63
Abb. 42: Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Coesfeld.....	64
Abb. 43: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung.....	65
Abb. 44: Aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen der Kommunen im Kreis Coesfeld	66
Abb. 45: Aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen des Kreises.....	66
Abb. 46: ÖV-Anteile auf einzelnen Relationen	67
Abb. 47: Fahrradanteil auf kreisinternen Relationen und in die benachbarten Zentren	68
Abb. 48: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten	71
Abb. 49: Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr (repräsentative Befragung)	76
Abb. 50: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr (repräsentative Befragung)	77
Abb. 51: Personen mit Angabe fehlender Radabstellanlagen nach Kommune	78
Abb. 52: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn	80
Abb. 53: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel	82
Abb. 54: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Coesfeld	84
Abb. 55: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Coesfeld	85

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung	2
Tab. 2: Befragungsinhalte	4
Tab. 3: Eckdaten der Erhebung	5
Tab. 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden	6
Tab. 5: Kenndaten des Kreises Coesfeld und der kreisangehörigen Kommunen.....	11
Tab. 6: Erwerbsstatus der befragten Personen	13
Tab. 7: Haushaltsstruktur	14
Tab. 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme	15
Tab. 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	15
Tab. 10: Haushalte mit Autos im Vergleich zu anderen Kreisen	16
Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)	17
Tab. 12: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich	18
Tab. 13: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern	20
Tab. 14: Verfügbarkeit über ein Auto	22
Tab. 15: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	22
Tab. 16: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten.....	24
Tab. 17: Mobilitätsvoraussetzungen.....	25
Tab. 18: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle.....	25
Tab. 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung	30
Tab. 20: Genutzte ÖPNV-Produkte im Kreis Coesfeld.....	31
Tab. 21: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern.....	32
Tab. 22: Arbeitsplatz und Ausbildungsort.....	34
Tab. 23: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung	35
Tab. 24: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes.....	40
Tab. 25: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen	41
Tab. 26: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)	43
Tab. 27: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof / zur Bushaltestelle	49
Tab. 28: Entfernung der zurückgelegten Wege	53
Tab. 29: Dauer der zurückgelegten Wege	57
Tab. 30: Begleitung auf dem Weg	59
Tab. 31: Struktur der Verkehrsbeziehungen.....	62
Tab. 32: Wegeketten nach Zweck des Weges	69
Tab. 33: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	69
Tab. 34: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl.....	70
Tab. 35: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Coesfeld	73
Tab. 36: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen	75
Tab. 37: Standorte für neue Fahrradabstellplätze	79

Tab. 38: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsbereich (offene Fragestellung)81

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz.²³ 35% der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 40% der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite www.coe-mobil.de zu beantworten. 25% der Haushalte wurde 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 unterschrieben wurde,
- eine Datenschutzerklärung,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- vier Wegeprotokolle,
- eine Rückantwortkarte und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen können auf den Internetseiten „coe-mobil.de“ heruntergeladen werden.

²³ Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Anschreiben zur Mobilitätsuntersuchung



Kreis Coesfeld, 48651 Coesfeld

Hausanschrift: Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld
 Abteilung: 01 - Büro des Landrates
 Auskunft: Herr Raabe
 Telefon-Durchwahl: 02541 / 18-9110
 E-Mail: mathias.raabe@kreis-coesfeld.de

Datum: 23.08.2016

Studie "Mobil im Kreis Coesfeld" – Befragung zum Verkehrsverhalten

Sehr geehrter/ geehrte Herr / Frau XY,

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Um den Kreis und die Städte und Gemeinden zukunftsweisend auszurichten, führt der Kreis Coesfeld eine Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch. Ihr Haushalt wurde für diese Studie über eine Zufallsstichprobe ausgewählt. Ihre Antworten sind wichtige Grundlagen für eine vorausschauende Verkehrsplanung im Kreis und für planerische Aufgaben in der Stadt Coesfeld.

Ihre Teilnahme an der Befragung ist natürlich freiwillig. Ich bitte Sie aber sehr herzlich, uns bei der Befragung aktiv zu unterstützen. Je höher die Beteiligung ist, umso repräsentativer, zuverlässiger und wertvoller werden die Ergebnisse. Es entstehen Ihnen keinerlei Kosten für die Teilnahme. Die Auswertungen erfolgen anonym (siehe beiliegende „Erläuterungen zum Datenschutz“).

