



# Mobilitätsuntersuchung im Kreis Warendorf 2023



**Auftraggeber:**



Kreis Warendorf  
Amt für Planung und Naturschutz  
Waldenburger Str. 2  
48231 Warendorf

**Bearbeitung durch:**

büro stadVerkehr



büro stadVerkehr Planungsgesellschaft  
mbH & Co. KG  
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden  
Fon: 02103 / 9 11 59-0  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeitung:**

Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)  
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums .....	1
1.2	Zielsetzung der Befragung.....	4
<b>2</b>	<b>Vorbereitung und Durchführung</b> .....	<b>5</b>
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung.....	5
2.1.1	Erhebungszeitraum .....	6
2.1.2	Stichtage .....	6
2.1.3	Stichprobe .....	7
2.2	Information der Einwohnerinnen und Einwohner .....	8
<b>3</b>	<b>Befragungsmethodik</b> .....	<b>9</b>
3.1	Erhebungsbogen.....	9
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen .....	10
3.2.1	Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe .....	10
3.2.2	Datenauswertung .....	11
<b>4</b>	<b>Basisdaten zur Stichprobe</b> .....	<b>12</b>
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur.....	12
4.2	Geschlecht .....	14
4.3	Altersstruktur .....	15
4.4	Berufstätigkeit .....	17
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung .....	17
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	19
<b>5</b>	<b>Mobilitätsvoraussetzungen</b> .....	<b>20</b>
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit .....	20
5.1.1	Motorisierung.....	20
5.1.2	Besitz von Fahrrädern.....	24
5.2	ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz .....	28
5.2.1	ÖV-Zeitkartenbesitz .....	28
5.2.2	Führerscheinbesitz .....	30
5.2.3	Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte .....	32
5.3	Nutzungsverhalten .....	35
5.3.1	Nutzung von Sharing-Angeboten .....	35
5.3.2	Nutzung von Homeoffice.....	36
<b>6</b>	<b>Mobilität</b> .....	<b>38</b>
6.1	Wegeanzahl.....	38
6.1.1	Wegeanzahl je Person und Alter .....	39
6.1.2	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit .....	39
6.1.3	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde.....	40
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split) .....	42
6.2.1	Verkehrsmittelwahl nach Wohnort .....	42
6.2.2	Einordnung des Modal Splits .....	44
6.2.3	Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen .....	47
6.2.4	Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	47
6.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge .....	48
6.3	Wegezwecke.....	51
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer.....	53
6.5	Verkehrsverflechtungen.....	56
6.6	Zeitbezogene Auswertung.....	68
<b>7</b>	<b>Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität</b> .....	<b>71</b>
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote .....	71
7.1.1	Fußverkehr .....	71
7.1.2	Radverkehr .....	72
7.1.3	Busverkehr.....	75
7.1.4	Bahnverkehr .....	77

---

7.1.5	Autoverkehr.....	79
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote .....	81
7.2.1	Fußverkehr-Verbesserungsbedarf .....	81
7.2.2	Radverkehr-Verbesserungsbedarf .....	82
7.2.3	Busverkehr-Verbesserungsbedarf .....	84
7.2.4	Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf.....	85
7.2.5	Autoverkehr-Verbesserungsbedarf .....	86
7.3	Nutzung von Bus-/Bahnlinien.....	87
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>88</b>
	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>91</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>92</b>
	<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>94</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>95</b>
	<b>Anhang.....</b>	<b>96</b>

## 1 Einleitung

Welche Mobilitätsarten nutzt die Bevölkerung im Kreis Warendorf? Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Mit der vorliegenden Mobilitätsuntersuchung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen gefunden werden. Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen im Kreis Warendorf keine aktuellen Informationen vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Sie ermöglichen einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen und eine Evaluation der Radverkehrsförderung. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

Die letzte Erhebung dieser Art hat der Kreis Warendorf im Jahr 2014/2015 durchgeführt. Seither haben sich gesellschaftliche und technische Rahmenbedingungen teils deutlich verändert. Die Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern führt zu neuen Mobilitätsgewohnheiten im Radverkehr; Bike- und Carsharing sind auf dem Vormarsch. Zudem gewinnen alternative Antriebe und Angebote der Mikromobilität auch im ländlichen Raum an Bedeutung.

Unverkennbar ist, dass das Umweltbewusstsein im Verkehr und die gesellschaftliche Bereitschaft und Akzeptanz zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel allgemein zugenommen haben. Vor diesem Hintergrund liefert die vorliegende Mobilitätsbefragung ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung des aktuellen Mobilitätsgeschehens im Kreis Warendorf. Sie bietet als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung des Kreises und der Kommunen. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

### 1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Der Kreis Warendorf liegt im Norden von Nordrhein-Westfalen an der Grenze zu Niedersachsen. Insgesamt zählen 13 Kommunen zum Kreis Warendorf, davon 4 Gemeinden und 9 Städte. Die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohner (EW) liegt im Kreis bei rund 282.200 EW. Die meisten EW hat die Stadt Ahlen mit rund 54.000 EW, gefolgt von der Stadt Warendorf mit rund 38.000 EW und der Stadt Beckum (rund 37.000 EW). Die niedrigsten EW zählen die Gemeinden Beelen und Everswinkel mit rund 6.000 bzw. 10.000 EW.

Der Kreis Warendorf erstreckt sich über eine Fläche von rund 1.320 km<sup>2</sup>. Davon entfällt der Großteil der Fläche mit 85 % auf Vegetationsfläche, insbesondere auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen. 9,9 % der Gesamtfläche wird als Siedlungsfläche genutzt und 5,1 % als Verkehrsfläche. Die größte Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 50 km, in Ost-West-Richtung sind es 49 km. Der höchste Punkt über NN ist mit 174 m der Mackenberg in der Stadt Oelde, der tiefste Punkt ist der Schnittpunkt der Ems mit der Kreisgrenze in der Stadt Telgte mit 42 m über NN.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Quelle: Zahlenspiegel Kreis Warendorf 2023

Der Kreis in seiner heutigen Zusammensetzung entstand durch die Kreisgebietsreform im Jahr 1975. In Zuge dessen wurden die damaligen Kreise Beckum und Warendorf aufgelöst und als Kreis Warendorf vereinigt. Hinzu kamen die Städte Drensteinfurt, Sendenhorst, Telgte aus dem aufgelösten Kreis Münster und Ennigerloh. Als Kreissitz wurde die Stadt Warendorf bestimmt.

<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 31.12.2022)</b>
Stadt Ahlen	53.348
Stadt Beckum	37.333
Gemeinde Beelen	6.247
Stadt Drensteinfurt	15.874
Stadt Ennigerloh	19.757
Gemeinde Everswinkel	9.733
Stadt Oelde	29.644
Gemeinde Ostbevern	11.500
Stadt Sassenberg	14.455
Stadt Sendenhorst	13.671
Stadt Telgte	20.222
Gemeinde Wadersloh	12.863
Stadt Warendorf	37.616
Stadt Ahlen	53.348
Stadt Beckum	37.333
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>282.263</b>

Tab. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf

Umgeben wird der Kreis Warendorf durch den Kreis Steinfurt im Norden, den niedersächsischen Landkreis Osnabrück, die Kreise Gütersloh im Osten, Soest im Süden und Coesfeld im Westen sowie die kreisfreien Städte Hamm und Münster. Das überregionale Straßennetz und die Schiene haben eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Kreises und dienen darüber hinaus zur Anbindung an das Umland. Im Süden des Kreises führt die A2 in West-Ost-Richtung durch den Kreis in Richtung Dortmund bzw. Bielefeld. In Nord-Süd-Richtung gibt es keine Autobahn, die durch den Kreis führt. Die einzige große Nord-Süd-Verbindung im Kreis ist die Bundesstraße 475. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die Bundesstraßen B51, B54, B58, B61, B63, B64, B476 und B513 sowie Landesstraßen, z. B. L547 und L586. Innerhalb des Kreises werden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden überwiegend durch diese Bundesstraßen verbunden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Kreis Warendorf über die Linien RE6, RE7, RB66, RB67, RB69, RB89 bedient. Die Erschließung mit Fern- und Regionalverkehr erfolgt über die Strecken Bielefeld – Hamm, Hamm – Münster – Osnabrück und Bielefeld – Münster.

Der Kreis Warendorf besitzt insgesamt ein negatives Pendlersaldo, d. h. die Anzahl der auspendelnden Personen über die Kreis- bzw. Gemeindegrenze ist höher als die Anzahl der einpendelnden Personen. Insgesamt können im Kreis Warendorf rund 28.500 Einpendler sowie 49.800 Auspendler gezählt werden. Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit Münster mit rund 19.000 Aus- bzw. Einpendlern. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen zum Kreis Gütersloh (rund 16.000 Aus-

bzw. Einpendler), zur Stadt Hamm (rund 8.000 Aus- und Einpendler) sowie zum Kreis Soest (rund 5.500 Aus- und Einpendler).<sup>2</sup>



**Grundlage Haushaltsbefragung Kreis Warendorf**

- |              |   |              |
|--------------|---|--------------|
| Kreisgrenze  | Siedlungsfläche                         | Autobahn     |
| Wasserfläche | Gewerbe/Industrie                       | Bundesstraße |
| Grünfläche   | Sonstige Straße mit Verbindungsfunktion | S-PNV-Netz   |



Abb. 1-1 Die Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Quelle: Pendleratlas – Pendlerströme und Statistiken für Deutschland – Nordrhein-Westfalen/Kreis-Warendorf.

<sup>3</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

## 1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der Verkehrsdaten auf Kreisebene zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung im Kreis Warendorf. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher das Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Dabei steht auch die Identifikation von Stärken und Schwächen bezüglich der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit sowie des öffentlichen Verkehrs im Fokus. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises Warendorf, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, mit welchen Verkehrsmitteln und aus welchen Gründen außerhäusliche Aktivitäten unternommen werden.

## 2 Vorbereitung und Durchführung

Im August 2023 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass sich die Mobilität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf die Repräsentativität, da die Befragten keine Tage wählen können, die nicht mit der normalen werktäglichen Mobilität vergleichbar sind und dementsprechend nicht zwangsläufig repräsentativ sind (z. B. Wahl eines Wochenendtages, Wahl eines Tages mit besonders hoher oder niedriger Mobilität, Wahl eines Tages mit besonders häufiger Fahrradnutzung oder des ÖV).

Den Teilnehmern wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt sechs Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 18.100 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 13 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

### 2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)<sup>4</sup> sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen<sup>5</sup>. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben mit Erklärungen zur Befragung und Aufruf zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage des Kreises Warendorf und auf der Homepage von büro stadVerkehr sowie der Projekthomepage. Zusätzlich konnte die Online-Befragung mittels eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtag und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

<sup>4</sup> Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

<sup>5</sup> Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009

### 2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat August ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik<sup>6</sup> gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können. Da jedoch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (z. B. Fahrradnutzung, Wege zu Fuß) mitunter von der Witterung abhängen und vor allem in den Wintermonaten (Dezember bis März) tendenziell häufiger Wetterverhältnisse auftreten, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

### 2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind gemäß den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS NRW am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 15.08.2023
- Donnerstag, der 17.08.2023

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurden zusätzlich vier weitere Stichtage angeboten, an denen die Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 22.08.2023
- Donnerstag, der 24.08.2023
- Dienstag, der 29.08.2023
- Donnerstag, der 31.08.2023

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
15.08.2023	Dienstag	19 - 29 °C	Morgens vereinzelt Schauer, leichte Brise und Sonne
17.08.2023	Donnerstag	16 – 23 °C	Morgens vereinzelt Schauer, leichte Brise und Sonne
22.08.2023	Dienstag	18 - 26 °C	Morgens leichte Bewölkung, ansonsten sonnig, nachmittags leichte Brise
24.08.2023	Donnerstag	16 - 27 °C	Morgens leichter Regen bis 9 Uhr, anschließend sonnig und Sonne
29.08.2023	Dienstag	13 - 20 °C	Tagsüber meist bewölkt, vereinzelt sonnig
31.08.2023	Donnerstag	11 - 19 °C	Vormittags Regen, mittags leichte Brise und ein Mix aus Sonne und Wolken

Tab. 2-1 Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung

<sup>6</sup> Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

### 2.1.3 Stichprobe

Auf Kreisebene sollten mindestens Antworten von 5.430 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,95 % bezogen auf die Bevölkerung des Kreises Warendorf. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Neben der Erhebung auf Kreisebene wurden in den Städten Ahlen und Warendorf sowie in der Gemeinde Everswinkel tiefergehende Analysen durchgeführt. Dies hatte eine Erhöhung der Stichprobengröße in diesen Kommunen zur Folge. In der Gemeinde Everswinkel und der Stadt Warendorf wurde eine Erhebung bzw. Analyse auf Gesamtstadtebene durchgeführt. In der Stadt Ahlen wurde die Erhebung bzw. Analyse auf Stadtteilebene durchgeführt.

