



Endbericht

# Mobilitätsbefragung 2022

## Stadt Coesfeld



Stadt Coesfeld  
Markt 8  
48653 Coesfeld

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

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

### **Bearbeitung:**

Lukas Schroeder-Schilling

Sophia Middendorf

Harriet Schröder

Matthias Langfeld

Max Bopp

Titelbild: Stadt Coesfeld

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

# Kurzfassung der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Coesfeld hat im Herbst 2022 in Zusammenarbeit mit dem Kreis Coesfeld und der Stadt Dülmen im Rahmen einer Haushaltsbefragung das aktuelle Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner erhoben. Die Mobilitätsbefragung liefert Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung und aktualisiert zudem die Ergebnisse für die Stadt Coesfeld aus der vorherigen Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfelds aus dem Jahr 2016. Insgesamt haben in der Stadt Coesfeld über 1.200 Personen (ab 6 Jahren) aus rund 600 Haushalten an der Befragung teilgenommen und an einem vorgegebenen Berichtstag die Wege, die sie zurücklegen, protokolliert, und allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 3,4 % der Bevölkerung in Coesfeld befragt werden und somit repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten erzielt werden.

## Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die persönliche Verkehrsmittelwahl und letztlich auch die Verkehrsmittelnutzung sind die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz einer Fahrerlaubnis oder einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Einflussfaktoren. Der Großteil aller Haushalte (90 %) besitzt mind. einen Pkw und in 93 % der Haushalte ist mind. ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad) vorhanden. Gegenüber der vorherigen Befragung im Jahr 2016 haben sich die Besitzanteile sowohl bei den Pkw als auch bei den Fahrrädern nur leicht erhöht, da die Besitzquoten 2016 bereits auf einem hohen Niveau lagen. Deutliche Veränderungen können hingegen in der Verbreitung von Elektrofahrrädern beobachtet werden. So ist der Anteil der Haushalte, die mind. ein Elektrofahrrad besitzen, seit 2016 von 18 % auf 48 % der Haushalte angewachsen. Die überdurchschnittliche Elektrofahrradausstattung konnte damit noch weiter gesteigert werden. Weniger als ein Zehntel der befragten Bevölkerung in der Stadt Coesfeld ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 8 %). Hierzu zählen insbesondere Schüler/innen und Studierende. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über eine Fahrerlaubnis für den Pkw (95 %) und vier Fünftel der Personen (ab 18 Jahren) können immer oder täglich auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 15 % der Personen steht ein Pkw zumindest zeitweise oder nach Absprache zur Verfügung.

## Mobilität und Verkehrsmittelwahl

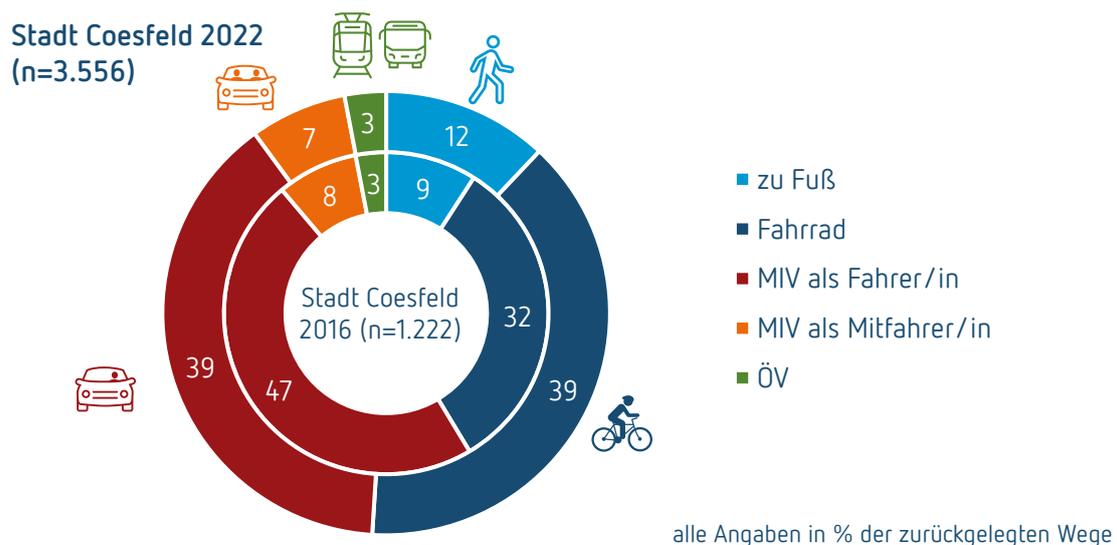
In der Stadt Coesfeld verlassen 82 % der Stadtbevölkerung (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese Mobilen legen dabei im Schnitt jeweils 3,9 Wege pro Person täglich zurück. Werden die immobilen Personen (18 %) in die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person eingerechnet, beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 3,2 Wege pro Person pro Tag. Im Schnitt wird im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) pro Weg eine Entfernung von ca. 9,4 km zurückgelegt. Diese durchschnittliche Wegelänge liegt nur geringfügig unter dem Schnitt von 2016. Insgesamt legen die Einwohner/innen der Stadt Coesfeld an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 30 km zurück, eine mobile Person kommt auf gut 37 km. In Summe werden von der Bevölkerung der Stadt Coesfeld pro Werktag hochgerechnet rund 121.000 Wege und über 1,1 Mio. Personenkilometer zurückgelegt.

Tab. 1: Mobilitätseckdaten der Stadt Coesfeld

Mobilitätseckdaten der Stadt Coesfeld	2016	2022
Wege pro Tag einer mobilen Person	3,7 Wege	3,9 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	9,9 km	9,4 km
Mittlere Dauer eines Weges	21 Min.	20 Min.
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	85 Min./Tag	80 Min./Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	-	rd. 121.000 Wege/Tag

Über die Hälfte der werktäglichen Wege werden aktiv, d. h. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 12 % der Wege zu Fuß unternommen und für 39 % der Wege das Fahrrad genutzt – ein stark überdurchschnittlicher Wert. Allein 14 % der Wege werden mit dem Elektrofahrrad absolviert. Dies übersteigt den bundesdeutschen Wert des gesamten Radverkehrsanteils (11 %). Eine deutlich untergeordnete Rolle nimmt dagegen der Öffentliche Verkehr mit einem Wegeanteil von lediglich 3 % ein. Auf den MIV entfallen 46 % der zurückgelegten Wege, bestehend aus 39 % als fahrende Person und 7 % als mitfahrende Person.

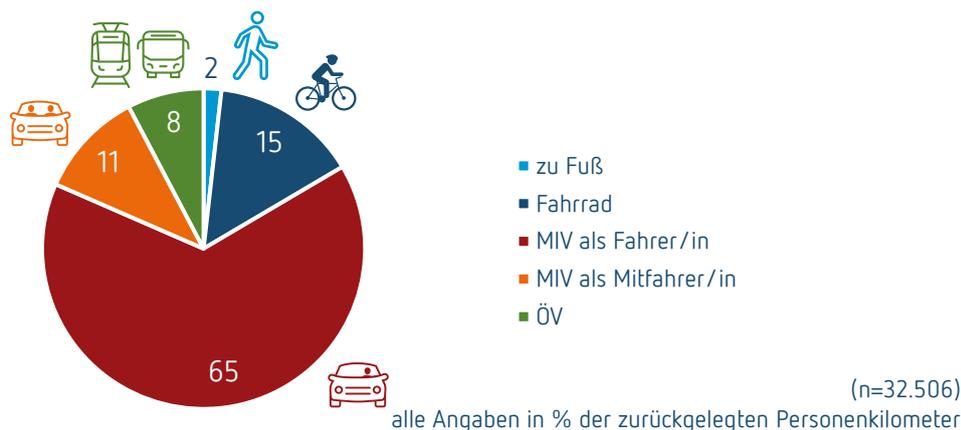
Abb. 1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen – bei der Auswertung der Wege unter 100 km – feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang, Fahrradwege 4,0 km. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als Fahrer/in liegen bei 15,9 km, mit MIV als Mitfahrer/in bei 13,9 km und mit dem ÖPNV bei 21,4 km.

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer bei alltäglichen Wegen unter 100 km, nimmt vor allem der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split deutlich zu. So werden fast zwei Drittel aller werktäglich zurückgelegten Wegestrecken mit dem MIV als Fahrer/in gefahren (65 %) und weitere 11 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer/in. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖPNV am Modal-Split nach Verkehrsleistung auf 8 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 2 % (zu Fuß) bzw. 15 % (Fahrrad) der Personenkilometer im Vergleich zu den Anteilen am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 12 %, Fahrrad: 39 %) deutlich niedriger.

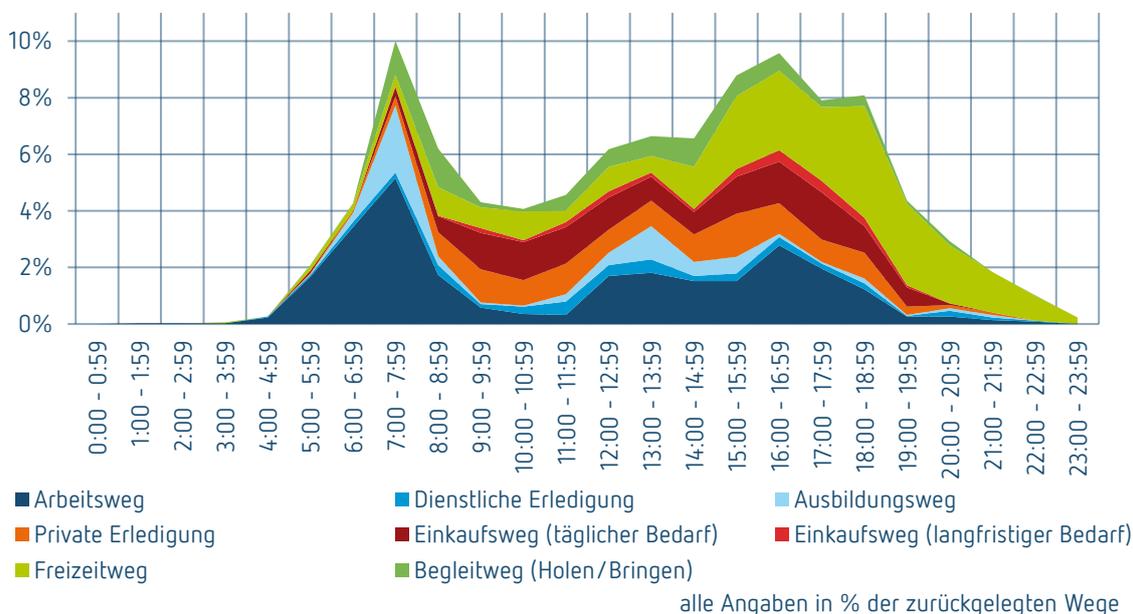
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer)



### Wegezeitliche Verteilung

Rund 28 % der Wege der Bevölkerung der Stadt Coesfeld werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 12 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Jeweils etwas über ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (27 %) und Wege zum oder vom Arbeitsplatz (26 %). Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege (7 %) stehen somit etwa ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen. Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen, die rund 8 % aller Wege ausmachen.

Abb. 3: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezeit



Rund 96 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr, in denen 10 % bzw. 9 % aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 19 Uhr. In diesem Zeitraum werden jeweils

mind. knapp 8 % und mehr des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde getätigt. Insgesamt wird damit in diesem Zeitraum etwas mehr als ein Drittel der täglichen Wege begonnen. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 12 Uhr.

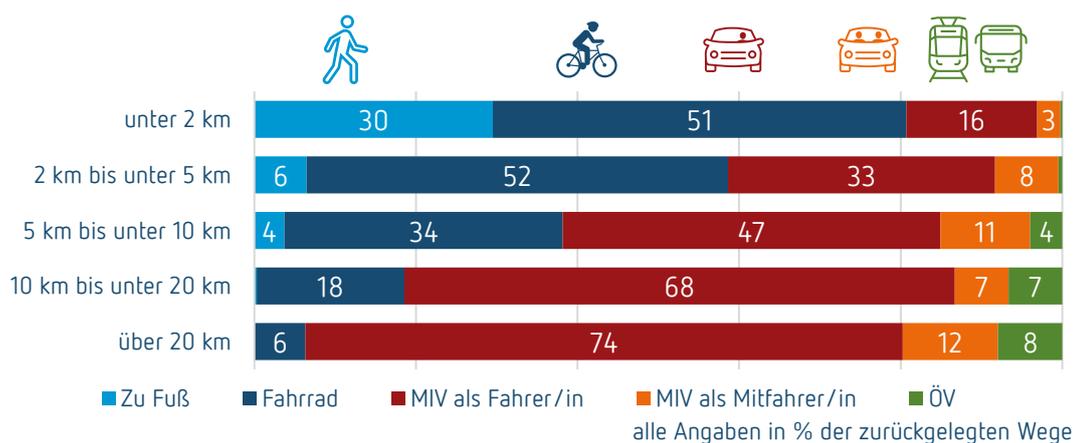
### Räumliche Verteilung der Wege

71 % der von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege werden innerhalb der Stadt Coesfeld unternommen und zählen dementsprechend zum kommunalen Binnenverkehr. Knapp ein Viertel der Wege sind Wege zwischen dem Coesfelder Stadtgebiet und dem Umland bzw. führen die Stadtgrenze hinaus oder hinein (24 %). Weitere 5 % der täglichen Wege der Stadtbevölkerung haben keinen Bezug zur Stadt Coesfeld, d. h. sowohl Startpunkt als auch Ziel des Weges liegen außerhalb der Stadt. Die aufkommensstärkste Wegebeziehung außerhalb Coesfelds ist die Stadt Münster. Darüber hinaus bestehen weitere von der Stadtbevölkerung stark frequentierte Wegebeziehungen zu den Nachbarkommunen Dülmen, Billerbeck und Rosendahl.

### Wegelängen und Verkehrsaufwand

Die Hälfte der zurückgelegten Wege mit einer Länge bis unter 5 km fahren die Einwohner/innen Coesfelds mit dem Fahrrad. Das sind überdurchschnittlich hohe Fahrradanteile. Zudem werden 30 % der Wege unter 2 km zu Fuß zurückgelegt, so dass insgesamt lediglich knapp ein Fünftel der Wege unter 2 km mit dem MIV oder ÖV gefahren werden. Erst ab der Entfernungsklasse von 5 km bis unter 10 km dominiert der Anteil des MIV mit insgesamt 58 % der Wege (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in). Gleichwohl lässt sich festhalten, dass Wege mit einer Länge bis 10 km – insbesondere mit dem Elektrofahrrad – noch gut aktiv zurückgelegt werden können. So werden bereits 34 % der Wege dieser Entfernungsklasse mit dem Fahrrad zurückgelegt. Hier bieten sich dementsprechend Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Radverkehr.

Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



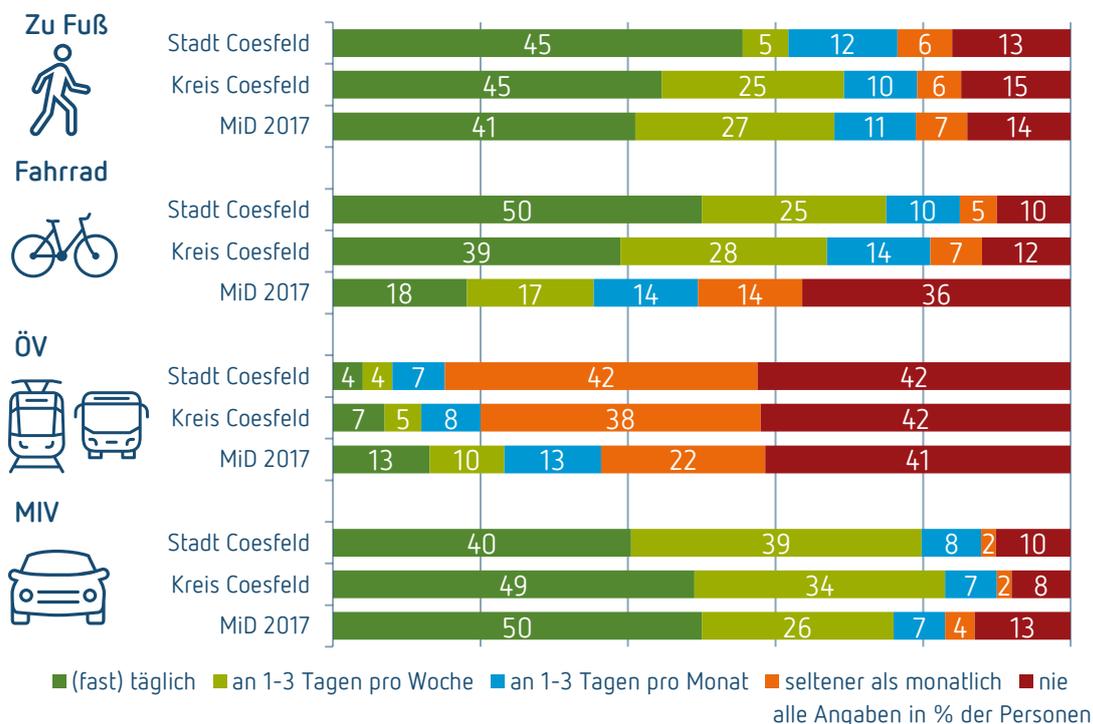
Der ÖV nimmt ab Wegstrecken von mind. 5 km einen erkennbaren Anteil ein, welcher in denen höheren Entfernungsklassen weiter zunimmt. Dennoch können weitere Verlagerungspotenziale zum ÖV insbesondere auf den Distanzen ab 5 km identifiziert werden, beispielweise auf den gutbedienten Wegerelationen Richtung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

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

### Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 79 % der Einwohner/innen täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Nur unwesentlich weniger regelmäßig wird das Fahrrad genutzt. 75 % nutzen es wenigstens einmal in der Woche. Auffällig ist, dass das Fahrrad häufiger täglich genutzt wird (50 %) als das Auto (40 %). Die Fahrradnutzung fällt in Coesfeld damit deutlich überdurchschnittlich aus. Von einer guten nahräumlichen Erreichbarkeit alltäglicher Ziele zeugt insbesondere, dass auch die Hälfte der befragten Personen wenigstens wöchentlich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegt. Eine sehr geringe Bedeutung in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung spielt dagegen das öffentliche Verkehrssystem. Lediglich 8 % der Befragten gaben an, es wenigstens einmal in der Woche zu nutzen. Vier von zehn Befragten nutzen den Öffentlichen Verkehr nie.

Abb. 5: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

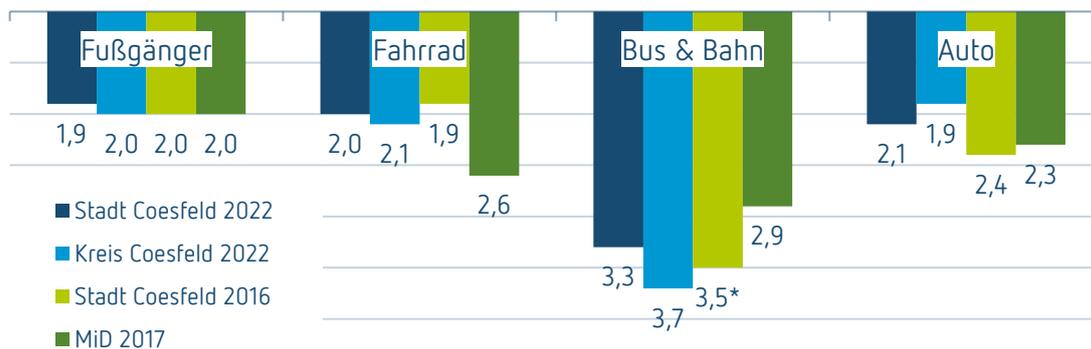


### Bewertung der Verkehrssysteme

Mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsmittel werden die Verkehrssysteme in der Stadt Coesfeld durch die Befragten mit Durchschnittsnoten von 1,9 bis 2,1 positiv bewertet. Die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel fällt hingegen mit einer Durchschnittsnote von 3,3 deutlich negativer aus, wobei sie im Vergleich zum gesamten Kreis Coesfeld besser ausfällt. Insgesamt gilt es dabei zu

beachten, dass die Bewertung teilweise mit der Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels korreliert: Personen, die regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind, bewerten die Situation besser als die Personen, die nur selten Fahrrad fahren. Gleiches gilt für den Autoverkehr: Regelmäßige Autofahrer/innen vergeben bessere Noten als die Personen, die nur selten das Auto nutzen. Bei der Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel kann dieser Zusammenhang zur Nutzungshäufigkeit nicht eindeutig festgestellt werden. So erhält das Bus- und Bahnangebot im Schnitt die besten Bewertungen von den Personen, die den ÖV an 1-3 Tagen pro Woche oder pro Monat nutzen, während sowohl die Personen mit geringer oder keiner Nutzung als auch die Personen mit der häufigsten Nutzung (fast täglich) schlechtere Bewertungen abgegeben haben.

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



\* Bewertung von Bus & Bahn in Stadt Coesfeld 2016 liegt nicht vor, stattdessen wurde hier der Wert des Kreis Coesfelds 2016 aus der gleichen Befragung ausgewiesen.

### Zusammenfassung und Ausblick

Mit dieser Mobilitätsbefragung konnte auf einer repräsentativen Datengrundlage ein aktuelles Bild über das Mobilitätsverhalten in der Stadt Coesfeld erstellt werden. Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität der Coesfelder Bevölkerung sich vor allem durch zwei Verkehrsmittel auszeichnet: Neben dem Pkw wird die werktägliche Mobilität in hohem Maße durch das Fahrrad ergänzt. Dies lässt nicht zuletzt der hohe Radverkehrsanteil am Modal Split von 39 % erkennen. Gegenüber dem Jahr 2016 konnte hier ein Gewinn von 7 Prozentpunkten erzielt werden. Fast die Hälfte aller Haushalte besitzen heute wenigstens ein Elektrofahrzeug. Als eine zentrale Erkenntnis aus dieser Mobilitätsbefragung geht somit hervor, dass das Fahrrad neben dem Auto deutlich das Rückgrat der Mobilität in der Stadt Coesfeld darstellt. Allerdings bleibt das Auto – insbesondere in Bezug auf die zurückgelegten Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung – das meistgenutzte Verkehrsmittel. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bleibt auf einem ernüchternd geringen Niveau und entfaltet eine nennenswerte Bedeutung lediglich auf der Relation nach Münster.

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

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Methodische Grundlagen</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Untersuchungsraum Stadt Coesfeld</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Mobilitätsoptionen</b>	<b>11</b>
4.1	Soziodemografische Daten	11
4.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit	13
<b>5</b>	<b>Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Arbeitsplatzerreichbarkeit</b>	<b>31</b>
<b>7</b>	<b>Bewertung der Verkehrssysteme</b>	<b>37</b>
7.1	Bewertung nach Verkehrssystemen	38
<b>8</b>	<b>Mobilität am Stichtag</b>	<b>41</b>
8.1	Räumliche Wegebeziehungen	45
8.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	51
8.3	Wegelängen und Wegedauer	58
8.4	Wegeketten	65
<b>9</b>	<b>Potenzialermittlung</b>	<b>67</b>
9.1	Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr	67
9.2	Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn	68
<b>10</b>	<b>Zusammenfassendes Fazit</b>	<b>70</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>71</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>72</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>74</b>
	<b>Anlagen</b>	<b>75</b>

## Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
B+R	Bike and Ride
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
HH	Haushalte
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nicht-motorisierter Individualverkehr)
k. A.	Keine Angabe
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Anzahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr / Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	Auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegioStaR 7	Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp: Eine regionale Auswertungsebene der MiD 2017
S-Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt und Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h erreicht (Versicherungskennzeichen pflichtig)

# 1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Coesfeld hat gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld im Herbst 2022 eine Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt, um die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner/innen zu identifizieren und das Gesamtverkehrsaufkommen zu ermitteln. Wie die Stadt Coesfeld hat sich die Stadt Dülmen ebenfalls mit einer erhöhten Stichprobe an der kreisweiten Befragung beteiligt, so dass für beide Städte repräsentative Ergebnisse erhoben werden konnten. Mit der aktuellen Mobilitätsbefragung konnten zudem für den Kreis Coesfeld die Ergebnisse der vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 aktualisiert werden und somit aktuelle Grundlagendaten geliefert werden. Für die Stadt Coesfeld konnten durch diese Mobilitätsbefragung umfangreiche repräsentative Grundlagendaten auf städtischer Ebene gewonnen werden. Statt der Modal Split Ergebnisse aus dem VEP der Stadt Coesfeld aus dem Jahr 2006 werden die Ergebnisse für die Stadt Coesfeld aus der kreisweiten Erhebung aus dem Jahr 2016 als Referenz herangezogen, da die aktuelle Befragung mit dem gleichen Methodendesign der Planersocietät durchgeführt worden ist. Zudem können die Ergebnisse der Stadt Dülmen als weitere Vergleichsebene des aktuellen Mobilitätsverhalten hinzugezogen werden.

Die aktuellen Befragungsergebnisse liefern Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Die Untersuchung kann darüber hinaus für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, für die Erstellung von Mobilitätskonzepten oder auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung für die Stadt Coesfeld zusammen und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung, die abschließend in möglichen Handlungsansätzen zusammengefasst sind.

## 2 Methodische Grundlagen

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

Die Erhebung wurde im Herbst 2022 in drei Wellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf neun Stichtage im Zeitraum zwischen dem 06. September und dem 22. September 2020.

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung

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

Quelle: WetterKontor, Wetterstation Lüdinghausen

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

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

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

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

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden durch ein Anschreiben der Bürgermeisterin über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie die Fragebögen. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten<sup>3</sup>.

Den ausgewählten Teilnehmenden wurden zunächst die Befragungsunterlagen in einer bestimmten Erhebungsform zugeschickt. 50 % der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Die anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (46 %) oder telefonisch mittels geschultem Interviewpersonal (4 %) zu beteiligen. Die teilnehmenden Haushalte konnten ihre favorisierte Erhebungsform jedoch selbst bestimmen und damit auch eine andere Beteiligungsart als die vorgesehene wählen. Jedes Anschreiben enthielt einen persönlichen Zugangscode, um an der Onlinebefragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal dienten u. a. die Internetseiten zum parallel erarbeitenden Mobilitätskonzept der Stadt Coesfeld ([www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung](http://www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung)) sowie der eigens für die kreisweite Mobilitätsbefragung eingerichtete Internetauftritt ([www.coe-mobil.de](http://www.coe-mobil.de)) (siehe Abbildung 1). Dort wurden projektbegleitend Informationen zum Ablauf der Mobilitätsbefragung zur Verfügung gestellt und häufig gestellte Fragen beantwortet. Zudem konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Die Internetseite diente außerdem als Zugangsportale für den Onlinefragebogen.

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

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

---

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

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

teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilungen, Internet, TV/Radio, Social Media etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Stadtverwaltung der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung

Start   Aktuelles   Mobilitätsbefragung ▾   Kontakt ▾

---



## WILLKOMMEN BEI DER MOBILITÄTSBEFRAGUNG DES KREISES COESFELD



Mobilität prägt unser tägliches Leben. Ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – tagtäglich werden eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt. Um den Kreis Coesfeld zukunftsweisend auszurichten und um wertvolle Erkenntnisse zur Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen, führt der Kreis eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durch. Mit diesen Erkenntnissen soll die Verkehrsplanung vorausschauend an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürgern ausgerichtet werden, sodass die Bewertungen in die Planung der

### Aktuelles

Oktober 2022  
**Befragung erfolgreich beendet** [Mehr...](#)

September 2022  
**Mobilitätsbefragung läuft** [Mehr...](#)

September 2022  
**Mobilitätsuntersuchung startet** [Mehr...](#)

[Alle Meldungen ...](#)

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

Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsbefragung abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

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

Tabelle 3: Kenndaten der Mobilitätsbefragung

Kenndaten der Erhebung	Stadt Coesfeld
<b>Angeschriebene Haushalte</b>	<b>3.407</b>
- Schriftlich-postalische Variante	1.704 (50 %)
- Online-Variante	1.576 (46 %)
- Telefonische Variante	127 (4 %)
<b>verwertbarer Fragebogenrücklauf</b>	<b>602</b>
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	308 (51,2 %)
- Online-Beteiligung	266 (44,2 %)
- Telefonische Interviews	28 (4,7 %)
<b>Rücklaufquote</b>	<b>17,7 %</b>
- Erreichte Personen	1.450
- <i>davon Personen unter 6 Jahren bzw. nicht vorliegend/auswertbar</i>	210
- Auswertbare Personenfragebögen	1.240
- Haushaltsgröße	2,4
<b>Anteil an der Gesamtbevölkerung</b>	<b>3,4 %</b>

Insgesamt haben sich 602 Haushalte mit 1.450 Personen an der Befragung beteiligt, wovon für 1.240 Personen ab 6 Jahren auswertbare Fragebögen vorliegen. Die erreichte Rücklaufquote beträgt 17,7 % und liegt damit im Vergleich zu anderen Untersuchungen zum gleichen Thema über dem erwarteten Niveau. Insgesamt konnten auf diese Weise 3,4 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Coesfeld befragt werden, wodurch eine hohe Repräsentativität sichergestellt ist. Durch die Schichtung auf Ebene zusammengefasster Ortsteile sind auch Grundausswertungen für diese Ortsteile durchführbar.

Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

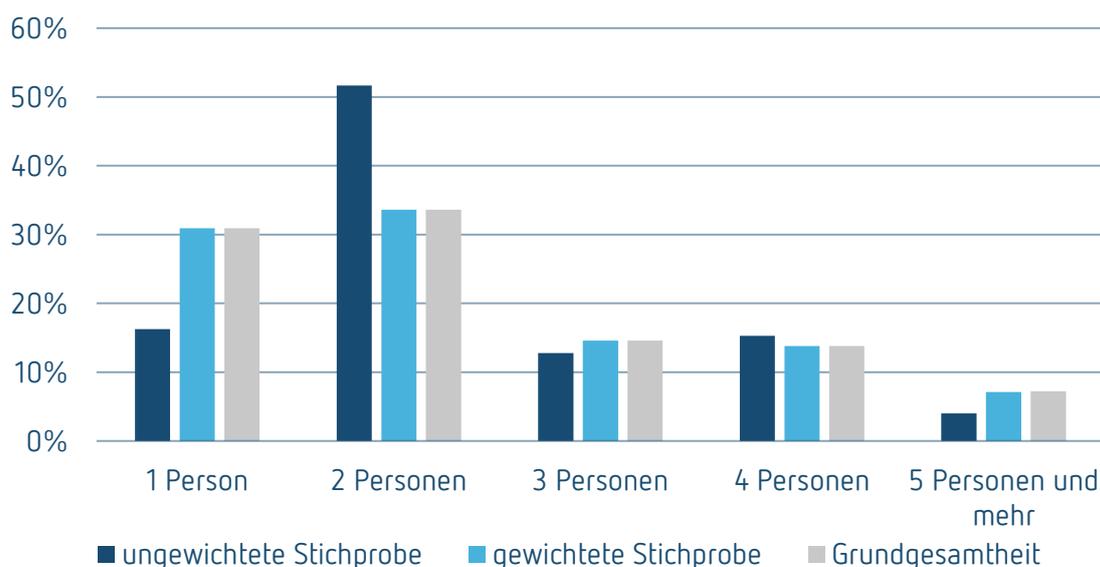
Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostichprobe
		Haushalte	Personen	Personen
<b>Coesfeld</b>	<b>3.407</b>	<b>602</b>	<b>1.450</b>	<b>1.240</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>2.726</i>	<i>487</i>	<i>1.164</i>	<i>1.007</i>
<i>Lette</i>	<i>681</i>	<i>115</i>	<i>286</i>	<i>233</i>

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

### Gewichtung und Hochrechnung

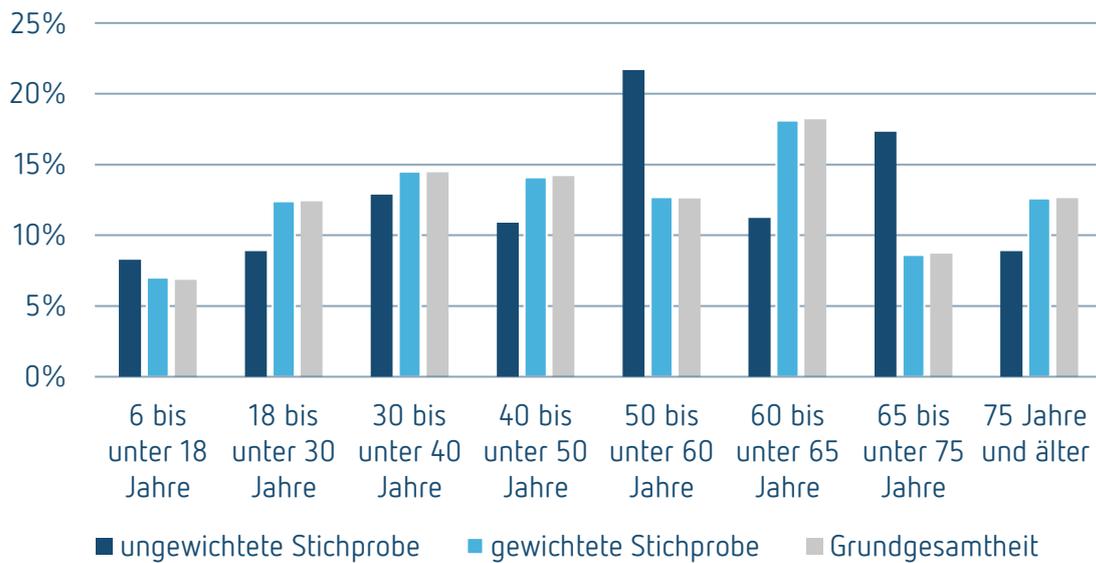
Eine Gewichtung und die Hochrechnung der Daten dienen der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin ist dabei die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt worden. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit der Mobilitätsbefragung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

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



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

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



**Hinweise zur Dokumentation**

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Mobilitätsbefragung für die Stadt Coesfeld dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohner/innen mit Wohnsitz in der Stadt Coesfeld. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpender/innen, Besucher/innen oder Tourist/innen zurückgelegt wurden, werden durch die Mobilitätsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt. Eigens ausgewiesene Auswertungen greifen auf die Ergebnisse der kreisweiten Befragung zurück und können zumindest die Wege der Kreisbevölkerung nach Coesfeld berücksichtigen.