Die beigefügte Befragung ist in drei Bereiche unterteilt. Ich bitte Sie,

- einen Fragebogen pro Haushalt mit allgemeinen Fragen zu beantworten
- jede Person im Haushalt ab 6 Jahre einen eigenen Personenfragebogen auszufüllen.
- jede Person im Haushalt ab 6 Jahre jeweils ein eigenes Wegeprotokoll

für alle am vorgegebenen Stichtag zurückgelegten Wege auszufüllen. Das Wegeprotokoll gilt für diesen festgelegten Tag:

Dienstag, den 20.09.2016

Alternativ zur schriftlichen Befragung können Sie an der Studie auch über das Internet teilnehmen. Nutzen Sie hierzu bitte den Online-Fragebogen unter www.coe-mobil.de.

Die Anmeldung erfolgt über Ihren **persönlichen Zugangscode: XYZ123**

Falls Sie eine telefonische Befragung wünschen, können Sie unter der Telefonnummer 0231/700 13 883 einen persönlichen Telefontermin vereinbaren. Dann wird Ihnen ein Interviewer die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte den beigefügten Hinweisen und der Internetseite www.coe-mobil.de. Hilfestellungen bei der Beantwortung der Fragen erhalten Sie vom beauftragten Büro Planersocietät Dortmund (Tel: 0231/58 96 96 0 oder per E-Mail: befragung@coe-mobil.de).

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christian Schulze Pellengahr
 Landrat des Kreises Coesfeld

Konten der Kreiskasse Coesfeld:

Sparkasse Westmünsterland
 IBAN DE54 4015 4530 0059 0013 70
 BIC WELADE33XXX

VR-Bank Westmünsterland eG
 IBAN DE68 4286 1387 5114 9606 00
 BIC GENODEM1BOB

Postbank Dortmund
 IBAN DE67 4401 0046 0001 9294 60
 BIC PBNKDEFF

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

Erläuterungen zum Datenschutz



Erläuterungen zum Datenschutz

Der Kreis Coesfeld hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Untersuchung „Mobil im Kreis Coesfeld“ beauftragt. Als Unterauftragnehmer nehmen die O-Ton Call Center Services GmbH, Dortmund, Duplox Internetlösungen, Dortmund sowie die Omnifex oHG, Dortmund Datenverarbeitungsschritte vor. Alle beteiligten Unternehmen sind zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgesetz NRW sowie Bundesdatenschutzgesetz) verpflichtet. Die Ergebnisse der Befragung werden ausschließlich in anonymisierter Form, d. h. ohne Namen und Anschrift erhoben.

Die Befragung ist mit dem zuständigen Datenschutzbeauftragten des Kreises abgestimmt worden. Der Kreis Coesfeld trägt gegenüber dem Befragten die datenschutzrechtliche Verantwortung für die Durchführung der Untersuchung.

In jedem Fall gilt:

Ihre Teilnahme an der Untersuchung ist freiwillig. Bei Nichtteilnahme entstehen Ihnen keine Nachteile. Die Datenverarbeitung erfolgt gemäß den folgenden datenschutzrechtlich relevanten Grundsätzen:

- Ihre persönlichen Daten dienen nur der Kontaktaufnahme und werden separat von Ihren Antworten in der Befragung verarbeitet. Eine Zusammenführung erfolgt an keinem Bearbeitungsschritt. Damit ist sichergestellt, dass die Antworten keine Rückschlüsse auf Ihre Person zulassen.
- Ihr Name, Ihre Anschrift und Ihre Telefonnummer werden nicht an Dritte weitergegeben. Die Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme mit Ihnen verwendet. Falls Sie zur telefonischen Teilnahme aufgefordert worden sind, haben wir Ihre Telefonnummer öffentlich zugänglichen Listen (z. B. Telefonbuch) entnommen. Alle Beteiligten erhalten nur die personenbezogenen Daten, die zur Durchführung der jeweiligen Untersuchungsschritte notwendig sind (Datenvermeidung und -sparsamkeit). Nach Abschluss der Untersuchung Anfang 2017 werden Ihre persönlichen Adressdaten gelöscht.
- Es werden keine personenbezogene Einzeldaten und -auswertungen weitergeben, die aufgrund bestimmter Merkmale direkt oder indirekt einen Rückschluss auf Ihre Person zulassen.

Was geschieht mit Ihren Angaben?