Stadt/Ge- meinde	Grunddaten		Stichprobenumfang			
	Einwohner- innen & Einwohner (EW)	Haus- halte (HA)	Stichprobengröße für kreis-/ stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für kreis-/stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadt-/Gemeindeebene		15,0%	
			EW	HA	EW	HA
Ahlen	53.627	26.814	1.200	600	8.000	4.000
Beckum	36.637	18.319	550	275	3.667	1.833
Beelen	6.115	3.058	200	100	1.333	667
Drensteinfurt	15.540	7.770	230	115	1.533	767
Ennigerloh	19.554	9.777	290	145	1.933	967
Everswinkel	9.613	4.807	290	145	1.933	967
Oelde	29.133	14.567	440	220	2.933	1.467
Ostbevern	11.116	5.558	200	100	1.333	667
Sassenberg	14.215	7.108	210	105	1.400	700
Sendenhorst	13.289	6.645	200	100	1.333	667
Telgte	19.841	9.921	300	150	2.000	1.000
Wadersloh	12.556	6.278	200	100	1.333	667
Warendorf	37.173	18.587	1.120	560	7.467	3.733
<b>Kreis Waren- dorf</b>	<b>278.409</b>	<b>139.205</b>	<b>5.430</b>	<b>2.715</b>	<b>36.200</b>	<b>18.100</b>

Tab. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung<sup>7</sup>

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Quelle: Eigene Berechnung

<sup>8</sup> Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Einwohnermeldeämter der Kommunen.

## 2.2 Information der Einwohnerinnen und Einwohner

Die Befragung wurde durch Mitteilungen in der lokalen Presse begleitet. Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger des Kreises Warendorf auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage des Kreises Warendorf sowie auf einer projektbegleitenden Internetseite ([www.mobigator.de/kreis-warendorf/](http://www.mobigator.de/kreis-warendorf/)) möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Ebenso hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Kreisverwaltung Warendorf zu melden.



### Herzlich willkommen!

Herzlich willkommen auf der Webseite der Haushaltsbefragung im Kreis Warendorf

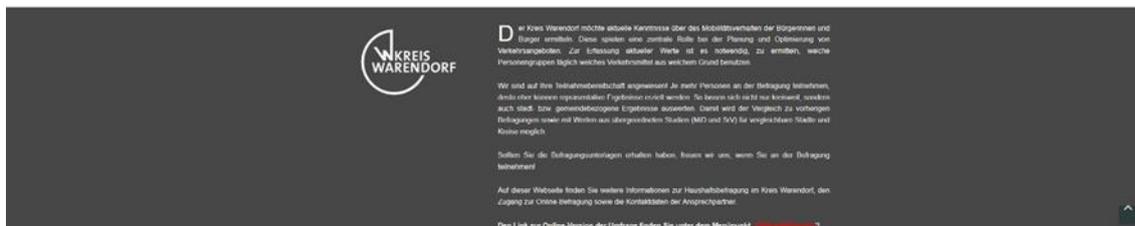


Abb. 2-1 Projektbegleitende Internetseite ([www.mobigator.de/kreis-warendorf/](http://www.mobigator.de/kreis-warendorf/))

### 3 Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden gebeten, alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel sowie den Wegezweck zu benennen.

#### 3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Warendorf orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.<sup>9</sup>

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr sowie im Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurde eine Frage gestellt, an welchen Orten im Kreis bzw. in den Städten/Gemeinden Fahrradabstellplätze fehlen oder in welcher Ausgestaltung diese verbessert werden sollen. Die Abschlussfrage des Zusatzfragebogens zielte darauf ab, herauszufinden, welche Linien (Bus, Bahn), die im Kreis Warendorf verkehren, von den Befragten genutzt werden.

Auf der ersten Seite des Fragebogens wurden allgemeine Tipps zum Ausfüllen des Fragebogens gegeben, um den Befragten zu verdeutlichen, wie sie den Bogen korrekt ausfüllen können.

Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl aller permanent im Haushalt lebenden Personen</li> <li>Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung)</li> <li>Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit der Personen</li> <li>Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, E-Bike-/Fahrradbesitz)</li> <li>Angabe zur Nutzung von Sharing-Angeboten (Auto, Bike, E-Roller)</li> <li>Homeoffice</li> <li>Angabe zur Nutzung von Verkehrsmitteln werktags</li> <li>Fahrrad-/E-Scooter-Verfügbarkeit am Stichtag.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit)</li> <li>Genutzte Verkehrsmittel</li> <li>Wegezweck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angabe zu Bewertung verschiedener Verkehrsangebote (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr)</li> <li>Angabe zum Verbesserungsbedarf bei vorhandenen Verkehrsangeboten (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr)</li> <li>Angabe zu fehlenden Radabstellanlagen</li> <li>Angabe zur regelmäßigen Nutzung von ÖV-Linien (Bahn, Bus)</li> </ul>

Tab. 3-1 Befragungsinhalte

<sup>9</sup> Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u. a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z. B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität im Kreis Warendorf erfüllt.

### 3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 3.126 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 7.086 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine kreisweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 17 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 15 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Kommunen dargestellt.

Stadt/Gemeinde	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf verwertbar (Haushalte)	Rücklauf kalkuliert (Personen)	Rücklauf verwertbar (Personen)	Rücklaufquote
Ahlen	600	547	547	1.200	1.209	14%
Beckum	275	276	268	550	602	15%
Beelen	100	102	100	200	229	15%
Drensteinfurt	115	178	177	230	444	23%
Ennigerloh	145	160	160	290	385	17%
Everswinkel	145	192	192	290	436	20%
Oelde	220	290	290	440	697	20%
Ostbevern	100	102	102	200	268	15%
Sassenberg	105	108	96	210	210	15%
Sendenhorst	100	137	137	200	315	21%
Telgte	150	206	206	300	484	21%
Wadersloh	100	120	120	200	284	18%
Warendorf	560	708	706	1.120	1.523	19%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>2.715</b>	<b>3.126</b>	<b>3.101</b>	<b>5.430</b>	<b>7.086</b>	<b>17%</b>

Tab. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden

Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 23 % in Drensteinfurt erreicht. In Everswinkel, Oelde, Sendenhorst und Telgte lag die Teilnahmequote mit mindestens 20 % ebenfalls über dem kreisweiten Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 2.387 Haushalte nahmen auf diese Art teil (Anteil: 77 %), etwa 698 Haushalte nahmen online an der Befragung teil (Anteil: 23 %) und 16 auf telefonischem Weg (Anteil: 1 %).

#### 3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Fragebögen mit unvollständigen oder nicht nutzbaren Angaben wurden im Vorfeld aussortiert. Im Rahmen der Plausibilitätskontrolle der auswertbaren Fragebögen wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u. a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler**: falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen

- **Eingabefehler:** fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

### 3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgte auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegebene. Dieses Vorgehen war notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Ortsteile, Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans ist die eigene Einteilung von Verkehrszellen, insgesamt wurden bei der vorliegenden Erhebung 640 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Gebiet des Kreises Warendorf 394 Zellen. Die Städte und Gemeinden des Kreises haben eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung zwischen den kreisangehörigen Städten gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan vom Kreis Warendorf entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte (z. B. Münster) wurden im Stadtgebiet noch detailliert unterteilt, die weiter entfernten Städte wurden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestanden Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene ließen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

## 4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden und auf Kreisebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.<sup>10</sup>

### 4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Kreis Warendorf beträgt gemäß der Stichprobe 2,29 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden von 2,16 Personen in Warendorf (Stadt) bis hin zu 2,63 Personen je Haushalt in Ostbevern (s. Tab. 4-1).

Stadt/Gemeinde	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Ahlen	547	1.209	2,21
Beckum	268	602	2,25
Beelen	100	229	2,29
Drensteinfurt	177	444	2,51
Ennigerloh	160	385	2,41
Everswinkel	192	436	2,27
Oelde	290	697	2,40
Ostbevern	102	268	2,63
Sassenberg	96	210	2,19
Sendenhorst	137	315	2,30
Telgte	206	484	2,35
Wadersloh	120	284	2,37
Warendorf	706	1.523	2,16
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>3.101</b>	<b>7.086</b>	<b>2,29</b>

Tab. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt kreisweit 49 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 18 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 15 %, 4-Personen-Haushalte zu 14 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 5 %. Zwischen den Städten bzw. Gemeinden lassen sich deutliche Unterschiede erkennen.

In den Städten bzw. Gemeinden Ennigerloh und Ahlen liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit 55 % bzw. 54 % am höchsten. In Ostbevern hingegen mit 34 % am niedrigsten. Hier sind vor allem große Haushalte ab 4 Personen stärker vertreten. Sassenberg und Warendorf (Stadt) haben mit 26 % und 24 % den höchsten Anteil an 1-Personen-Haushalten. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 4-1).

<sup>10</sup> Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der kreisweiten Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

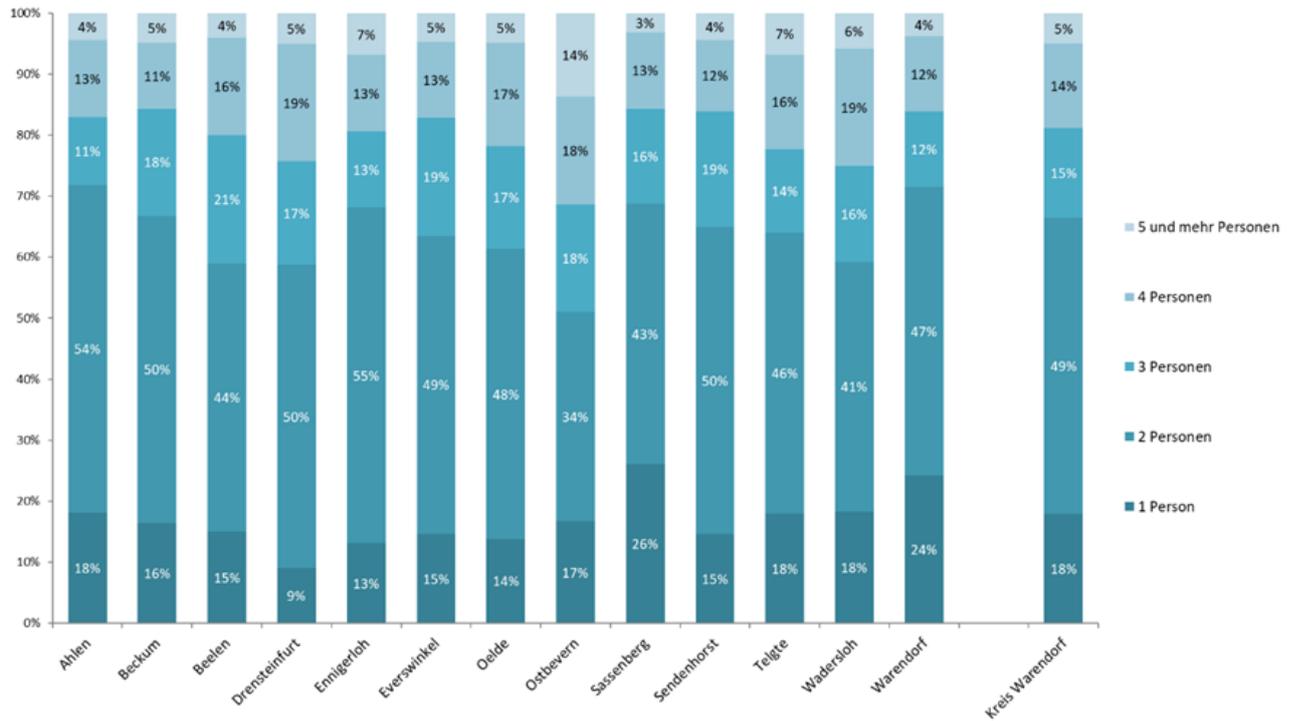


Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

## 4.2 Geschlecht

Kreisweit haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 50,7 %, der Männeranteil bei 49,2 % und der Anteil diverser Personen bei 0,1 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Telgte mit 52,0 % erreicht; der höchste Männeranteil in Oelde mit 51,5 %. Diverse Personen sind mit 0,4 % am häufigsten in Ahlen vorhanden. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Warendorf ist der Anteil von Frauen und Männern ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen (s. Tab. 4-2).

Stadt/Gemeinde	weiblich	männlich	divers
Ahlen	50,3%	49,3%	0,4%
Beckum	51,1%	48,9%	0,0%
Beelen	51,3%	48,7%	0,0%
Drensteinfurt	51,9%	48,1%	0,0%
Ennigerloh	51,1%	48,9%	0,0%
Everswinkel	50,2%	49,8%	0,0%
Oelde	48,5%	51,5%	0,0%
Ostbevern	51,1%	48,9%	0,0%
Sassenberg	52,0%	48,0%	0,0%
Sendenhorst	50,7%	49,3%	0,0%
Telgte	50,2%	49,6%	0,2%
Wadersloh	50,2%	49,8%	0,0%
Warendorf	51,3%	48,6%	0,1%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>50,7%</b>	<b>49,2%</b>	<b>0,1%<sup>11</sup></b>

Tab. 4-2 Geschlecht nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene)

<sup>11</sup> Aufgrund der geringen Anzahl an teilnehmenden diversen Personen sind keine aussagekräftigen Ergebnisse für diese Gruppe möglich. Diverse Personen werden daher in der weiteren Auswertung bei geschlechterspezifischen Aussagen nicht explizit aufgeführt.

### 4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 6.807 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 40 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf diese Altersklassen rund 66 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 24 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde (s. Tab. 4-3).