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

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 der durchgeführten Mobilitätsbefragung – zum Vergleich werden aus dieser auch Ergebnisse des Kreises und der Stadt Dülmen herangezogen. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher

Ebene und auf der Ebene der RegioStaR-7-Gemeinden herangezogen<sup>5</sup>. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse der Stadt Coesfeld, die der Kategorie „Ländliche Region – Städtischer Raum“ angehört. Wo möglich werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung mit den Ergebnissen aus der aktuellen kreisweiten Erhebung sowie der kreisweiten Erhebung aus dem Jahr 2016 verglichen.

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

---

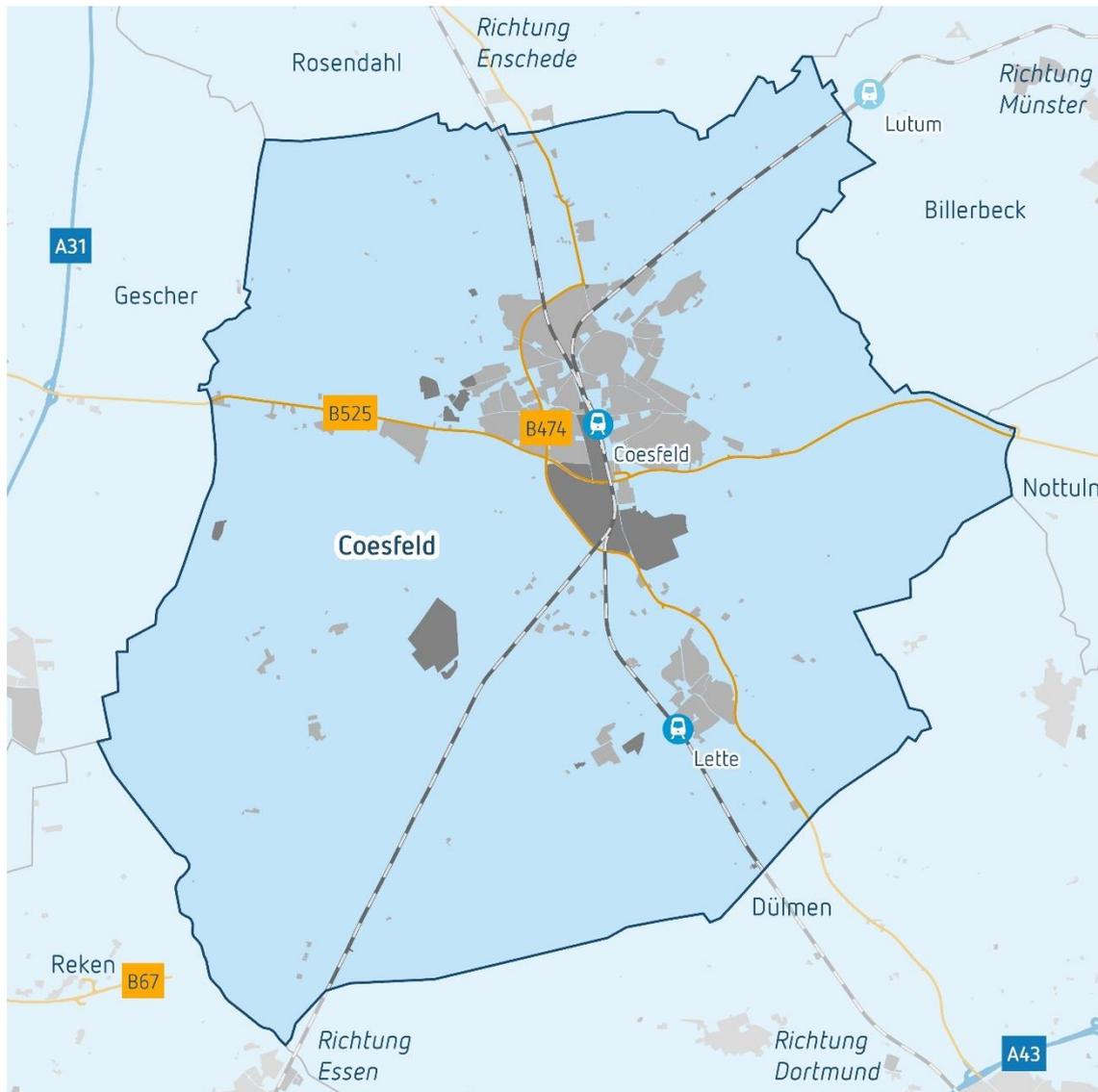
5 Mobilität in Deutschland 2017: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung. Erläuterungen zu den Regiostar-7-Raumvariablen: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

### 3 Untersuchungsraum Stadt Coesfeld

Die Stadt Coesfeld liegt im münsterländischen Kreis Coesfeld, ca. 30 km westlich von Münster. Sie ist Kreisstadt des Kreises Coesfeld und grenzt im Uhrzeigersinn an die Gemeinde Rosendahl, Stadt Billerbeck, Gemeinde Nottuln, Stadt Dülmen (alle Kreis Coesfeld), Gemeinde Reken und Stadt Gescher (beide Kreis Borken). Die Stadt gliedert sich in die größeren Ortsteile Coesfeld (urbaner Siedlungskern der Stadt) und Lette sowie in die kleinstrukturierten Ortsteile Goxel und Brink, die in der Auswertung der Befragung der Untersuchungseinheit Coesfeld zugeordnet werden. Die Stadt Coesfeld beheimatet aktuell knapp 33.600 Einwohner/innen. Diese verteilen sich auf einer Fläche von insgesamt ca. 140 km<sup>2</sup>. Neben dem Bezug zu den kreisangehörigen Kommunen besteht insbesondere auch eine enge Verbindung zum nächstgelegenen Oberzentrum, der Stadt Münster.

An das übergeordnete Straßennetz wird die Stadt Coesfeld über die Bundesstraßen B474 und B525, die durch das Stadtgebiet führen, angebunden. Westlich der Stadtgrenze verläuft die Autobahn A31. Die Anschlussstelle Gescher/Coesfeld ist knapp 8 km vom Stadtkern entfernt. Darüber hinaus ist die Stadt Coesfeld an das überregionale Schienennetz angebunden. Beide Ortsteile, Coesfeld und Lette, verfügen über einen Bahnhof. Es bestehen Verbindungen in Richtung Enschede, Münster, Essen und Dortmund. Wegweisende Informationen für den Fahrradverkehr werden auf dem Kreis vorwiegend durch den Kreis Coesfeld in Form des engmaschigen Knotenpunktsystems installiert. So bestehen in jegliche Richtungen ausgewiesene Radwegeverbindungen.

Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Stadt Coesfeld



- |  |  |
|--|--|
|  Industrie- und Gewerbefläche |  Autobahn     |
|  Siedlungsfläche              |  Bundesstraße |
|  Bahnhöfe                     |  SPNV-Linien  |



 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

## 4 Mobilitätsoptionen

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

### 4.1 Soziodemografische Daten

Rund 48 % der Bevölkerung ab 6 Jahren sind Männer, 52 % Frauen. Das Geschlechterverhältnis der Stichprobe (alle Personen ab 6 Jahren) entspricht damit den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern in der Stadt Coesfeld.

Rund 52 % der Befragten ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Insgesamt etwa 16 % der Mitglieder der befragten Haushalte sind Schüler/innen, Studierende oder Auszubildende; 22 % sind im Ruhestand bzw. pensioniert; 2 % sind Hausfrauen/-männer; 7 % sind Kinder im Vorschulalter<sup>6</sup>. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 73 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 25 % sind Rentnerhaushalte und jeweils etwa 1 % sind Ausbildungshaushalte oder Erwerbslosenhaushalte.

Tabelle 5: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Basis: alle Personen im Haushalt Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt							
		Erwerbstätige	Ausbildung	Student/in	Schüler/in	Kind	Hausfrau/-mann	Rentner/in, Pensionär/in	ohne Beschäftigung
<b>Coesfeld</b>	<b>1.401</b>	<b>52</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>1</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	1.130	51	3	2	11	7	2	21	1
<i>Lette</i>	273	54	3	2	10	7	1	24	0
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld 2022	5.843	51	3	3	12	7	3	21	1
Stadt Dülmen 2022	1.373	49	3	4	12	5	4	23	1
Stadt Coesfeld 2016	516	47	3	3	15	4	2	24	0
Stadt Dülmen 2016	198	45	3	3	16	8	3	23	0

31 % aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte; 33 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 12 %. Im Vergleich zur Erhebung „Mobilität in Deutschland“ in der Kategorie der strukturell vergleichbaren städtischen Räume in ländlichen

<sup>6</sup> Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Regionen befinden sich in der Stadt Coesfeld demnach prozentual weniger Haushalte mit mehreren Personen und ohne Kinder unter 18 Jahren. Mit insgesamt 23 % fällt der Anteil der Haushalte mit Kindern größer aus als der deutschlandweite Durchschnitt von 20 %.

Tabelle 6: Haushaltsstruktur

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Haushaltstyp							Haushalte mit Kin- dern (in %)
		Ein- person- haushalt	Zwei- person- haushalt	Mehr- person- haushalt	Alleiner- ziehend	Paar mit einem Kind	Paar mit mehreren Kindern	Mehrper- sonen- haushalt mit meh- reren Kin- dern	
<b>Coesfeld</b>	<b>598</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>23</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	485	31	33	12	1	6	13	4	24
<i>Lette</i>	114	32	34	13	0	6	12	3	21
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld 2022	2.400	29	34	13	1	6	13	4	24
Stadt Dülmen 2022	563	30	35	13	0	5	11	5	22
Stadt Coesfeld 2016	185	31	34	14	0	8	11	3	22
Ländl. Region – städt. Raum	9.814	38	35	8	2		17		19
MiD 2017	154.629	41	32	7	2		18		20

### Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

9 % der Befragten in der Stadt Coesfeld geben an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 4 % geben eine Mobilitätseinschränkung durch Gehbehinderungen und 5 % durch andere oder kombinierte Einschränkungen (z. B. Sehbehinderung) an. Wenngleich aus der Erhebung hervorgeht, dass gerundet 0 % ausschließlich eine Sehbehinderung aufweisen, ist davon auszugehen, dass dieser Anteil in der Gesamtheit der Bevölkerung etwas höher ist.

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen bis unter 65 Jahre etwa 3 % der Befragten angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, sind es unter den Personen in einem Alter ab 65 Jahren rund 30 %. Insbesondere der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen steigt im Alter an.

Tabelle 7: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Mobilitätseinschränkungen durch gesundheitliche Probleme (Mehrfachantworten möglich)			
		Keine Einschränkungen	Gehbehinderung	Sehbehinderung	Andere Behinderung
<b>Coesfeld</b>	<b>1.204</b>	<b>91</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>978</i>	<i>91</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>5</i>
<i>Lette</i>	<i>227</i>	<i>92</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>3</i>
<b>Vergleichswerte</b>					
Kreis Coesfeld 2022	4.741	91	4	0	5
Stadt Dülmen 2022	1.202	90	4	0	6
Stadt Coesfeld 2016	308	89	3	0	8

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

## 4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten. Im Folgenden werden die Verfügbarkeit individueller Verkehrsmittel, der Besitz von Führerschein und Zeitkarten im Öffentlichen Verkehr sowie der Zugang zum ÖPNV analysiert.

### Pkw-Ausstattung

Rund 90 % der befragten Haushalte in der Stadt Coesfeld verfügen über mindestens ein Auto. Rund 42 % der Haushalte in der Stadt Coesfeld geben dabei einen Besitz von mehreren Autos an. Lediglich ein Zehntel (10 %) können als autofreie Haushalte eingestuft werden. Ein Haushalt in der Stadt Coesfeld verfügt durchschnittlich über 1,5 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner/innen beträgt 622. Diese Motorisierungsquote liegt über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen, die derzeit 581 Pkw je 1.000 Einwohner/innen beträgt<sup>7</sup>.

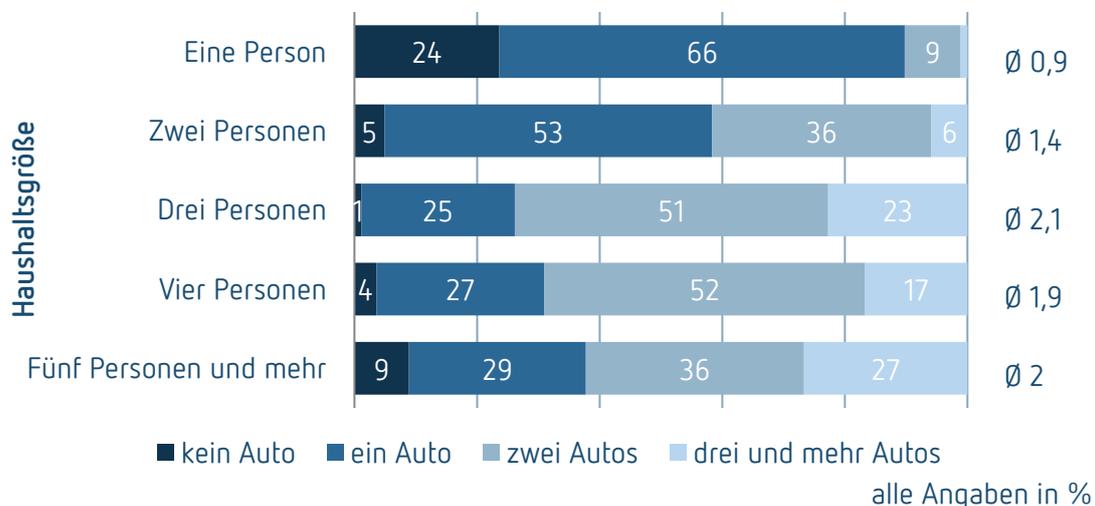
<sup>7</sup> Vgl. Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2022).

Tabelle 8: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- ner/innen (private und dienstl. Pkw)
		Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr	
<b>Coesfeld</b>	<b>603</b>	<b>10</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>622</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	487	10	50	32	8	596
<i>Lette</i>	115	13	35	37	16	667
<b>Vergleichswerte</b>						
Kreis Coesfeld 2022	2.453	7	43	35	14	677
Stadt Dülmen 2022	582	7	42	36	15	704
Stadt Coesfeld 2016	185	9	52	30	9	594
Ländl. Region – städt. Raum	8.234	15	56	24	5	k. A.
MiD 2017	156.420	22	53	21	3	k. A.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. Entsprechend besitzen fast ein Viertel (24%) der Einpersonenhaushalte und auch 16 % der Rentnerhaushalte kein Auto. Hingegen steht nur einem vergleichsweise kleinen Anteil von Haushalten mit Erwerbstätigen kein Auto zur Verfügung (7 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos.

Abbildung 5: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Coesfeld im Vergleich zu den strukturräumlich vergleichbaren städtischen Räumen in ländlichen Regionen auf einem sehr hohen Niveau befindet. Auch im Vergleich zum Bundesschnitt fällt die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Coesfeld deutlich erhöht aus.

Weiterhin verfügen 11 % der Haushalte in der Stadt Coesfeld über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Dieser Anteil lässt sich unter dem Bundesschnitt von 13 % und dem Schnitt der Vergleichsräume der strukturähnlichen städtischen Räume in ländlichen Regionen (15 %) sowie dem der Stadt Dülmen (18 %) einordnen.

### Fahrradausstattung

Über 90 % der Haushalte in der Stadt Coesfeld verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Lastenrad oder Elektrofahrrad). Drei Viertel der Haushalte (75 %) verfügen gar über mindestens zwei Fahrräder. Insgesamt liegt die Fahrradausstattung der Haushalte in der Stadt Coesfeld damit auf einem deutlich überdurchschnittlichen Niveau – insbesondere im Vergleich zur Ausstattung in strukturell vergleichbaren Städten. Die Fahrraddichte liegt mit 1.274 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner/innen verglichen mit dem bundesweiten Schnitt auf einem sehr hohen Niveau (MiD 2017: rund 930 Fahrräder pro 1.000 Einwohner/innen). Gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2016 (1.036) hat die Dichte stark zugenommen. Dies ist vornehmlich auf die zusätzliche Anschaffung von Elektrofahrrädern zurückzuführen.

Tabelle 9: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Fahrrads im Haushalt („konventionelles“ Fahrrad, Elektrofahrrad und Lastenrad)				Fahrraddichte auf 1.000 Ein- wohner/innen
		Kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder und mehr	
<b>Coesfeld</b>	<b>603</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>49</b>	<b>1.274</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	488	7	20	25	49	1.283
<i>Lette</i>	115	5	13	32	50	1.278
<b>Vergleichswerte</b>						
Kreis Coesfeld 2022	2.453	10	16	25	49	1.231
Stadt Dülmen 2022	582	9	19	23	50	1.273
Stadt Coesfeld 2016	183	8	22	32	38	1.036
Ländl. Region – städt. Raum	9.948	24	23	25	29	k. A.
MiD 2017	156.420	22	25	25	28	ca. 930*

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

Unterschiede in der Fahrradausstattung zeigen sich auch zwischen den Ortsteilen. Wenngleich die Ausstattung sich noch immer auf einem hohen Niveau bewegt, verfügen in Zentrumsnähe 7 % der Haushalte über kein und weitere 20 % über lediglich ein fahrbereites Fahrrad. In Lette dagegen ist der Anteil mit 5 % bzw. 13 % etwas geringer.

### Besitz von Elektrofahrrädern

Das Münsterland ist hinlänglich als sehr fahrradaffiner Raum bekannt. Das ist unter anderem auf die flache Topographie zurückzuführen. Die in Deutschland in den vergangenen Jahren stark an Dynamik gewonnene Entwicklung der Absatzzahlen von Elektrofahrrädern hat trotz des bereits hohen Stellenwerts des Fahrradverkehr auch in der Stadt Coesfeld Einzug gehalten. So verfügen im Jahr 2022 mit 48 % bereits fast die Hälfte der Haushalte über mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike)<sup>8</sup>. Ein Viertel der Haushalte gibt an, über mindestens zwei elektrisch angetriebene Fahrräder zu verfügen. Der Anteil der Elektrofahrräder liegt damit im Vergleich zum

8 Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt die Fahrer/innen 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 4 kW und maximal vierfacher Unterstützung der Tretleistung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreicht.

Bundesschnitt auf einem sehr hohen Niveau. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weiter steigen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags-/Berufsverkehr sein. Zu beachten sind dabei allerdings auch etwaige entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden muss, z. B. die tendenziell höhere Geschwindigkeit von Elektrofahrrädern gegenüber „konventionellen“ Fahrrädern.

Tabelle 10: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich

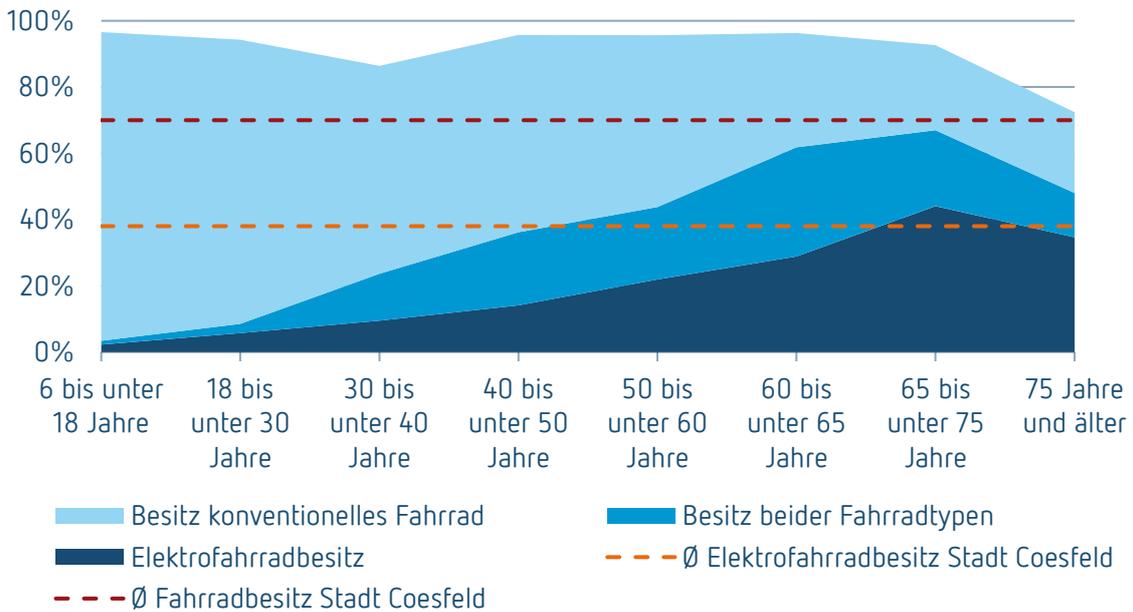
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Elektrofahrrads im Haushalt		
		Kein Elektrofahrrad	1 Elektrofahrrad	2 Elektrofahrräder
<b>Coesfeld</b>	<b>580</b>	<b>52</b>	<b>22</b>	<b>25</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	468	54	23	23
<i>Lette</i>	111	48	18	34
<b>Vergleichswerte</b>				
Kreis Coesfeld 2022	2.339	55	21	24
Stadt Dülmen 2022	565	54	20	26
Stadt Coesfeld 2016	184	81	11	8
Ländl. Region – städt. Raum	9.948	91	6	3
MiD 2017	156.420	92	5	2

Der Besitz von Elektrofahrrädern steigt mit dem Alter an und verläuft somit tendenziell entgegen der mit dem Alter leicht sinkenden Fahrradbesitzquote der Einwohner/innen. In Coesfeld gibt es besonders in den Altersklassen zwischen 60 und 75 Jahren einen sehr hohen Anteil von Elektroradbesitzer/innen (60 bis unter 65: 62 %, 65 bis 75 Jahre: 63 %, 75 und älter: 48 %). Auch die Besitzquote in der Altersklasse der 40 bis unter 50-Jährigen (36 %) und der 50 bis 60-Jährigen (44 %) sind im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch. In der Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen, die die höchste Fahrradbesitzquote aufweist, besitzen demgegenüber lediglich rund 3 % ein Elektrofahrrad.

Dieses gilt als Kleinkraftrad und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

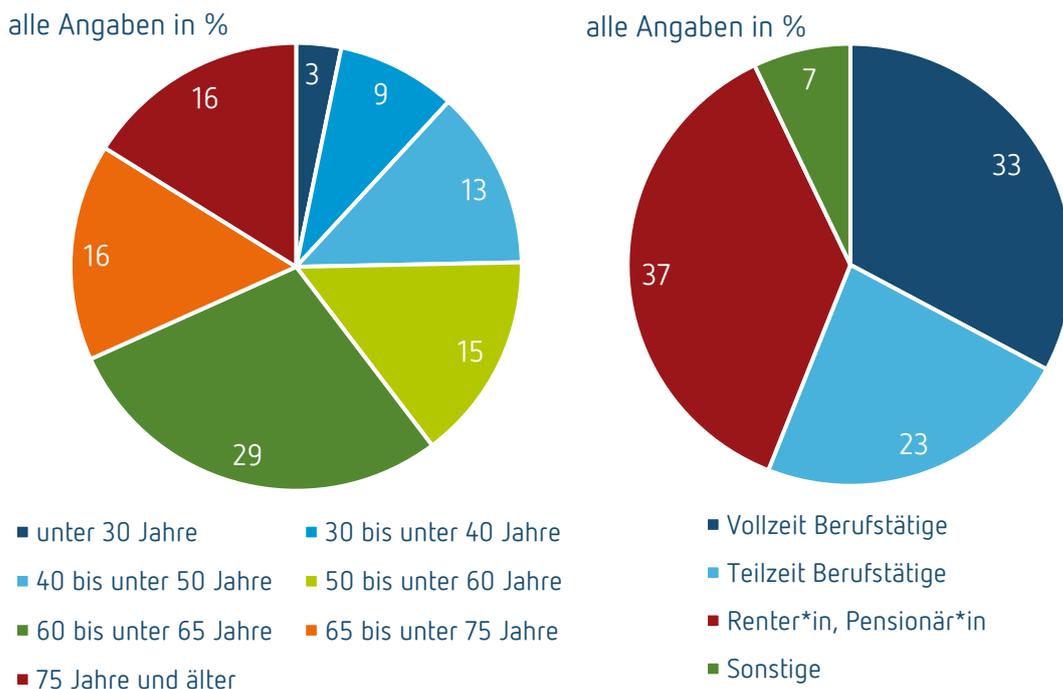
E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 1 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden, dürfen diese Fahrzeuge Radverkehrsanlagen innerorts bei entsprechender Beschilderung (E-Bike/Mofa frei) und außerorts grundsätzlich benutzt werden.

Abbildung 6: Besitz von Fahrradtypen nach Alter



Drei Viertel der Elektrofahrradbesitzer/innen sind älter als 50 Jahre (75 %). Ein Großteil der Elektrofahrradbesitzer/innen gehören dabei zur Altersgruppe der 60- bis unter 65- Jährigen (29 %). Demgegenüber sind lediglich 3 % der Elektrofahrradbesitzer/innen unter 30 Jahre alt. Hinsichtlich des Erwerbsstatus stellen Rentner/innen demzufolge mit 37 % die größte Gruppe unter den Elektrofahrradbesitzer/innen dar. Auch die Berufstätigen nehmen große Anteile unter den Elektrofahrradbesitzer/innen ein. 33 % sind vollzeit berufstätig, weitere 23 % in Teilzeit tätig. Daraus lassen sich Potenziale für die Verlagerung der Arbeitswege auf den Radverkehr generieren.

Abbildung 7: Elektrofahrradbesitzer/innen, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbstatus



Aktuell scheinen Elektrofahrräder die Mobilität ihrer Nutzer/innen vorwiegend zu ergänzen und nur selten bewusst z. B. den Pkw abgelöst zu haben. Dafür sprechen Ergebnisse aus dem Vergleich von typischen Elektrofahrradbesitzer/innen und Personen ohne Elektrofahrrad desselben Alters (> 40 Jahren). So besitzen Elektrofahrradbesitzer/innen bspw. häufiger einen Pkw-Führerschein und ihnen steht häufiger ein Auto zur Verfügung. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass E-Bikes und Pedelecs in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzer/innen daher häufig über einen höheren ökonomischen Status verfügen, welcher sich in einer höheren Pkw-Verfügbarkeit äußert. In der Pkw-Nutzung tut sich ein leichter Unterschied zwischen Elektrofahrradbesitzer/innen und jenen ohne Elektrofahrrad auf. Zwar nutzen jeweils knapp vier von fünf Personen das Auto wenigstens einmal in der Woche, täglich nutzen es aber mit 33 % der Elektrofahrradbesitzer/innen weniger Personen als jene ohne Elektrofahrrad (42 %). Hier zeigen sich also erste Tendenzen, die das Ersetzen von Pkw-Fahrten durch das Elektrofahrrad vermuten lassen. Der Anteil des Besitzes einer Zeitkarte für den ÖPNV ist bei Elektrofahrradbesitzer/innen nahezu auf dem gleichen niedrigen Niveau wie bei den Personen, die kein Elektrofahrrad besitzen. Der Anteil der tatsächlichen ÖPNV-Nutzung fällt allerdings bei Personen, die kein Elektrofahrrad besitzen, etwas intensiver aus. Insgesamt können allerdings nur leichte Unterschiede in den Mobilitätskenndaten der beiden Gruppen festgestellt werden, was dafürspricht, dass das Elektrofahrrad bisher die Mobilität der Nutzer/innen vornehmlich ergänzt.

Tabelle 11: Mobilitätskennndaten von Elektrofahrradnutzer/innen

Mobilitätskennndaten (alle Personen ab 40 Jahren) (in %)	Personen mit Elektrofahrrädern	Personen ohne Elektrofahrräder
<b>Pkw-Führerschein</b>	<b>(n=407)</b>	<b>(n=389)</b>
ja	99	93
nein	1	7
<b>Pkw-Verfügbarkeit</b>	<b>(n=407)</b>	<b>(n=384)</b>
immer/täglich	81	76
zeitweise/nach Absprache	17	15
nie	3	9
<b>Pkw-Nutzung</b>	<b>(n=359)</b>	<b>(n=359)</b>
(fast) täglich	33	42
an 1-3 Tagen pro Woche	50	37
an 1-3 Tagen pro Monat	9	8
seltener	3	3
nie	5	10
<b>ÖV-Zeitkarte</b>	<b>(n=401)</b>	<b>(n=390)</b>
Besitz einer Zeitkarte	3	4
Keine Zeitkarte vorhanden	97	96
<b>ÖV-Nutzung</b>	<b>(n=314)</b>	<b>(n=326)</b>
(fast) täglich	1	2
an 1-3 Tagen pro Woche	2	3
an 1-3 Tagen pro Monat	4	8
seltener	48	36
nie	45	51

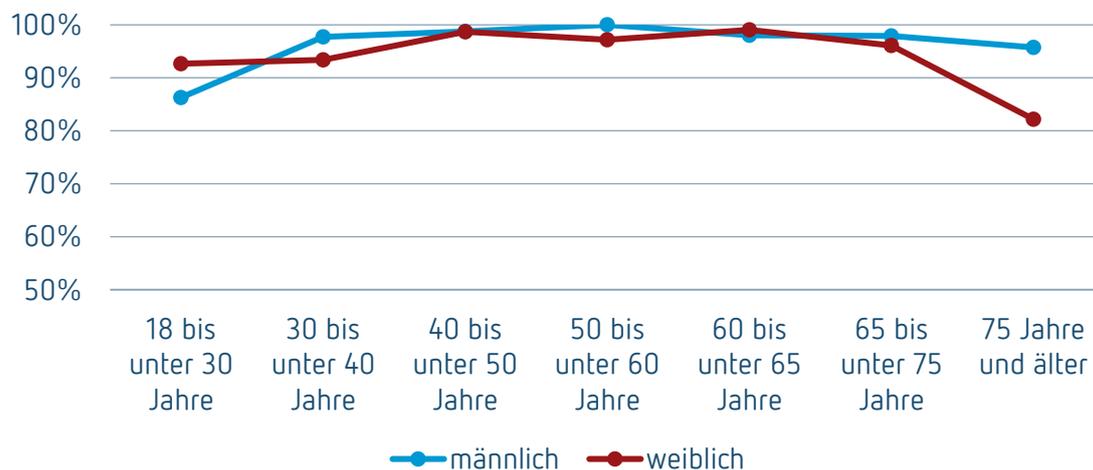
### Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen in der Stadt Coesfeld 95 % der Personen über 18 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt deutlich über dem im Jahr 2017 im Rahmen der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % und dem Schnitt der strukturähnlichen Städte von 85 %.

Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 90 % eine leicht unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf – gleichwohl ist die Führerscheinbesitzquote auch in dieser Altersklasse im Bundesvergleich bereits auf einem sehr hohen Niveau. In den Altersgruppen von 30 bis unter 75 Jahren haben nie weniger als 95 % einen Führerschein (95-99 %). Bei den Personen ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote auf ein Niveau von 89 %, die somit unter dem Durchschnittsniveau der Stadt Coesfeld liegt und damit ebenfalls die Altersgruppe unter den volljährigen Personen mit der geringsten Führerscheinbesitzquote darstellt. Durch den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) wird sich die Führerscheinbesitzquote in den kommenden Jahren dahingehend verändern, dass die hohe Führerscheinbesitzquote der mittleren Altersklassen sich bis in die höchsten Altersklassen durchzieht.

Geschlechterspezifische Unterschiede beim Führerscheinbesitz werden insbesondere bei den jungen Erwachsenen und bei den Hochbetagten deutlich: Junge Frauen scheinen früher als Männer einen Führerschein zu erwerben und weisen daher in der Altersklasse von 18 bis unter 30 Jahren einen höheren Führerscheinbesitz von 93 % auf, während der Anteil den Männern dieser Altersklasse bei 86 % liegt. In den Altersklassen zwischen 30 und 65 Jahren liegt der Anteil der Führerscheinbesitzer/innen bei Männern und Frauen mit jeweils mindestens 93 % auf einem etwa vergleichbaren Niveau, wenngleich der Anteil bei den Frauen etwas niedriger ausfällt. In der Altersklasse von 75 Jahren nimmt die Führerscheinbesitzquote bei den Frauen deutlich ab, während der Anteil der Führerscheinbesitzer bei den Männern in den älteren Altersgruppen weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch den Kohorteneffekt im Führerscheinbesitz ebenfalls die geschlechterspezifischen Unterschiede in Zukunft angeglichen werden. Damit kann erwartet werden, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind.

Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



### Pkw-Verfügbarkeit

Insgesamt können von der erwachsenen Bevölkerung der Stadt Coesfeld rund 77 % jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf 80 % der Führerscheinbesitzer/innen, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben. Weitere 16 % der Stadtbevölkerung ab 18 Jahren können zudem zeitweise auf einen Pkw zurückgreifen. 7 % der volljährigen Personen steht nie ein Pkw zur Verfügung. Es bestehen bei der Pkw-Verfügbarkeit leichte Unterschiede zwischen Lette und den zentralen Stadtteilen. So steht in Lette mit 86 % der Bevölkerung ein deutlich größerer Teil jederzeit ein Pkw zur Verfügung. Nur 4 % können nie auf einen Pkw zurückgreifen. Auch zwischen den Geschlechtern bestehen leichte Differenzen in der Pkw-Verfügbarkeit. Wohingegen vier von fünf Männern jederzeit ein Pkw zu Verfügung steht (80 %), sind es bei den Frauen weniger als drei Viertel (74 %). Dass ihnen nie ein Pkw zur Verfügung steht, geben 5 % der Männer, aber 8 % der Frauen an.

Tabelle 12: Verfügbarkeit über ein Auto

Basis: alle Personen ab 18 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Verfügbarkeit Pkw		
		immer/täglich	zeitweise/ nach Absprache	nie
<b>Coesfeld</b>	<b>1.103</b>	<b>77</b>	<b>16</b>	<b>7</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	882	77	17	7
<i>Lette</i>	210	86	10	4
<b>Vergleichswerte</b>				
Kreis Coesfeld 2022	4.329	80	15	6
Stadt Dülmen 2022	1.115	81	13	6
Stadt Coesfeld 2016	368	68	24	9
Ländl. Region – städt. Raum*	13.946	81	12	7
MiD 2017*	226.843	77	14	9

\*Personen ab 17 Jahren; einschließlich Carsharing

### ÖV-Zeitkartenbesitz

Weniger als ein Zehntel der befragten Bevölkerung in der Stadt Coesfeld ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 8 %). Dieser Wert liegt im Vergleich zum Bundesschnitt (22 %) und den vergleichbaren städtischen Räumen in ländlichen Regionen (11 %) auf einem deutlich unterdurchschnittlichen Niveau und zeugt von einer geringen Affinität zum öffentlichen Verkehrssystem.

Tabelle 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

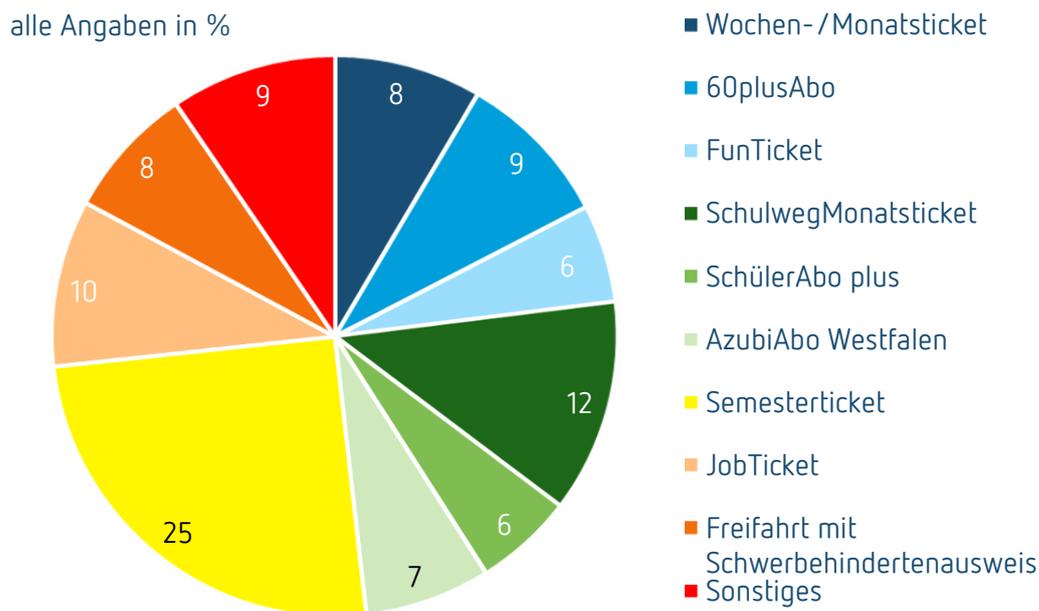
Basis: alle Personen ab 18 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Besitz einer ÖV-Karte	
		ÖV-Kartenbesitz	Ohne ÖV-Karte
<b>Coesfeld</b>	<b>1205</b>	<b>8</b>	<b>92</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	978	7	93
<i>Lette</i>	227	7	93
<b>Vergleichswerte</b>			
Kreis Coesfeld 2022	4.762	11	89
Stadt Dülmen 2022	1.198	11	89
Stadt Coesfeld 2016	422	18	82
Ländl. Region – städt. Raum*	14.193	11	89
MiD 2017*	231.524	22	77

\*Personen ab 17 Jahren

Die geringe Affinität zeigt sich auch anhand der Verteilung der genutzten Zeitkarten. Die meistgenutzten Tickets sind das Semesterticket (24 % der Zeitkarteninhaber/innen) und das Schulweg-Monatsticket (12 %). Dabei handelt es sich um Tickets, die den Inhaber/innen als sogenannte ÖV-Captives (in diesem Fall für den Bildungsweg vom ÖV abhängige Personen) bzw. durch ihre Universitätsmitgliedschaft zu Verfügung stehen. Es ist demnach davon auszugehen, dass der Besitz hier tendenziell weniger von einer bewussten Entscheidung für das öffentlichen Verkehrssystem rührt.

Nur noch eine weitere Zeitkarte ist in der Stadt Coesfeld im zweistelligen Anteilsbereich vertreten. 10 % der Zeitkartenbesitzer/innen verfügen über ein JobTicket. Hier bestehen deutliche Ausbaupotenziale, wenn mehr Unternehmen ein solches JobTicket anbieten – sowohl innerhalb der Stadt Coesfeld als auch bspw. im Kreis Coesfeld. Auch im gesamten Kreisgebiet liegt dieser Wert bei lediglich 11 %. Die weiteren Zeitkarten unter den Zeitkartenbesitzer/innen nehmen einen Anteil von weniger als 10 % ein. 8 % der Personen steht eine Freifahrt mit einem Schwerbehindertenausweis zur Verfügung. Eine intensive Nutzung des ÖPNV-Systems dieser Gruppe setzt immer voraus, dass die Standards der Barrierefreiheit eingehalten werden.

Abbildung 9: 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 Zeitkartenbesitzer/innen sind bei Studierenden (74 % verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie bei Schüler/innen (24 %) zu finden. Bei den Studierenden ist dies vor allem auch auf die weitere Verbreitung des NRW-Semestertickets zurückzuführen, das solidarisch an alle Studierende der teilnehmenden Hochschulen ausgegeben wird. Im Vergleich zu den genannten Gruppen fallen die Zeitkartenbesitzquoten unter den Erwerbstätigen und den Personen im Rentenalter mit 10 % bzw. 6 % deutlich unterdurchschnittlich aus. Ähnliche soziostrukturelle Besitzverhältnisse bei ÖV-Zeitkarten lassen sich auch in anderen Untersuchungsräumen feststellen. Die beliebteste Zeitkarte von Arbeitnehmenden ist das JobTicket – hochgerechnet verfügt allerdings lediglich 1 % darüber. Die sog. BahnCards der DB erfreuen sich einer etwas höheren Beliebtheit (4 %), sind aber nicht als Zeitkarten für den ÖPNV einzustufen.

Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 9 % der Befragten in der Stadt Coesfeld sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Ein noch kleiner Teil von 5 % der befragten Personen besitzt sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentli-

cher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein und sind grundsätzlich als multioptionale Nutzer/innen einzuschätzen. Dieser Anteil liegt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 16 %. Lediglich 2 % der Personen besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Im Vergleich zum Bundeschnitt fällt auch dieser Anteil geringer aus. Der Anteil jener, die nur einen Führerschein besitzen (83 %), liegt dagegen deutlich über dem Bundesniveau (71 %) und ist in Lette (87 %) nochmal höher als in den übrigen Stadtteilen (82 %)

Tabelle 14: Mobilitätsvoraussetzungen

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Mobilitätsvoraussetzungen			
		Führerschein und ÖV-Zeitkarte	Nur Führerschein	Nur ÖV-Zeitkarte	Keines
<b>Coesfeld</b>	<b>1.200</b>	<b>5</b>	<b>83</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	974	5	82	2	11
<i>Lette</i>	226	5	87	3	5
<b>Vergleichswerte</b>					
Kreis Coesfeld 2022	4.725	7	81	4	7
Stadt Dülmen 2022	1.190	7	82	4	7
Stadt Coesfeld 2016	363	14	68	3	16
MiD 2017*	227.691	16	71	6	8

\*Personen ab 16 Jahren

### Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Eine Distanz bis unter 400 m zur nächsten Bushaltestelle kann als fußläufig gut erreichbar eingeschätzt werden. Auf Grundlage der fußläufigen Erreichbarkeit kann aber noch keine Aussage zur Bedienqualität der jeweiligen Bushaltestelle getätigt werden. So bestehen – insbesondere in ländlichen Räumen – zwar Bushaltestellen, die allerdings nur durch den Schulbusverkehr frequentiert werden. Weniger als die Hälfte (47 %) der Haushalte liegen innerhalb dieser Distanz und somit innerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit einer Bushaltestelle<sup>9</sup>. Gleichzeitig liegt aber der Median, also der Wert, den die Hälfte der Haushalte nicht überschreitet, bei genau 400 m. Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und der nächsten Bushaltestelle in der Stadt Coesfeld beträgt rund 580 m. Für jeden sechsten Haushalt liegt sie mehr als einen Kilometer entfernt. Insgesamt ist die Erreichbarkeit von Haltestellen im Busverkehr für die Einwohner/innen in der Stadt Coesfeld als unterdurchschnittlich zu bewerten.

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

Tabelle 15: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle					Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Unter 100 m	100 bis un- ter 200 m	200 bis un- ter 400 m	400 bis un- ter 1.000 m	1.000 m und mehr		
<b>Coesfeld</b>	<b>565</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>16</b>	<b>578</b>	<b>400</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	452	7	10	29	39	16	586	400
<i>Lette</i>	113	9	12	34	28	18	565	300
<b>Vergleichswerte</b>								
Kreis Coesfeld 2022	2.292	7	11	29	38	14	539	400
Stadt Dülmen 2022	522	12	13	31	33	11	465	300
Stadt Coesfeld 2016*	176	11	27	15	29	18	565	400

\* abweichende Skala: unter 100 m, 100 bis unter 300 m, 300 bis unter 500 m, 500 bis unter 700 m, 700 bis unter 1.000 m, 1.000 m und mehr

### Entfernung zum nächsten Bahnhof

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und dem nächstgelegenen Bahnhof beträgt in der Stadt Coesfeld rund 1.470 m. Für die Hälfte der Bevölkerung liegt der nächstgelegene Bahnhof nach eigener Einschätzung maximal 1.200 m (Median) entfernt. Da die Stadt Coesfeld sowohl im Zentrum als auch in Lette über einen Bahnhofpunkt verfügt, liegt die Erreichbarkeit hier auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

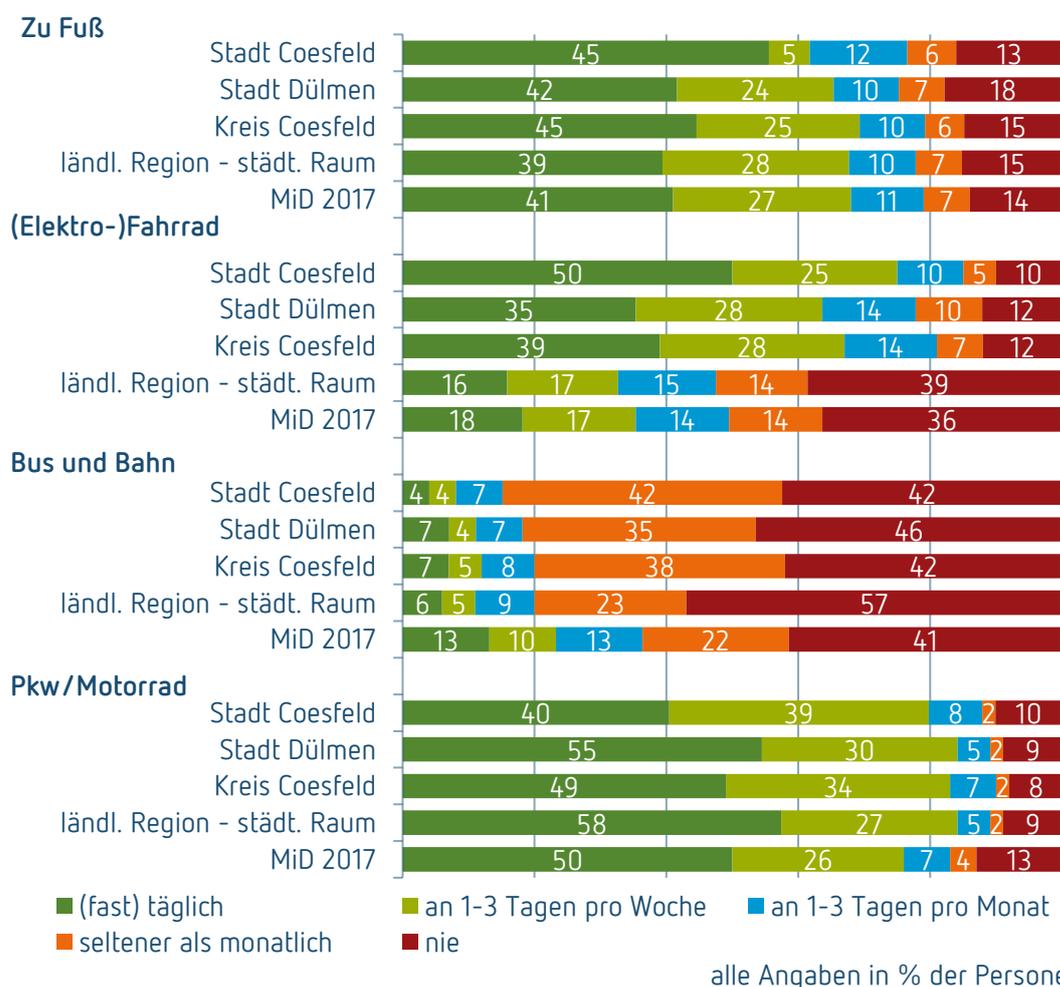
Tabelle 16: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle						Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Unter 500 m	500 bis unter 1.000 m	1.000 bis unter 2.000 m	2.000 bis unter 3.000 m	3.000 bis unter 5.000 m	5.000 m und mehr		
<b>Coesfeld</b>	<b>567</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1.470</b>	<b>1.200</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	457	11	23	34	24	7	2	1.541	1.400
<i>Lette</i>	112	5	29	51	12	4	0	1.230	1.000
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld 2022	2.236	4	11	23	14	14	33	3.641	2.500
Stadt Dülmen 2022	522	5	13	22	16	16	28	3.345	2.302

## 5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von den Einwohner/innen der Stadt Coesfeld an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden. Als Vergleichswerte werden hier neben den Ergebnissen der MiD-Erhebung aus 2017 für Deutschland und den strukturell vergleichbaren städtischen Räumen in den ländlichen Regionen auch die Ergebnisse für den Kreis Coesfeld und die Stadt Dülmen, die im Zuge der gleichen Befragung erhoben wurden, hinzugezogen.

Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



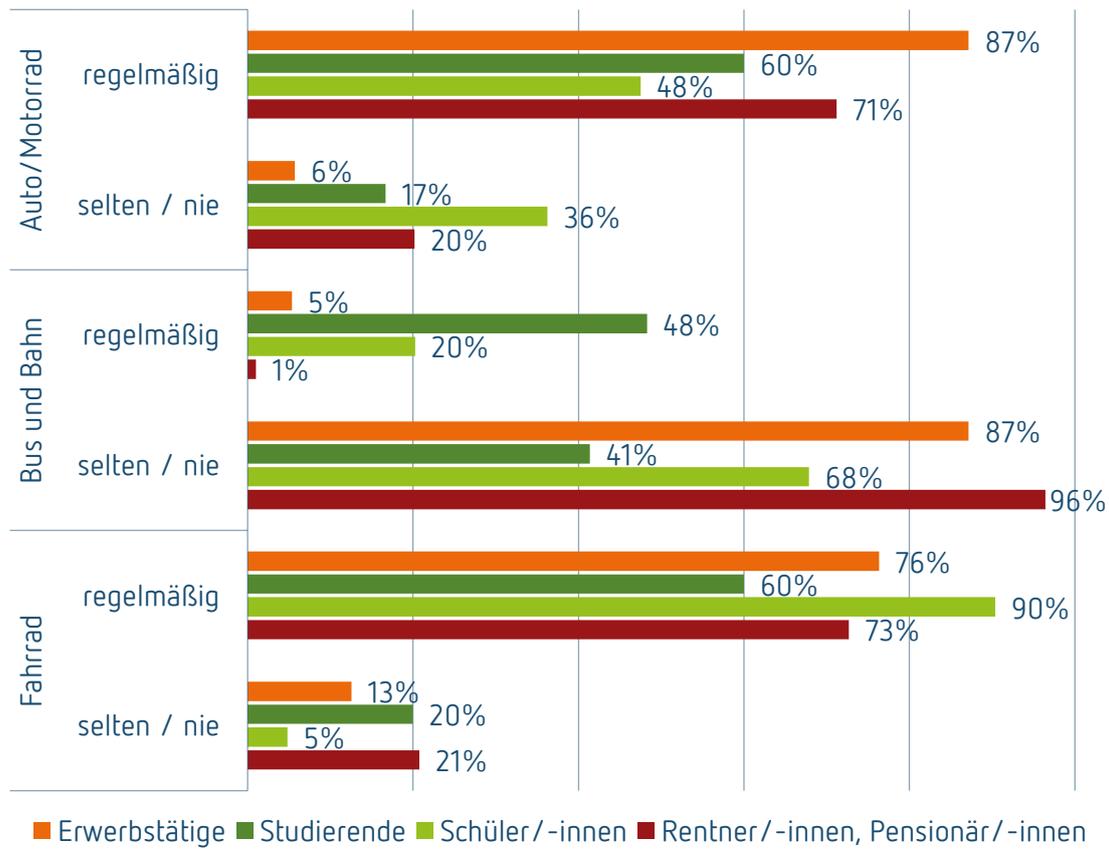
Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 79 % der Einwohner/innen täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Nur unwesentlich weniger regelmäßig wird das (Elektro-)Fahrrad genutzt. 75 % nutzen es wenigstens einmal in der Woche. Auffällig ist, dass das (Elektro-)Fahrrad häufiger täglich genutzt wird (50 %) als das Auto (40 %). Die Fahrradnutzung fällt in Coesfeld damit deutlich überdurchschnittlich aus – insb. auch gegenüber strukturell vergleichbaren städtischen Räumen in ländlichen Regionen. Dass auch die Hälfte der befragten Personen wenigstens wöchentlich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegt, zeugt von einer guten nahräumlichen Erreichbarkeit alltäglicher Ziele. Eine sehr geringe Bedeutung in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung spielt dagegen das öffentliche Verkehrssystem. Lediglich 8 % der

Befragten gaben an, es wenigstens einmal in der Woche zu nutzen. Mehr als jeder Vierte nutzt es nie.

Erwerbstätige bilden die Personengruppe mit der häufigsten Pkw-Nutzung; dabei zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten. So nutzen 61 % der Vollzeitbeschäftigten, aber nur 35 % der Teilzeitbeschäftigten das Auto (fast) täglich. Auch Rentner/innen weisen eine hohe regelmäßige Pkw-Nutzung auf. Hier gilt es allerdings zu differenzieren. Mit 17 % (fast) täglicher Nutzung fällt dieser Anteil gering aus. Die regelmäßige Nutzung ist daher insb. auf 54 % der Rentner/innen zurückzuführen, die das Auto ein bis dreimal in der Woche nutzen. Auffällig in der Pkw-Nutzung ist darüber hinaus, dass auch Schüler/innen etwa zur Hälfte (48 %) regelmäßig mit dem Pkw unterwegs sind. Dabei handelt es sich in der Regel um Wege als Mitfahrer/in, da die selbstständige Pkw-Mobilität auf Grund des noch nicht erworbenen Führerscheins noch nicht möglich ist. Hier zeigt sich deutliches Potenzial für eine erhöhte eigenständige Mobilität von Schüler/innen. Die kompakten Stadtstrukturen Coesfelds ließen ein Plus an eigenständigen Wegen zu Fuß oder mit Fahrrad anstelle der Pkw-Mitfahrt bedenkenlos zu.

Die grundsätzliche Nutzung des (Elektro-)Fahrrads durch Schüler/innen ist ohnehin bereits auf einem hohen Niveau. Sie stellen die Gruppe mit der stärksten Nutzung: 72 % nutzen es (fast) täglich. Gegenläufig zur Pkw-Nutzung verhält es sich bei den erwerbstätigen Personen bei der Radnutzung. Hier sind es 69 % der Teilzeitbeschäftigten, aber nur 38 % der Vollzeitbeschäftigten, die es (fast) täglich nutzen. Aber auch Rentner/innen fallen hier mit einer vergleichsweise sehr intensiven Nutzung auf. Annähernd die Hälfte nutzt es (fast) täglich (49 %) und weitere 24 % wenigstens einmal in der Woche. Das Fahrrad stellt folglich über alle Personengruppen eine hohe Bedeutung in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung dar.

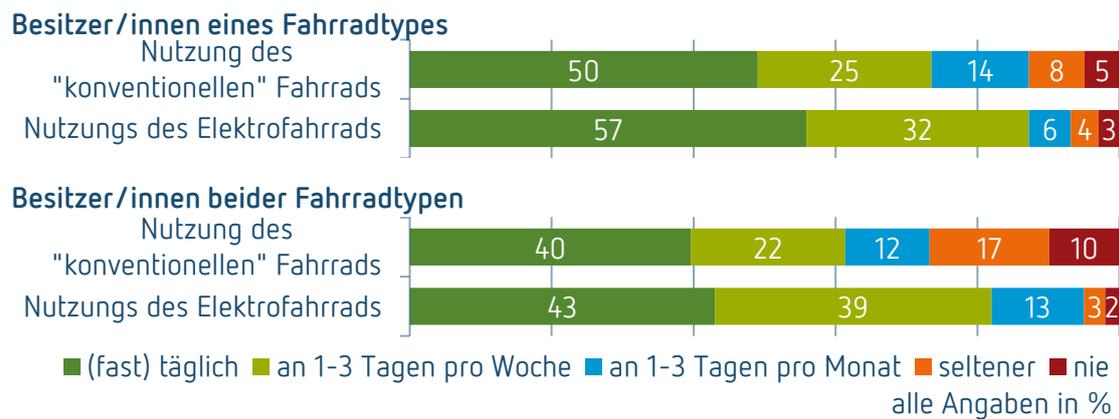
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



In der Nutzung des Öffentlichen Verkehrssystems tut sich eine andere Personengruppe hervor. Etwas weniger als die Hälfte der Studierenden fährt wöchentlich mit Bus und Bahn und weist damit die höchsten Nutzungszahlen auf. Es ist anzunehmen, dass dies u. A. auf die umfassende Ausstattung mit dem Semesterticket zurückzuführen ist. Es zeigt sehr gut, dass mit einem günstigen Angebot auch die Nutzung des ÖPNV steigt. Hier gilt es vor dem Hintergrund der Einführung des sog. 49-Euro-Tickets künftige Entwicklungen auch für weitere Personengruppen wie z. B. Erwerbstätige, oder Rentner/innen zu beobachten. Diese nutzen das öffentliche Verkehrssystem bislang sehr selten bis nie (87 % bzw. 96 %). Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass deutlich über die Hälfte der Rentner/innen (57 %) und mehr als jeder vierte Vollzeitberufstätige (41 %) angeben, den ÖPNV nie zu nutzen.

Unterschiede zwischen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, und solchen, die nur ein klassisches Fahrrad besitzen, sind auch bei der Nutzungshäufigkeit festzustellen. So nutzen Elektrofahrradbesitzer/innen dieses durchaus häufiger als Besitzer/innen eines konventionellen Fahrrads ihr Fahrrad nutzen. Jedoch gibt es auch unter den Besitzer/innen eines Elektrofahrrads einige Personen, die dieses nicht oder nur selten nutzen. Besitzer/innen beider Fahrradtypen nutzen anteilig häufiger das Elektrofahrrad als das konventionelle Fahrrad, allerdings wird dieses immer noch von etwa drei von fünf Besitzer/innen beider Fahrradtypen mindestens an 1 bis 3 Tagen pro Woche genutzt.

Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads



### Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen<sup>10</sup> ableiten. Insgesamt geben 36 % der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse/Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert liegt damit deutlich unter dem Niveau des Bundesdurchschnitts von 58 % und dem Durchschnitt der strukturähnlichen städtischen Räume in ländlichen Regionen (62 %). Die meisten monomodalen Nutzer/innen hat mit 20 % aller Befragten der Pkw. Im Vergleich zum Bundesschnitt (45 %) und den vergleichbaren städtischen Räumen im ländlichen Raum (54 %) fällt dieser Wert ebenfalls unterdurchschnittlich aus. Deutliche Unterschiede ergeben sich hier zwischen den zentralen Stadtteilen und dem Ortsteil Lette. Mit 27 % monomodalen Pkw-Nutzenden ist der Anteil dort deutlich höher und lässt auf eine höhere Abhängigkeit vom Pkw schließen. Die Anteile der monomodalen Nutzer/innen des Fahrrads (konventionell oder mit elektrischer Tretunterstützung) sind dagegen deutlich überdurchschnittlich (15 %). Hier zeigt sich bereits die große Bedeutung des Fahrrads in der alltäglichen Mobilität der Coesfelder Bevölkerung. Lediglich 1 % kann in Coesfeld als ÖV-monomodal bezeichnet werden.

Dass neben dem Pkw auch das Fahrrad Teil des Rückgrats der Mobilität in Coesfeld ist, zeigt sich im Besonderen anhand des Anteils der multimodalen Nutzer/innen des Autos und Fahrrads. Über die Hälfte der Teilnehmenden (52 %) lassen sich dieser Gruppe zuordnen und damit anteilig mehr als doppelt so viele Personen wie auf Bundesebene (21 %) oder in strukturell vergleichbaren Städten (24 %). Andere multimodale Nutzungssegmente spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Insgesamt zeigt anhand der Typen der Verkehrsmittelnutzung vor allem auch die nahezu nicht vorhandene Bedeutung des ÖPNV in der alltäglichen Mobilität der Coesfelder/innen.