1. Sie tragen Ihre Antworten in den Fragebogen ein, z. B. durch Ankreuzen bzw. Ausfüllen wie im folgenden Beispiel (Frage 4):

Frage 4: Wie groß ist die Entfernung von Ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle?	<u>250</u> Meter
---	------------------

Bei Telefoninterviews werden die Angaben von den Interviewern aufgenommen und direkt in den Computer eingegeben.

2. Ihre Antworten werden ohne Ihren Namen und ohne Ihre Adresse (also in „anonymisierter“ Form) gespeichert
3. Anschließend werden Ihre Antworten ausgewertet. Alle Antworten werden vorgegebenen Auswertungskategorien zugeordnet. Falls in den gebildeten Kategorien weniger als 7 Werte vorkommen, werden diese nicht ausgewiesen.

Beispiel für eine Auswertung

Tab. 1: Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Entfernung (Angaben in %)	Kreis Coesfeld	Stadt Düimen
unter 100 Meter	17	13
100 bis u. 200 M.	21	21
200 bis u. 400 M.	31	31
400 bis u. 1.000 M.	23	24
1 km und mehr	8	11
	100	100

4. Die Ergebnisse aus den einzelnen Fragen werden ausschließlich anonym und in Gruppen zusammengefasst dargestellt (z.B. Kreis Coesfeld insgesamt, nach Altersgruppen oder kreisangehörigen Städten und Gemeinden differenziert). Angaben zu einzelnen Personen sind nicht erkennbar.


Ansprechpartner :

Kreis Coesfeld : Herr Raabe, mathias.raabe@kreis-coesfeld.de, Tel.: 02541 / 18 - 9110

Planersocietät : Herr Scheer, befragung@coe-mobil.de, Tel. : 0231 / 58 96 96 - 0

Personenfragebogen (Seite 1)

Verkehrsbefragung Mobil im Kreis Coesfeld



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 E-Bike / Pedelec?
(Mehrfachantworten möglich)
 ja, Fahrrad
 ja, E-Bike / Pedelec
 nein

4 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?
 nein
 ja, und zwar:
(Mehrfachantworten möglich)
 WochenTicket FunTicket / Abo
 MonatsTicket / Abo SemesterTicket
 9 Uhr MonatsTicket / Abo Freifahrt mit
 60plusAbo Schwerbehindertenausweis
 SchulwegMonatsTicket BahnCard 25 / 50
 SchülerAbo plus BahnCard 100
 JobTicket Sonstiges: _____

5 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?
(Mehrfachantworten möglich)
 nein ja, durch Gehbehinderung
 ja, durch Sehbehinderung
 ja, andere Einschränkungen

6 Wo befindet sich Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort?
(soweit vorhanden – falls nicht: weiter mit Frage 9)
 gleicher Ortsteil wie die Wohnung
 gleiche Stadt bzw. Gemeinde, aber anderer Ortsteil, und zwar:

 andere Stadt bzw. Gemeinde und zwar:

Personenfragebogen

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,
 beim Ausfüllen des Fragebogens bitten wir folgendes zu beachten:
 - In den Befragungsunterlagen befinden sich vier Exemplare dieses Personenfragebogens
 - Jede Person **ab sechs Jahren** soll einen eigenen Bogen ausfüllen
 - Eltern können ihren Kindern bei der Beantwortung selbstverständlich helfen
 - Falls Sie mehr als vier Personenfragebögen benötigen, können Sie diese unter www.coe-mobil.de herunterladen.

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren, die nachfolgenden Fragen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten!
 Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

7 Wie weit liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort von Ihrer Wohnung entfernt?
 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/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	wenige Male im Monat	seltener	nie
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wege nur zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte umblättern! ➔

Personenfragebogen (Seite 2; Rückseite)

10 Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde!

als Nutzer von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
als Fußgänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11 Welche Bus- und /oder Bahn-Linien (wie z. B. RB 63 oder „Baumberge-Bahn“) im Kreis Coesfeld nutzen Sie mehrmals im Monat?