Stadt/ Gemeinde	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Ahlen	5,2%	2,9%	8,3%	14,6%	29,0%	11,0%	17,6%	11,5%
Beckum	7,1%	2,6%	6,4%	15,0%	27,4%	10,5%	18,6%	12,6%
Beelen	3,5%	2,7%	9,3%	20,4%	31,0%	12,8%	13,7%	6,6%
Drensteinfurt	9,3%	3,0%	7,4%	14,0%	36,7%	10,5%	9,1%	10,0%
Ennigerloh	8,4%	4,6%	8,4%	11,7%	28,3%	10,3%	16,8%	11,4%
Everswinkel	10,0%	2,7%	4,7%	18,4%	29,4%	8,1%	16,4%	10,3%
Oelde	8,3%	2,8%	6,7%	16,2%	32,1%	11,0%	12,8%	10,1%
Ostbevern	9,7%	4,2%	12,0%	12,0%	35,5%	9,3%	8,1%	9,3%
Sassenberg	7,5%	2,5%	9,0%	19,5%	36,0%	8,5%	8,5%	8,5%
Sendenhorst	4,0%	2,0%	10,4%	15,4%	30,5%	12,1%	14,1%	11,4%
Telgte	8,7%	2,5%	9,5%	11,7%	32,0%	10,4%	12,7%	12,5%
Wadersloh	7,3%	2,9%	7,7%	19,3%	31,8%	8,0%	15,3%	7,7%
Warendorf	5,7%	2,7%	7,9%	18,0%	29,3%	9,5%	17,6%	9,3%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>6,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>8,0%</b>	<b>15,8%</b>	<b>30,6%</b>	<b>10,2%</b>	<b>15,2%</b>	<b>10,4%</b>

Tab. 4-3 Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene)

In 13,3 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 387 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden (s. Tab. 4-4).

Stadt/Gemeinde	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Ahlen	89,4%	6,2%	3,8%	0,5%
Beckum	87,3%	10,8%	2,0%	0,0%
Beelen	56,3%	18,8%	25,0%	0,0%
Drensteinfurt	88,7%	7,7%	3,5%	0,0%
Ennigerloh	84,4%	14,4%	1,1%	0,0%
Everswinkel	65,4%	26,9%	6,4%	1,3%
Oelde	84,2%	11,1%	4,7%	0,0%
Ostbevern	87,1%	6,5%	6,5%	0,0%
Sassenberg	92,5%	6,0%	1,5%	0,0%
Sendenhorst	83,1%	9,2%	7,7%	0,0%
Telgte	73,0%	16,2%	10,8%	0,0%
Wadersloh	82,9%	9,8%	7,3%	0,0%
Warendorf	91,5%	6,2%	2,1%	0,3%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>86,7%</b>	<b>9,1%</b>	<b>4,0%</b>	<b>0,2%</b>

Tab. 4-4 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

#### 4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im kreisweiten Durchschnitt 52,8 % berufstätig, nicht berufstätig sind 30,6 % der Befragten und 16,5 % befinden sich in Ausbildung. Zwischen den einzelnen Kommunen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen liegen in Ahlen, Beckum und Everswinkel vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind dagegen in Ostbevern und Telgte vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in Sassenberg, Beelen und Drensteinfurt verzeichnen (s. Tab. 4-5).

Stadt/Gemeinde	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Ahlen	48,0%	36,3%	15,6%
Beckum	49,5%	35,6%	14,9%
Beelen	60,2%	27,9%	11,9%
Drensteinfurt	58,6%	22,5%	18,9%
Ennigerloh	49,1%	32,1%	18,8%
Everswinkel	49,2%	33,6%	17,3%
Oelde	56,1%	26,8%	17,1%
Ostbevern	55,1%	20,9%	24,0%
Sassenberg	60,2%	25,7%	14,1%
Sendenhorst	53,0%	31,6%	15,5%
Telgte	50,1%	29,4%	20,5%
Wadersloh	57,9%	26,3%	15,8%
Warendorf	54,0%	31,0%	15,0%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>52,8%</b>	<b>30,6%</b>	<b>16,5%</b>

Tab. 4-5 Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene)

#### 4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung.<sup>12</sup> Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Städte und Gemeinden sowie des gesamten Kreises auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen von büro stadVerkehr durchgeführten Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die kreisweite Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich (s. Abb. 4-2).

<sup>12</sup> Datengrundlage bilden die zum Zeitpunkt der Erhebung von den Kommunen bereitgestellten aktuellen Bevölkerungsdaten.

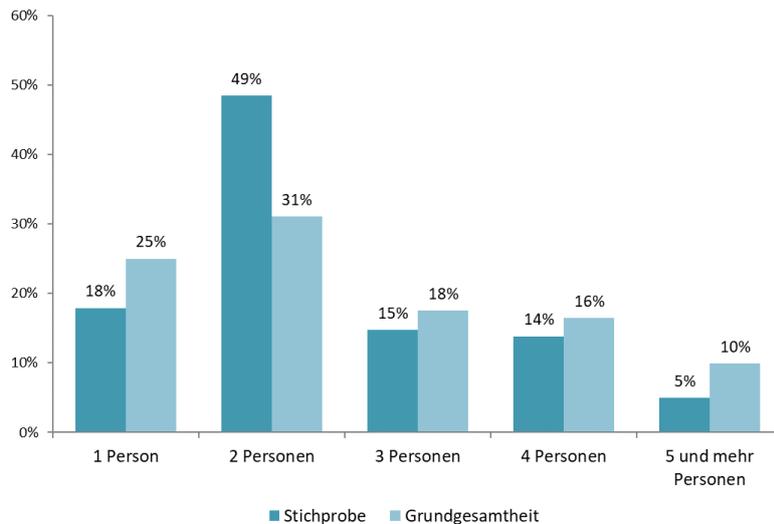


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem Personen zwischen 40 und 74 Jahre in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Altersklasse 40 bis 59 Jahre über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem wenig Kinder zwischen 6 und 14 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar (s. Abb. 4-3).

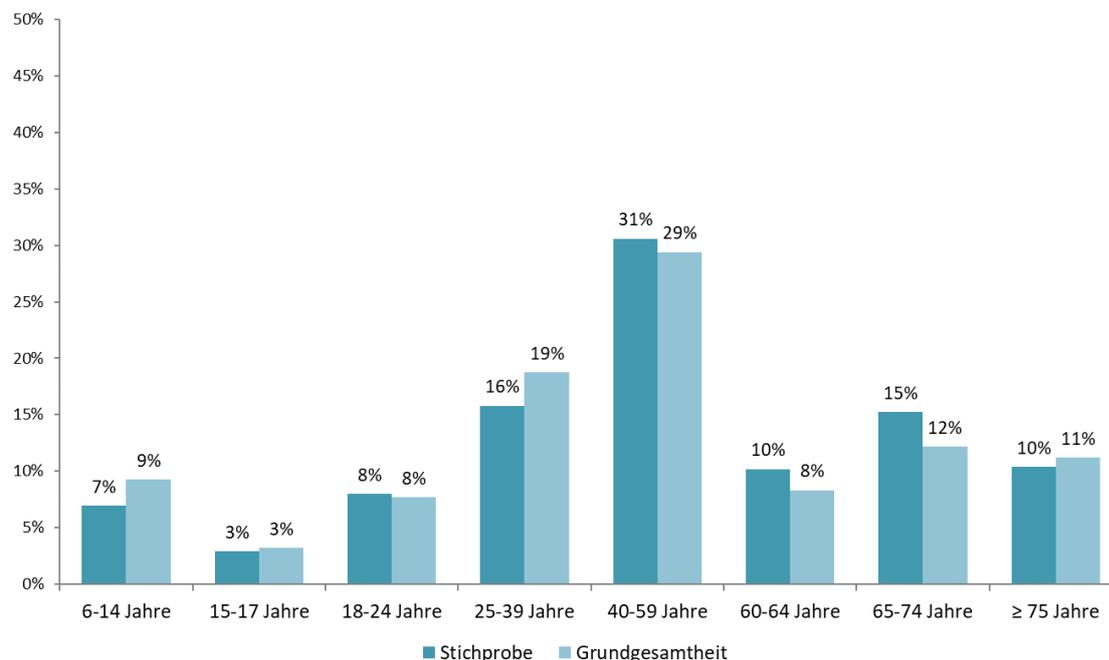


Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit  
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden (s. Abb. 4-4).<sup>13</sup>

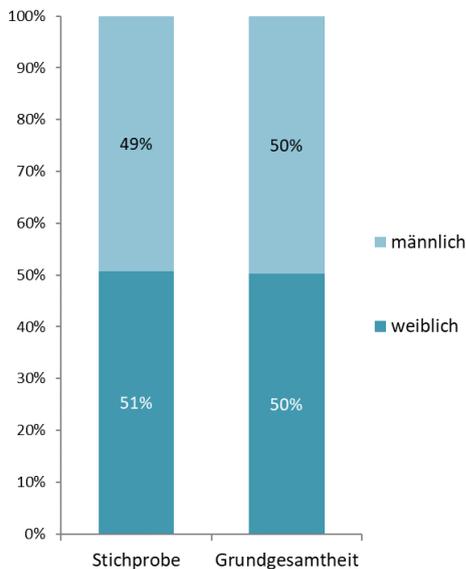


Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit  
(Auswertung auf Personenebene)

#### 4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden des Kreises. Alle nachfolgenden Abbildungen, Tabellen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

<sup>13</sup> Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Ebene des gesamten Kreises dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen.

## 5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen der Verkehrsteilnahme.

### 5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge werden die Verkehrsmittelverfügbarkeiten bezogen auf Stadt- bzw. Gemeindeebene ausgewertet.

#### 5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 95 % der befragten Haushalte im Kreis Warendorf besitzen mindestens einen Pkw, die übrigen 5 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw im Haushalt. 50 % der Haushalte geben an, zwei oder mehr Pkw zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,61 Pkw. Der Autobesitz liegt im Kreis Warendorf höher als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen rund 77 % der Haushalte über mindestens einen eigenen Pkw<sup>14</sup>.

Hinsichtlich E-Pkw geben 9 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,10 E-Pkw je Haushalt. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote je Haushalt bei 0,22. 17 % der Haushalte gaben an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 13 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 4 % der Haushalte zwei oder mehr.

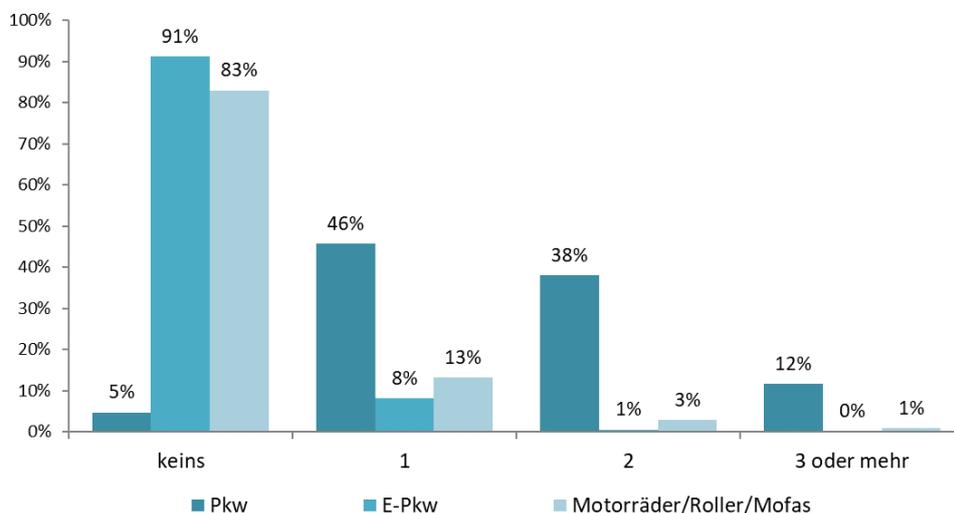


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in Beckum und Warendorf (Stadt) wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,45 bzw. 1,52 Pkw je

<sup>14</sup> Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023.

Haushalt auf. Darauf folgt Telgte mit 1,57 Pkw je Haushalt. In Beelen hingegen liegt die Besitzquote mit 1,83 Pkw je Haushalt über dem kreisweiten Durchschnitt (s. Tab. 5-1).

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Kreis Warendorf liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 705 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich der Städte und Gemeinden weist Sassenberg mit 814 Pkw je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Drensteinfurt mit 642 Pkw hingegen den geringsten.<sup>15</sup>

Stadt/Gemeinde	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Ahlen	6%	40%	42%	12%	1,64	742
Beckum	6%	52%	36%	6%	1,45	646
Beelen	2%	42%	39%	17%	1,83	799
Drensteinfurt	4%	44%	42%	10%	1,61	642
Ennigerloh	6%	43%	39%	12%	1,63	677
Everswinkel	3%	44%	45%	8%	1,60	705
Oelde	2%	48%	37%	13%	1,65	687
Ostbevern	6%	36%	45%	13%	1,69	643
Sassenberg	3%	45%	32%	20%	1,78	814
Sendenhorst	5%	47%	35%	13%	1,60	696
Telgte	3%	53%	33%	11%	1,57	668
Wadersloh	1%	40%	45%	14%	1,80	761
Warendorf	7%	49%	32%	11%	1,52	705
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>5%</b>	<b>46%</b>	<b>38%</b>	<b>12%</b>	<b>1,61</b>	<b>705</b>

Tab. 5-1 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

<sup>15</sup> Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den kommunalen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,10 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw geringer aus. Insbesondere in Beckum ist die Anzahl an E-Pkw mit 22 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste Besitzquote an E-Pkw weisen Everswinkel und Beelen mit 97 bzw. 96 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf (s. Tab. 5-2).