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

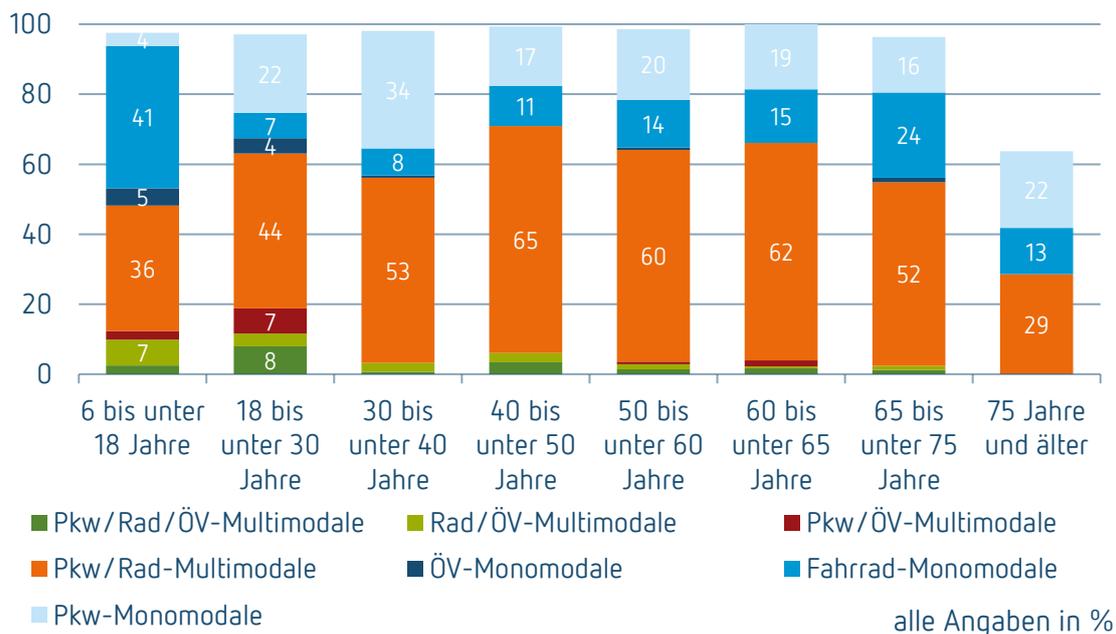
Tabelle 17: Typen der Verkehrsmittelnutzung

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf							
		Monomodale Personen:			Multimodale Personen:				Keine regelmäßige Verkehrsmittelnutzung
		Auto-fahrer/in	Fahrrad-fahrer/in	ÖV-Nutzer/in	Auto und Fahrrad	Auto und ÖV	Fahrrad und ÖV	Auto, Fahrrad und ÖV	
<b>Coesfeld</b>	<b>1.015</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>818</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>1</i>	<i>54</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>4</i>
<i>Lette</i>	<i>195</i>	<i>27</i>	<i>10</i>	<i>1</i>	<i>52</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>4</i>
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld 2022	4.078	28	9	2	47	2	3	5	4
Stadt Dülmen 2022	997	31	8	1	44	2	3	5	5
Stadt Coesfeld 2016	373	25	14	0	51	1	3	1	5
Ländl. Region – städt. Raum*	13.971	54	3	5	24	4	1	2	6
MiD 2017*	227.541	45	8	5	21	7	5	4	6

\*Personen ab 14 Jahren

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt interessante Unterschiede: Die hohe Bedeutung des Fahrrads zeigt sich insbesondere bei Minderjährigen. 41 % der unter 18-jährigen sind monomodal auf das Fahrrad fixiert. Hinzu kommen weitere 36 %, die neben dem Fahrrad auch das Auto nutzen – hier vornehmlich als Mitfahrende. Gleichzeitig fällt auch die in dieser Altersgruppe noch vorhandene Affinität zum ÖV auf, wenngleich sie auch hier auf sehr niedrigem Niveau verbleibt (5 % ÖV-monomodal, 7 % Rad-/ÖV-multimodal). Diese ÖV-Affinität besteht auch in der folgenden Altersgruppe der jungen Erwachsenen noch. 4 % ÖV-monomodale sowie insgesamt 19 %, die den ÖV als multimodale Personen nutzen, sind hier auf die im Verhältnis höhere Ausstattung mit ÖV-Zeitkarten, insb. das Semesterticket, zurückzuführen. Gleichzeitig steigt mit dem Eintritt in das Erwachsenenalter und der Möglichkeit des Führerscheinerwerbs der Stellenwert des Autos. Bereits 22 % können als Pkw-monomodal bezeichnet werden – zwischen den Altersklassen ist dies der zweithöchste Wert. Das Fahrrad verliert dagegen deutlich an Bedeutung. Zwar steigt der Pkw-/Rad-multimodale Anteil auf 44 % (unterstreicht also vielmehr den Einfluss des Autos), der Anteil Rad-monomodaler Personen fällt aber auf lediglich 4 %. Die Bedeutung des ÖV geht in den folgenden Altersklassen nahezu vollständig verloren; der Pkw dagegen gewinnt in der Altersklasse der 30 bis 40-jährigen weiter. Ausdruck dafür ist der Spitzenwert von 34 %, die in dieser Altersklasse den Pkw-monomodalen Personen zugeordnet werden können. Über die Hälfte nutzen sowohl den Pkw als auch das Fahrrad regelmäßig (53 %). Der Anteil dieses Mobilitätstyps steigt in den folgenden Altersklassen weiter an und geht zulasten des Pkw-monomodalen Anteils. Gleichzeitig steigt der Anteil von Personen, die ausschließlich das Fahrrad nutzen und erreicht im Alter zwischen 65 und 75 Jahren mit fast einem Viertel (24 %) seinen Höhepunkt. Mit steigendem Alter verlagert sich das Mobilitätsverhalten also wieder stärker zurück in Richtung des Fahrrads. Diese Entwicklung kann zu großen Teilen durch die Ausstattung mit Elektrofahrrädern erklärt werden. Während im Alter bis 40 Jahren nur wenige Coesfelder/innen über ein Elektrofahrrad verfügen, nimmt dieser Anteil in den folgenden Altersgruppen stark zu. Es ist folglich anzunehmen, dass das Elektrofahrrad ab einem Alter von 40 Jahren vermehrt Wege, die zuvor mit dem Auto zurückgelegt wurden, ersetzt.

Abbildung 13: Mobilitätstypen nach Alter



Bei den Älteren nimmt der Anteil der wenig Mobilen zu, die kein Verkehrsmittel an mindestens drei Tagen pro Woche nutzen. In der Altersklasse über 75 Jahre betrifft das mit 36 % über ein Drittel der Personen. Der Grund ist zum einen auf einen höheren Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierung der täglichen Aktivitäten zurückzuführen.

## 6 Arbeitsplatzerreichbarkeit

Die Wege von und zum Arbeitsplatz (bzw. Ausbildungsort) haben einen wesentlichen Einfluss auf werktägliche Mobilität der Coesfelder/innen. Welches Verkehrsmittel auf diesen Wegen genutzt wird, hängt entscheidend von der Lage und Erreichbarkeit des jeweiligen Arbeits-/Ausbildungsorts ab. Spätestens mit Beginn der Corona-Pandemie nimmt auch die Möglichkeit des Homeoffice zu.

### Lage des Arbeits-/Ausbildungsorts

Fast die Hälfte der Erwerbstätigen, Auszubildenden und Schüler/innen verlassen für ihre Arbeit oder Ausbildung Coesfeld (47 %). Das ist ein vergleichsweise niedriger Wert. Dass also mehr als die Hälfte der Personen für ihre Arbeit oder Ausbildung in Coesfeld verbleiben, spricht für die guten Standortfaktoren der Stadt. Insgesamt üben über ein Drittel ihre Tätigkeit im gleichen Stadtteil oder sogar am eigenen Wohnstandort aus. Etwa jede fünfte Person führt die Arbeit in Coesfeld, aber nicht im Stadtteil des Wohnorts aus. Gegenüber der Erhebung im Jahr 2016 hat sich der Anteil derer, die die Stadtgrenze zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken verlassen, leicht erhöht. Letzteres trifft nur auf 5 % der Schüler/innen zu. Dies spricht für ein ausgeprägtes Bildungsangebot in Coesfeld.

Tabelle 18: Räumliche Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder Schulortes

Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende und Schüler/innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder Schulortes			
		Am eigenen Wohnstandort	Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	Innerhalb des Wohnortes aber in einem anderen Stadtteil	Außerhalb des Wohnortes
Stadt Coesfeld	865	6	29	19	47
<b>Vergleichswerte</b>					
Kreis Coesfeld 2022	3.305	6	18	13	63
Stadt Dülmen 2022	827	6	15	22	57
Stadt Coesfeld 2016	271		57		43
Basis: alle Erwerbstätige und Auszubildende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes			
		Am eigenen Wohnstandort	Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	Innerhalb des Wohnortes aber in einem anderen Stadtteil	Außerhalb des Wohnortes
<b>Coesfeld</b>	<b>716</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>51</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	545	4	32	16	48
<i>Lette</i>	134	7	10	25	58
<b>Vergleichswerte</b>					
Kreis Coesfeld 2022	2.610	5	15	13	66
Stadt Dülmen 2022	666	6	12	22	60
Stadt Coesfeld 2016	204	k. A.	35	15	49
Basis: alle Schüler/innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Lage der Schule			
		Am eigenen Wohnstandort	Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	Innerhalb des Wohnortes aber in einem anderen Stadtteil	Außerhalb des Wohnortes
Stadt Coesfeld	84	1	64	30	5
<b>Vergleichswerte</b>					
Kreis Coesfeld 2022	306	1	42	21	37
Stadt Dülmen 2022	14	0	45	36	19

Neben der räumlichen Lage wurde auch die tatsächliche Entfernung des Arbeits- / Ausbildungsortes bzw. des Schulortes von den Teilnehmenden abgefragt. Dabei handelt es sich um eine Selbsteinschätzung der Teilnehmenden und keine exakte Messung. Sie gibt dennoch einen guten Aufschluss darüber, wie groß der alltägliche Mobilitätsradius der Coesfelder Bevölkerung ist.

Der Weg zum Arbeits- / Ausbildungsplatz bzw. Schulort ist durchschnittlich 21,2 km lang. Die Unterschiede zwischen Arbeitsorten und Schulorten sind dabei erwartungsgemäß hoch. Anhand der Lageauswertung wurde bereits deutlich, dass nur wenige Schüler/innen Coesfeld verlassen. Dies schlägt sich auch in der geringen durchschnittlichen Wegedistanz von 4,1 km nieder. Für 82 % der Schüler/innen ist der Schulweg nicht länger als 5 km. Dass es sich hier um sehr kurze Schulwege handelt, zeigt ein Vergleich zum Kreis Coesfeld. Hier müssen Schüler/innen im Schnitt 7,6 km bewältigen.

Tabelle 19: Entfernung zum Arbeits- /Ausbildungsplatzes oder Schulortes

Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende und Schüler/innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeits- /Ausbildungsplatzes oder Schulort							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Stadt Coesfeld	811	5	13	23	11	13	27	9	21,2
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld 2022	3.135	5	8	11	10	24	33	9	23,3
Stadt Dülmen 2022	780	4	7	11	15	19	33	12	23,7
Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeits- /Ausbildungsplatz							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
<b>Coesfeld</b>	<b>679</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>21,2</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	521	5	15	23	9	14	28	7	20,1
<i>Lette</i>	123	4	2	12	22	18	33	9	21,6
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld 2022	2.494	4	7	10	10	24	37	8	23,3
Stadt Dülmen 2022	626	2	5	10	15	19	36	13	25,1
Stadt Coesfeld 2016	194	6	10	23	11	15	27	8	27,7
Basis: alle Schüler/innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zur Schule							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Stadt Coesfeld	83	12	28	42	11	4	4	0	4,1
<b>Vergleichswerte</b>									
Kreis Coesfeld	304	11	20	19	14	29	6	1	7,6
Stadt Dülmen	71	14	20	25	14	20	6	1	6,8

Erwerbstätige müssen im Gegensatz zu den Schüler/innen wesentlich weitere Wege zu ihrer Arbeitsstätte zurücklegen – durchschnittlich 21,2 km. Dabei zeigen sich in der Verteilung nach unterschiedlichen Entfernungsklassen aber deutliche Diskrepanzen. Über ein Drittel (36 %) müssen nicht mehr als 5 km zurücklegen und haben vermutlich eine Arbeitsstätte in Coesfeld. Insbesondere diese kurzen Wege – in Teilen auch noch Arbeitswege zwischen 5 und 10 km von 11 % der Erwerbstätigen – eignen sich grundsätzlich dazu, sie aktiv, also zu Fuß oder mit dem (Elektro-) Fahrrad, zurückzulegen. Demgegenüber stehen aber auch 31 %, die zwischen 20 und 50 km bewältigen müssen, und weitere 7 %, die 50 km und mehr pro Weg zum Arbeitsplatz benötigen. Je nach Lage des konkreten Ziels und der konkreten Quelle eignet sich für diese Wege wenigstens teilweise der ÖPNV.

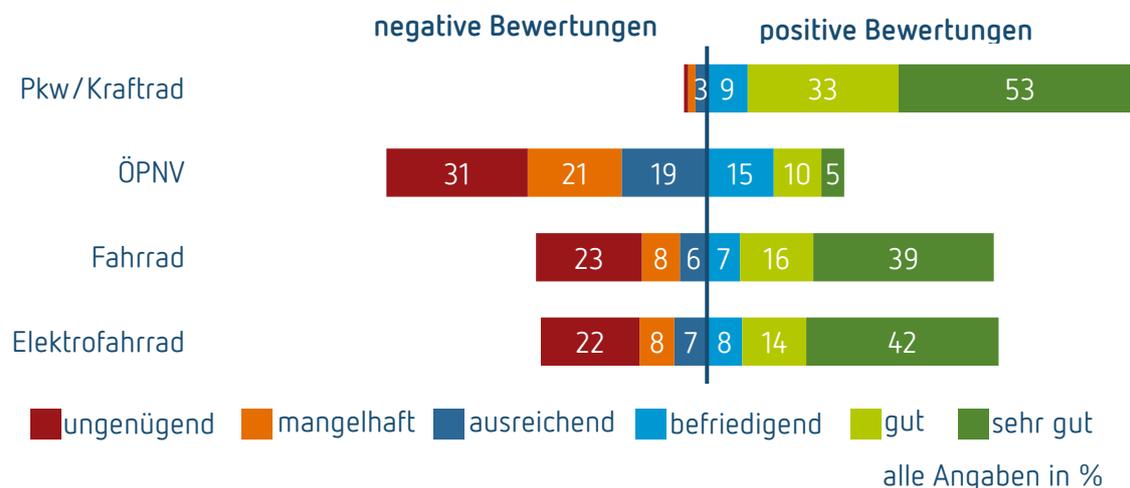
**Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- /Ausbildungsorts**

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

Zwischen der Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Fahrrad oder Elektrofahrrad gibt es nur geringe Unterschiede. Jeweils fast zwei Drittel geben hier eine positive Bewertung ab – 39 % bzw. 42 % sogar eine sehr gute. Die Voraussetzungen, den Arbeitsplatz mit dem Fahrrad gut zu erreichen, sind also in hohem Maße gegeben.

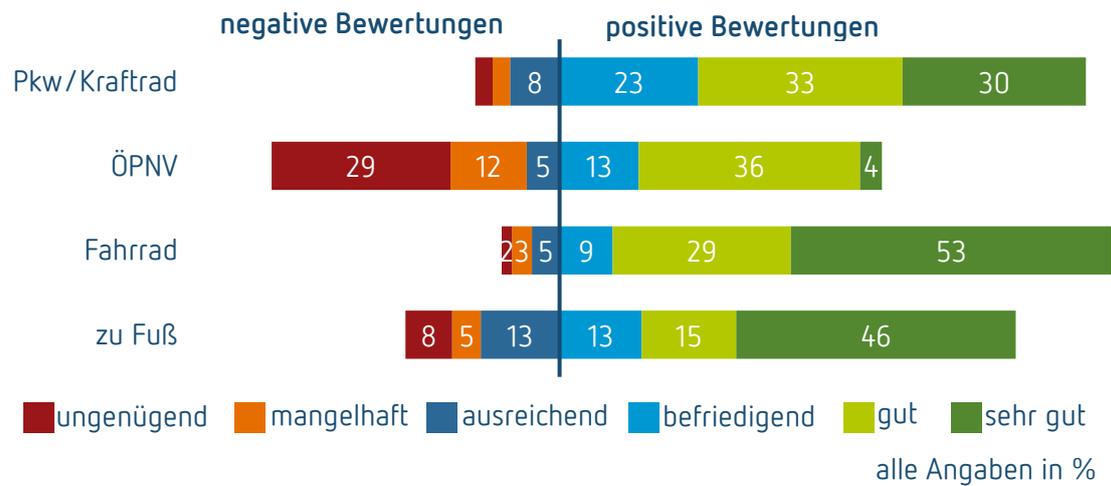
Gegenüber der Bewertung der Erreichbarkeit mit Auto und dem Fahrrad zeigen sich in der Bewertung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV deutliche Unterschiede. Hier werden lediglich 30 % positive Bewertungen abgegeben, von denen die Hälfte auf befriedigend entfällt. Demgegenüber stehen im gleichen Verhältnis ungenügende Bewertungen (31 %) und insgesamt 70 % negative Bewertungen. Anhand dieser Bewertung wird sehr gut der entscheidende Nachteil des öffentlichen Systems gegenüber den anderen Verkehrssystemen deutlich: Es kann exakte Quell-Ziel-Relationen abbilden. Wohingegen mit dem Auto und (Elektro-) Fahrrad „von Tür zu Tür“ gefahren werden kann, unterliegt der ÖPNV der Struktur der Haltestellen sowie der Bedienqualitäten und zeigt sich damit weniger flexibel. Dies schlägt sich unter anderem in einer schlechteren Bewertung nieder.

Abbildung 14: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln



Schüler/innen bewerten die Erreichbarkeiten ihrer Schulstandorte über alle Verkehrsmittel grundsätzlich positiver. Dies steht in engem Zusammenhang mit den kürzeren Distanzen auf Wegen von und zur Schule. So verwundert es nicht, dass auch die Erreichbarkeit zu Fuß insgesamt fast drei Viertel positive Bewertungen erhält. 46 % der Schüler/innen sind der Meinung, ihren Schulstandort sehr gut erreichen zu können. Dass auch die Erreichbarkeit der Schulen mit dem ÖPNV deutlich besser als die der Arbeitsplätze bewertet wird, ist hier auf die bessere Quell-Ziel-Bedienung einschließlich dem gezielten Einsetzen von Schulbussen lediglich zu diesem Zweck geschuldet. Durch schulortnahe Haltestellen entfällt die letzte Meile zum Zielort. Das Einsetzen von Schulbussen deckt darüber hinaus genau den Bedarf der Schüler/innen und führt zu positiveren Bewertungen. Dies kann für Erwerbstätige nicht geleistet werden. Die enorm gute Bewertung der Erreichbarkeit von Schulstandorten mit dem Fahrrad unterstreicht das gute Bildungsangebot Coesfelds in seinen kompakten Stadtstrukturen.

Abbildung 15: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



### Homeoffice-Nutzung

Spätestens seit Beginn der Corona-Pandemie wird durch Erwerbstätige in dafür geeigneten Jobs vermehrt auf die Möglichkeit des Homeoffice zurückgegriffen. In Coesfeld machen davon regelmäßig knapp 28 % der Erwerbstätigen Gebrauch. 5 % arbeiten dabei vollständig, also 5 Tage in der Woche, im Homeoffice. Ein Großteil beschränkt sich auf ein (8 %) oder zwei Tage (6 %). Dadurch ergibt sich ein Mittelwert von 0,7 Homeofficetagen pro Woche je erwerbstätige Person.

Tabelle 20: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Homeoffice pro Woche

Basis: alle Erwerbstätigen/ Auszubildende Zeilen in %	Anzahl Personen (gewich- tet)	Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Homeoffice pro Woche						Mittelwert Anzahl Home- officetage (in Tagen)
		0 Tage	1 Tag	2 Tage	3 Tage	4 Tage	5 Tage	
<b>Coesfeld</b>	<b>709</b>	<b>73</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0,7</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>545</i>	<i>74</i>	<i>8</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	<i>0,7</i>
<i>Lette</i>	<i>128</i>	<i>75</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	<i>0,7</i>
<b>Vergleichswerte</b>								
Kreis Coesfeld 2022	2.615	70	8	8	6	2	5	0,8
Stadt Dülmen 2022	665	69	8	10	6	3	5	0,8

Bei einer detaillierten Betrachtung lediglich der erwerbstätigen Personen, die regelmäßig im Homeoffice arbeiten, ergibt sich ein Mittelwert von 2,6 Homeofficetagen pro Woche. Besteht also die Möglichkeit zur Arbeit im Homeoffice, erfolgt dies etwa zur Hälfte der Zeit bezogen auf eine Arbeitswoche von 5 Tagen. Zwischen den Wochentagen gibt es dabei nur geringfügige Abweichungen. Tendenziell scheinen aber der Mittwoch und Freitag beliebte Tage zur Arbeit im Homeoffice zu sein. Jeweils 56 % der Erwerbstätigen mit Homeofficenutzung geben an, dies an diesen Wochentagen zu tun. Nur etwas geringer fallen die Anteile am Montag (51 %), Donnerstag (50 %) und Dienstag (47 %) aus. Vollzeit-Erwerbstätige, die wenigstens teilweise im Homeoffice arbeiten, geben an, dies

durchschnittlich an 2,5 Tagen zu tun. Höher ist dagegen mit 2,8 Tagen die durchschnittliche Homeoffice-Tätigkeit von Teilzeit-Erwerbstätigen. Es scheint, als böte das Homeoffice unabhängig vom Umfang der Beschäftigung ein gern angenommenes Angebot.

Tabelle 21: Übliche Nutzung des Homeoffice nach Wochentagen

Basis: alle Erwerbstätigen / Auszubildende Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Übliche Nutzung des Homeoffice nach Wochentagen					Mittelwert Anzahl Wochentage (in Tagen)
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	
<b>Coesfeld</b>	<b>171</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>2,6</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>124</i>	<i>48</i>	<i>46</i>	<i>54</i>	<i>50</i>	<i>53</i>	<i>2,5</i>
<i>Lette</i>	<i>28</i>	<i>61</i>	<i>54</i>	<i>64</i>	<i>50</i>	<i>61</i>	<i>2,9</i>
<b>Vergleichswerte</b>							
Kreis Coesfeld 2022	710	54	48	50	46	63	2,6
Stadt Dülmen 2022	177	58	45	44	40	69	2,6

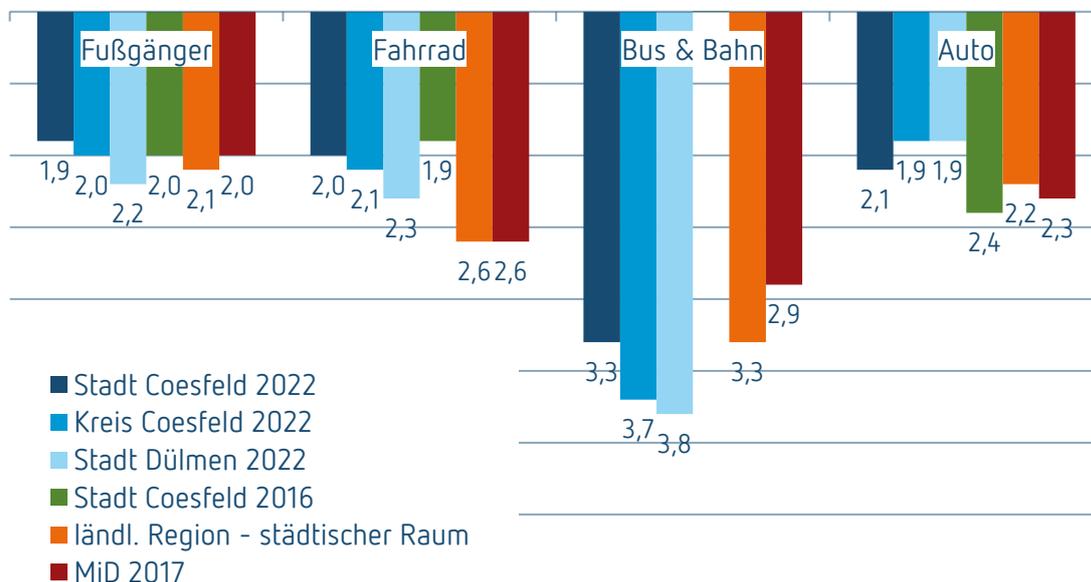
Ausschließlich im Homeoffice arbeitende Erwerbstätige arbeiten ca. 4,1 Tage pro Woche. Zwei Drittel davon üben ihre Tätigkeit 5 Tage in der Woche aus. Weitere 9 % sind an vier Tagen sowie 13 % an drei Tagen und damit in Teilzeit vollständig im Homeoffice tätig. Etwa 13 % gehen ihrer ausschließlich im Homeoffice ausgeübten Tätigkeit an lediglich ein oder zwei Tagen nach. Wie bereits angedeutet scheint das Homeoffice hier also eine adäquate Möglichkeit darzustellen, auch Jobs in geringen Stundenumfängen nachzugehen. 12 % der Erwerbstätigen, die innerhalb der Stadt Coesfeld ihren Hauptarbeitsplatz haben, arbeiten regelmäßig im Homeoffice. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von 0,3 Homeoffice-Tagen pro Wochen. Liegt der Hauptarbeitsplatz außerhalb Coesfelds, erhöht sich der Anteil jener, die mindestens teilweise im Homeoffice arbeiten auf 33 %. Durchschnittlich ergeben sich so 0,8 Homeoffice-Tage pro Woche. Jemand, der außerhalb Coesfelds den Hauptarbeitsplatz hat, aber das Homeoffice nutzt, tut dies durchschnittlich an 2,3 Tagen.

## 7 Bewertung der Verkehrssysteme

Neben den allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel wurden in der Mobilitätsbefragung eine Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung dieser Verkehrsmittel abgefragt. Die befragten Einwohner/innen konnten dazu die verschiedenen Verkehrssysteme in der Stadt Coesfeld anhand einer Schulnoten-Skala bewerten.

Die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Stadt Coesfeld werden durch die befragten Einwohner/innen insgesamt mit durchschnittlichen Schulnoten zwischen 1,9 und 3,8 bewertet. Die hohe Bedeutung des Radverkehrs wird auch durch dessen Bewertung deutlich. Mit einer Gesamtnote von 2,0 erhält er eine im Vergleich zu anderen Städten sehr gute Bewertung. Bei einer differenzierten Betrachtung erhält das Elektrofahrrad eine etwas bessere Bewertung (1,9) als das konventionelle Fahrrad (2,0). Auch der Fußverkehr erhält eine gute Bewertung (1,9) und bewegt sich damit auf dem Niveau der Vergleichsräume. Die Bewertung des Systems für Pkw fällt nicht nur gegenüber den Vergleichsräumen positiv aus, sondern auch im Vergleich zur Bewertung aus dem Jahr 2016 (von 2,4 auf 2,1). Einzig das öffentliche Verkehrssystem fällt in der Bewertung deutlich ab. Mit einer Note von 3,3 fällt die Bewertung in der Stadt Coesfeld aber besser aus als im gesamten Kreisgebiet (3,7) oder der Stadt Dülmen (3,8). Gegenüber dem Bundesschnitt oder strukturell vergleichbaren Städten bleibt Coesfeld aber deutlich zurück.

Abbildung 16: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Coesfeld nach Schulnoten



Im räumlichen Vergleich fällt zudem auf, dass gegenteilig zur gesamtstädtischen Bewertung die Bewertung des Radverkehrs in Lette schlechter (2,3) als die des Autos (1,9) ausfällt. Das öffentliche Verkehrssystem (3,7) wie auch die Bedingungen zum Zufußgehen (2,2) liegen ebenfalls unter dem städtischen Niveau.

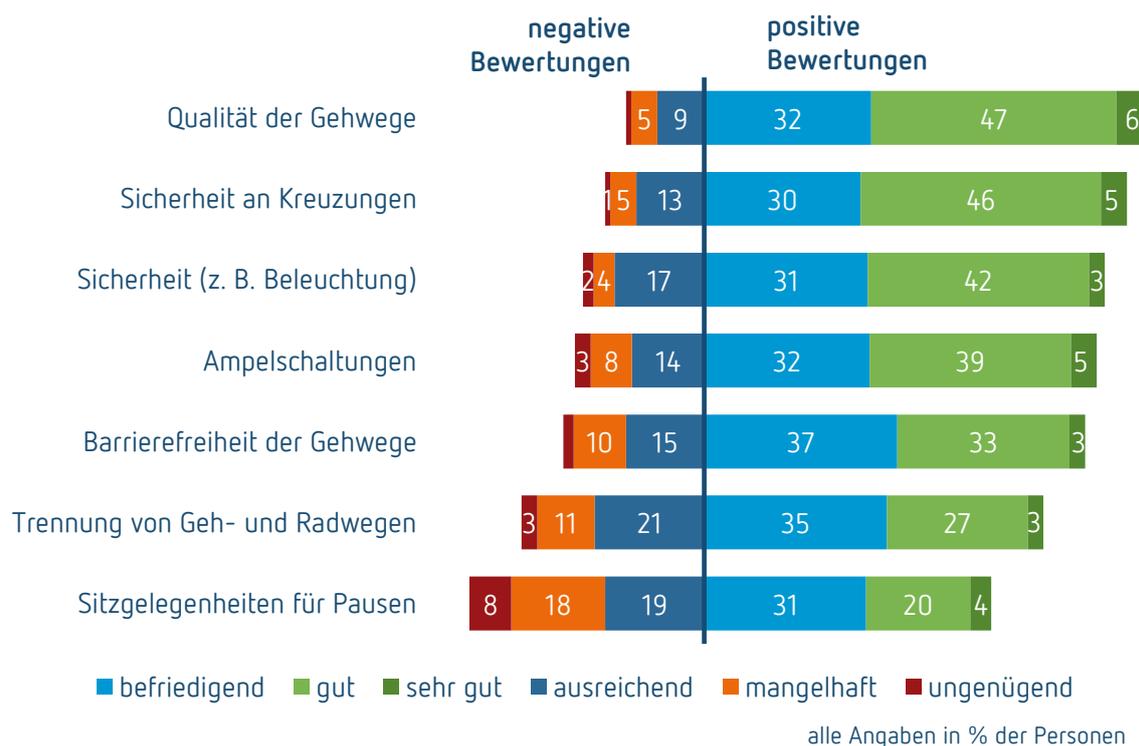
## 7.1 Bewertung nach Verkehrssystemen

Im Rahmen der Mobilitätsbefragung hatten die befragten Einwohner/innen des Weiteren die Möglichkeit, die Qualität einzelner Aspekte des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des Bus- und Bahnverkehrs in der Stadt Coesfeld anhand einer Schulnotenskala zu bewerten.

### Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung der Situation des Zufußgehens in der Stadt Coesfeld konnten die Befragten verschiedene Aspekte des Fußverkehrs benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können): Die verschiedenen Aspekte wurden von jeweils zwischen 74 % und 97 % der befragten Personen beantwortet. Somit konnte ein Großteil der Befragten zu den verschiedenen Aspekten des Fußverkehrs eine Einschätzung abgeben. Lediglich bei den Beurteilungen der Barrierefreiheit und des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die Quote fehlender Antworten mit 15 % bzw. 26 % der Befragten tendenziell höher aus. Dies kann damit begründet werden, dass für einen größeren Anteil der Befragten diese Aspekte nicht relevant sind.

Abbildung 17: Bewertung der Situation des Zufußgehens



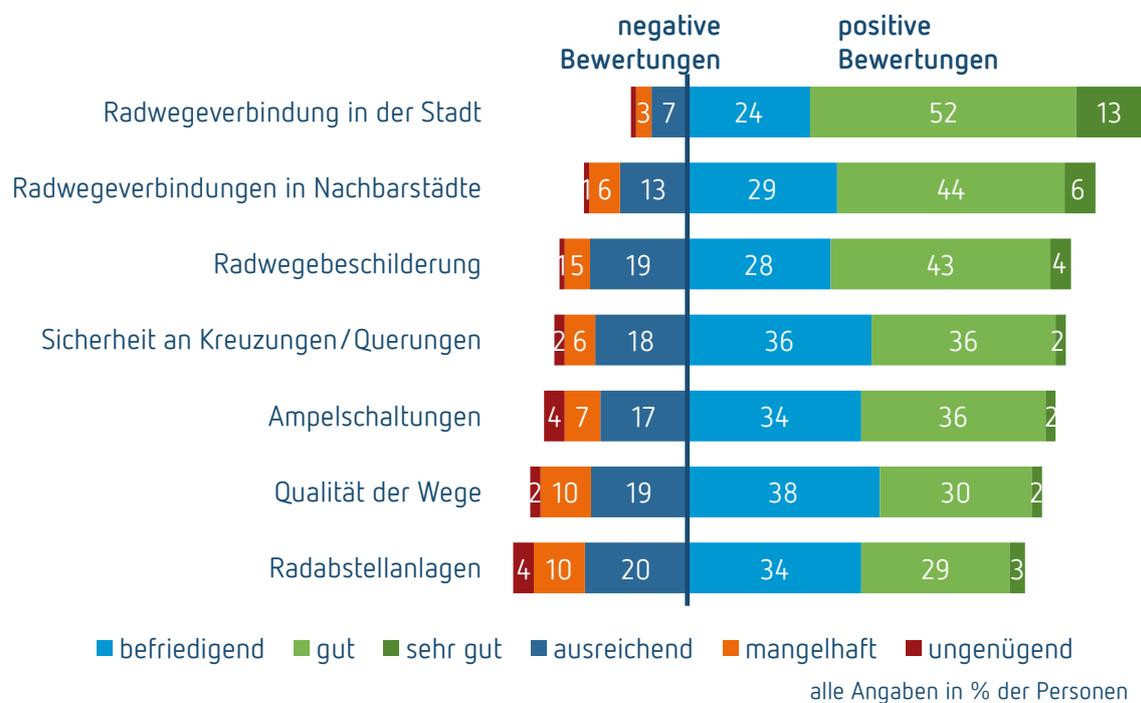
Die Qualität der Gehwege wird von mehr als der Hälfte (53 %) der befragten Einwohner/innen, die eine Einschätzung abgegeben haben, als mindestens gut bewertet. Auch die Sicherheit an Kreuzungen empfindet mehr als die Hälfte als wenigstens gut (51 %). Überdurchschnittlich gute Bewertungen erhielten darüber hinaus die Sicherheit (z. B. Beleuchtung) und die Ampelschaltungen. Demgegenüber stehen insbesondere die Sitzgelegenheiten für Pausen. Weniger als ein Viertel gibt wenigstens eine Bewertung von gut ab (24 %). Dieser Anteil ist geringer als der aus einer mangelhaften und ungenügenden Bewertung (26 %). Immerhin noch jeder Dritte empfindet die Trennung von

Geh- und Radwegen als gut oder besser. Mehr als ein Drittel aber gibt hier eine negative Bewertung von ausreichend oder schlechter ab (35 %).

### Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zur Bewertung des Fußverkehrs konnten die Befragten der Stadt Coesfeld verschiedene Aspekte der Situation des Radfahrens beurteilen. Der Anteil der Befragten, die Einschätzungen abgegeben haben, liegt zwischen 81 % und 93 % und damit auf einem guten Niveau. Tendenziell weniger Aussagen waren den Teilnehmenden zu den Aspekten Radabstellanlagen (81 %), Radwegebeschilderung und Radwegverbindungen in die Nachbarstädte (je 83 %) möglich. Dies kann insbesondere auch auf ein gewisses Maß an Unwissenheit zurückzuführen sein. Durch alltägliche Wege mit festen und sicheren Abstellplätzen vor allem zu Hause und bei der Arbeit sind innerhalb Coesfelds die genannten Aspekte von geringerer Bedeutung und damit ein Wissen darüber nicht immer nötig.

Abbildung 18: Bewertung der Situation des Radfahrens

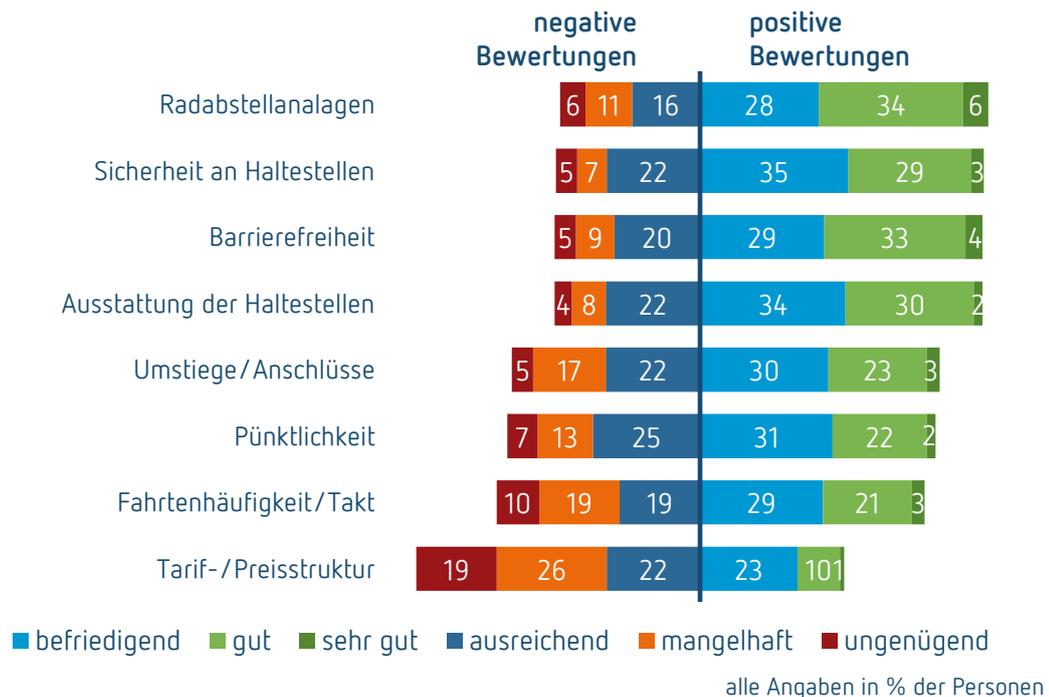


Die Bewertungen fallen insgesamt sehr positiv aus. Jeder der Aspekte wird wenigstens zu zwei Dritteln mit positiven Bewertungen beurteilt. Am besten – mit 89 % positiver und fast zwei Drittel wenigstens guter Bewertungen (65 %) – werden die Radwegeverbindungen innerhalb der Stadt bewertet. Dies unterstreicht nochmals die hohe lokale Bedeutung des Radverkehrs in der Stadt Coesfeld. Auch die Verbindungen in die Nachbarstädte werden von mehr als der Hälfte mit gut oder sehr gut eingeschätzt (51 %). Auch die Radwegebeschilderung wird von fast der Hälfte der Personen (47 %) wenigstens mit gut bewertet. Hinsichtlich der Bewertung im Durchschnitt sind die Sicherheit an Kreuzungen und Querungen sowie Ampelschaltungen für Radfahrende einzuordnen. Mit kombiniert über 10 % mangelhafter und ungenügender Bewertung besteht der größte Handlungsbedarf bei der Qualität der Wege und den Radabstellanlagen. Mindestens 30 % gaben hier jeweils eine negative Bewertung ab.

## Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Bahnangebots in der Stadt Coesfeld konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte der Angebote des öffentlichen Verkehrs benoten. Wie bereits durch die geringe Nutzung des öffentlichen Verkehrssystems zu erwarten war, konnten im Vergleich zur Bewertung des Fuß- und Radverkehrs deutlich weniger Personen eine Bewertung des Öffentlichen Verkehrs vornehmen. Es liegen Einschätzungen von 43 % bis 57 % der Teilnehmenden vor.

Abbildung 19: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs



Die Bewertungen fallen insgesamt schwächer aus. Nur maximal etwa zwei Drittel nimmt positive Bewertungen vor. Diese fallen für Radabstellanlagen am höchsten aus. Zwei von fünf Personen geben hier mindestens eine Beurteilung von gut ab (40 %). Mit jeweils zwei Drittel positiver Bewertungen reihen sich die Aspekte Sicherheit an Haltestellen (32 % mind. gut), Barrierefreiheit (37 % mind. gut) und Ausstattung der Haltestellen (32 % mind. gut). Nach Meinung der Teilnehmenden ergibt sich ein erhöhter Handlungsbedarf hinsichtlich folgender Aspekte: Umstiege/Anschlüsse, Pünktlichkeit und Fahrtenhäufigkeit/Takt. Zwar gibt hier noch jeweils etwas mehr als die Hälfte eine positive Bewertung ab, gleichzeitig werden aber auch 23 %, 20 % bzw. 30 % mangelhafte oder ungenügende Bewertungen abgegeben. Die Aspekte liegen allesamt nur bedingt im Handlungsbereich der Stadt Coesfeld. Dennoch kann das Wissen darüber im Austausch mit den Aufgabenträgern zu wesentlichen Veränderungen beitragen. Ebenso verhält es sich mit dem am schlechtesten bewerteten Aspekt, der Tarif- und Preisstruktur. Nicht zuletzt durch die zeitweise Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 und dessen hohen Absatz wurde deutlich, welche hohen Hürden mit der gegebenen Tarif- und Preisstruktur einhergehen. Diese wird durch das durch die Bundesregierung für das Frühjahr 2023 angekündigte 49-Euro-Ticket zur bundesweiten Nutzung des Nahverkehrs in großen Teilen abgeschafft. Heute wird sie allerdings noch von zwei Drittel der Coesfelder/innen negativ bewertet und zeigt deutlich den bestehenden Handlungsbedarf.

## 8 Mobilität am Stichtag

83 % der befragten Personen in der Stadt Coesfeld haben am Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,9 Wege pro Tag zurückgelegt und damit 0,2 Wege mehr als noch im Jahr 2016. Inklusive der immobilien Personen ergeben sich daraus 3,2 Wege pro Personen pro Tag. Etwa ein Drittel der Befragten (32 %) haben einen oder zwei Wege zurückgelegt.

Abbildung 20: Wegezanzahl an einem Werktag in der Kernwoche

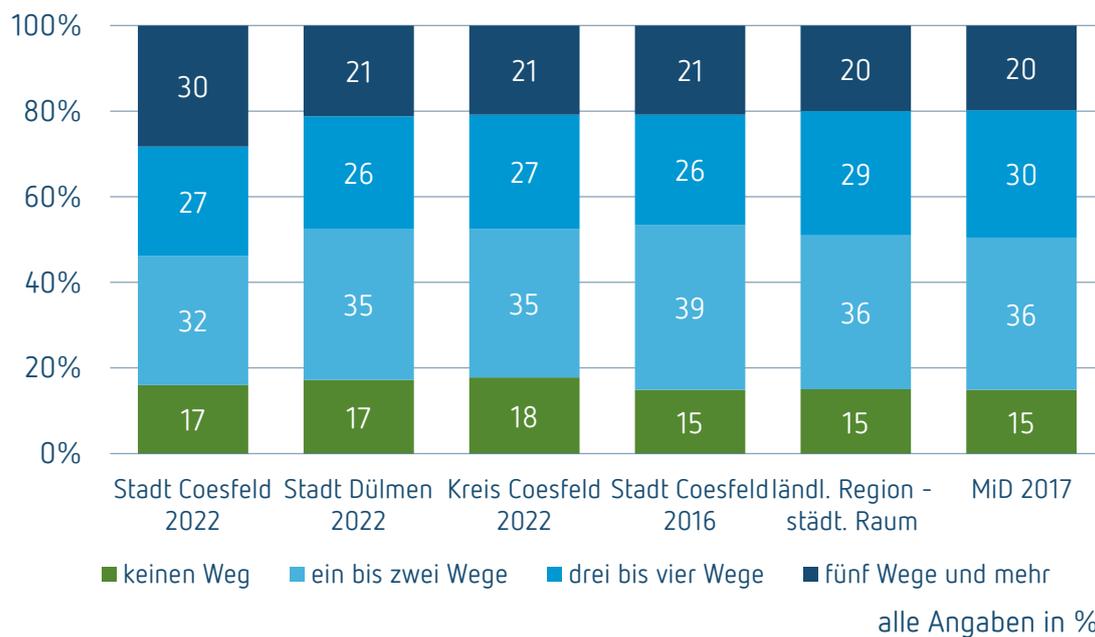


Tabelle 22: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobile Person	Anteil an Immobilien <sup>11</sup>	Wege pro Person (alle)
Stadt Coesfeld 2022 (n=1.135)	3,9	17 %	3,2
Kreis Coesfeld 2022 (n=4.330)	3,7	18 %	3,1
Stadt Dülmen 2022 (n=1.123)	3,7	17 %	3,1
Stadt Coesfeld 2016 (n=433)	3,7	16 %	
Ländliche Region – städtischer Raum (MiD 2017)	3,7	15 %	3,1
<b>Bundesweit (MiD 2017)</b>	<b>3,7</b>	<b>15 %</b>	<b>3,1</b>

Die mobilste Bevölkerungsgruppe (bei Berücksichtigung der Immobilien) sind die Teilzeiterwerbstätigen und die vorübergehend freigestellten Personen (z. B. Elternzeit), die jeweils im Durchschnitt 3,9 Wege pro Werktag zurücklegen. Die Rentner/innen bilden erwartungsgemäß die immobilste Gruppe mit durchschnittlich 2,4 Wegen pro Werktag, da bei ihnen die Arbeitswege entfallen und sie

11 Immobilen sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

häufiger durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Unter dem Durchschnitt liegen mit 3,1 Wegen auch Hausfrauen und -männer sowie wesentlich deutlicher Auszubildende (2,8) und Studierende (1,9). Vermutlich wirken hier noch das verstärkte digitale Lernen als Konsequenz aus der Corona-Pandemie nach. Schüler/innen dagegen zeigen sich mobiler als der Durchschnitt und legen ca. 3,4 Wege zurück; ebenso Vollzeitwerbtätige mit 3,5 Wegen.

Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 40- bis unter 50-Jährigen mit durchschnittlich 4,1 Wegen pro Person pro Werktag die meisten Wege zurück. 30- bis unter 40-Jährige, 50- bis unter 60-Jährige sowie 60- bis unter 65-Jährige, also Personen im erwerbfähigen Alter, legen 3,6 bzw. 3,5 Wege pro Tag zurück. Unterhalb des Durchschnitts liegen dagegen die Wegeanzahlen von jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis unter 30 (2,6) und Senioren zwischen 65 und 75 Jahren (3,0). Der hohe Anteil immobiler Hochbetagter (75 Jahre und älter) zeigt sich auch anhand der durchschnittlichen Wegeanzahl von lediglich 1,7 Wegen. Kinder und Jugendliche liegen dagegen mit 3,4 Wegen etwas über dem Durchschnitt.

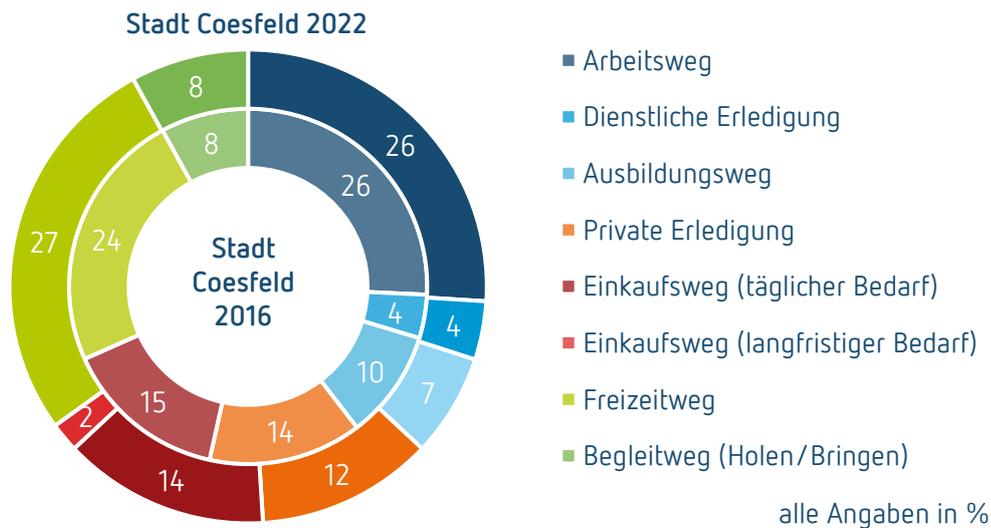
Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, tendenziell mehr Wege pro Werktag zurück (Paare mit mehreren Kindern: 4,3 Wege pro Werktag, Paare mit einem Kind: 3,2 Wege pro Werktag, Mehr-Erwachsenen-Haushalte mit Kindern: 3,1 Wege pro Werktag). Personen aus Paar- oder Mehr-Erwachsenen-Haushalten ohne Kinder liegen mit ihrer durchschnittlichen Wegeanzahl pro Person pro Werktag hingegen unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt (Paare ohne Kinder: 3,1 Wege pro Werktag, Mehr-Erwachsenen-Haushalt ohne Kinder: 2,5 Wege). Die Anzahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege von allein wohnenden Personen liegt mit 3,0 ebenfalls unter dem Durchschnitt der gesamten Stadtbevölkerung von 3,2 Wegen pro Person pro Werktag.

### Wegezwecke

Rund 28 % der Wege der Bevölkerung der Stadt Coesfeld werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 12 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Jeweils etwas über ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (27 %) und Wege zum oder vom Arbeitsplatz (26 %). Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege (7 %) stehen somit etwa ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen. Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen, die rund 8 % aller Wege ausmachen.

Im Vergleich zu der Wegezweckverteilung der vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 gibt es nur geringe Verschiebungen. Die Wege mit Bezug zur Arbeit sind auf einem unveränderten Niveau geblieben; Ausbildungswege sind dagegen rückläufig. Dies kann im Zusammenhang mit vermehrten Online-Veranstaltungen für Auszubildende und Studierende stehen. Der Anteil von Versorgungswegen ist nahezu unverändert (von 29 % auf 28 %). Eine Zunahme kann im Anteil der Freizeitwege konstatiert werden. Wurden im Jahr 2016 noch 24 % aller Wege zu Freizeit Zwecken ab-solviert, sind es im Jahr 2022 27 %.

Abbildung 21: Wegezwecke werktags



Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke in der Stadt Coesfeld unterscheidet sich leicht von dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätsbefragung MiD 2017. So werden deutschlandweit zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (14 %) und weniger Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (6 %) zurückgelegt, demgegenüber aber mehr Wege zu dienstlichen Zwecken (11 %), sodass insgesamt weniger Wege mit Bezug zur Erwerbstätigkeit stehen. Etwas mehr Wege werden dagegen zu Versorgungs- (31 %) und Freizeitzwecken (29 %) zurückgelegt.

Tabelle 23: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

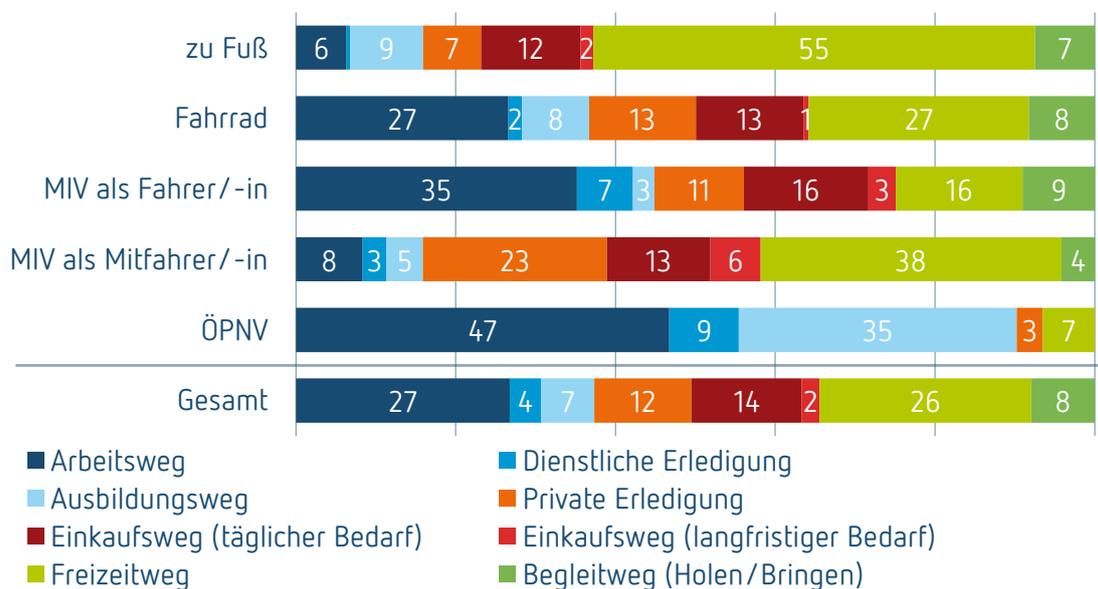
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegeziel der zurückgelegten Wege am Stichtag								
		Arbeitsweg	Dienstliche Erledigung	Ausbildungsweg	Private Erledigung	Einkaufsweg (täglich Bedarf)	Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	Freizeitweg	Begleitweg (Holen/Bringen)	Sonstiges
<b>Coesfeld</b>	<b>3.564</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>2.981</i>	<i>25</i>	<i>4</i>	<i>7</i>	<i>12</i>	<i>14</i>	<i>2</i>	<i>27</i>	<i>7</i>	<i>1</i>
<i>Lette</i>	<i>626</i>	<i>25</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>18</i>	<i>13</i>	<i>2</i>	<i>27</i>	<i>7</i>	<i>1</i>
<b>Vergleichswerte</b>										
Kreis Coesfeld 2022	13.222	27	4	7	12	14	3	25	8	1
Stadt Dülmen 2022	3.324	28	4	6	12	13	2	27	8	1
Stadt Coesfeld 2016	1.212	26	4	10	14	15		24	8	0
Ländl. Region – städt. Raum	56.646	14	12	6	15	17		28	8	k. A.
MiD 2017	960.619	14	11	6	14	17		29	8	k. A.

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen. Besonders deutlich wird dies z. B. bei der Betrachtung der Fußwege. Ein Großteil der Fußwege wird zu Freizeitzwecken (55 %) zurückgelegt. Durchschnittlich dienen nur 26 % aller Wege dem Freizeitzweck.

Die Auswertung zeigt insbesondere auch, dass das Fahrrad in Coesfeld als das Verkehrsmittel des Alltags bezeichnet werden kann. Die Verteilung der Fahrradnutzung nach Wegezweck entspricht fast exakt der Wegezweckverteilung über alle Wege. So werden bspw. ebenfalls 27 % der Wege mit dem Fahrrad zum oder vom Arbeitsplatz zurückgelegt. Dies unterstreicht den hohen Stellenwert des Fahrrads in der Alltagsmobilität. Eine Aufschlüsselung nach konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigt, dass mit konventionellen Fahrrädern anteilig mehr Wege für private Erledigungen (17 %) und den Einkauf des täglichen Bedarfs (17 %) zurückgelegt werden. Das Elektrofahrrad erhält folglich bereits entscheidenden Einzug in zentrale Mobilitätsmuster der Coesfelder Bevölkerung, stellt eine echte Konkurrenz zum Auto dar und dient nicht nur dem „Spaß“ in Form von Freizeitwegen.

Rund 35 % der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als Fahrer/in sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Hier zeigt sich deutlich, welchen großen Stellenwert das Auto in diesem Bereich einnimmt. Geringer fällt der Einfluss dagegen auf die Freizeit aus. Mit 16 % der Wege als MIV als Fahrer/in sind es hier anteilig weniger als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Mit dem MIV als Mitfahrer/in werden am häufigsten Wege zu Freizeitzwecken zurückgelegt (38 %). Fahrgemeinschaften zur Arbeit spielen nur eine untergeordnete Rolle (8 %). Mit dem ÖPNV werden insbesondere Wege zum Arbeitsplatz (47 %) oder Ausbildungswege (35 %) getätigt. Hier muss wenngleich einschränkend erwähnt sein, dass sich der Anteil von Wegen mit ÖPNV insgesamt auf einem sehr niedrigen Niveau bewegt (vgl. Kapitel 8.2)

Abbildung 22: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

## 8.1 Räumliche Wegebeziehungen

Mehr als zwei Drittel der Wege der Coesfelder Bevölkerung werden innerhalb von Coesfeld zurückgelegt und gehören somit zum Binnenverkehr (71 %). Davon werden 57 % aller Wege innerhalb des Stadtteils und 14 % aller Wege zwischen dem Hauptort Coesfeld (inkl. Goxel und Brink) und dem Stadtteil Lette zurückgelegt. Der Anteil der Wege zwischen den Stadtteilen fällt dabei bei Einwohner/innen des Stadtteils Lette mit etwa einem Viertel der Wege höher aus als beim Hauptort Coesfeld (12 %). Knapp ein Viertel der Wege der Einwohner/innen führen über die Stadtgrenze hinaus und rund 5 % der Wege haben keinen Bezug zur Stadt Coesfeld und finden gänzlich außerhalb statt.

Tabelle 24: Struktur der Verkehrsbeziehungen der Stadt Coesfeld

Basis: alle Wege (von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Räumliche Wegebeziehungen				Binnenverkehr in der Stadt Coesfeld (in %)
		Innerhalb eines Stadtteils	Zwischen den Stadtteilen	Über die Stadt- grenze hinaus	Ohne Bezug zur Stadt	
<b>Coesfeld</b>	<b>3.420</b>	<b>57</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>71</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>2.805</i>	<i>62</i>	<i>12</i>	<i>22</i>	<i>5</i>	<i>74</i>
<i>Lette</i>	<i>621</i>	<i>43</i>	<i>26</i>	<i>28</i>	<i>3</i>	<i>69</i>

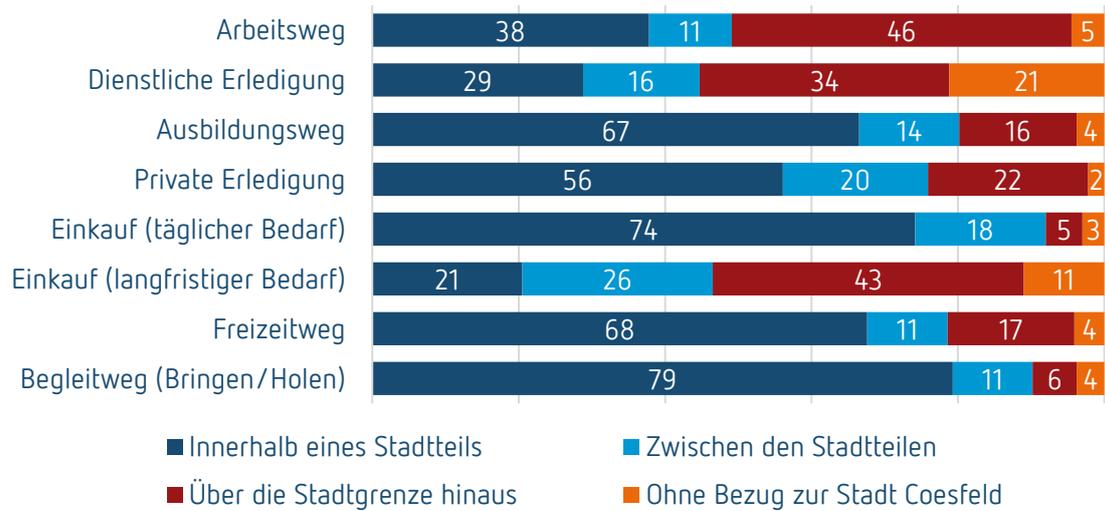
Im Vergleich zum gesamten Kreis Coesfeld fällt der Binnenverkehrsanteil mit 72 % der Wege, die innerhalb einer kreisangehörigen Stadt zurückgelegt werden, in der Stadt Coesfeld vergleichsweise hoch aus (Kreis Coesfeld: 60 %). Gegenüber der vorherigen Erhebung ist dieser Anteil allerdings fast um zehn Prozentpunkte gesunken (Stadt Coesfeld 2016: 81 %).

Tabelle 25: Struktur der Verkehrsbeziehungen auf Kreisebene

Basis: alle Wege (von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Räumliche Wegebeziehungen				Binnenverkehr im Kreis (in %)
		Innerhalb einer Stadt im Kreis	Zwischen den Städten im Kreis	Über die Kreis- grenze hinaus	Ohne Bezug zum Kreis	
<b>Coesfeld</b>	<b>3.418</b>	<b>72</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>82</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>2.804</i>	<i>75</i>	<i>9</i>	<i>14</i>	<i>3</i>	<i>84</i>
<i>Lette</i>	<i>621</i>	<i>69</i>	<i>12</i>	<i>17</i>	<i>1</i>	<i>82</i>
<b>Vergleichswerte</b>						
Kreis Coesfeld 2022	12.766	60	15	21	4	75
Stadt Dülmen 2022	3.236	65	15	16	4	80
Stadt Coesfeld 2016	1.215	81	8	11	0	89

Der Binnenverkehrsanteil variierte zwischen den verschiedenen Wegezwecken. So werden weniger als ein Zehntel der Einkaufswege für den täglichen Bedarf (8 %) und ein Zehntel Begleitwege über die Stadtgrenze hinaus oder ohne Bezug zur Stadt Coesfeld zurückgelegt (10 %) und weisen gleichzeitig die im Vergleich höchsten Wegeanteile innerhalb eines Stadtteils auf. Aber auch Freizeitwege, Wege zur Schule und private Erledigungen werden zu hohen Anteilen innerhalb eines Stadtteils getätigt. Auf Wegen zu dienstlichen Erledigungen, Einkäufe des langfristigen Bedarfs und Arbeitswegen werden anteilig jeweils mehr als die Hälfte der Wege über die Stadtgrenze hinaus oder ohne Bezug zur Stadt Coesfeld unternommen.

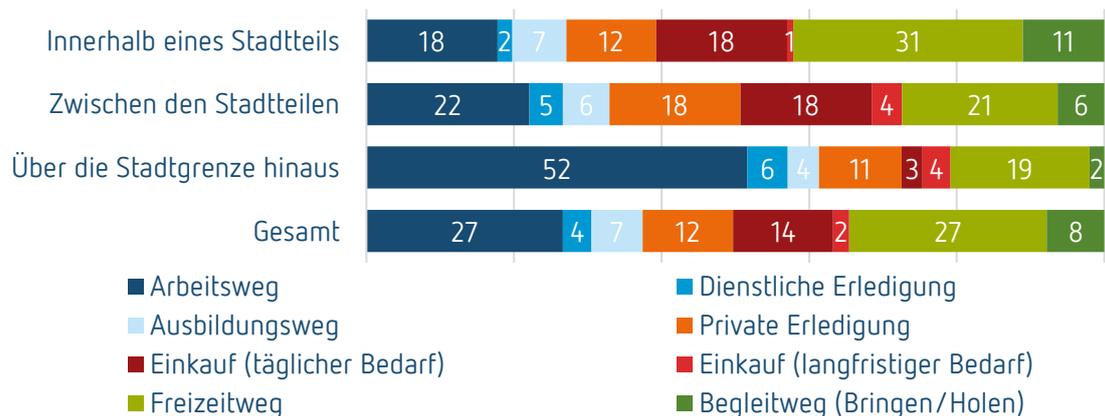
Abbildung 23: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



alle Angaben in % der zurückgelegten Wege des Zwecks

Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege zu unterschiedlichen Zwecken durchgeführt. Bei 40 % der Wege zwischen den Stadtteilen handelt es sich um Wege zu privaten Erledigungen oder Einkaufswegen, bei den Stadtgrenzen überschreitenden Wegen sind es hingegen nur 18 %, die diesen Zwecken zugeordnet werden können. Lediglich 18 % der Wege innerhalb eines Stadtteils sind Arbeitswege, aber auch der Anteil der Arbeitswege an den Wegen zwischen den Stadtteilen liegt mit 22 % unter dem stadtweiten Gesamtschnitt von 27 %. Je größer die zurückzulegende Entfernung ist, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind mehr als die Hälfte der Wege, die die Stadtgrenze überschreiten, Wege zum oder vom Arbeitsplatz.

Abbildung 24: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung



alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Wegebeziehung

Von hochgerechnet rund 121.000 Wegen, die die Coesfelder Bevölkerung täglich zurücklegt, werden hochgerechnet rund 86.000 Wege innerhalb der Stadt Coesfeld gemacht und zählen somit zum Binnenverkehr. Die aufkommensstärkste Wegebeziehung der Bevölkerung der Stadt Coesfeld außerhalb des Stadtgebietes besteht zum Oberzentrum Münster mit hochgerechnet rund 5.000 Wegen. Zu den Nachbarstädten Dülmen und Billerbeck bestehen darüber hinaus vergleichsweise starke

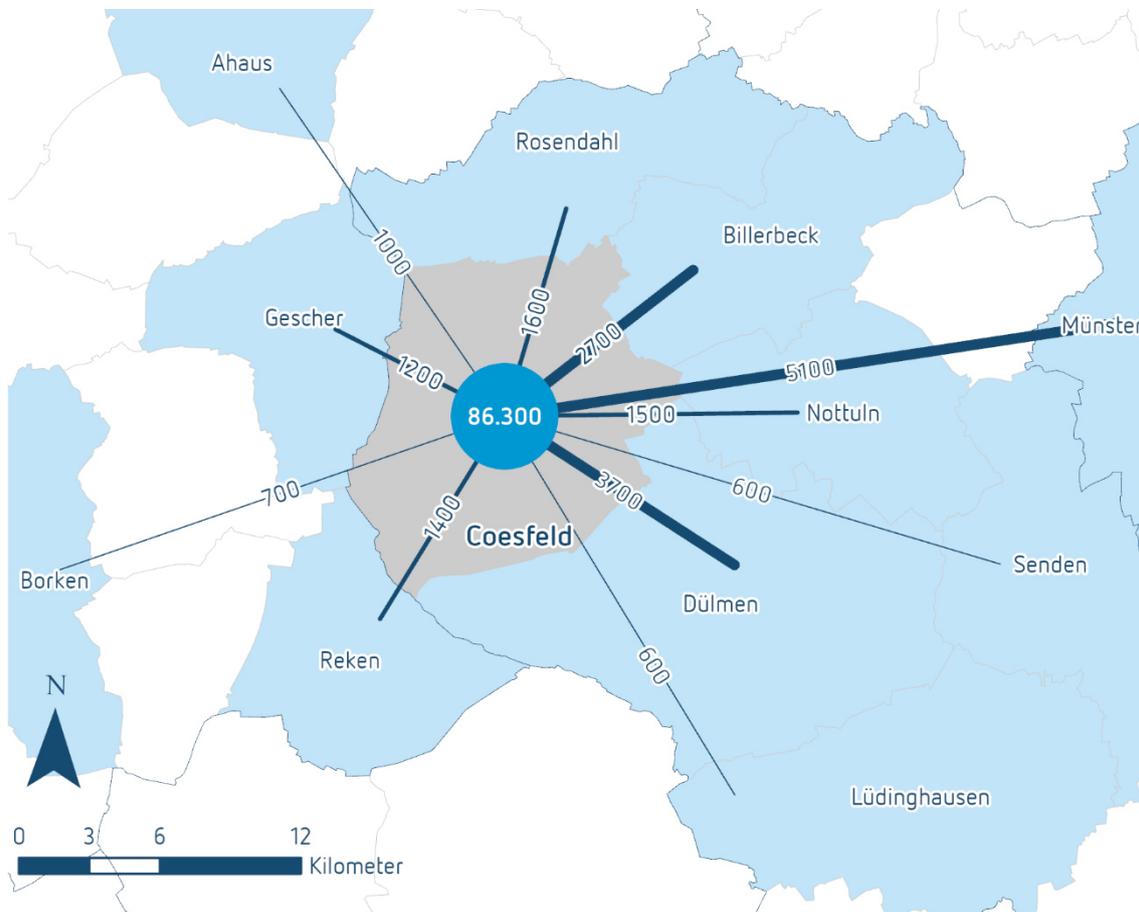
Wegebeziehungen. So werden 3.700 Wege bzw. 2.700 Wege pro Werktag zwischen diesen Städten und der Stadt Coesfeld von der Coesfelder Bevölkerung zurückgelegt. Insgesamt werden von der Bevölkerung der Stadt Coesfeld hochrechnet etwa 29.300 Wege pro Werktag zwischen dem Stadtgebiet und dem Umland zurückgelegt. Zudem werden weitere rund 5.600 Wege pro Werktag von den Einwohner/innen vollständig außerhalb der Stadt Coesfeld absolviert. Davon werden allein in der Stadt Münster rund 1.000 Wege pro Werktag zurückgelegt.