- keine
 folgende Linien: _____

12 Wie wichtig sind Ihnen folgende Vorschläge für den Bus- und Bahnverkehr in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Verständlichkeit der Tarife verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
barrierefreie Nutzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weniger Umstiege / bessere Anschlüsse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haltestellen und Bahnhöfe aufwerten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrtenhäufigkeit / Takt verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Sicherheit in Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradmitnahme in Bussen & Bahnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: _____

13 Wie wichtig sind Ihnen folgende Vorschläge zum Radfahren in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
vorhandene Radwege verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kürzere / schnellere Radwegverbindungen zwischen den Orten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Wege für das Fahrrad im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrer sicherer machen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltungen für Radfahrer verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radwegebeschilderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr / komfortablere Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Informationen und Karten zum Radfahrangebot/Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: _____

14 Wie wichtig sind Ihnen folgenden Vorschläge für das Zufußgehen in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
vorhandene Gehwege verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
barrierefreie / komfortablere Gehwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zusätzliche Gehwege im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straßenquerungen und Kreuzungen für Fußgänger sicherer machen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltungen für Fußgänger verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit verbessern (z. B. Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: _____

15 Fehlen Ihnen Fahrradabstellanlagen an bestimmten Standorten (z. B. an Bahnhöfen, an Einkaufszentren)?

- nein
 ja, und zwar an folgenden Orten:

16 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote?

	nutze ich häufig	nutze ich gelegentlich	Nutzung künftig vorstellbar	Nutzung kommt nicht in Frage	Angebot kenne ich nicht	weiß nicht
Bürgerbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CarSharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radtourenplanung im Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradverleih	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradboxen an Bahnhöfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17 Haben Sie Anregungen oder Vorschläge für die Verkehrsplanung in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

Wegeprotokoll (Seite 1)

Verkehrsbefragung
Mobil im Kreis Coesfeld



Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

das Wegeprotokoll liegt in vierfacher Ausfertigung vor. Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, ein eigenes Wegeprotokoll auszufüllen und die zurückgelegten Wege zu dokumentieren, die Sie an Ihrem Stichtag

Donnerstag, den 06.10.2016

unternommen haben.
Eltern können ihren Kindern selbstverständlich beim Ausfüllen des Wegeprotokolls helfen.

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

Wie fülle ich das Wegeprotokoll aus?

- Bitte alle Wege eintragen, die Sie am **oben angegebenen Stichtag** zurückgelegt haben.
- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck/ Ziel verbunden (z. B. Einkaufen / Freizeit).
- **Hin- und Rückwege** sind dabei zwei unterschiedliche Wege, d. h. auch für den Rückweg nach Hause z. B. vom Supermarkt oder von der Arbeit, bitte eine eigene Spalte ausfüllen!
- Auch **Fußwege** und kurze Wege (z. B. zum Bäcker) sind wichtig.
- Beim **Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln** auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z. B. vom Auto in den Zug) bleibt es insgesamt ein Weg. Bitte geben Sie zu jedem Weg bei Nr. 5 **alle** genutzten Verkehrsmittel an.
- Bitte geben Sie **keine Wege** an, die ausschließlich auf dem eigenen Grundstück verlaufen oder die insgesamt kürzer als 25 Meter sind (z. B. Fußweg vom Haus zum Auto)
- Falls Sie im **Außendienst** (z. B. als Taxifahrer, Postbote, Handwerker oder Vertreter) tätig sind und dabei eine Vielzahl an Wegen zurücklegen, geben Sie bitte nur den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz sowie Ihre privaten Wege an. Ihre innerhalb Ihrer Tätigkeit zurückgelegten Wege sind dann nicht relevant.

Das Wegeprotokoll können Sie am Stichtag mit sich führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs ausfüllen. Vervollständigen Sie das Wegeprotokoll am Abend des Stichtags. Insgesamt haben wir Ihnen Platz für acht Wege gelassen. Sollten Sie mehr als acht Wege an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben, können Sie einen Vordruck unter www.coe-mobil.de herunterladen.

Auf der Rückseite finden Sie ein ausgefülltes Wegeprotokoll-Muster!

1 Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?

- ja nein
- Ich war krank.
 - Ich hatte Urlaub.
 - Ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein.
 - Das Wetter war zu schlecht.
 - Ich habe eine Person zu Hause betreut.
 - altersbedingt war ich nicht mobil
 - 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 oder die konkrete Adresse eintragen):

Wegeprotokoll (Seiten 2 / 3; innenliegende Doppelseiten)