Stadt/Gemeinde	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Ahlen	93%	7%	0%	0%	0,08	36
Beckum	96%	4%	1%	0%	0,05	22
Beelen	82%	14%	4%	0%	0,22	96
Drensteinfurt	89%	10%	0%	0%	0,11	44
Ennigerloh	90%	9%	1%	0%	0,10	42
Everswinkel	79%	20%	1%	0%	0,22	97
Oelde	86%	13%	1%	0%	0,14	58
Ostbevern	91%	9%	0%	0%	0,09	34
Sassenberg	91%	7%	0%	2%	0,13	59
Sendenhorst	87%	13%	0%	0%	0,13	57
Telgte	87%	11%	2%	0%	0,15	64
Wadersloh	86%	12%	2%	0%	0,17	72
Warendorf	94%	6%	0%	0%	0,07	32
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>91%</b>	<b>8%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>0,10</b>	<b>44</b>

Tab. 5-2 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Besitzquote der motorisierten Zweiräder fällt im Vergleich zur Ausstattung mit Pkw in den kreisangehörigen Kommunen geringer aus. Im kreisweiten Durchschnitt beträgt diese 0,22 motorisierte Zweiräder je Haushalt. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads/Mofas weisen vor allem die Kommunen Beelen, Sendenhorst und Everswinkel auf. In Beckum, Warendorf (Stadt) und Oelde sind dagegen kaum motorisierte Zweiräder vorhanden (s. Tab. 5-3).

Stadt/Gemeinde	kein mot. Zweirad	1 mot. Zweirad	2 mot. Zweiräder	3 oder mehr mot. Zweiräder	Mot. Zweirad je Haushalt	Mot. Zweirad je 1.000 EW
Ahlen	84%	13%	2%	1%	0,21	95
Beckum	89%	8%	2%	0%	0,14	62
Beelen	70%	22%	6%	2%	0,45	197
Drensteinfurt	80%	17%	3%	0%	0,24	96
Ennigerloh	77%	19%	3%	1%	0,28	116
Everswinkel	76%	17%	3%	4%	0,35	154
Oelde	85%	10%	4%	0%	0,20	83
Ostbevern	79%	17%	4%	1%	0,27	103
Sassenberg	81%	14%	2%	2%	0,30	137
Sendenhorst	74%	17%	9%	0%	0,35	152
Telgte	81%	18%	0%	1%	0,21	89
Wadersloh	77%	18%	3%	3%	0,32	135
Warendorf	86%	11%	2%	1%	0,19	88
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>83%</b>	<b>13%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>	<b>0,22</b>	<b>96</b>

Tab. 5-3 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

### 5.1.2 Besitz von Fahrrädern

93 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 7 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 77 % aller Haushalte. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes<sup>16</sup> ist mittlerweile häufig verbreitet. In 61 % der Haushalte stehen ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. E-Scooter sind weniger stark verbreitet. Hier besitzen 5 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel (s. Abb. 5-2).

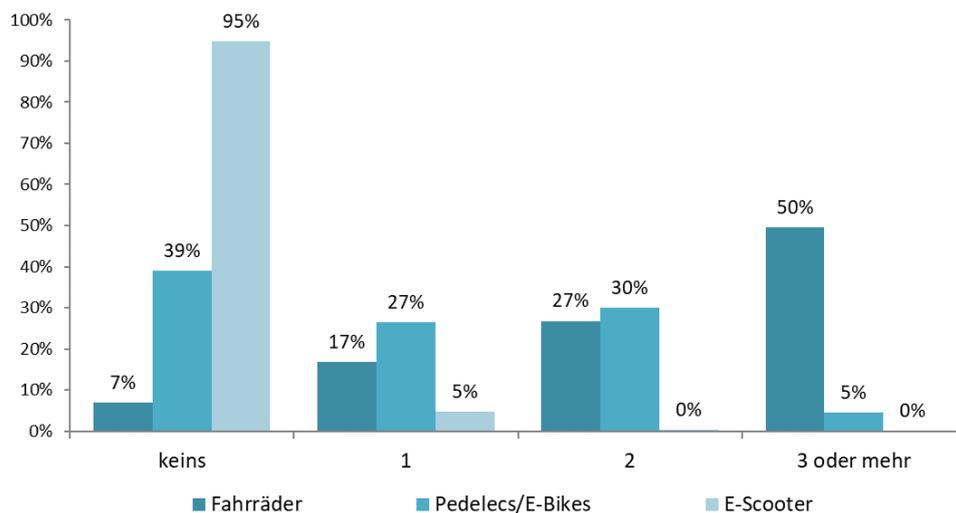


Abb. 5-2 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

<sup>16</sup> Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich.

Der durchschnittliche Haushalt im Kreis Warendorf besitzt 2,81 Fahrräder. Dies entspricht 1.230 Fahrrädern je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Städte und Gemeinden zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Beckum (2,34 Fahrräder je Haushalt) und Oelde (2,71 Fahrräder je Haushalt) unter dem kreisweiten Durchschnitt liegt, ist sie in Ostbevern und Everswinkel mit einer Besitzquote von 3,23 bzw. 3,12 Fahrrädern je Haushalt erhöht (s. Tab. 5-4).

Stadt/Gemeinde	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Ahlen	10%	13%	26%	52%	2,82	1.276
Beckum	19%	17%	23%	40%	2,34	1.042
Beelen	1%	12%	31%	56%	3,11	1.358
Drensteinfurt	6%	11%	28%	55%	3,09	1.232
Ennigerloh	1%	23%	31%	45%	2,73	1.135
Everswinkel	1%	14%	31%	54%	3,12	1.374
Oelde	4%	18%	33%	45%	2,71	1.128
Ostbevern	7%	8%	20%	65%	3,23	1.229
Sassenberg	2%	17%	31%	50%	2,99	1.367
Sendenhorst	2%	21%	23%	55%	3,01	1.309
Telgte	2%	23%	20%	55%	2,96	1.260
Wadersloh	0%	22%	30%	48%	2,88	1.217
Warendorf	6%	18%	27%	49%	2,81	1.303
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>7%</b>	<b>17%</b>	<b>27%</b>	<b>50%</b>	<b>2,81</b>	<b>1.230</b>

Tab. 5-4 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 1,01 Pedelecs bzw. E-Bikes auf Ebene des Kreises auf. Dies entspricht 442 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weisen Ahlen, Sassenberg und Warendorf (Stadt) mit jeweils 0,92 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Beelen und Everswinkel mit jeweils 1,35 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor (s. Tab. 5-5).

Stadt/Gemeinde	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pedelecs	3 oder mehr E-Bikes/ Pedelecs	E-Bike/ Pedelec je Haushalt	E-Bike/ Pedelec je 1.000 EW
Ahlen	48%	21%	25%	6%	0,92	416
Beckum	52%	21%	25%	2%	0,76	338
Beelen	19%	33%	44%	4%	1,35	590
Drensteinfurt	40%	31%	24%	4%	0,95	379
Ennigerloh	24%	30%	43%	3%	1,26	524
Everswinkel	21%	28%	47%	4%	1,35	594
Oelde	31%	33%	31%	4%	1,10	458
Ostbevern	35%	26%	33%	7%	1,13	430
Sassenberg	48%	14%	35%	2%	0,92	421
Sendenhorst	30%	25%	36%	8%	1,27	552
Telgte	22%	39%	34%	5%	1,20	511
Wadersloh	24%	32%	36%	8%	1,28	541
Warendorf	42%	29%	25%	4%	0,92	426
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>39%</b>	<b>27%</b>	<b>30%</b>	<b>5%</b>	<b>1,01</b>	<b>442</b>

Tab. 5-5 Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine kreisweite Quote von durchschnittlich 0,06 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 26 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Städten und Gemeinden aus. Die höchsten Besitzquoten liegen in Everswinkel und Sendenhorst mit 0,12 bzw. 0,15 E-Scootern je Haushalt vor (s. Tab. 5-6).

Stadt/Gemeinde	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Ahlen	89%	10%	0%	0%	0,11	50
Beckum	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Beelen	93%	7%	0%	0%	0,07	31
Drensteinfurt	95%	5%	0%	0%	0,05	20
Ennigerloh	95%	4%	1%	0%	0,06	25
Everswinkel	90%	9%	2%	0%	0,12	53
Oelde	95%	4%	1%	0%	0,06	25
Ostbevern	97%	3%	0%	0%	0,03	11
Sassenberg	97%	1%	2%	0%	0,05	23
Sendenhorst	93%	5%	0%	3%	0,15	65
Telgte	95%	5%	0%	0%	0,05	21
Wadersloh	96%	2%	0%	1%	0,06	25
Warendorf	98%	2%	0%	0%	0,03	14
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>95%</b>	<b>5%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0,06</b>	<b>26</b>

Tab. 5-6 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

## 5.2 ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätsforschung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖV und dem Führerschein. Beides hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen. Die Besitzquoten geben einen ersten Hinweis darauf, welcher Anteil der Befragten möglicherweise auf das Auto oder den ÖV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

### 5.2.1 ÖV-Zeitkartenbesitz

Ca. 14 % der befragten Personen im Kreis Warendorf besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Deutschlandticket etc.). Zeitkartenbesitzer sind meist dauerhafte Kunden des ÖV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie haben andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Städten und Gemeinden mit einem breiten ÖV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖV-Grundangebot. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eine ÖV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der kreisweiten ÖV-Zeitkarten-Besitzquoten reichen von 8 % in Beckum und Wadersloh bis zu 30 % in Drensteinfurt (s. Abb. 5-3).

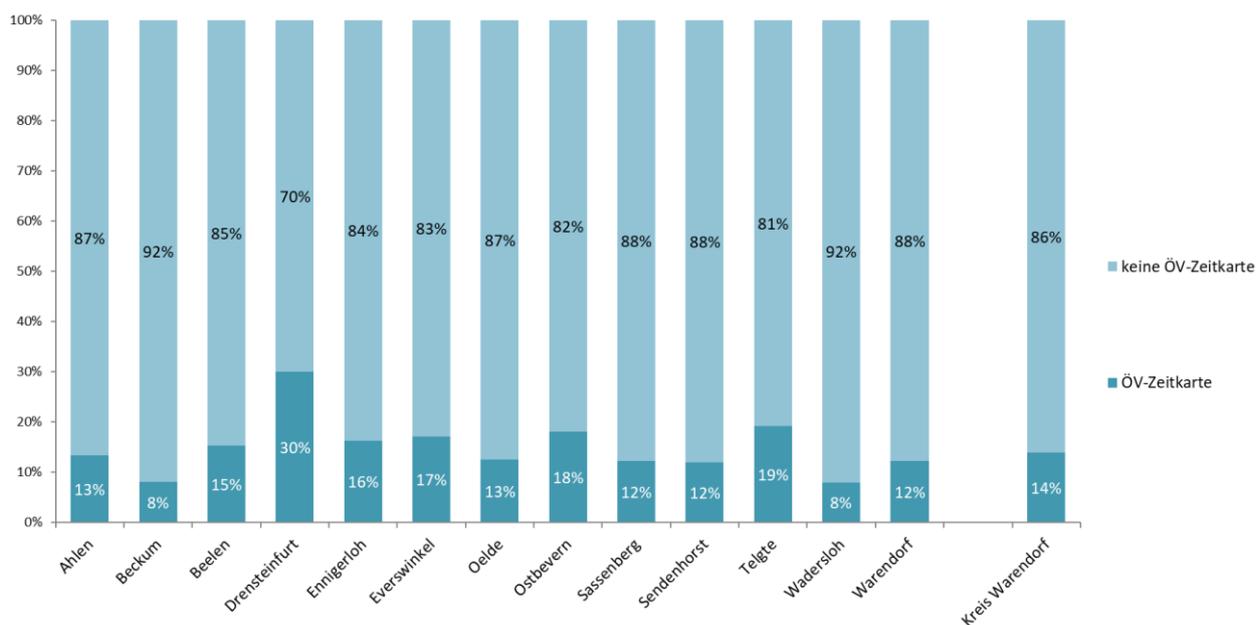


Abb. 5-3 Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse des ÖV-Zeitkartenbesitzes im Kreis Warendorf hat gezeigt, dass insgesamt 14 % der Personen im Besitz einer entsprechenden Zeitkarte sind. Die Analyse der Besitzerinnen und Besitzer nach Berufstätigkeit verdeutlicht, dass der höchste Anteil mit 73 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten ist. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Auszubildenden/Umschüler(innen) (42 %) sowie Schüler(innen) (36 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem geringeren Anteil im Besitz von ÖV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Rentnerinnen und Rentnern bzw. Pensionärinnen und Pensionären (4 %), Hausfrauen/Hausmännern (5 %) sowie vorübergehend freigestellten Personen (6 %) vor (s. Abb. 5-4).