Tabelle 26: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der Stadt Coesfeld

Relevante Zielorte außerhalb der Stadt Coesfeld	Stadt Coesfeld		
	Anteil am Gesamtwegeaufkommen (n=3.415) [%]	Anteil an allen stadtübergreifenden Wegen [%]	Hochgerechnete Wegeanzahl [auf 100 Wege gerundet]
Münster	4	17	5.100
Dülmen	3	13	3.700
Billerbeck	2	9	2.700
Rosendahl	1	5	1.600
Nottuln	1	5	1.500
Reken	1	5	1.400
Gescher	1	4	1.200
Ahaus	1	3	1.000
Sonstige Wegebeziehungen über die Stadtgrenze hinaus	9	38	11.200
<b>Wegebeziehungen über die Stadtgrenze hinaus insgesamt</b>	<b>24</b>	<b>100</b>	<b>29.300</b>
Wege ohne Bezug zur Stadt	5	-	5.600
Binnenverkehr	71	-	86.300
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>121.200</b>

Die folgende Karte veranschaulicht die aufkommensstarken Wegebeziehungen der Coesfelder Stadtbevölkerung in einer kartographischen Darstellung.

Abbildung 25: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der Stadt Coesfeld



### Aufkommensstarke Wegebeziehungen der Stadtbevölkerung

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Wege pro Werktag

- <1.000 Wege
- 1.000 bis 2.500 Wege
- über 2.500 Wege

Stand: Dezember 2022

Es sind nur die Wege der Einwohner/innen der Stadt Coesfeld ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt. Alle Angaben sind auf 100 Wege gerundet.

Wege im Binnenverkehr pro Werktag

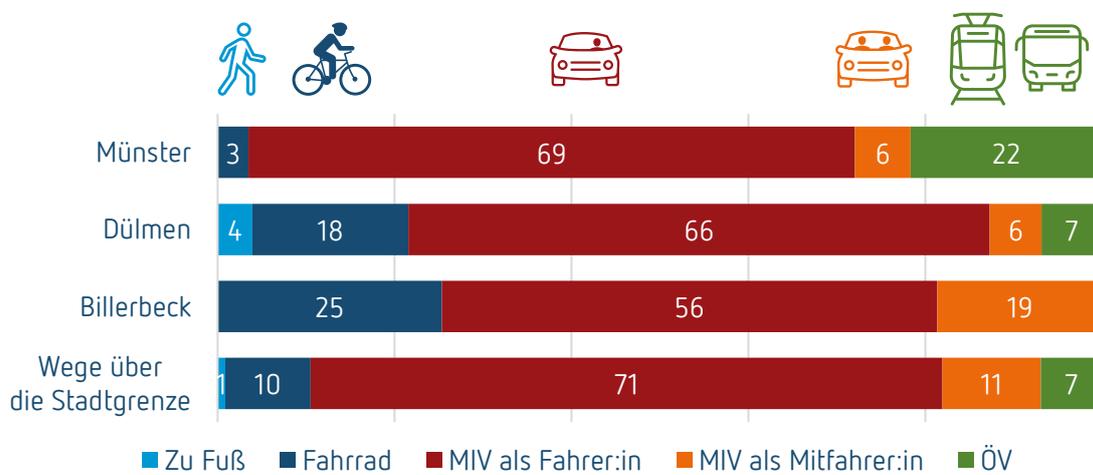
- 90.000

Kartengrundlage:

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

Bei Betrachtung des Modal Splits auf den drei aufkommensstärksten Wegebeziehungen über die Stadtgrenze werden jeweils mehr als zwei Drittel der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Allerdings fallen diese Anteile im Vergleich zu den gesamten Wegen über die Coesfelder Stadtgrenze geringer aus (82 %). So können vor allem die Wege in die Nachbarstädte Dülmen und Billerbeck durch die räumliche Nähe mit dem Fahrrad oder sogar zu Fuß zurückgelegt werden, wodurch diese Anteile der aktiven Mobilität auf diesen Wegebeziehungen überdurchschnittlich ausfallen (22 % bzw. 25 %). Auf der Wegebeziehung zur Stadt Münster wirkt sich hingegen die direkte Zugverbindung zwischen der Stadt Coesfeld und dem Oberzentrum positiv auf den Modal Split aus. So werden mehr als ein Fünftel dieser Wege bereits mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

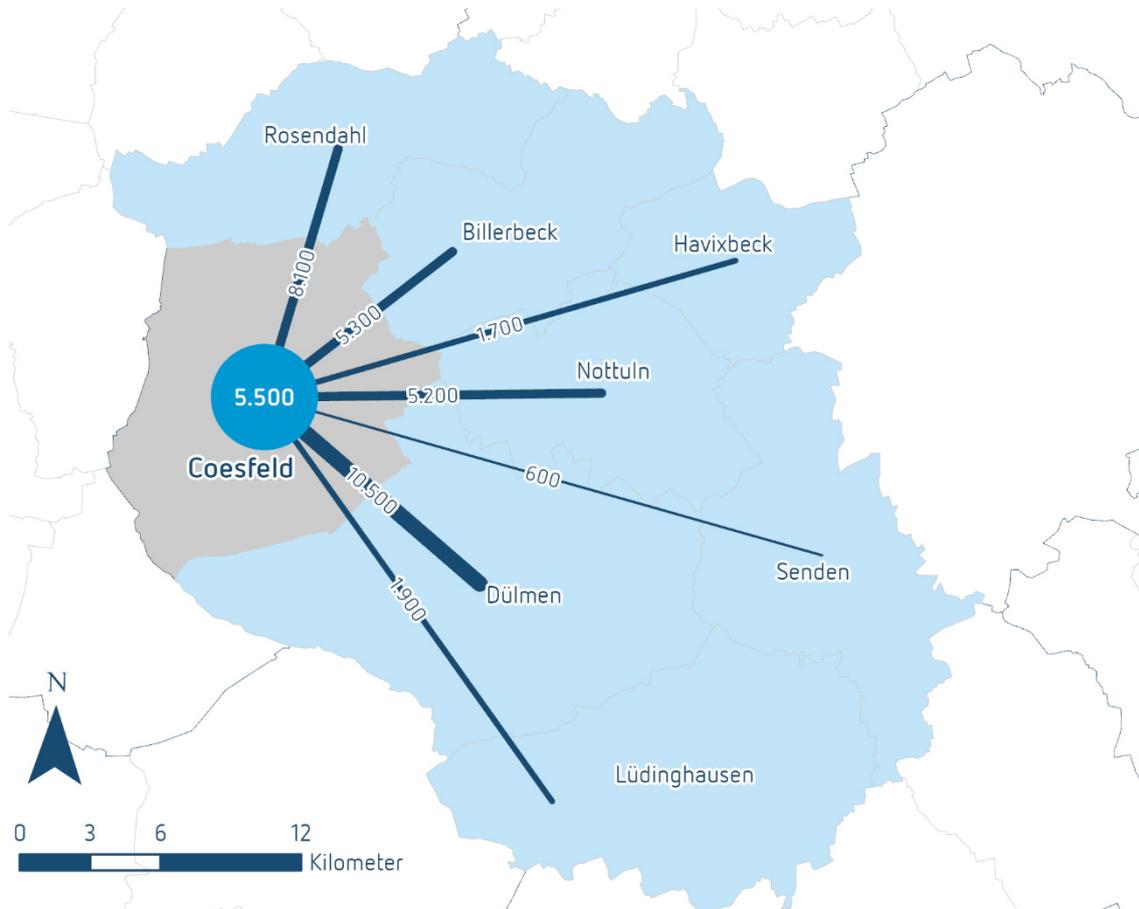
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl auf aufkommensstarken Wegebeziehungen über die Stadtgrenze



alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Wegebeziehung

Auf den dargestellten räumlichen Wegebeziehungen wurden bisher nur die Wege der Einwohner/innen der Stadt Coesfeld berücksichtigt. Allerdings werden diese Relationen auch von weiteren Personen beispielsweise in Form von Pendelverkehren aus anderen Kommunen zurückgelegt. Durch die gemeinsame Erhebung mit dem Kreis Coesfeld können näherungsweise auch die weitere Kreisbevölkerung in der Betrachtung der aufkommensstärksten Wegebeziehungen zur Stadt Coesfeld berücksichtigt werden (siehe Abbildung 27). In der Abbildung sind ausschließlich die hochgerechneten Wege der Einwohner/innen der weiteren kreisangehörigen Städte und Gemeinden – ohne die die Wege der Einwohner/innen der Stadt Coesfeld – dargestellt. Dadurch erhöht sich die Zahl der Wege, die innerhalb der Stadt Coesfeld pro Werktag zurückgelegt werden, um weitere rund 5.500 Wege, die von Personen ohne Wohnsitz in Coesfeld getätigt werden. Aufkommensstarke Wegebeziehungen bestehen insbesondere zu den direkt angrenzenden Kommunen Dülmen, Rosendahl, Billerbeck und Nottuln. So werden pro Tag weitere rund 10.500 Wege zwischen der Stadt Coesfeld und Dülmen zurückgelegt, die zu den Wegen, die von den Einwohner/innen der Stadt Coesfeld zurückgelegt werden, hinzugezählt werden können. Zudem kommen auf den Wegerelationen zu den Nachbarkommunen Rosendahl, Billerbeck und Nottuln jeweils mehr als 5.000 Hin- und Rückwege zu den Wegen der Stadtbevölkerung Coesfelds hinzu.

Abbildung 27: Wegebeziehungen der Kreisbevölkerung zur Stadt Coesfeld (exkl. Wege der Einwohner/innen Coesfelds)



### Aufkommenstarke Wegebeziehungen zwischen dem Kreis und der Stadt Coesfeld

Wege im Binnenverkehr pro Werktag

- 5.000

Wege pro Werktag

- bis 1.500 Wege
- 1.501 bis 5.000 Wege
- 5.001 bis 10.000 Wege
- über 10.000 Wege

Es sind die Wege der Einwohner/innen des Kreis Coesfelds ohne die Wege der Einwohner/innen der Stadt Coesfeld ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Angaben sind auf 100 Wege gerundet.

**Planersocietät**

Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: Dezember 2022

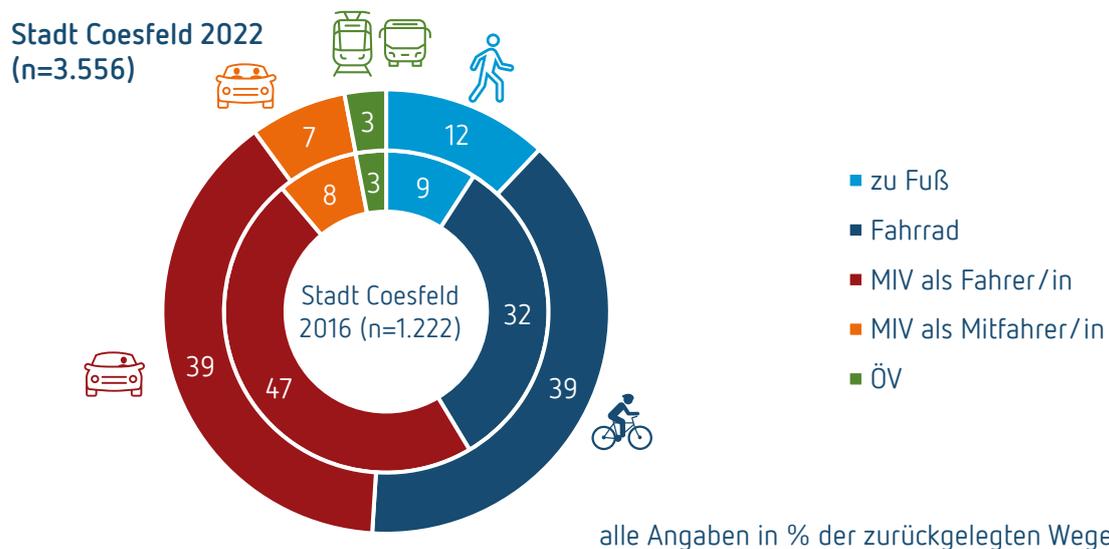
Kartengrundlage:

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

## 8.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

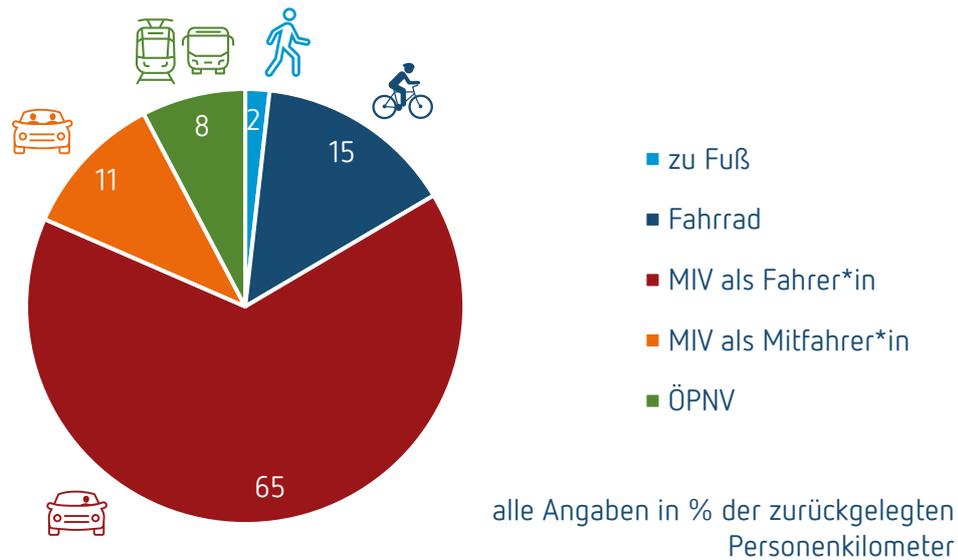
Über die Hälfte der werktäglichen Wege werden aktiv, d. h. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 12 % der Wege zu Fuß unternommen und für 39 % der Wege das Fahrrad genutzt – ein stark überdurchschnittlicher Wert. Allein 14 % der Wege werden mit dem Elektrofahrrad absolviert. Dies übersteigt den bundesdeutschen Wert des gesamte Radverkehrsanteils (11 %). Eine deutlich untergeordnete Rolle nimmt dagegen der Öffentliche Verkehr mit einem Wegeanteil von lediglich 3 % ein. Auf den MIV entfallen 46 %, bestehend aus 39 % als Fahrer/in und 7 % als Mitfahrer/in eines Autos oder Motorrads.

Abbildung 28: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen



Gegenüber des Modal Splits aus dem Jahr 2016 haben sich einige Veränderungen ergeben. So ist der schon damals hohe Wert des Radverkehrsanteils nochmals um sieben Prozentpunkte gestiegen. Auch der Anteil von Fußwegen konnte gesteigert werden. Insgesamt haben die aktiven Formen der Mobilität zehn Prozentpunkte zugelegt. Demgegenüber haben sich Anteile am Wegeaufkommen im MIV deutlich reduziert. Während der Anteil von Wegen als Mitfahrer/in lediglich um einen Prozentpunkt zurückging, waren es bei solchen als Fahrer/in acht. Die bereits zuvor deutlich gewordene Affinität der Coesfelder Bevölkerung insbesondere zum (Elektro-)Fahrrad schlägt sich folglich auch in Verkehrsmittelwahl nieder. Die aktiven Mobilitätsformen überwiegen und das Fahrrad ist als echte Alternative zum Auto anzusehen. Deutlich ausbaufähig ist dagegen die Nutzung des ÖPNV.

Abbildung 29: Modal-Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km)



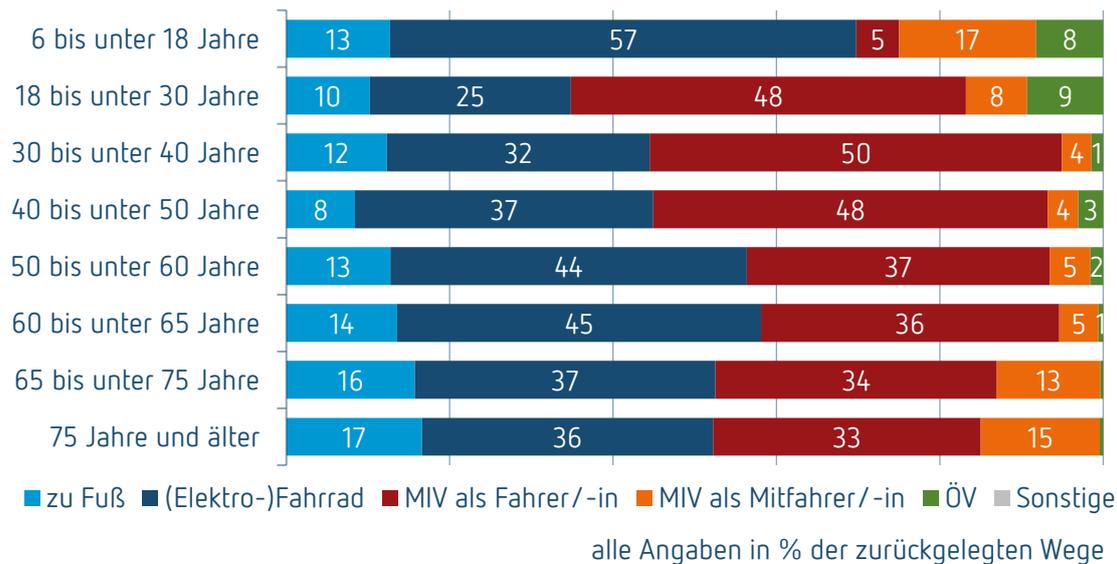
Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer bei alltäglichen Wegen unter 100 km, nimmt vor allem der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split deutlich zu. So werden fast zwei Drittel aller werktäglich zurückgelegten Wegestrecken mit dem MIV als Fahrer/in gefahren (65 %) und weitere 11 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer/in. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖPNV am Modal-Split nach Verkehrsleistung auf 8 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 2 % (zu Fuß) bzw. 15 % (Fahrrad) der Personenkilometer im Vergleich zu den Anteilen am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 12 %, Fahrrad: 39 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem Verkehrsmittel zurückgelegte Entfernung zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfällt als bei den übrigen Verkehrsmitteln. Dennoch gilt es zu betonen, dass ein Anteil von 15 % des Radverkehrs am Modal Split nach Personenkilometern ein deutlich überdurchschnittlicher Wert und den hohen Stellenwert des Fahrrads erneut unterstreicht.

### Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, legen anteilig tendenziell mehr Wege nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, zurück. Bei den Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren ist das Fahrrad deutlich das meistgenutzte Verkehrsmittel (57 %). Auch Wege als MIV-Mitfahrer/in (17 %) und mit dem ÖPNV (8 %) sind von vergleichsweise hoher Bedeutung. Auch in der Gruppe der jungen Erwachsenen trifft dies auf den ÖPNV zu (9 %). Auffällig ist zudem, dass mit Eintritt der Volljährigkeit der MIV als Fahrer/in zunächst zum am stärksten genutzten Verkehrsmittel wird. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Mit dem Führerscheinwerb werden insbesondere Wege mit dem Auto als Mitfahrer/in sowie Wege mit dem Fahrrad durch Wege als Selbstfahrer/in ersetzt. Auch die Aktionsräume erweitern sich. Auf weiteren Wegen stellt manchenfalls das Auto die einzige Alternative dar. Auch in den Altersklassen bis 50 Jahren bleibt dieses Verhältnis bei einer

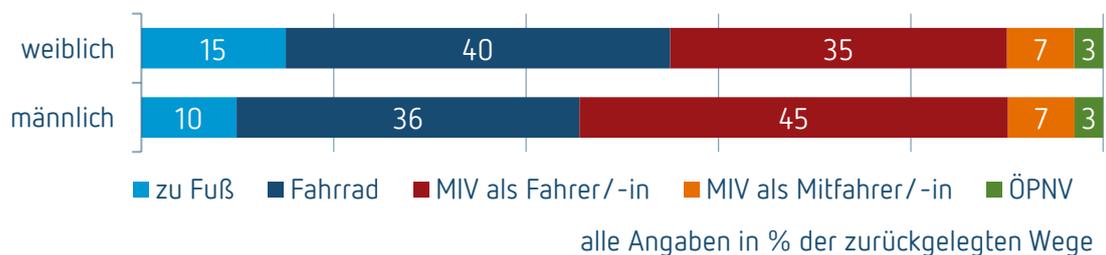
ständigen Zunahme des Radverkehrsanteils bestehen. Ab einem Alter von 50 Jahren ist schließlich das Fahrrad wieder das meistgenutzte Verkehrsmittel. Gleichzeitig nimmt auch der Anteil an Wegen, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, mit dem Alter zu. Dass das Auto in diesen höheren Altersgruppen nicht das dominante Verkehrsmittel ist, entspricht nicht dem klassischen Mobilitätsverhalten und zeugt von der besonderen Stellung des (Elektro-)Fahrrads in Coesfeld. Insbesondere das Elektrofahrrad stellt hier eine echte Alternative zum Auto dar.

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich hinsichtlich des Alters, aber auch geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren. Frauen nutzen häufiger die aktiven Mobilitätsformen, legen also mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück. Bei einem ausgeglichenen Anteil von MIV-Mitfahrer/innen und des ÖPNV ergibt sich, dass Männer um zehn Prozentpunkte häufiger selbst mit dem Auto oder Motorrad unterwegs sind.

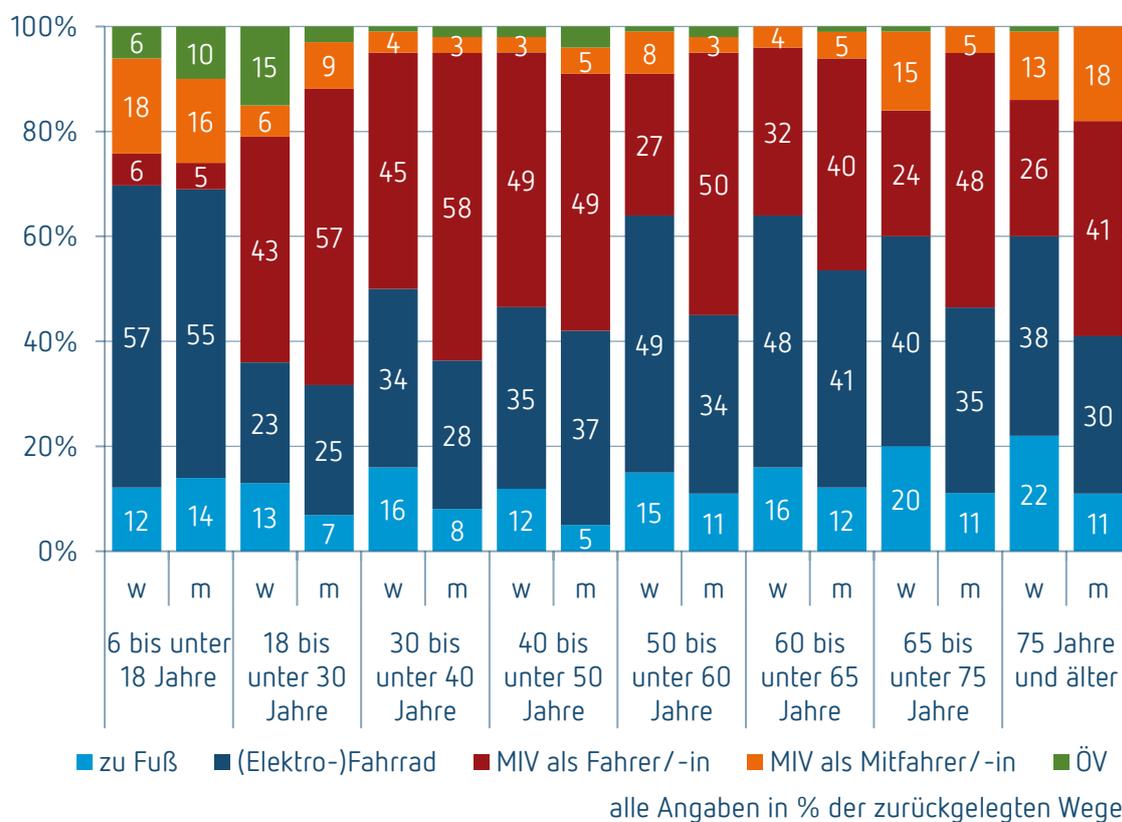
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Diese geschlechterspezifischen Unterschiede wirken sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich aus und lassen sich bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht identifizieren. So zeigt sich, dass der ÖPNV vornehmlich von Minderjährigen beider Geschlechter und von Frauen im Alter zwischen 18 und unter 30 Jahren, nicht aber von Männern zwischen 18 und unter 30 Jahren genutzt wird. Diese nutzen dagegen häufiger selbst ein Auto oder Motorrad. Deutlich wird auch die Mehrnutzung des Fahrrads durch Frauen über alle Altersklassen – eine Ausnahme stellt die Altersklasse der 40 bis unter 50-Jährigen dar. Dagegen werden fast die

Hälfte der Wege von Frauen im Alter von 50 bis 65 Jahren mit dem (Elektro-)Fahrrad zurückgelegt. Dieser Wert wird nur von den Minderjährigen beider Geschlechter übertroffen. Auch die höhere MIV-Nutzung der Männer wird über fast alle Altersklassen offensichtlich. Eine Ausnahme stellt erneut die Altersklasse der 40 bis unter 50-Jährigen dar, deren Verkehrsmittelnutzung sich bei Altersklassen über 18 Jahren ohnehin am stärksten gleicht. Größere Unterschiede werden dagegen in der Nutzung des MIV als Fahrer/-in deutlich. Es ist allerdings nicht ungewöhnlich, bedingt durch den bereits beschriebenen Kohorteneffekt, dass ab einem Alter von 65 Jahren dieser Anteil bei Männern deutlich höher ausfällt als bei Frauen. Diese weisen dementsprechend einen höheren Mitfahrerinnen-Anteil auf.

Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

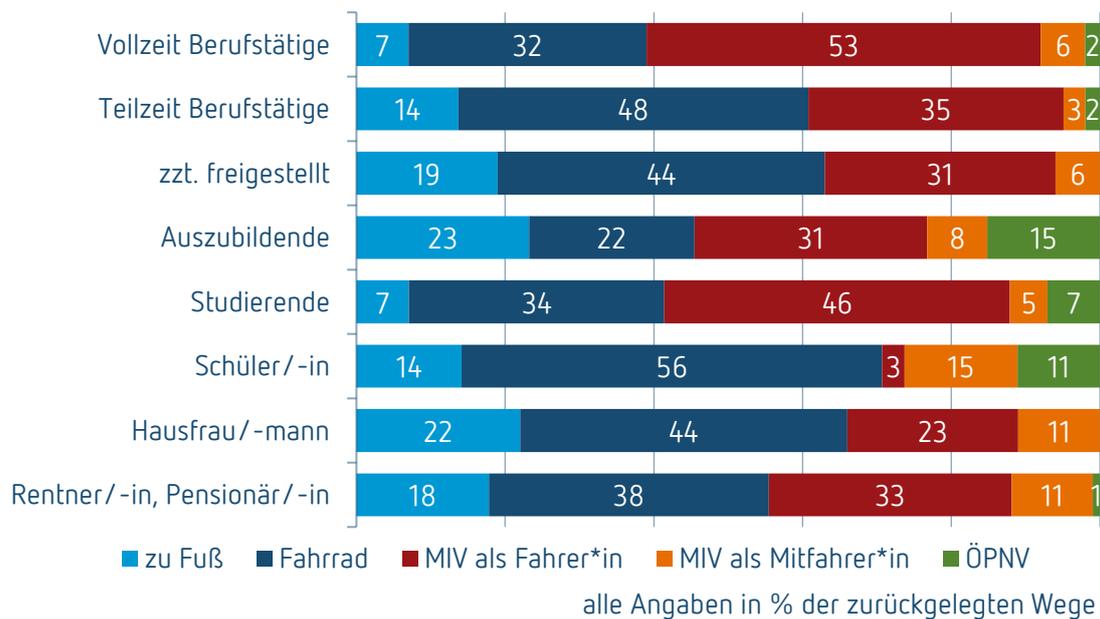


### Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus'. Dabei nutzen Vollzeit-Berufstätige (53 %) und Studierende (48 %) am häufigsten aktiv das Auto. Der ÖV-Anteil Studierender fällt trotz Semesterticket verhältnismäßig gering aus (7 %). Höher fällt die Nutzungshäufigkeit hier bei Schüler/-innen (11 %) und Auszubildenden (15 %) aus. Erstere sind darüber hinaus die Gruppe mit der intensivsten Fahrradnutzung. Über die Hälfte der Wege werden aktiv auf zwei Rädern absolviert. Ebenfalls ein überdurchschnittliches Niveau erreichen hier Berufstätige

in Teilzeit (48 %), zzt. Freigestellte Personen<sup>12</sup> (44 %) und Hausfrauen/männer (44 %). Die geringere Fahrradnutzung steht demnach in einem engen Zusammenhang mit ganztägiger Erwerbstätigkeit. Weiter entfernte Ziele scheinen hier den Ausschlag für die höher Pkw-Nutzung zu geben bzw. liegen die Ziele von Personen ohne Vollzeitberuf im näheren Umfeld zum Wohnort. Der MIV-Mitfahrer/in-Anteil fällt erwartungsgemäß bei Schüler/innen am höchsten aus (15 %). Im Vergleich zu anderen Erhebungen in vergleichbaren Städten bewegt sich dies aber auf einem verhältnismäßig geringen Niveau. Die Bedeutung des sogenannten „Eltern-Taxis“ scheint demnach in Coesfeld weniger ausgeprägt zu sein. Dies ist auch auf die kompakten Stadtstrukturen zurückzuführen, die es vielen Schüler/innen ermöglicht, eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



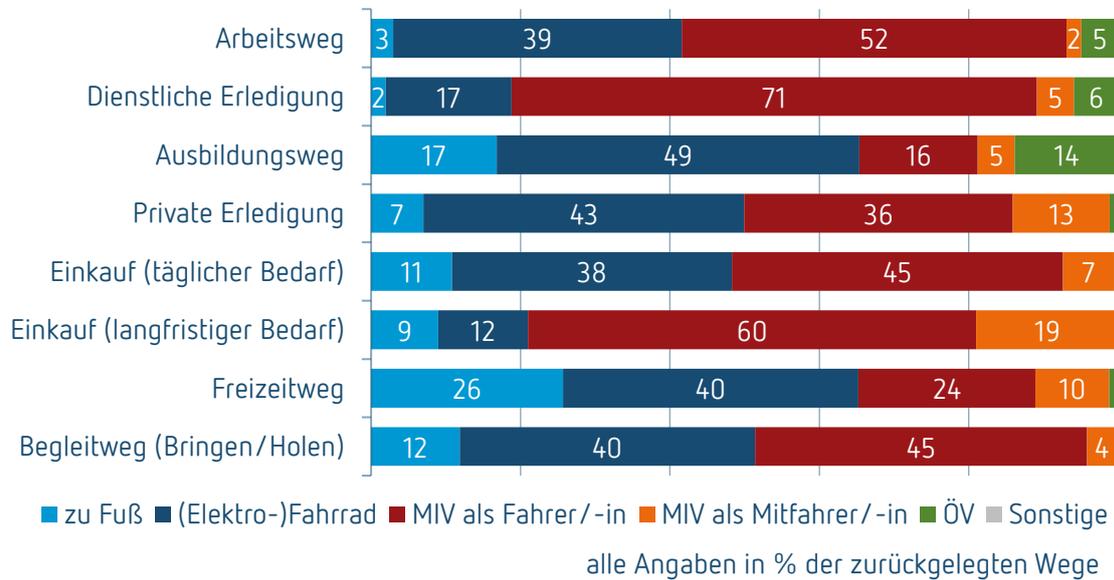
### Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Was sich bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach dem Erwerbsstatus andeutete, bestätigt sich bei einer Auswertung der Verkehrsmittelwahl nach dem Wegezweck: Besonders auf Wegen mit Bezug zur Arbeit erfährt der MIV eine besondere Bedeutung. Auch auf Einkaufs- und Begleitwegen ist er von größerer Bedeutung und nimmt auf Einkaufswegen für den langfristigen Bedarf sogar einen Anteil von annähernd 80 % an. Gleichzeitig zeigt sich das Fahrrad aber zu fast allen Zwecken mindestens als konkurrenzfähig zum Auto. Fast zwei von fünf Arbeitswegen (39 %) werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Gleiches gilt für Einkaufswege des täglichen Bedarfs (38 %). Auch auf diesen Wegen stellt das (Elektro-)Fahrrad also eine echte Alternative zum Auto dar. Auf Ausbildungswegen, für private Erledigungen und zu Freizeit Zwecken ist das (Elektro-)Fahrrad sogar das meistgenutzte Verkehrsmittel. Der Fußverkehr ist von höherer Relevanz auf Freizeit- und Ausbildungswegen. Durch die Analyse des Verkehrsmittelwahl nach dem Erwerbsstatus verwundert es zudem nicht, dass der

<sup>12</sup> Zu den zurzeit bzw. vorübergehend freigestellten Personen zählen erwerbstätige Personen, die sich beispielsweise in Mutterschutz oder Elternzeit befinden. Sie zählen zwar zur sozioökonomischen Personengruppe der Erwerbstätigen, da sie jedoch keine Arbeitswege zurücklegen, bilden Sie hinsichtlich ihres Mobilitätsverhalten eine abweichende Personengruppe.