Verkehrsbefragung		Wegeprotokoll			
Mobil im Kreis Coesfeld		Mobil im Kreis Coesfeld			
Anfang		Donnerstag, den 06.10.2016			
<p>1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)</p> <p>2 Wobin sind Sie gefahren oder gegangen?</p> <p>Stadtteil _____ Stadt _____</p> <p>Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil nicht kennen!</p> <p>3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)</p> <p>4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?</p> <p>5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?</p> <p>a) zu Fuß (auch Roller, Skate, Roller)</p> <p>b) Fahrrad / Elektrofahrrad</p> <p>c) Mofa / Moped / Motorrad</p> <p>d) PKW als Fahrer</p> <p>e) PKW als Mitfahrer</p> <p>f) Bus (auch Schulbus, Taxi Bus / Bürgerbus)</p> <p>g) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn</p> <p>h) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)</p> <p>i) Fernverkehrszug (IC / ICE)</p> <p>j) Taxi</p> <p>k) Sonstiges: _____</p> <p>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 dem Kreis ein)</p> <p>7 Welchen Zweck hatte der Weg?</p> <p>Weg zum Arbeitsplatz</p> <p>geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)</p> <p>Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule</p> <p>private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)</p> <p>Einkauf / Shopping</p> <p>Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)</p> <p>Spazierungsgang (Hunde ausführen etc.)</p> <p>Begleitung einer Person (Holen/Bringen)</p> <p>Rückweg vom vorherigen Weg nach Hause</p> <p>Sonstiges: _____</p> <p>8 Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?</p> <p>nein _____</p> <p>ja: Anzahl der weiteren Personen _____</p> <p>9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?</p> <p>ja _____ (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)</p> <p>nein _____ (Rückwege nicht vergessen! Dann sind Sie fertig!)</p>	<p>→ 1. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 2. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 3. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 4. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	
	<p>→ 5. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 6. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 7. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 8. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	
	<p>Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)</p> <p>Stadtteil _____ Stadt _____</p> <p>Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil nicht kennen!</p> <p>Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)</p> <p>Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?</p> <p>Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?</p> <p>a) zu Fuß (auch Roller, Skate, Roller)</p> <p>b) Fahrrad / Elektrofahrrad</p> <p>c) Mofa / Moped / Motorrad</p> <p>d) PKW als Fahrer</p> <p>e) PKW als Mitfahrer</p> <p>f) Bus (auch Schulbus, Taxi Bus / Bürgerbus)</p> <p>g) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn</p> <p>h) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)</p> <p>i) Fernverkehrszug (IC / ICE)</p> <p>j) Taxi</p> <p>k) Sonstiges: _____</p> <p>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 dem Kreis ein)</p> <p>Welchen Zweck hatte der Weg?</p> <p>Weg zum Arbeitsplatz</p> <p>geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)</p> <p>Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule</p> <p>private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)</p> <p>Einkauf / Shopping</p> <p>Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)</p> <p>Spazierungsgang (Hunde ausführen etc.)</p> <p>Begleitung einer Person (Holen/Bringen)</p> <p>Rückweg vom vorherigen Weg nach Hause</p> <p>Sonstiges: _____</p> <p>Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?</p> <p>nein _____</p> <p>ja: Anzahl der weiteren Personen _____</p> <p>Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?</p> <p>ja _____ (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)</p> <p>nein _____ (Rückwege nicht vergessen! Dann sind Sie fertig!)</p> <p>Für weitere Wege bitte ein Zusatzblatt nutzen</p>	<p>→ 5. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 6. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 7. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>	<p>→ 8. Weg</p> <p>km</p> <p>1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/></p>

Wegeprotokoll (Seite 4; Musterseite)

MUSTERBEISPIEL: Wegeprotokoll Donnerstag, 06.10.2016

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg bringt die Person ein Kind mit dem Auto zum Kindergarten. 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. 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. Am Abend unternimmt die Person zusammen mit der Familie (zwei weitere Personen) einen Spaziergang (4. Weg).

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)	7:20	7:35	16:20	19:00
2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadt Stadtteil	Coesfeld	Münster Prinzipsalmarkt	Coesfeld Goxel	Coesfeld Goxel
Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil nicht kennen!				
3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	7:30	8:35	17:20	19:35
4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?	2,5 km	38 km	40,5 km	2 km
5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?				
a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Fahrrad / Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Mofa / Moped / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Pkw als Fahrer	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Bus (auch Schulbus / Taxi-Bus / Bürgerbus)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Fernverkehrszug (IC / ICE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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)	1. ○ 2. ○ 3. ○ 4. ○	1. d 2. h 3. f 4. a	1. a 2. f 3. h 4. d	1. ○ 2. ○ 3. ○ 4. ○
7 Welchen Zweck hatte der Weg?				
Weg zum Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf / Shopping	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Begleitung einer Person (Holen/Bringen)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rückweg vom vorherigen Weg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Hause	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?				
nein	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja: Anzahl der weiteren Personen	1			2
9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>