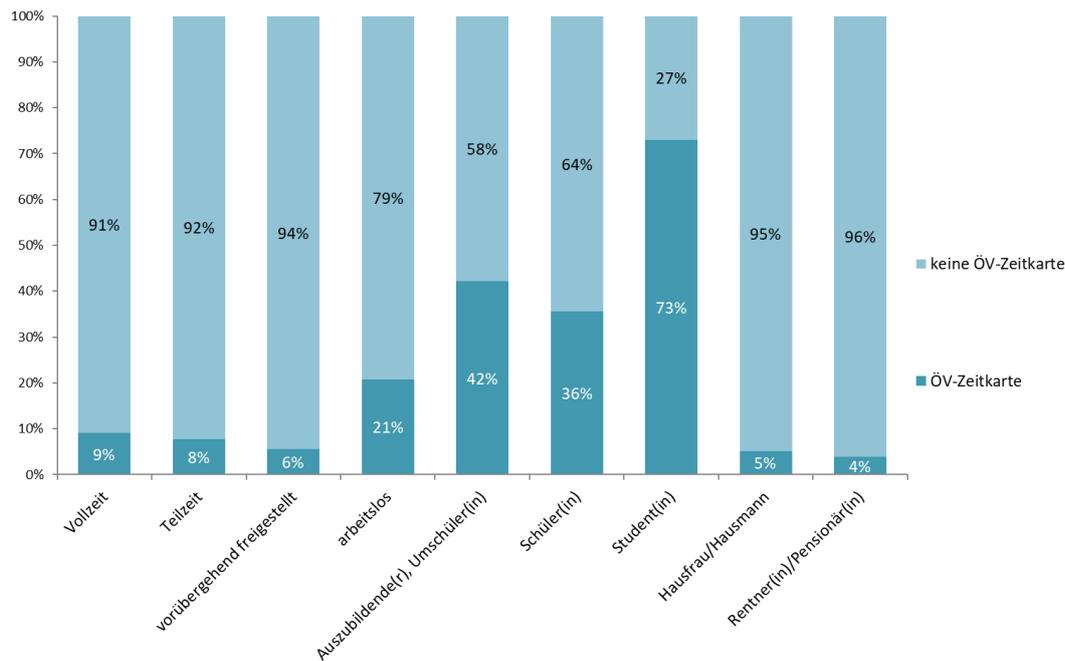


Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit  
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der jungen Erwachsenen im Alter von 15-24 Jahren noch 44 % bis 50 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (demzufolge vorrangig Schülerinnen und Schüler sowie Studierende und Auszubildende), beträgt die Quote in den Altersklassen über 25 Jahre 15 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzern weiter ab auf 8 % und erreicht in der Altersklasse über 75 Jahren mit 3 % seinen Tiefstwert (s. Abb. 5-5).

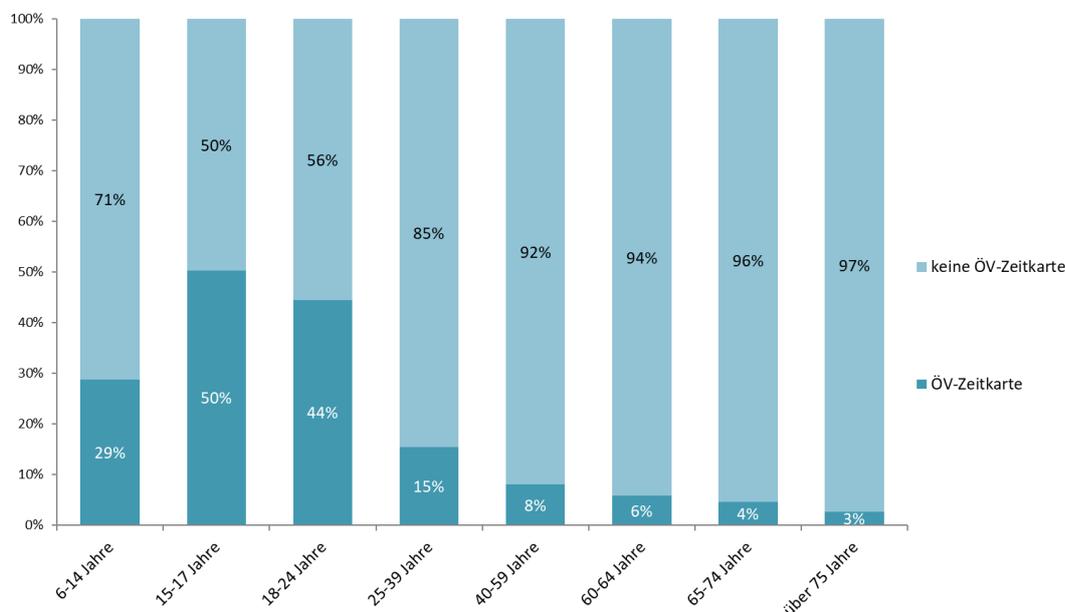


Abb. 5-5 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse  
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Kreisweit haben die Teilnehmenden angegeben, dass die nächste Bushaltestelle durchschnittlich in ca. 7 Minuten bzw. 526 Metern fußläufig erreichbar ist, der nächste Bahnhof in ca. 27 Minuten bzw. 3,5 km. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung, die mit einem

Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Vergleich zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden herangezogen werden, um die (subjektive) ÖV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen.

Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs lassen sich im Vergleich der Städte und Gemeinden einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt in Wadersloh mit 1.082 Metern vor, die geringste in Ahlen mit 272 Metern.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Städte und Gemeinden teils große Unterschiede auf. Während die Bahnhöfe von Beelen, Drensteinfurt und Telgte durchschnittlich innerhalb von 20 Minuten fußläufig zu erreichen sind, beträgt die geschätzte Dauer in Sassenberg über 70 Minuten. Die Entfernung in Wadersloh (11.101 Meter) ist fast zehnmal so lang im Vergleich zur Gemeinde mit der kürzesten Entfernung Beelen (1.281 Meter). Dies lässt sich auf fehlende SPNV-Anschlüsse zurückführen (s. Tab. 5-7).

Stadt/Gemeinde	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Ahlen	272	5	2.482	23
Beckum	502	8	3.187	29
Beelen	958	10	1.281	13
Drensteinfurt	604	8	1.734	16
Ennigerloh	521	7	7.612	55
Everswinkel	458	7	8.807	62
Oelde	462	7	3.478	26
Ostbevern	604	7	5.009	44
Sassenberg	789	9	8.845	72
Sendenhorst	643	8	7.985	42
Telgte	694	8	1.482	18
Wadersloh	1.082	10	11.101	58
Warendorf	537	7	2.711	24
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>526</b>	<b>7</b>	<b>3.580</b>	<b>27</b>

Tab. 5-7 ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

### 5.2.2 Führerscheinbesitz

94 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote im Kreis Warendorf höher (MiD 2017: 87 %) <sup>17</sup>. Bei Unterteilung des Pkw-Führerscheinbesitzes nach Stadt bzw. Gemeinde wird deutlich, dass Wadersloh und Sendenhorst mit 98 % bzw. 97 % den höchsten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern aufweisen, die einen Pkw-Führerschein besitzen. Im Gegensatz dazu können in Ahlen mit 90 % sowie in Ennigerloh, Ostbevern und Telgte mit jeweils 93 % die niedrigsten Anteile an Bewohnerinnen und Bewohnern ermittelt werden, die einen Pkw-Führerschein besitzen (s. Abb. 5-6).

<sup>17</sup> Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

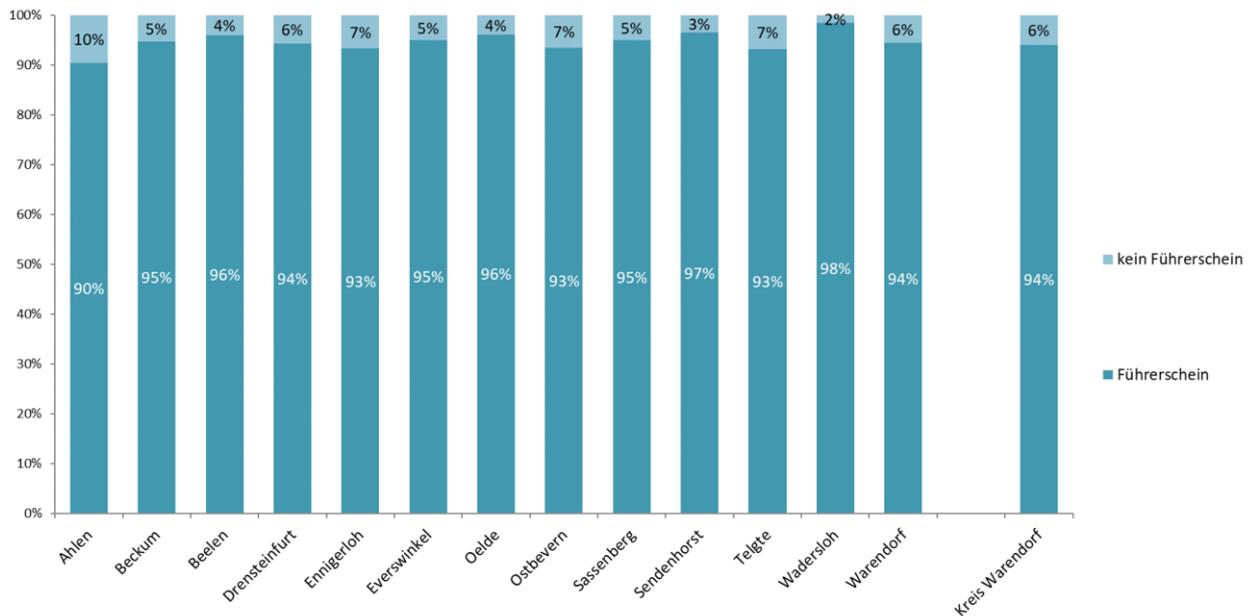


Abb. 5-6 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren zu 84 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 94 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 97 %. Ab dem Alter von über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 88 % ab (s. Abb. 5-7).

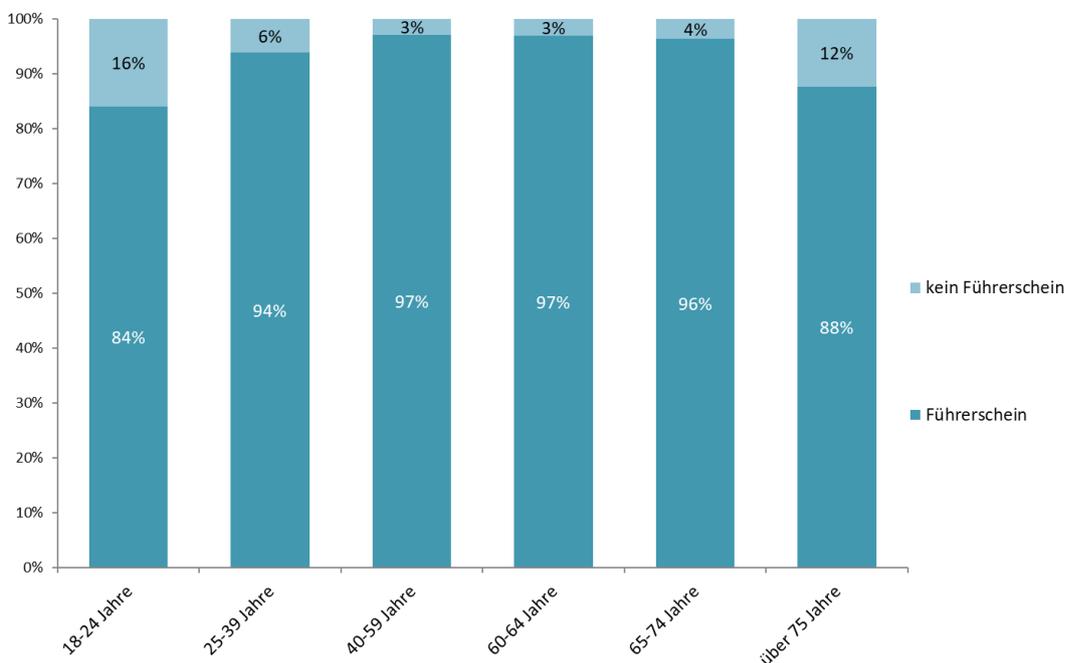


Abb. 5-7 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

### 5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 4 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖV-Zeitkarte noch eines Führerscheins (s. Tab. 5-8).

Rund 2 % der Befragten besitzen nur eine ÖV-Zeitkarte, rund 85 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 9 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen höheren Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 34 % der Personen sowohl über eine ÖV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein erhalten und sind häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖV-Zeitkarte berechtigt (Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Gemäß vorgenannter Definition sind Frauen tendenziell häufiger wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 9 % der Männer sind in Besitz von ÖV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 10 % bei den Frauen). Gleichzeitig zeigt sich jedoch ein minimal höherer Anteil an weiblichen Personen (5 %), die weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen. Bei den Männern trifft diese Einschränkung im Mobilitätsverhalten auf 3 % zu.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	6%	10%	49%	34%
25-39 Jahre	3%	3%	82%	12%
40-59 Jahre	2%	1%	90%	7%
60-64 Jahre	2%	1%	92%	4%
65-74 Jahre	3%	0%	92%	4%
75 Jahre und älter	11%	1%	86%	2%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	5%	2%	83%	10%
männlich	3%	2%	86%	9%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>4%</b>	<b>2%</b>	<b>85%</b>	<b>9%</b>

Tab. 5-8 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 6 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, in Ahlen am höchsten. In der Stadt Drensteinfurt ist der Anteil mit 1 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖV-Zeitkarte verfügen. In Drensteinfurt trifft dies auf 21 % der Personen zu, in Telgte auf 15 %. Demgegenüber besitzt in Wadersloh mit 3 % und Ennigerloh mit 5 % eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl einen Führerschein als auch eine ÖV-Zeitkarte (s. Tab. 5-9).