ÖPNV auf Ausbildungswegen einen Höchstwert von 14 % erreicht. Auch für arbeitsbezogene Wege wird er in Betracht gezogen. Gleichwohl bewegen sich diese Werte im bundesweiten Vergleich auf einem eher niedrigen Niveau.

Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

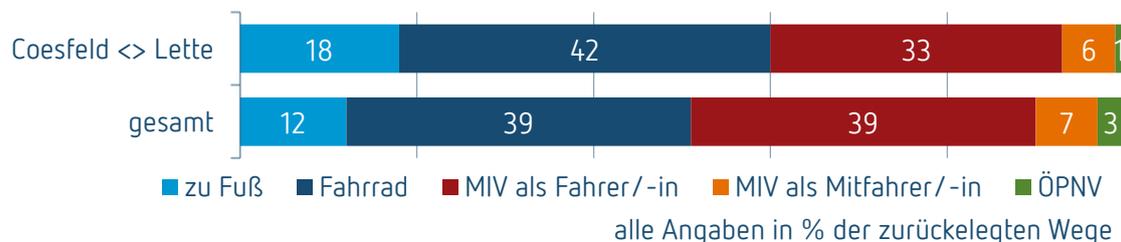


### Verkehrsmittelwahl zwischen Coesfeld und Lette

Von besonderer Bedeutung im städtischen Wegenetz ist die Verbindung zwischen dem zentralen Stadtkern Coesfelds und dem Ortsteil Lette. Knapp 10 % der Wege, die durch die Coesfelder Bevölkerung zurückgelegt werden, verlaufen auf dieser Relation.

Gegenüber dem Modal Split über alle Wege gewinnen auf der Relation Coesfeld – Lette die aktiven Mobilitätsformen nochmals an Bedeutung. Insgesamt werden 60 % der Wege zwischen dem Hauptort und dem Ortsteil nahmobil zurückgelegt. Dabei entfallen 18 % auf Fußwege und 42 % auf Wege mit dem Fahrrad. Das ist in dieser starken Ausprägung durchaus bemerkenswert. Die Ortsteilgrenze wirkt hier nicht als räumliche Barriere für den Radverkehr. Der MIV bleibt unter einem Anteil von 40 % zurück. Die Nutzung des ÖPNV fällt nur marginal aus.

Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl zwischen Coesfeld und Lette



Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sind zu einem Großteil Ver-/Besorgungswege (13 % private Erledigung, 13 % Einkauf (täglich Bedarf), 4 % Einkauf (langfristiger Bedarf)). Wird das Fahrrad genutzt, sind dies aber auch häufig Arbeits- (27 %) oder Freizeitwege (20 %). Insgesamt sind 20 % der hier dargestellten Wege Arbeitswege. Diese werden zu etwa 56 % mit dem Fahrrad

zurückgelegt und nur zu etwa 38 % mit dem Pkw. Das Fahrrad nimmt hier folglich den wichtigsten Stellenwert für die alltäglichen Wege ein. Noch höher ist der Anteil der Freizeitwege (22 %). Hier überwiegt der Fußverkehr mit einem Anteil von 39 %. Dabei handelt es sich zumeist um Spazierwege, die ggf. nicht immer bis in das Zentrum Coesfelds führen. Ähnlich oft fällt die Wahl auf das Fahrrad (38 %).

## 8.3 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge der Wege, die die Bevölkerung der Stadt Coesfeld an einem Werktag zurückgelegt, liegt bei etwa 11,4 km. Betrachtet man lediglich die Wege unter 100 km Länge, liegt die durchschnittliche Länge bei etwa 9,4 km. Über ein Drittel aller Wege sind dabei kürzer als 2 km. In den zentralen Stadtteilen sind die Wege mit durchschnittlich 10,5 km zwei Kilometer kürzer als in Lette mit durchschnittlich 12,5 km.

Tabelle 27: Entfernung der zurückgelegten Wege

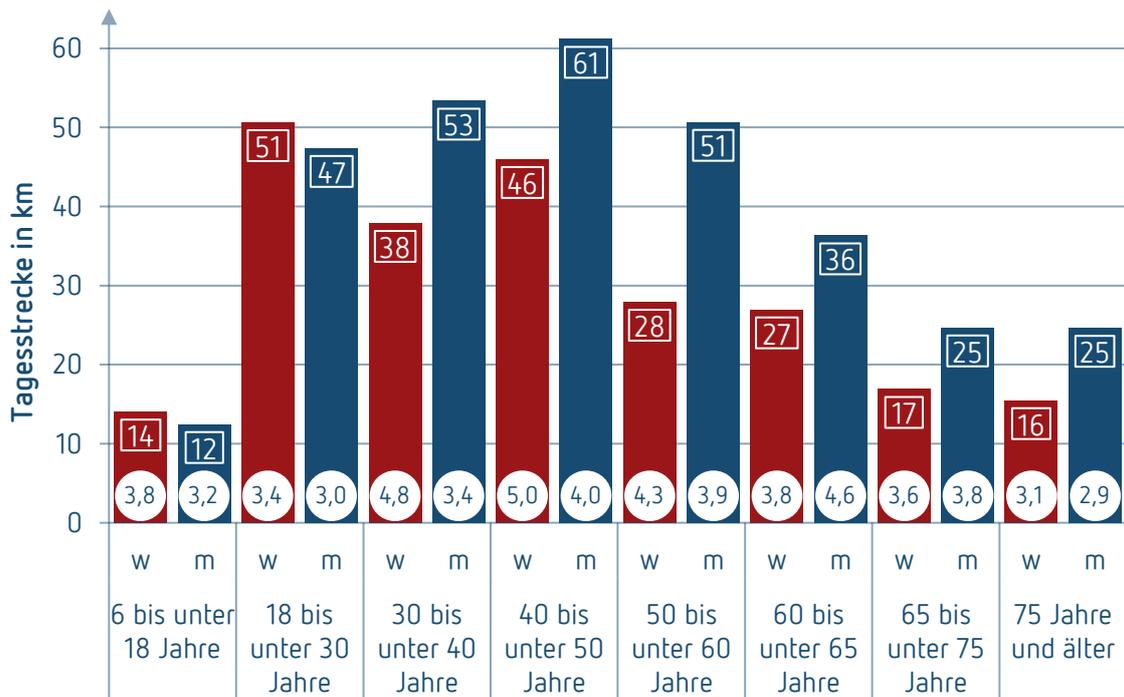
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge								Mittelwert (in km)	Mittelwert Wege < 100 km (in km)
		Bis unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
<b>Coesfeld</b>	<b>3.556</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>11,4</b>	<b>9,4</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>2.975</i>	<i>3</i>	<i>8</i>	<i>24</i>	<i>33</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>12</i>	<i>3</i>	<i>10,5</i>	<i>8,3</i>
<i>Lette</i>	<i>624</i>	<i>3</i>	<i>9</i>	<i>16</i>	<i>16</i>	<i>23</i>	<i>14</i>	<i>14</i>	<i>6</i>	<i>12,5</i>	<i>11,8</i>
<b>Vergleichswerte</b>											
Kreis Coesfeld 2022	13.264	3	8	19	21	13	17	15	4	12,7	10,6
Stadt Dülmen 2022	3.348	3	6	16	23	18	14	15	5	12,7	11,2
Stadt Coesfeld 2016	1.202		7	13	42	14	10	11	3	9,9	9,9
Ländl. Region – städt. Raum	56.646	9	12	15	24	16	12	9	5	11,9	k. A.
MiD 2017	960.619	10	11	14	23	16	13	9	4	12,5	k. A.

Die durchschnittlich längsten Strecken werden mit rund 40 km auf Wegen für dienstliche oder geschäftliche Erledigungen zurückgelegt. Aber auch auf Arbeitswegen werden mit rund 19 km überdurchschnittlich lange Wege zurückgelegt. Auch für Einkäufe des langfristigen Bedarfs (15,3 km), private Erledigungen (14,0 km) oder Freizeitbeschäftigungen (13,2 km) werden überdurchschnittlich lange Wege absolviert. Kürzer fallen dagegen Ausbildungswege (9,1 km), Begleitwege (3,7 km) und Einkaufswege des täglichen Bedarfs (3,5 km) aus.

Insgesamt legen die Einwohner/innen der Stadt Coesfeld an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 30 km zurück, eine mobile Person kommt auf gut 37 km. Dargestellt und im Folgenden betrachtet werden ausschließlich mobile Personen und – um statistische Ausreißer zu vermeiden – lediglich Wege unter 100 km. Die längsten Tagesstrecken legen die Männer zwischen 40 und 50 Jahren (61 km) zurück. Damit liegen sie über den Tagesstrecken der Frauen dieser Altersklasse (46 km). Trotz der deutlichen Differenz der Tagesstrecken zwischen den Geschlechtern im Alter von 50 bis unter 60 Jahren, legen die Männer dieser Altersgruppe weniger Wege als die Frauen der gleichen Altersgruppe zurück. Ab einem Alter von 30 Jahren legen Männer durchschnittlich weitere Tagesstrecken zurück als gleichaltrige Frauen. Dabei legen sie aber im Alter von 30 bis 60 Jahren in jeder Altersklasse weniger Wege zurück als die jeweils gleichaltrigen Frauen. Letztere absolvieren folglich mehr, aber kürzere Wege. Männer im erwerbsfähigen Alter sind häufiger in Vollzeit tätig, Frauen in diesem Alter üben dagegen bislang häufiger eine Teilzeiterwerbstätigkeit aus, die in der Regel kürzere Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort zur Folge hat. Darüber hinaus erle-

digen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind. Bei jungen Erwachsenen und Kindern unterscheiden sich die Tagesstrecken nur wenig, mehr Wege legen aber auch Frauen zurück. Dass sich der Mobilitätsradius mit der Volljährigkeit deutlich erhöht, zeigt sich eindrucksvoll an einer fast vier Mal so hohen Tagesstrecke der 18 bis 30-Jährigen gegenüber Minderjährigen.

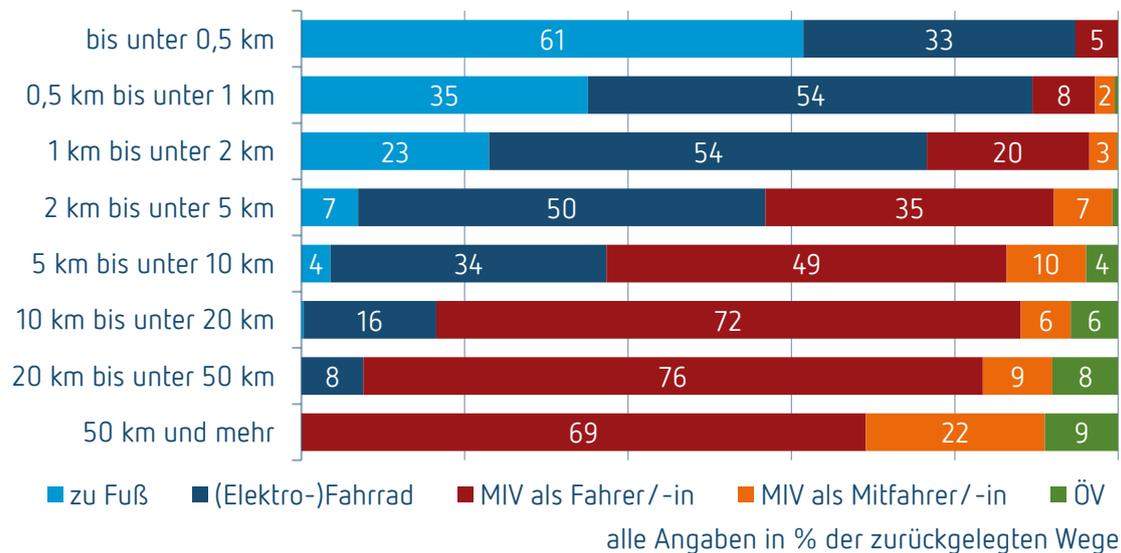
Abbildung 36: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen



37 Tagesstrecke (in Kilometer)      3,9 durchschnittliche Wegeanzahl (mobile Personen)

Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen - bei der Auswertung der Wege unter 100 km - feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang, Fahrradwege 4,0 km. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als Fahrer/-in liegen bei 15,9 km, mit MIV als Mitfahrer/-in bei 13,9 km und mit dem ÖPNV bei 21,4 km.

Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Sehr kurze Wege bis 500 m werden von den Einwohner/-innen mehrheitlich zu Fuß gegangen. In den folgenden Entfernungsklassen zeigt sich die enorm hohe Bedeutung des Radverkehrs. Bis zu einer Wegstrecke von 5 km ist es deutlich das dominante Verkehrsmittel. Mindestens die Hälfte der Wege dieser Entfernungsklassen werden mit dem Fahrrad absolviert. Das sind überdurchschnittlich hohe Nutzungsnachweise. So ist es unüblich, dass die Dominanz erst in der Entfernungsklasse von 5 bis 10 km beginnt. Gleichwohl lässt sich festhalten, dass viele Wege mit einer Länge bis 10 km noch sehr gut insbesondere mit dem Elektrofahrrad zurückgelegt werden können. So bieten sich hier deutliche Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Radverkehr. Unter 0,5 km sind es immerhin noch 5 % der Wege, die motorisiert zurückgelegt werden. Zwischen 0,5 km und 1 km sind es 10 %; der Anteil steigt weiter auf 23 % (1 bis 2 km), 42 % (2 bis 5 km) und wird schließlich mit 59 % (5 bis 10 km) dominant. Dass aber bereits 34 % der Wege dieser Entfernungsklasse mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zeigt auch, dass das (Elektro-) Fahrrad bereits eine echte Alternative zum Auto darstellt. Hier sollte das Ziel sein, diese Nutzungsmuster und -potenziale weiter abzuschöpfen.

Erwartungsgemäß steigt ab einer Entfernung von 5 km auch die Bedeutung des ÖPNV. Insgesamt ist die Nutzung auf Mitteldistanzen bis 50 km aber deutlich ausbaufähig. Auch hier sind Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV insbesondere auf gut bedienten Wegere Relationen Richtung Münster oder Dortmund anzustreben.

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

### Wegedauer

Im Schnitt dauert werktags ein Weg der Einwohner/innen der Stadt Coesfeld 22 Minuten. Das heißt, mobile Einwohner/innen sind bei rund 3,9 Wegen pro Person werktags jeweils 85 Minuten unterwegs. Dieses Resultat unterscheidet sich damit kaum von den Ergebnissen aus dem Jahr 2016. Beide Zahlen liegen leicht unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2017 (27 bzw. 94 Minuten).

Tabelle 28: Dauer der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Mittelwert (in Minuten)	Mittelwert Wege < 100 km (in Minuten)	Zeitbudget pro Tag pro Person (in Minuten)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr			
<b>Coesfeld</b>	<b>3.156</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>40</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>80</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>2.648</i>	<i>3</i>	<i>19</i>	<i>42</i>	<i>11</i>	<i>17</i>	<i>7</i>	<i>21</i>	<i>20</i>	<i>79</i>
<i>Lette</i>	<i>544</i>	<i>6</i>	<i>17</i>	<i>30</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>7</i>	<i>22</i>	<i>21</i>	<i>78</i>
<b>Vergleichswerte</b>										
Kreis Coesfeld 2022	11.973	5	17	35	15	21	7	22	21	79
Stadt Dülmen 2022	3.046	3	16	38	16	21	6	22	21	76
Stadt Coesfeld 2016	1.135	6	19	40	13	15	7	21	k. A.	85
MiD 2017	881.503	3	16	36	14	20	11	27	k. A.	100

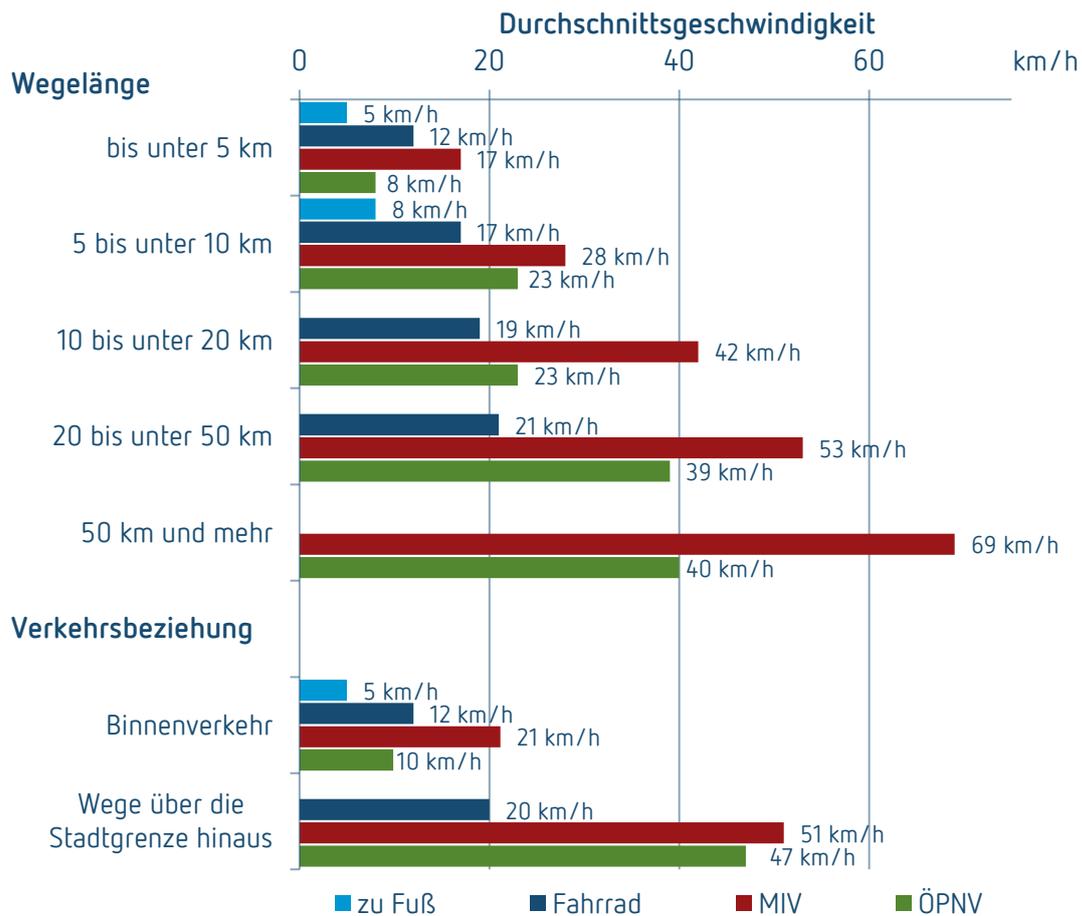
Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege werden zu Begleitzwecken (11 Minuten) und als Einkaufswege für den täglichen Bedarf (13 Minuten) zurückgelegt. Es folgen Wege für private Erledigungen (10 Minuten), Ausbildungswege (21 Minuten), Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (26 Minuten) und Ausbildungswege (24 Minuten). Deutlich über dem Durchschnitt von 22 Minuten liegen Arbeitswege (28 Minuten), Freizeitwege (29 Minuten) und dienstliche Erledigungen (46 Minuten). Die Annäherung der Wegedauer von Ausbildungs- und Arbeitswegen trotz der geringeren durchschnittlichen Entfernungen der Ausbildungswege (Ø 9,1 km, Arbeitswege: Ø 19,2 km) lässt sich zum Teil durch die verstärkte Autonutzung auf Arbeitswegen begründen, welche auf Ausbildungswegen deutlich geringer ist und durch die etwas zeitintensiveren Verkehrsmittel des Umweltverbundes kompensiert wird.

### Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß schnell erreicht (35 km/h), wobei die Daten nicht hergeben, inwieweit Reisezeitverzögerungen und Parksuchverkehre durch die Befragten mit angegeben werden. Fahrradfahrende erreichen eine mittlere Geschwindigkeit von 12 km/h, Elektrofahrräder sind mit 14 km/h etwas schneller. Insgesamt erreicht der ÖPNV eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h. Unter den verschiedenen Systemen im öffentlichen Verkehr sind erwartungsgemäß große Unterschiede festzustellen. So liegt das Stundenmittel bei Fahrten mit dem Bus bei 23 km/h, wohingegen S-Bahn und Nahverkehrszüge eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 37 km/h aufweisen und da-

mit etwas schneller als der MIV unterwegs sind. Vor allem innerörtliche Wege können mit dem Fahrrad durchschnittlich etwas schneller als mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Während auf den kurzen Strecken oder den innerörtlichen Wegen die Durchschnittsgeschwindigkeit hauptsächlich von der Nutzung von Bussen abhängt, wird die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des ÖPNV auf Wegen ab 20 km und über die Stadtgrenze hinaus vorwiegend durch die Nutzung von S-Bahnen und Nahverkehrszügen beeinflusst.

Abbildung 38: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln



Signifikant werden die Unterschiede bei großen Entfernungen oder auch bei der Differenzierung nach Binnenverkehr und Wegen, die über die Stadtgrenze hinaus gehen. So liegt die Geschwindigkeit des MIV im Binnenverkehr mit 21 km/h deutlich unterhalb derer von Wegen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen (51 km/h). Auch beim ÖPNV ist die Durchschnittsgeschwindigkeit im Binnenverkehr (10 km/h) deutlich niedriger als auf Wege über die Stadtgrenze hinweg (47 km/h).

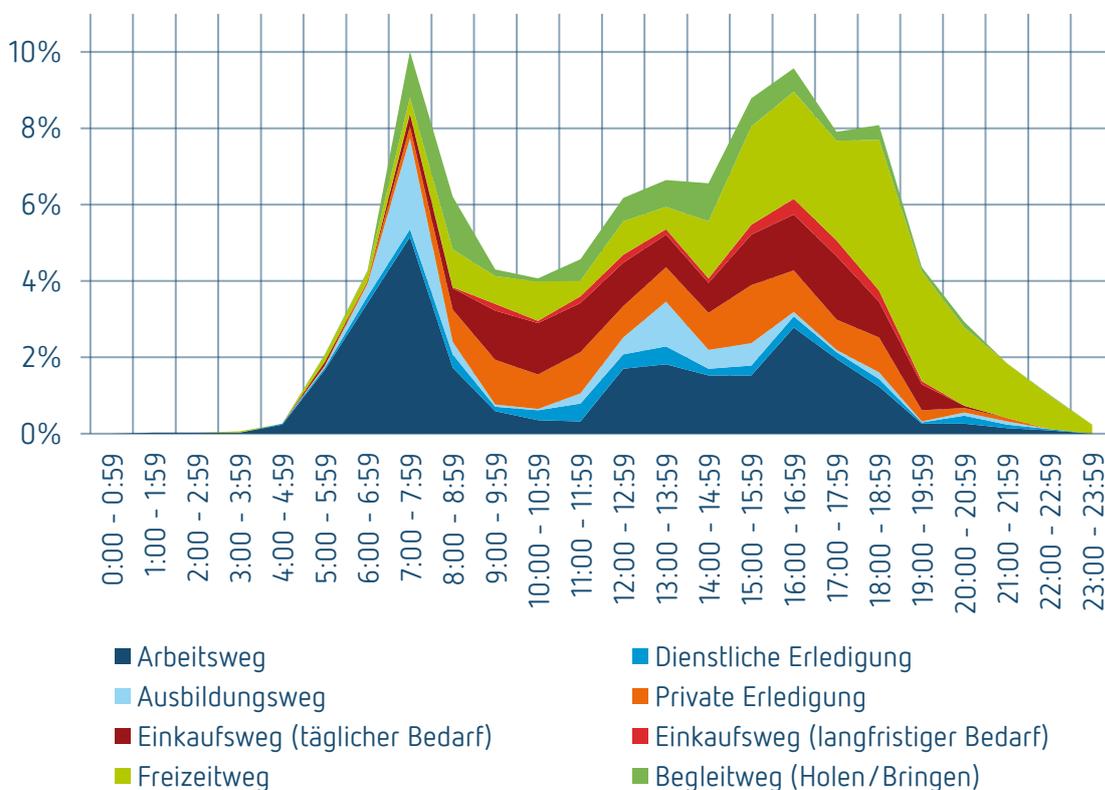
### Tageszeitliche Verteilung

Rund 96 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr, in denen 10 % bzw. 9 % aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 19 Uhr. In diesem Zeitraum werden jeweils

mind. knapp 8 % und mehr des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde getätigt. Insgesamt wird damit in diesem Zeitraum etwas mehr als ein Drittel der täglichen Wege begonnen. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 12 Uhr.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebegins differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen Spitze und der nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege mit rund 5 % bzw. rund 2 % die Zusammensetzung der Wege. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Der Nachmittagspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 13 Uhr) und bricht stärker ab als der des Arbeitsverkehrs.

Abbildung 39: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck

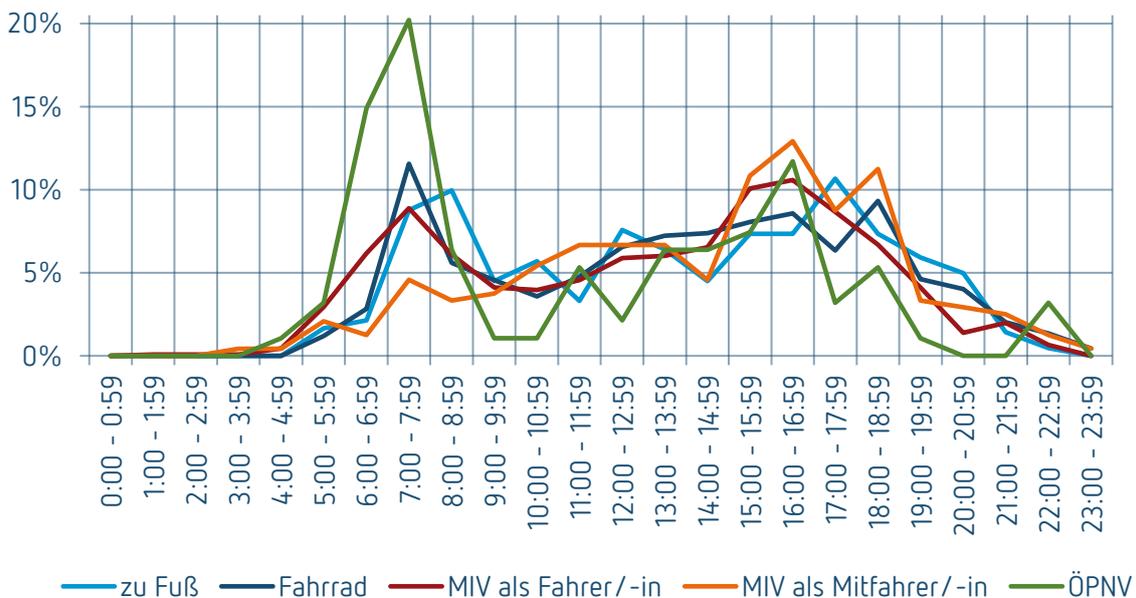


Bei der Betrachtung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls bestimmte Muster erkennen. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim ÖPNV: Es beginnen 15 % aller werktäglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zwischen 6 und 7 Uhr sowie weitere 20 % zwischen 7 und 8 Uhr. Dies ist auf die hohe Bedeutung des Ausbildungsverkehr für den ÖPNV zurückzuführen, der über die Hälfte der Wege mit dem ÖPNV in dieser Verkehrsspitze ausmacht. Am Nachmittag bildet der ÖPNV hingegen weniger stark ausgeprägte Verkehrsspitzen. Zwischen 16 und 17 Uhr werden 12 % der ÖPNV-Wege zurückgelegt, die sich vornehmlich aus Arbeitswegen zusammensetzen. Die nachmittäglichen Spitzen des Ausbildungsverkehr im ÖPNV liegen dagegen zwischen 13 und 15 Uhr und gehen mit den Schulschlusszeiten einher. Im Autoverkehr zeigt sich das typische Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr mit 13 % aller Wege mit dem MIV (als Fahrer/in und

Mitfahrer/in), die in diesem Zeitraum angetreten werden. Allerdings erstreckt sich das Nachmittagshoch im Autoverkehr von 15 bis 19 Uhr und damit über einen längeren Zeitraum. Hinzu kommt ein deutlicher Anstieg des Mitfahreranteils in den Nachmittagsstunden. So werden zwischen 15 und 19 Uhr 44 % aller Wege als Mitfahrer/in im Auto und ebenfalls ein Drittel der Wege im Autoverkehr als Fahrer/in zurückgelegt.

In der morgendlichen Spitzenstunde zeigt sich zudem die Bedeutung des Radverkehrs. Zwischen 7 und 8 Uhr beginnen 12 % aller Wege mit dem Fahrrad und zeigen damit dessen Relevanz für den morgendlichen Berufs- und Ausbildungsverkehr. Im weiteren Tagesverlauf fällt der Anteil der Wege an allen Wegen mit dem Fahrrad bis 19 Uhr nie unter 5 %. Dies deutet auf die im Allgemeinen und über den gesamten Tagesverlauf hohe Bedeutung des Fahrrad hin. Ein abendliches Hoch im Radverkehr von 9 % an allen Wegen mit dem Fahrrad zwischen 18 und 19 Uhr ist vornehmlich auf Freizeitwege zurückzuführen (57 %), aber auch private Erledigungen und Einkäufe des täglichen Bedarfs (in Summe 23 %) weisen nennenswerte Anteile auf.