<b>Führerschein- und Zeitkartenbesitz</b>				
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>weder noch</b>	<b>nur Zeitkarte</b>	<b>nur Führerschein</b>	<b>beides</b>
Ahlen	6%	3%	81%	10%
Beckum	4%	1%	88%	7%
Beelen	2%	2%	86%	10%
Drensteinfurt	1%	4%	73%	21%
Ennigerloh	4%	3%	88%	5%
Everswinkel	2%	2%	85%	10%
Oelde	3%	1%	86%	10%
Ostbevern	5%	2%	82%	11%
Sassenberg	4%	1%	88%	7%
Sendenhorst	2%	2%	89%	7%
Telgte	4%	3%	78%	15%
Wadersloh	2%	0%	95%	3%
Warendorf	4%	2%	86%	9%
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>4%</b>	<b>2%</b>	<b>85%</b>	<b>9%</b>

Tab. 5-9 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Im Sinne der Wahlfreiheit im Mobilitätsverhalten der Personen ab 18 Jahren kann neben dem Führerschein- und Zeitkartenbesitz auch der Besitz von Fahrrädern (herkömmliche Fahrräder sowie Pedelecs/E-Bikes zusammengenommen) mitberücksichtigt werden. So zeigt sich, dass insgesamt 9 % der Personen im Kreis Warendorf über Führerschein, Zeitkarte und Fahrrad verfügen. Sie besitzen dementsprechend eine hohe Flexibilität hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Im Vergleich der Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf trifft dies vor allem in Drensteinfurt auf zahlreiche Personen zu. Kreisweit sind insgesamt 2 % der Personen in ihrem Mobilitätsverhalten hingegen eingeschränkt, da sie weder über einen Führerschein noch über eine Zeitkarte oder ein Fahrrad verfügen. Im kreisweiten Vergleich liegen die Anteile mit jeweils 4 % in Ostbevern und Sassenberg am höchsten. Die Besitzzkombination, die die Personen im Kreis Warendorf am häufigsten angegeben haben, besteht aus Führerschein- und Fahrradbesitz. Insgesamt 77 % der Personen ab 18 Jahren besitzen einen Führerschein und ein Fahrrad (s. Tab. 5-10).

Führerschein-, Zeitkarten- und Fahrradbesitz								
Stadt/ Gemeinde	Weder noch	Nur Führer- schein	Nur Zeit- karte	Nur Fahr- rad	Führer- schein und Zeitkarte	Führer- schein und Fahrrad	Zeitkarte und Fahrrad	Führer- schein, Zeit- karte und Fahrrad
Ahlen	2%	11%	2%	4%	0%	70%	1%	9%
Beckum	2%	13%	0%	2%	0%	75%	1%	7%
Beelen	1%	6%	0%	1%	1%	81%	2%	8%
Drenstein- furt	1%	6%	1%	0%	1%	67%	4%	20%
Ennigerloh	2%	6%	1%	2%	0%	82%	2%	5%
Everswin- kel	1%	6%	1%	1%	1%	79%	1%	9%
Oelde	1%	9%	0%	2%	0%	78%	1%	9%
Ostbevern	4%	8%	1%	0%	1%	75%	2%	10%
Sassen- berg	4%	4%	1%	0%	1%	84%	0%	6%
Senden- horst	1%	7%	0%	1%	1%	82%	2%	7%
Telgte	2%	4%	0%	2%	0%	74%	3%	15%
Waders- loh	0%	5%	0%	1%	0%	90%	0%	3%
Waren- dorf	1%	5%	0%	2%	1%	80%	2%	8%
<b>Kreis Wa- rendorf</b>	<b>2%</b>	<b>8%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>0%</b>	<b>77%</b>	<b>1%</b>	<b>9%</b>

Tab. 5-10 Führerschein-, Zeitkarten- und Fahrradbesitz nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

### 5.3 Nutzungsverhalten

Im Rahmen der Befragung wurde das Nutzungsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich verschiedener Mobilitätsangebote untersucht. Abgefragt wurde die Nutzung verschiedener Sharing-Angebote. Außerdem konnten die Befragten angeben, ob und wie häufig sie im Homeoffice arbeiten.

#### 5.3.1 Nutzung von Sharing-Angeboten

Sharing-Angebote werden im Kreis Warendorf kaum genutzt. Sowohl bei Carsharing-Angeboten als auch bei Bikesharing-Angeboten beläuft sich der kreisweite Anteil auf 0 %. Lediglich vereinzelt lassen sich auf Ebene der Städte und Gemeinden Anteile von maximal 1 % verzeichnen. Bezüglich E-Scooter-Sharing-Angeboten können kreisweit Anteilswerte von 2 % erfasst werden. Die höchsten Anteile liegen in Sendenhorst und Telgte mit jeweils 3 % vor. Tendenziell werden E-Scooter-Sharing-Angebote vermehrt von jüngeren Altersgruppen genutzt (v. a. 18-24 Jahre). Bei Untersuchung nach Berufstätigkeit nutzen vor allem Studierende das Angebot (Anteil: 10 %). In diesem Zusammenhang spielt das in Münster vorhandene E-Scooter-Sharing-Angebot eine entscheidende Rolle.

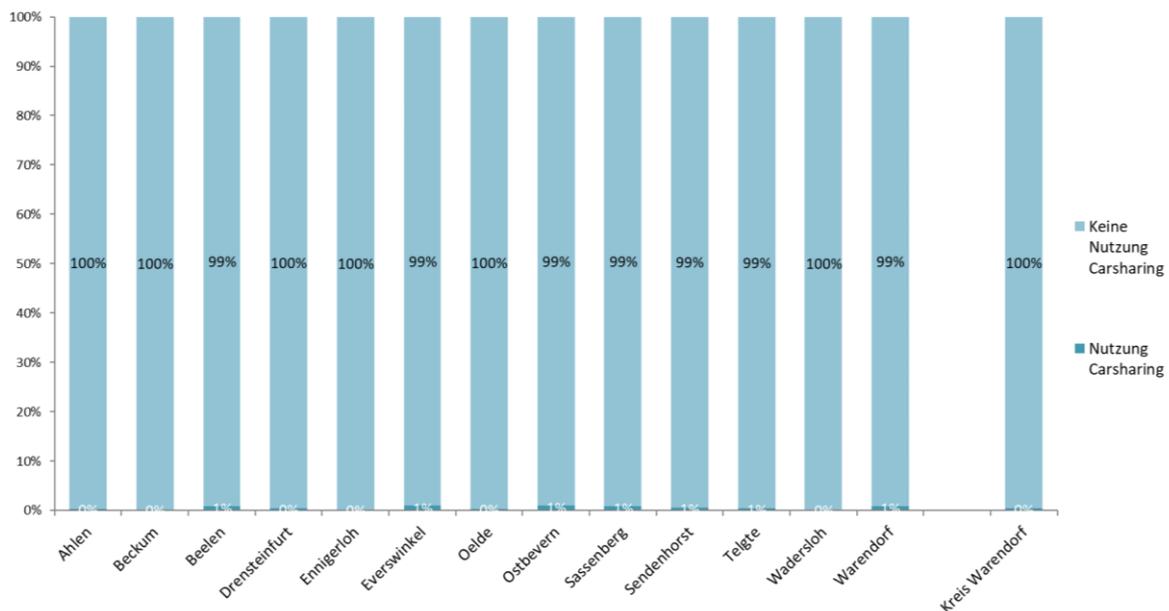


Abb. 5-8 Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Personenebene)

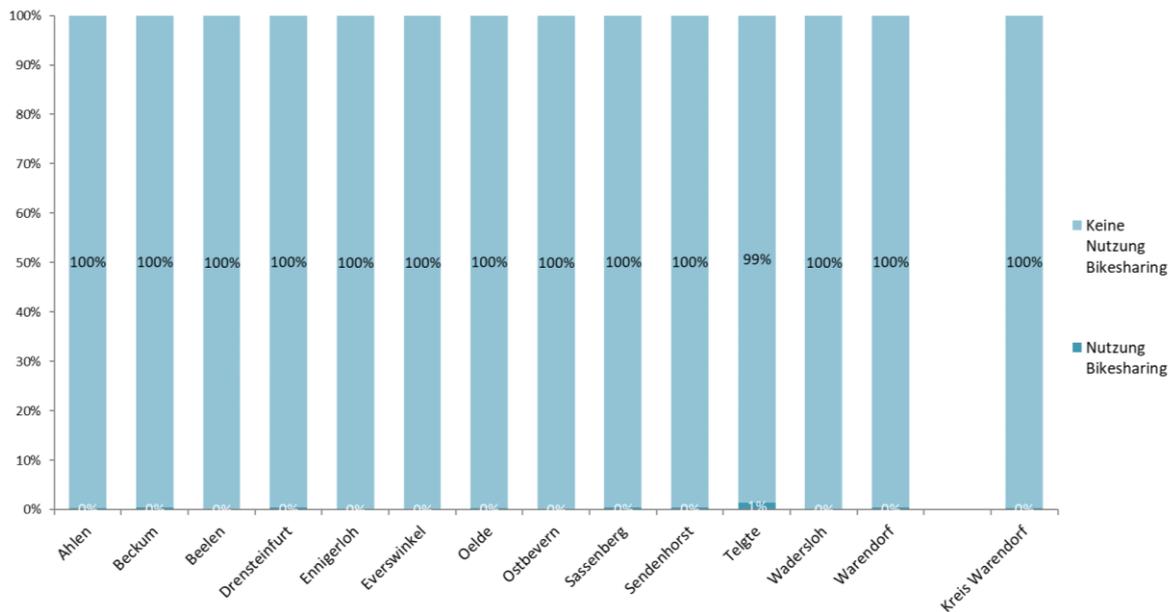


Abb. 5-9 Nutzung von Bikeshearing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)

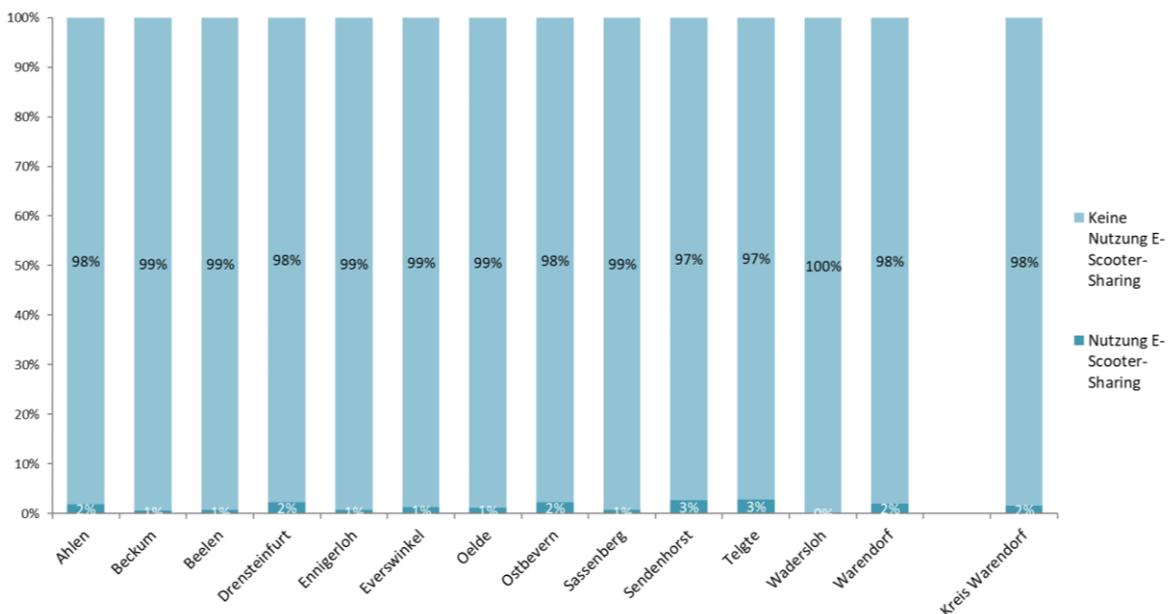


Abb. 5-10 Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)

### 5.3.2 Nutzung von Homeoffice

Hinsichtlich der Homeoffice-Nutzung der berufstätigen Personen (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienst) geben 28 % an, im Homeoffice zu arbeiten. Entsprechend haben 72 % der Berufstätigen keine Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten oder nutzen sie nicht. Im Vergleich der Städte und Gemeinden besteht die höchste Nutzungsquote in Telgte mit 35 %, gefolgt von Everswinkel mit 33 %. Die niedrigsten Anteile liegen in Sassenberg und Beelen mit 21 % bzw. 23 % vor (s. Abb. 5-11).