Abbildung 40: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



### Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Fast drei Viertel aller Wege an Normalwerktagen (72 %) werden von den Einwohner/innen der Stadt Coesfeld ohne Begleitung zurückgelegt. 18 % aller Wege werden mit einer weiteren und ein Zehntel werden mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Begleitwege (67 %), Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (52 %), Ausbildungs- (48 %) sowie Freizeitwege (37 %) werden am ehesten mit mehreren Personen unternommen, während lediglich 5 % der Arbeitswege in Begleitung mindestens einer weiteren Person durchgeführt werden.

Tabelle 29: Begleitung auf dem Weg

Basis: alle Wege von Personen (ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Begleitung auf den zurückgelegten Wegen				Mittelwert (in Personen)
		Ohne Begleitung	Mit einer Person	Mit zwei Personen	Drei Personen und mehr	
<b>Coesfeld</b>	<b>3.593</b>	<b>72</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1,5</b>
<i>Coesfeld, Goxel, Brink</i>	<i>3.008</i>	<i>72</i>	<i>19</i>	<i>5</i>	<i>4</i>	<i>1,5</i>
<i>Lette</i>	<i>624</i>	<i>71</i>	<i>20</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>1,5</i>
<b>Vergleichswerte</b>						
Kreis Coesfeld 2022	13.439	73	19	5	4	1,5
Stadt Dülmen 2022	3.397	71	21	5	3	1,5
Stadt Coesfeld 2016	1.163	67	22	6	5	1,5
MiD 2017	881.503	54	28	10	9	k. A.

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,5 Personen. Im Berufsverkehr liegt er bei einem Vergleich zwischen den Wegezwecken am niedrigsten. So beträgt er auf Arbeitswegen wie auch auf Wegen zu dienstlichen Zwecken durchschnittlich 1,1 Personen. Die höchsten Besetzungsgrade sind bei Begleitwegen (2,0), Ausbildungswegen (i. d. R. „Eltern-Taxi“: 1,8), Einkaufswegen für den langfristigen Bedarf (1,8) und Freizeitwegen (1,7) zu ermitteln und liegen zu diesen Zwecken somit auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

## 8.4 Wegeketten

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

Tabelle 30: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsweg	940	79	21
Dienstliche Erledigung	141	33	67
Ausbildungsweg	232	87	13
Private Erledigung	441	70	30
Einkaufsweg (täglich Bedarf)	489	59	40
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	82	55	45
Freizeitweg	946	76	24
Begleitweg (Bringen/Holen)	281	63	37
<b>Durchschnitt gesamt</b>	<b>3.930</b>	<b>73</b>	<b>27</b>

Rund 73 % aller Wege von Einwohner/innen der Stadt Coesfeld werden innerhalb einer einfachen Wegekette zurückgelegt. Insbesondere bei Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht. Dagegen werden in erster Linie dienstliche

Erledigungen (67 %), Einkaufswege (langfristiger Bedarf: 45 %, täglicher Bedarf: 40 %) und Begleitwege (37 %) mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen in 33 % dieser Wege gleicht, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tabelle 31: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Zu Fuß	437	78	22
Fahrrad	1.378	73	27
MIV als Fahrer/in	1.396	66	34
MIV als Mitfahrer/in	249	74	25
ÖV	96	76	24
<b>Anteil gesamt</b>	<b>3.930</b>	<b>73</b>	<b>27</b>

Zwischen den Verkehrsmitteln gibt es nur geringe Unterschiede hinsichtlich einfacher und komplexer Wegeketten. Lediglich als MIV-Fahrer/in werden überdurchschnittlich oft komplexe Wegeketten zurückgelegt. Bei einem Drittel der Wege mit dem MIV als Fahrer/in handelt es sich um Wegeketten, bei denen mehrere Ziele hintereinander angesteuert werden. Die häufigsten einfachen Wegeketten werden zu Fuß (78 %) oder mit dem ÖPNV (76 %) absolviert.

## 9 Potenzialermittlung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Arbeitswege in der Stadt Coesfeld auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können. Die Potenzialermittlung wird auf Grundlage der angegebenen bestehenden Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels sowie der persönlichen Einschätzung der Erreichbarkeit des eigenen Arbeitsortes mit dem jeweiligen Verkehrsmittel abgeleitet. Dementsprechend beziehen sich die Potenziale auf die Alltagswege im Kontext der Erwerbstätigkeit, sodass die Potenziale die möglichen Verlagerungen auf Arbeitswegen repräsentieren.

### 9.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad oder dem Elektrofahrrad hergeleitet<sup>13</sup>. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden der Stadt Coesfeld noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

6 % der Personen im erwerbsfähigen Alter in der Stadt Coesfeld geben an, ihren eigenen Arbeitsort gut oder sehr gut mit dem Fahrrad erreichen zu können, nutzen das Fahrrad allgemein aber seltener als wöchentlich. Insbesondere bei diesen Personen bestehen gute Voraussetzungen, Motivationen für den Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Dieser Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter kann somit als Fahrrad-Potenzial betrachtet werden.

In den Nutzungssegmenten ergeben sich erwartungsgemäß hohe Anteile für die regelmäßige Fahrradnutzung. Insbesondere der Anteil der Fahrrad-Stammnutzer/innen mit annähernd der Hälfte der Coesfelder/innen ist deutlich überdurchschnittlich. Daran zeigt sich, dass das Fahrrad schon bei sehr vielen Personen eine bedeutende Rolle in der alltäglichen Mobilität spielt. Als reine Fahrradfahrer/innen, die also ausschließlich das Fahrrad nutzen, können 3 % der Personen im erwerbsfähigen Alter bezeichnet werden. Eine regelmäßige Nutzung geht ebenfalls von den sog. Fahrrad-Gelegenheitsnutzer/innen aus. 26 % nutzen das Fahrrad wenigstens einmal in der Woche. Von ihnen geht gewissermaßen noch Potenzial für eine intensivere Nutzung aus, sind aber bereits mit dem Fahrradsystem vertraut.

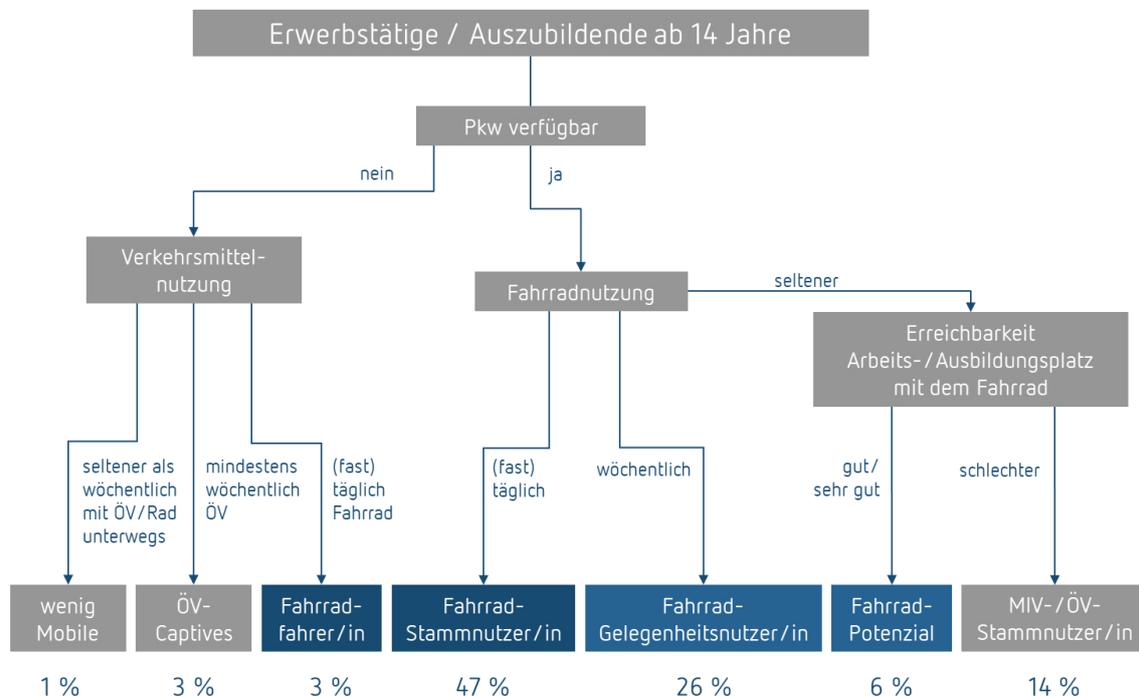
Die Personen, die allgemein das Fahrrad seltener als an 1-3 Tagen pro Woche bzw. wöchentlich nutzen und ihren Arbeitsort nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können, werden der Gruppe der

---

<sup>13</sup> Bei der allgemeinen Nutzung und Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes werden jeweils konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst.  
Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes basiert auf die subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der befragten Personen.

MIV- / ÖV-Stammnutzer/innen zugeordnet (14 % der Personen im erwerbsfähigen Alter). Die Wahrscheinlichkeit, diese Personen zur Nutzung des Fahrrads auf ihrem Arbeitsweg zu motivieren, ist hier kleiner als beim Fahrrad-Potenzial. Bei diesen Personen können Anreize zur Fahrradnutzung auf anderen Wegen wie Versorgungs- oder Freizeitwegen aussichtsreicher sein.

Abbildung 41: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Coesfeld



## 9.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn

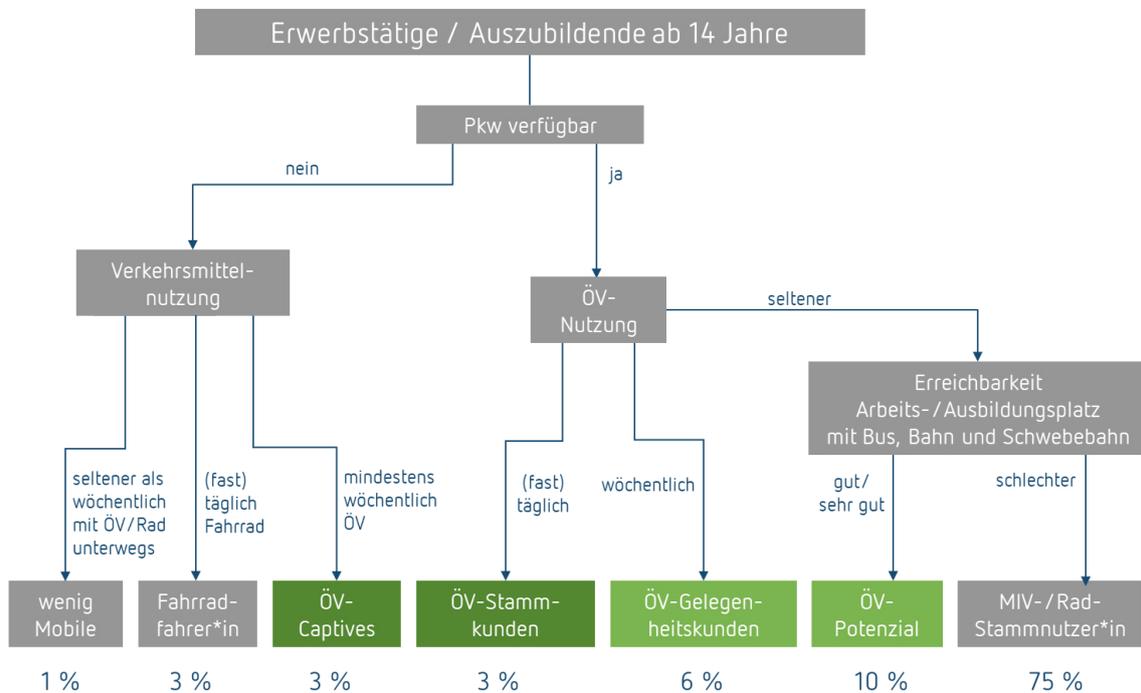
Analog zur Vorgehensweise der Potenzialermittlung im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn bestimmen. In dieser Potenzialermittlung beruht die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes auf der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeit- bzw. Ausbildungsortes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

ÖV-Captives sind aufgrund fehlender Pkw-Verfügbarkeit und der geringen Nutzung des Fahrrads für die eigene Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen und nutzen es dementsprechend häufig. 3 % der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus der Stadt Coesfeld gelten als ÖV-Captives – ein vergleichsweise sehr niedriger Wert.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit ebenfalls 3 % erwartungsgemäß im unterdurchschnittlichen Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus oder Bahn. Weitere 6 % gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen. Dieses Nutzersegment fällt damit ebenfalls gering aus. Mit insgesamt 11 % liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Insgesamt kann für die Stadt Coesfeld festgehalten werden, dass

der Anteil jener, die trotz bestehender Pkw-Verfügbarkeit mindestens wöchentlich den ÖV nutzen, noch verhältnismäßig gering ausfällt.

Abbildung 42: Nutzersegmente und Potenziale für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Coesfeld



Besonderes Augenmerk gilt 10 % der Personen im erwerbsfähigen Alter, die als ÖV-Potenzial bestimmt werden können: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber als gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umstiegsangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Auch das für das Frühjahr 2023 angekündigte „49-Euro-Ticket“ für die deutschlandweite Nutzung des Nahverkehrs kann eine geeignete Maßnahme zur Akquisition dieser Personen für eine regelmäßige Nutzung des ÖV angesehen werden. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

## 10 Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung konnte auf einer repräsentativen Datengrundlage ein aktuelles Bild über das Mobilitätsverhalten in der Stadt Coesfeld erstellt werden. Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität der Coesfelder Bevölkerung sich vor allem durch zwei Verkehrsmittel auszeichnet: neben dem Pkw wird die werktägliche Mobilität in hohem Maße durch das (Elektro-)Fahrrad ausgeübt. Dies zeigt nicht zuletzt der hohe Radverkehrsanteil am Modal Split von 39 %. Gegenüber dem Jahr 2016 konnte hier ein Gewinn von 7 Prozentpunkten erzielt werden. Der Grund dafür kann, neben den umgesetzten Fahrradinfrastrukturmaßnahmen der letzten Jahre, unter anderem auch die stark zugenommene Bedeutung des Elektrofahrrads sein. Fast die Hälfte aller Haushalte bzw. knapp 40 % der Personen besitzen heute wenigstens ein Elektrofahrrad. So verwundert es nicht, dass das Elektrofahrrad bereits einen Anteil von 14 % am Modal Split einnimmt. Das intensive Nutzungsverhalten konnte anhand der allgemeinen Nutzungshäufigkeit bestätigt werden. Die Hälfte der Bewohner/innen Coesfelds nutzt das Fahrrad täglich – und damit häufiger als das Auto. So ist die zentrale Erkenntnis dieser Mobilitätsbefragung, dass das (Elektro-) Fahrrad neben dem Auto deutlich das Rückgrat der Mobilität in der Stadt Coesfeld darstellt. Neben diesen guten Bedingungen des Fahrrads fällt nämlich vor allem auch eines auf: das Auto bleibt das meistgenutzte Verkehrsmittel – 46 % aller Wege werden mit Auto zurückgelegt. Die Ausstattung der Haushalte mit Pkw erreicht nahezu Vollausstattung. Der Trend geht hier klar zum Zweit- und Drittauto. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bleibt auf einem ernüchternd geringen Niveau und entfaltet eine nennenswerte Bedeutung lediglich auf der Relation nach Münster.

Für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsplanung gilt es, die Bemühungen in der Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund weiter zu verstetigen. Die Potenzialermittlung hat aufgezeigt, dass weitere alltägliche Wege gut auf den Radverkehr verlagert werden können. Insbesondere auf Wegen bis 10 km zeigt sich das (Elektro-)Fahrrad bereits heute als echte Alternative, offenbart aber gleichwohl auch noch bestehenden Optimierungsbedarf. Auf weiteren Distanzen gilt dies in gleichem Maße für den Öffentlichen Verkehr. Mit der der Stadt Coesfeld gebotenen Handhabe gilt es hier auf eine Attraktivierung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte bspw. aus Entwicklungen wie dem geplanten 49-Euro-Ticket zu schöpfen. Für eine Verknüpfung dieser beiden Verkehrssysteme können hochwertige Radabstellanlagen einen wesentlichen Schlüssel darstellen – bislang ein Angebot, das in Coesfeld verhältnismäßig schlecht bewertet wird. In der nahräumlichen Fußwegemobilität profitiert die Stadt Coesfeld von ihrer Kompaktheit. Dennoch legt diese Befragung auch hier Verbesserungsbedarf z. B. in der Bereitstellung von Sitzgelegenheiten für Pausen offen.

Abschließend kann festgehalten werden, dass in der Stadt Coesfeld – neben dem meistgenutzten Verkehrsmittel Pkw – insbesondere attraktive Bedingungen für die aktiven Mobilitätsformen aus Fuß- und Radverkehr herrschen und sich dies im Nutzungsverhalten der Bevölkerung niederschlägt. Diese bereits heute sehr gute Entwicklung gilt es als Aufgabe zu verstehen, sie weiter zu verstetigen und Vorreiter und Vorbild für andere Kommunen zu bleiben.

## Quellenverzeichnis

Infas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung.

Infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland MID 2008 - Ergebnisbericht und Tabellenband.

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

Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2021).

### **Empirische Untersuchungen in Städten zum Mobilitätsverhalten:**

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

### **Internetquellen:**

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

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

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

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

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung .....	4
Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent.....	6
Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent.....	7
Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Stadt Coesfeld .....	10
Abbildung 5: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße .....	14
Abbildung 6: Besitz von Fahrradtypen nach Alter .....	17
Abbildung 7: Elektrofahrradbesitzer/innen, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbstatus .....	17
Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht .....	20
Abbildung 9: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.....	22
Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel .....	25
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich.....	27
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads .....	28
Abbildung 13: Mobilitätstypen nach Alter.....	30
Abbildung 14: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln .....	34
Abbildung 15: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln.....	35
Abbildung 16: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Coesfeld nach Schulnoten .....	37
Abbildung 17: Bewertung der Situation des Zufußgehens.....	38
Abbildung 18: Bewertung der Situation des Radfahrens.....	39
Abbildung 19: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs .....	40
Abbildung 20: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche.....	41
Abbildung 21: Wegezwecke werktags .....	43
Abbildung 22: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln.....	44
Abbildung 23: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck.....	46
Abbildung 24: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung .....	46
Abbildung 25: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der Stadt Coesfeld.....	48
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl auf aufkommensstarken Wegebeziehungen über die Stadtgrenze .....	49
Abbildung 27: Wegebeziehungen der Kreisbevölkerung zur Stadt Coesfeld (exkl. Wege der Einwohner/innen Coesfelds).....	50
Abbildung 28: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen.....	51
Abbildung 29: Modal-Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km).....	52
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen.....	53
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	53
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter .....	54
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus .....	55
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken .....	56
Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl zwischen Coesfeld und Lette.....	56
Abbildung 36: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen .....	59
Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen .....	60
Abbildung 38: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln .....	62
Abbildung 39: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck .....	63

---

Abbildung 40: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel .....	64
Abbildung 41: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Coesfeld.....	68
Abbildung 42: Nutzersegmente und Potenziale für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Coesfeld .....	69

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung .....	2
Tabelle 2: Befragungsinhalte .....	5
Tabelle 3: Kenndaten der Mobilitätsbefragung .....	5
Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen .....	6
Tabelle 5: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen .....	11
Tabelle 6: Haushaltsstruktur .....	12
Tabelle 7: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme .....	13
Tabelle 8: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt) .....	14
Tabelle 9: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder) .....	15
Tabelle 10: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich .....	16
Tabelle 11: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzer/innen .....	19
Tabelle 12: Verfügbarkeit über ein Auto .....	21
Tabelle 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte .....	21
Tabelle 14: Mobilitätsvoraussetzungen .....	23
Tabelle 15: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle .....	24
Tabelle 16: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof .....	24
Tabelle 17: Typen der Verkehrsmittelnutzung .....	29
Tabelle 18: Räumliche Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder Schulortes .....	32
Tabelle 19: Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder Schulortes .....	33
Tabelle 20: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Homeoffice pro Woche .....	35
Tabelle 21: Übliche Nutzung des Homeoffice nach Wochentagen .....	36
Tabelle 22: Mobilität am Werktag im Vergleich .....	41
Tabelle 23: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg) .....	43
Tabelle 24: Struktur der Verkehrsbeziehungen der Stadt Coesfeld .....	45
Tabelle 25: Struktur der Verkehrsbeziehungen auf Kreisebene .....	45
Tabelle 26: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der Stadt Coesfeld .....	47
Tabelle 27: Entfernung der zurückgelegten Wege .....	58
Tabelle 28: Dauer der zurückgelegten Wege .....	61
Tabelle 29: Begleitung auf dem Weg .....	65
Tabelle 30: Wegekettens nach Zweck des Weges .....	65
Tabelle 31: Wegekettens nach Verkehrsmittelwahl .....	66

# Anlagen

- I. Anschreiben (schriftlich-postalische, online & telefonische Variante)
- II. Fragebögen (schriftliche Variante)

Stadt Coesfeld · Postfach 1843 · 48638 Coesfeld

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Anschrift  
PLZ Ort

Hausanschrift: Markt 8, 48653 Coesfeld  
Postanschrift: Postfach 1843, 48638 Coesfeld  
Fachbereich: 60-Planung, Bauordnung, Verkehr  
Geschäftszeichen:  
Auskunft: Holger Ludorf  
Raum: 308  
Telefon-Durchwahl:  
Mobiltelefon:  
Telefon-Vermittlung:  
Telefax: (02541) 939-7508  
E-Mail: holger.ludorf@coesfeld.de  
De-Mail: post@coesfeld.de-mail.de  
Internet: https://www.coesfeld.de  
Datum: xx.xx.2022

## Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfeld

Sehr geehrte/r Herr/Frau xxx,

ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – täglich werden eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt. Um zu erheben, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung unterwegs ist, führt der Kreis Coesfeld eine Mobilitätsbefragung von rund 13.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Um noch detailliertere Ergebnisse für die zukünftige Verkehrsplanung in Coesfeld zu erhalten, beteiligt sich die Stadt Coesfeld an der Befragung des Kreises mit einem höheren Anteil befragter Haushalte. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym.

Was müssen Sie tun? Beantworten Sie bitte die beiliegenden Fragebögen und notieren Sie am **Wochentag, xx.xx.2022** alle Wege, die Sie während des Tages zurücklegen, im Wegeprotokoll. Senden Sie die ausgefüllten Fragebögen und Wegeprotokolle anschließend mit dem Rückumschlag zurück.

Alternativ können Sie auch die Befragung unter **[www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung](http://www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung)** beantworten. Für diesen Fall lautet Ihr Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**

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

**Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 994 | E-Mail:  
[mobil@planersocietaet.de](mailto:mobil@planersocietaet.de)**

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüße



Eliza Diekmann  
Bürgermeisterin

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

Registrieren Sie sich im

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

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

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



#### KONTEN DER STADTKASSE COESFELD

Sparkasse Westmünsterland IBAN: DE71 4015 4530 0045 0090 08  
VR-Bank Westmünsterland eG IBAN: DE32 4286 1387 5101 7320 00  
Volksbank Nottuln eG IBAN: DE09 4016 4352 3500 2006 00

#### SIE ERREICHEN UNS...

Bürgerbüro: montags bis freitags: 8.00 bis 12.30 Uhr  
14.00 bis 18.00 Uhr  
samstags: 10.00 bis 12.00 Uhr  
Allgemein: nach Terminvereinbarung

Stadt Coesfeld · Postfach 1843 · 48638 Coesfeld

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Anschrift  
PLZ Ort

Hausanschrift: Markt 8, 48653 Coesfeld  
Postanschrift: Postfach 1843, 48638 Coesfeld  
Fachbereich: 60-Planung, Bauordnung, Verkehr  
Geschäftszeichen:  
Auskunft: Holger Ludorf  
Raum: 308  
Telefon-Durchwahl:  
Mobiltelefon:  
Telefon-Vermittlung:  
Telefax: (02541) 939-7508  
E-Mail: holger.ludorf@coesfeld.de  
De-Mail: post@coesfeld.de-mail.de  
Internet: <https://www.coesfeld.de>  
Datum: xx.xx.2022

## Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfeld

Sehr geehrte/r Herr/Frau xxx,

ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – täglich werden eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt. Um zu erheben, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung unterwegs ist, führt der Kreis Coesfeld eine Mobilitätsbefragung von rund 13.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Um noch detailliertere Ergebnisse für die zukünftige Verkehrsplanung in Coesfeld zu erhalten, beteiligt sich die Stadt Coesfeld an der Befragung des Kreises mit einem höheren Anteil befragter Haushalte. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym.

Was müssen Sie tun? Protokollieren Sie bitte am **Wochentag, xx.xx.2022** alle Wege, die Sie zurücklegen. Beantworten Sie anschließend unter [www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung](http://www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung) den Fragebogen und übertragen Ihre notierten Wege in das dortige Wegeprotokoll.

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

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

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

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüße



Eliza Diekmann  
Bürgermeisterin

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

Registrieren Sie sich im

### kommit - Mobilitätsforum Kreis Coesfeld

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

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



#### KONTEN DER STADTKASSE COESFELD

Sparkasse Westmünsterland IBAN: DE71 4015 4530 0045 0090 08  
VR-Bank Westmünsterland eG IBAN: DE32 4286 1387 5101 7320 00  
Volksbank Nottuln eG IBAN: DE09 4016 4352 3500 2006 00

#### SIE ERREICHEN UNS...

Bürgerbüro: montags bis freitags: 8.00 bis 12.30 Uhr  
14.00 bis 18.00 Uhr  
samstags: 10.00 bis 12.00 Uhr  
Allgemein: nach Terminvereinbarung

Stadt Coesfeld · Postfach 1843 · 48638 Coesfeld

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Anschrift  
PLZ Ort

Hausanschrift: Markt 8, 48653 Coesfeld  
Postanschrift: Postfach 1843, 48638 Coesfeld  
Fachbereich: 60-Planung, Bauordnung, Verkehr  
Geschäftszeichen:  
Auskunft: Holger Ludorf  
Raum: 308  
Telefon-Durchwahl:  
Mobiltelefon:  
Telefon-Vermittlung:  
Telefax: (02541) 939-7508  
E-Mail: holger.ludorf@coesfeld.de  
De-Mail: post@coesfeld.de-mail.de  
Internet: https://www.coesfeld.de  
Datum: xx.xx.2022

## Mobilitätsbefragung des Kreis Coesfeld

Sehr geehrte/r Herr/Frau xxx,

ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – täglich werden eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt. Um zu erheben, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung unterwegs ist, führt der Kreis Coesfeld eine Mobilitätsbefragung von rund 13.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Um noch detailliertere Ergebnisse für die zukünftige Verkehrsplanung in Coesfeld zu erhalten, beteiligt sich die Stadt Coesfeld an der Befragung des Kreises mit einem höheren Anteil befragter Haushalte. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym.

Was müssen Sie tun? Protokollieren Sie bitte am **Wochentag, xx.xx.2022** alle Wege, die Sie zurücklegen. Sie werden ein bis zwei Tage nach dem Berichtstag automatisch angerufen und u. a. zu Ihren zurückgelegten Wegen befragt. Gerne können Sie telefonisch unter 0231 / 70013 994 oder per Mail an mobil@planersocietaet.de einen individuellen Termin für Ihre telefonische Teilnahme vereinbaren.

Alternativ können Sie die Befragung auch online unter **www.a-b.coesfeld.de/mobilitaetsbefragung** beantworten. Für diesen Fall lautet Ihr Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**

Wenn Sie eine schriftliche Beantwortung der Befragung bevorzugen, teilen Sie uns dies auf der beiliegenden Antwortkarte mit oder wenden Sie sich hierfür oder für weitere Fragen an das beauftragte Fachbüro:

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

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und freundliche Grüße



Eliza Diekmann  
Bürgermeisterin

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

Registrieren Sie sich im

### kommit - Mobilitätsforum Kreis Coesfeld

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

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



#### KONTEN DER STADTKASSE COESFELD

Sparkasse Westmünsterland IBAN: DE71 4015 4530 0045 0090 08  
VR-Bank Westmünsterland eG IBAN: DE32 4286 1387 5101 7320 00  
Volksbank Nottuln eG IBAN: DE09 4016 4352 3500 2006 00

#### SIE ERREICHEN UNS...

Bürgerbüro: montags bis freitags: 8.00 bis 12.30 Uhr  
14.00 bis 18.00 Uhr  
samstags: 10.00 bis 12.00 Uhr  
Allgemein: nach Terminvereinbarung



# Mobilitätsbefragung Mobil im Kreis Coesfeld

# Personenfragebogen



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

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

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

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

**2** Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?  
 immer / täglich  
 zeitweise / nach Absprache  
 nie

**3** Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad oder ein fahrbereites Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec, S-Pedelec)?  
 nein  
 ja, und zwar:  
 (Mehrfachantworten möglich)  
 Fahrrad  
 Elektrofahrrad

**4** Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?  
 nein  
 ja, und zwar:  
 (Mehrfachantworten möglich)  
 WochenTicket  AzubiAbo Westfalen  
 30 TageTicket (auch 9 Uhr)  Semesterticket  
 kommitAbo  JobTicket  
 60plusAbo  BahnCard 25/50  
 FunTicket  Freifahrt mit  
 SchulwegMonatsticket  Schwerbehindertenausweis  
 SchülerAbo plus  Sonstiges: \_\_\_\_\_

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

**6** Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?  
 (falls nicht zutreffend, weiter mit Frage 11)  
 Ich arbeite ausschließlich von zuhause.  
 Im gleichen Stadtteil bzw. Ortsteil wie die Wohnung  
 In der gleichen Stadt bzw. Gemeinde, aber in einem anderen Stadtteil bzw. Ortsteil  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde: \_\_\_\_\_

**7** Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?  
 ca. \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ km

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

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

**9** Wie oft arbeiten Sie aktuell pro Woche im Homeoffice (im Durchschnitt)?  
 0 Tage  1 Tag  2 Tage  
 3 Tage  4 Tage  5 Tage

Geben Sie bitte die Wochentage an, an denen Sie üblicherweise im Homeoffice arbeiten:  
 (Mehrfachantworten möglich)  
 Montag  Dienstag  Mittwoch  
 Donnerstag  Freitag



# Mobilitätsbefragung Mobil im Kreis Coesfeld



## Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

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

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr.

Geburtsjahr:

(aus dem Haushaltsfragebogen)

## Ihr Berichtstag:

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

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

### Hinweise zum Wegeprotokoll

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

### Auf der Rückseite finden Sie ein Beispiel.

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

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

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

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

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

---

---

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

Anfang  
↓

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

2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?

Stadt bzw. Gemeinde:

Stadtteil bzw. Ortsteil:

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

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

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?

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

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

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

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

8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?

- ja
- nein: Anzahl der weiteren Personen \_\_\_\_\_

9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

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

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1	:	:	:	:
2				
Stadt bzw. Gemeinde:				
Stadtteil bzw. Ortsteil:				
Wenn Sie den Stadt- bzw. Ortsteil nicht kennen, können Sie alternativ ein konkretes Ziel (z.B. Schwimmbad) nennen.				
3	:	:	:	:
4	km	km	km	km
5				
a) zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Mofa / Moped / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Pkw als Fahrer/ Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Pkw als Mitfahrer/ Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Bus (auch Schulbus / Anruf-Sammel-Taxi / Bürgerbus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Nahverkehrszug (S-Bahn / RE / RB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Fernverkehrszug (IC / ICE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw): _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	1. ○	1. ○	1. ○	1. ○
	2. ○	2. ○	2. ○	2. ○
	3. ○	3. ○	3. ○	3. ○
	4. ○	4. ○	4. ○	4. ○
7				
nach Hause	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rückweg vom vorherigen Weg	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zum Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>	<input 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 täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)	<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 type="checkbox"/>
Begleitung einer Person (Holen, Bringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8				
ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein: Anzahl der weiteren Personen				
9				
ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**MUSTERBEISPIEL:**

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

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

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

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

Stadtteil bzw. Ortsteil:

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

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

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg genutzt?

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

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

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

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

8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?

- ja
- nein: Anzahl der weiteren Personen

9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

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

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