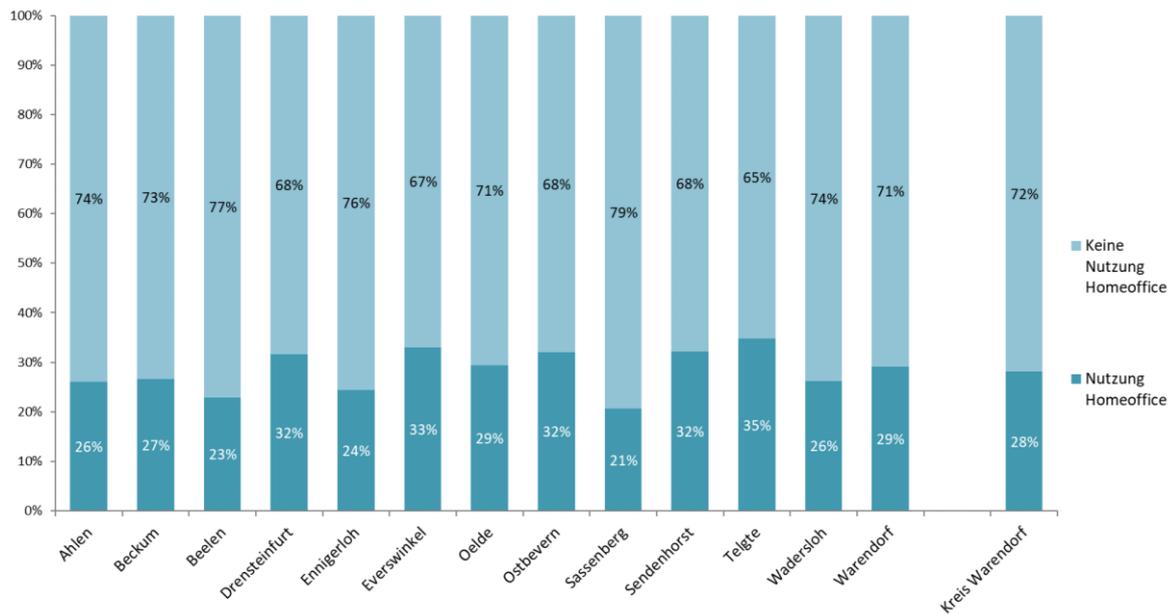


Abb. 5-11 Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige)  
(Auswertung auf Personenebene)

Ein großer Teil der berufstätigen Personen im Kreis Warendorf nutzt die Möglichkeit des Homeoffice, wobei 32 % an einem Tag und 29 % an zwei Tagen in der Woche von zu Hause aus zu arbeiten. Für 18 % der Befragten ist die dreimalige Nutzung von Homeoffice pro Woche üblich. Nur wenige Personen arbeiten mehr als dreimal pro Woche im Homeoffice: 9 % geben an, dies an vier Tagen zu tun. Eine vollständige Woche im Homeoffice, also an allen fünf Arbeitstagen, arbeiten lediglich 10 % der berufstätigen Personen im Kreis Warendorf (s. Abb. 5-12).

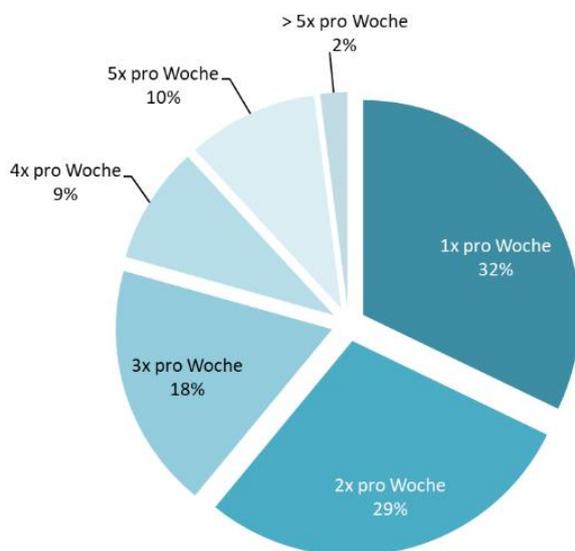


Abb. 5-12 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)  
(Auswertung auf Personenebene)

## 6 Mobilität

Die Analyse der Mobilität gehört zu den wichtigsten Ergebnissen im Rahmen der Haushaltsbefragung. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch um die Analyse, welche Verkehrsmittel auf den Wegen genutzt werden und welche Wege von wo nach wo erfolgen (Verflechtungen).

### 6.1 Wegezanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 19.525 Wege erfasst.<sup>18</sup> Jede Bürgerin und jeder Bürger im Kreis Warendorf legt durchschnittlich 3,0 Wege je Werktag zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also die Personen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegezanzahl je mobiler Person (also den Personen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben) ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag (s. Tab. 6-1). Damit liegt die Mobilitätsrate im Kreis Warendorf im bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.<sup>19</sup> 88 % der Personen im Kreis Warendorf waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 12 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 27 %), Urlaub (ca. 14 %), Krankheit (ca. 12 %), körperliche Einschränkung (ca. 11 %) oder Homeoffice (11 %). Die Analyse der Wegezwecke erfolgt in Kapitel 6.3.

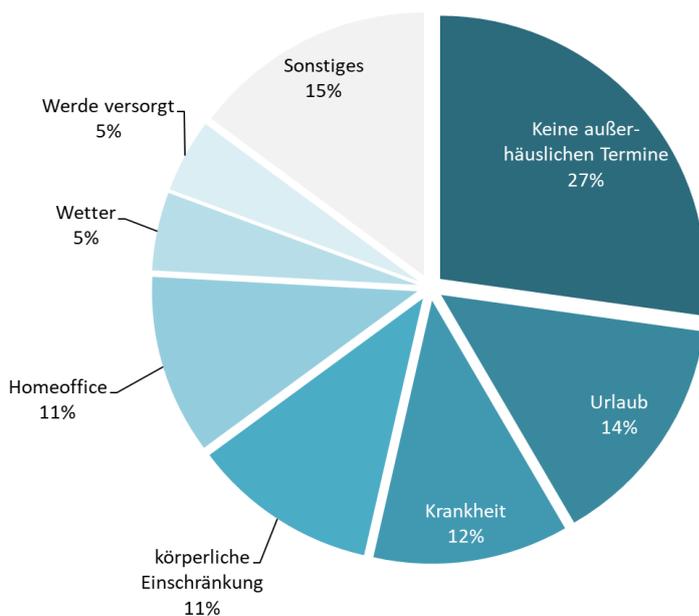


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität  
(Auswertung auf Personenebene)

<sup>18</sup> Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

<sup>19</sup> Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

### 6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf in den mittleren Altersklassen ihr Maximum erreicht. Erst mit höherem Alter (75 Jahre und älter) sinkt diese wieder ab. Die mobilsten Personen (3,3 Wege pro Person) sind bei den 65-74 Jährigen zu finden. Darauf folgen mit 3,2 Wegen pro Person und Tag die Altersklassen der 25-39-Jährigen sowie 40-59-Jährigen. In der Altersklasse zwischen 25 und 49 Jahren ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,5 Wegen pro Tag im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten (s. Tab. 6-1).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6-14 Jahre	6%	0%	49%	41%	5%	0%	3,0	3,1
15-17 Jahre	6%	0%	47%	37%	10%	0%	3,1	3,2
18-24 Jahre	13%	2%	51%	28%	5%	1%	2,7	3,0
25-39 Jahre	12%	0%	45%	30%	9%	4%	3,2	3,6
40-59 Jahre	9%	1%	46%	29%	12%	4%	3,2	3,6
60-64 Jahre	11%	1%	47%	29%	11%	2%	3,0	3,4
65-74 Jahre	13%	1%	38%	30%	13%	5%	3,3	3,8
75 Jahre und älter	28%	0%	39%	22%	7%	3%	2,5	3,5
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>13%</b>	<b>1%</b>	<b>45%</b>	<b>29%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>	<b>3,0</b>	<b>3,5</b>

Tab. 6-1 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen  
(Auswertung auf Wegeebe)

### 6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegeanzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,2 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige (2,9 Wege/Tag) und sich in Ausbildung befindliche Personen (2,8 Wege/Tag) bestreiten hingegen im Schnitt weniger Wege als die berufstätigen Personen. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 80-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 21 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Bundesfreiwilligendienst</i>	8%	1%	47%	30%	10%	3%	3,2	3,5
nicht berufstätig <i>Erwerbslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	21%	1%	38%	26%	11%	4%	2,9	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	10%	1%	49%	35%	6%	0%	2,8	3,1
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>13%</b>	<b>1%</b>	<b>45%</b>	<b>29%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>	<b>3,0</b>	<b>3,5</b>

Tab. 6-2 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit  
(Auswertung auf Wegeebe)

### 6.1.3 Wegezähl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde

Bei Auswertung der Wegezähl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Warendorf besitzen die höchste Mobilitätsrate. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,7 Wege pro Tag zurückgelegt. Inclusive der immobilien Personen ergeben sich daraus 3,3 Wege pro Person pro Tag. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Ahlen und Drensteinfurt legen hingegen jeweils 2,8 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf. In der Stichprobe legen auf kreisweiter Ebene mit 13 % nur wenige Personen mehr als 6 Wege pro Tag zurück (s. Tab. 6-3).

Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Ahlen	17%	1%	45%	26%	9%	2%	2,8	3,4
Beckum	11%	1%	44%	33%	9%	3%	3,1	3,4
Beelen	11%	1%	54%	23%	8%	3%	2,9	3,2
Drensteinfurt	12%	0%	49%	30%	7%	1%	2,8	3,2
Ennigerloh	10%	1%	45%	32%	9%	3%	3,1	3,5
Everswinkel	17%	0%	44%	27%	10%	3%	2,9	3,5
Oelde	10%	1%	42%	30%	13%	3%	3,2	3,6
Ostbevern	12%	0%	48%	28%	9%	3%	3,0	3,4
Sassenberg	12%	0%	48%	30%	6%	3%	2,9	3,3
Sendenhorst	14%	1%	45%	26%	10%	4%	3,0	3,5
Telgte	11%	0%	46%	29%	10%	3%	3,1	3,4
Wadersloh	11%	0%	46%	32%	8%	4%	3,1	3,5
Warendorf	12%	1%	41%	30%	12%	5%	3,3	3,7
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>13%</b>	<b>1%</b>	<b>45%</b>	<b>29%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>	<b>3,0</b>	<b>3,5</b>

Tab. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Wegeebe)

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegezähl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Städten und Gemeinden gibt, wurde die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jede Stadt bzw. Gemeinde ermittelt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern in der Stadt Warendorf mit 0,36 Wegen je Person und Tag zurückgelegt (s. Tab. 6-4). Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Sassenberg und Wadersloh zu verzeichnen. Dort legt jede Person jeweils 0,19 Fußwege je Tag zurück. Der kreisweite Mittelwert liegt bei 0,29 Fußwegen je Person und Tag.

Kreisweit werden je Person 0,86 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 1,19 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Warendorf an der Spitze. Darauf folgt Telgte mit 1,15 Wegen je Person und Tag. In Ennigerloh werden mit 0,58 Wegen pro Person und Tag am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin bzw. jeder Bürger im Kreis Warendorf legt im Mittel 1,68 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer(in), Mitfahrer(in) oder Motorrad/Mofa) zurück. Mit 1,40 bzw. 1,45 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in

Telgte und Drensteinfurt am niedrigsten. In Wadersloh werden wiederum mit 2,12 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,20 täglich zurückgelegten Wegen. Die kreisspezifischen Werte reichen von 0,12 Wege in Wadersloh bis 0,40 Wege in Drensteinfurt.

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Wege/ Person
Ahlen	0,32	0,77	1,54	0,19	2,82
Beckum	0,30	0,81	1,80	0,15	3,06
Beelen	0,21	0,82	1,60	0,22	2,85
Drensteinfurt	0,23	0,76	1,45	0,40	2,84
Ennigerloh	0,23	0,58	2,09	0,23	3,14
Everswinkel	0,28	0,90	1,49	0,25	2,93
Oelde	0,32	0,89	1,84	0,15	3,20
Ostbevern	0,30	0,82	1,58	0,29	2,99
Sassenberg	0,19	0,70	1,84	0,21	2,95
Sendenhorst	0,28	0,88	1,66	0,17	2,98
Telgte	0,28	1,15	1,40	0,24	3,07
Wadersloh	0,19	0,65	2,12	0,12	3,09
Warendorf	0,36	1,19	1,57	0,16	3,29
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>0,29</b>	<b>0,86</b>	<b>1,68</b>	<b>0,20</b>	<b>3,03</b>

Tab. 6-4 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf hochgerechnet werden täglich etwa 889.200 Wege unternommen. Davon entfallen 58.200 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 493.200 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer(in): 427.800 Wege, MIV-Mitfahrer(in): 65.400 Wege). Insgesamt 337.900 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 85.300 zu Fuß und 252.600 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (167.700) von den Bewohnerinnen und Bewohner der bevölkerungsreichsten Stadt Ahlen zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Beelen (18.400 Wege) am niedrigsten (s. Tab. 6-5).

Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt	Wege/ Person
Ahlen	19.000	45.900	91.800	11.000	167.700	2,8
Beckum	11.400	30.400	67.600	5.600	115.000	3,1
Beelen	1.300	5.300	10.300	1.400	18.400	2,9
Drensteinfurt	3.900	12.500	23.900	6.600	46.900	2,8
Ennigerloh	4.600	11.600	41.600	4.700	62.400	3,1
Everswinkel	2.800	9.000	14.800	2.400	29.000	2,9
Oelde	9.700	26.700	55.100	4.300	95.700	3,2
Ostbevern	3.500	9.500	18.400	3.400	34.800	3,0
Sassenberg	3.000	10.900	28.700	3.300	46.000	2,9
Sendenhorst	3.900	12.400	23.500	2.400	42.200	3,0
Telgte	5.600	23.300	28.500	5.000	62.400	3,1
Wadersloh	2.500	8.600	28.000	1.600	40.800	3,1
Warendorf	14.000	46.400	61.100	6.400	127.900	3,3
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>85.300</b>	<b>252.600</b>	<b>493.200</b>	<b>58.200</b>	<b>889.200<sup>20</sup></b>	<b>3,0</b>

Tab. 6-5 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

## 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Präferenzen beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und raumstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

### 6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort

Die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 55 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengenommen) und zu 45 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 10 % auf den Fußverkehr, 28 % auf den Radverkehr und 7 % auf den ÖV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Städte und Gemeinden können Unterschiede festgestellt werden. So weisen jeweils die Kommunen Telgte, Warendorf (Stadt), Drensteinfurt und Everswinkel einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In Telgte beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 54 %, in Warendorf (Stadt) 52 % und in Drensteinfurt sowie in Everswinkel jeweils 49%. In Telgte und Warendorf (Stadt) sind insbesondere die

<sup>20</sup> Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

Radverkehrsanteile erhöht. Drensteinfurt verzeichnet hingegen den größten ÖV-Anteil mit 14 %. Kommunen, die weniger dicht besiedelt sind oder über keinen Bahnanschluss verfügen, haben einen tendenziell höheren MIV-Anteil. So weisen Wadersloh mit 69 %, Ennigerloh mit 67 % und Sassenberg mit 62 % die höchsten MIV-Anteile auf (s. Abb. 6-2).

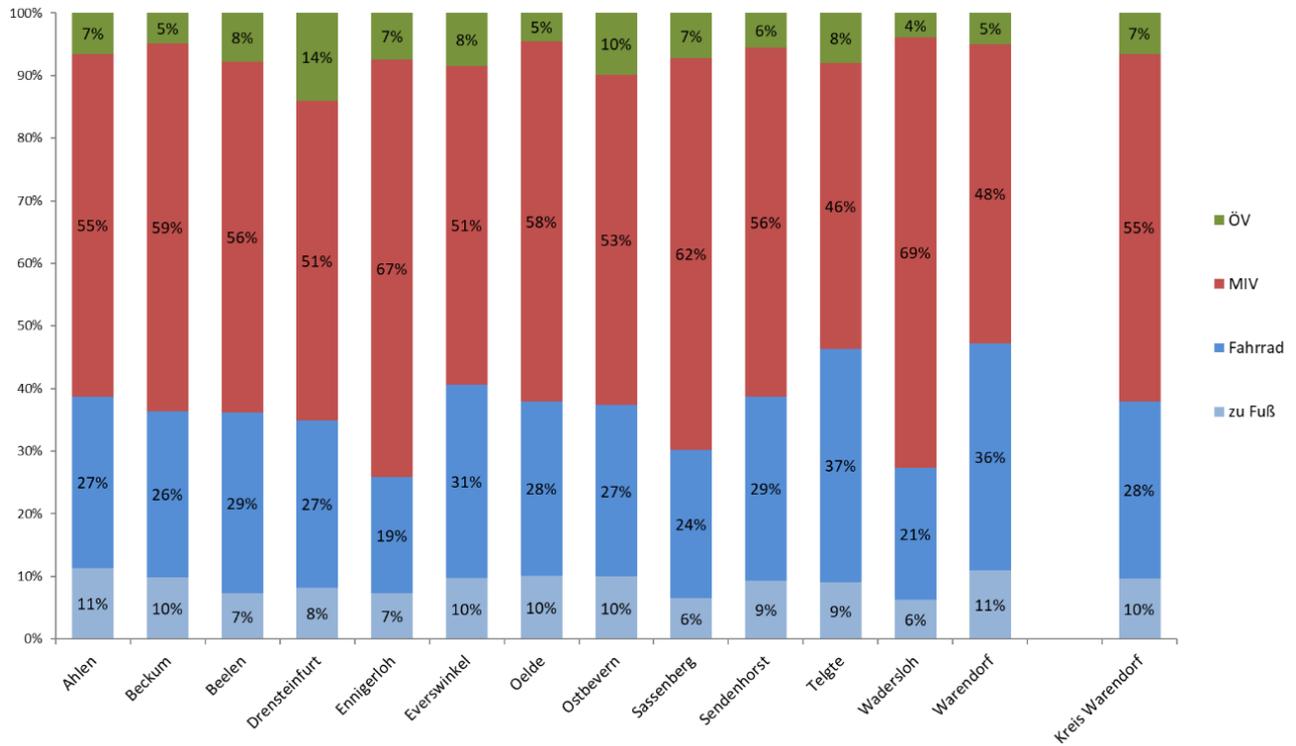


Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-2 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner in den Städten und Gemeinden des Kreises, eingeteilt in die vier Verkehrsmittelhauptgruppen (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖV).<sup>21</sup> In Abbildung 6-3 ist die Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte und Gemeinden nach allen abgefragten Verkehrsmitteln dargestellt. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 7 %-igen ÖV-Anteil auf kreisweiter Ebene 4 % auf den Busverkehr (inkl. AST, Taxi) und 3 % auf den Schienennahverkehr. Im Vergleich der Städte und Gemeinden zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass Städte bzw. Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 55 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 47 % MIV-Fahrer(in) und 7 % MIV-Mitfahrer(in) sowie 1 % Motorradfahrer(in) auf (s. Abb. 6-3). Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrern und Mitfahrerinnen ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer(innen). Der MIV-Mitfahrer(in)-Anteil weist in den einzelnen Städten und Gemeinden Werte zwischen 5 % und 11 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 28 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 18,7 % herkömmlichen Radverkehr und 9,6 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Der höchste Anteil an Pedelecs und

<sup>21</sup> In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Taxi, U-Bahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.

E-Bikes lässt sich mit 14 % in Beelen feststellen, während die geringsten Anteile in Drensteinfurt, Ennigerloh, Sassenberg und Sendenhorst mit jeweils 7 % vorliegen.

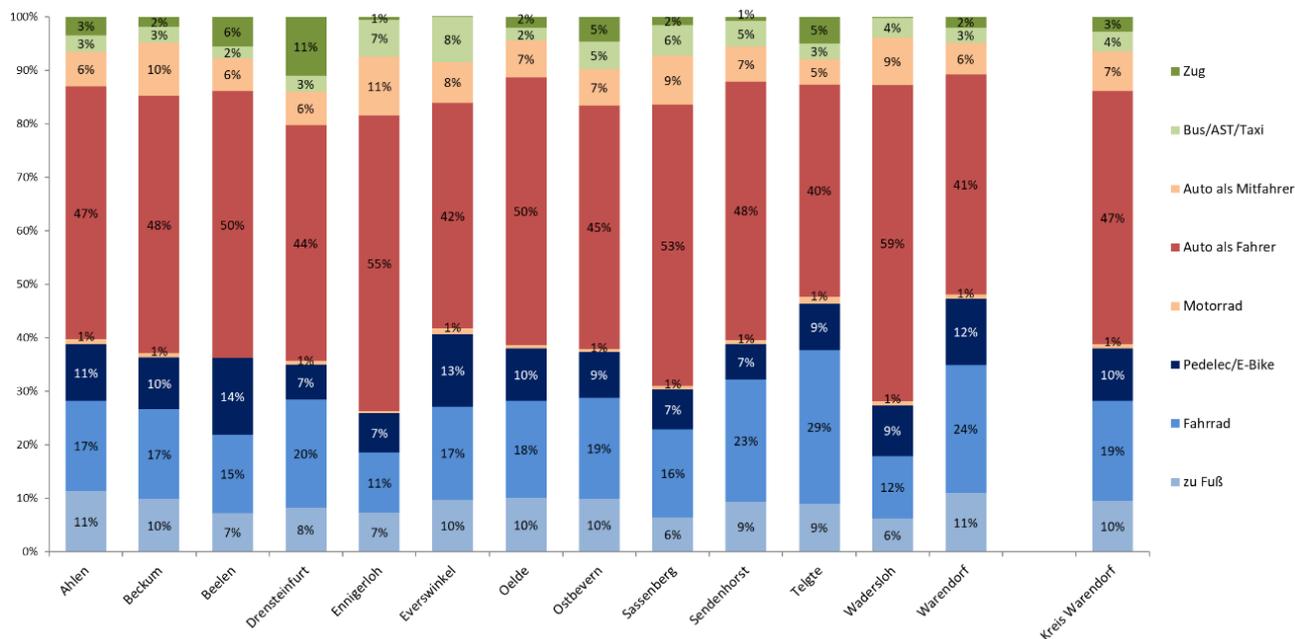


Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail)  
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine übersichtliche Darstellung der Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf kreisweiter Ebene kann auch noch einmal dem Anhang (Anhang B) entnommen werden.

### 6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen zusammen nur 11 % der Verkehrsleistung, auf den MIV hingegen 74 % und auf den ÖV 15 % (s. Abb. 6-4). Demnach werden 80 Tsd. Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern im Kreis Warendorf zu Fuß bestritten, 791 Tsd. Personen-km mit dem Fahrrad, 6.183 Tsd. Personen-km mit dem MIV und 1.247 Tsd. Personen-km erfolgen mit dem ÖV (s. Tab. 6-6).

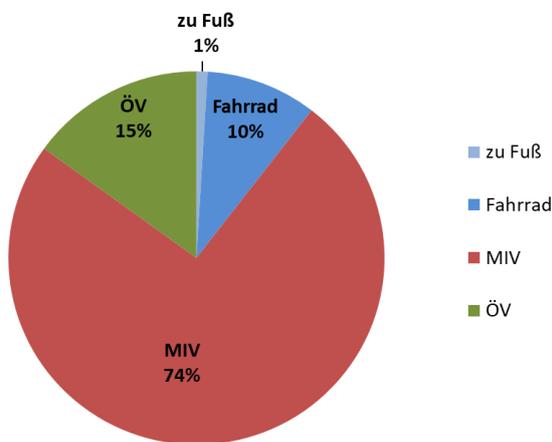


Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung  
(Auswertung auf Wegeebe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖV	1.247.000
MIV	6.183.000
Fahrrad	791.000
zu Fuß	80.000
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>8.301.000</b>

Tab. 6-6 Verkehrsleistung in Personen-km  
(Auswertung auf Wegeebe)

### Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile im Kreis Warendorf sind in Abbildung 6-5 der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Kreise aufgeführt. Vergleichsdaten liegen aus den umliegenden (Land-)Kreisen Coesfeld, Borken, Emsland, Osnabrück, Grafschaft Bentheim sowie Steinfurt vor. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split anderer Kreise, teils größere Unterschiede. Die MIV-Anteile weichen um bis zu elf Prozentpunkte vom Anteil im Kreis Warendorf ab. Hinsichtlich des Radverkehrs sind die Anteile im Kreis Borken und im Landkreis Grafschaft Bentheim gegenüber dem Kreis Warendorf leicht erhöht. In den Landkreisen Emsland und Osnabrück liegen die Radverkehrsanteile wiederum um 13 bzw. 18 Prozentpunkte niedriger. Im Hinblick auf den Fußverkehrsanteil ist insbesondere der Anteil im Landkreis Osnabrück erhöht (18 % gegenüber 10 % im Kreis Warendorf). Leichte Abweichungen hinsichtlich des ÖV-Anteils lassen sich vereinzelt im Landkreis Grafschaft Bentheim, im Kreis Borken sowie im Kreis Coesfeld feststellen. Hier ist der ÖV-Anteil um drei bzw. zwei Prozentpunkte geringer. Die aktuellsten Vergleichsdaten liegen aus den benachbarten Kreisen Coesfeld und Steinfurt vor. In beiden Kreisen wurde in 2022 eine Befragung zur Mobilität durchgeführt. Der Vergleich mit den Daten aus dem Kreis Warendorf zeigt, dass im Kreis Coesfeld der Radverkehrsanteil auf dem gleichen Niveau liegt. Im Kreis Steinfurt ist der Radverkehrsanteil um einen Prozentpunkt niedriger. Größere Unterschiede lassen sich beim MIV-Anteil und beim Fußverkehrsanteil ausmachen. Der Fußverkehrsanteil liegt im Kreis Coesfeld um vier Prozentpunkte höher, der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte niedriger als im Kreis Warendorf. Im Kreis Steinfurt hingegen liegt der Fußverkehrsanteil um einen Prozentpunkt niedriger und der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte höher als im Kreis Warendorf. Der ÖV-Anteil des Kreises Warendorf liegt auf dem gleichen Niveau wie im Kreis Steinfurt. Der ÖV-Anteil im Kreis Coesfeld ist hingegen um zwei Prozentpunkte niedriger als im Kreis Warendorf.

In der übergeordneten Studie Mobilität in Deutschland werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 erhoben. Die Daten aus der Erhebung 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt der Kreis Warendorf einen um zwei Prozentpunkte niedrigeren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind deutlich niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile 17 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖV-Anteile sind im Kreis Warendorf leicht niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene.

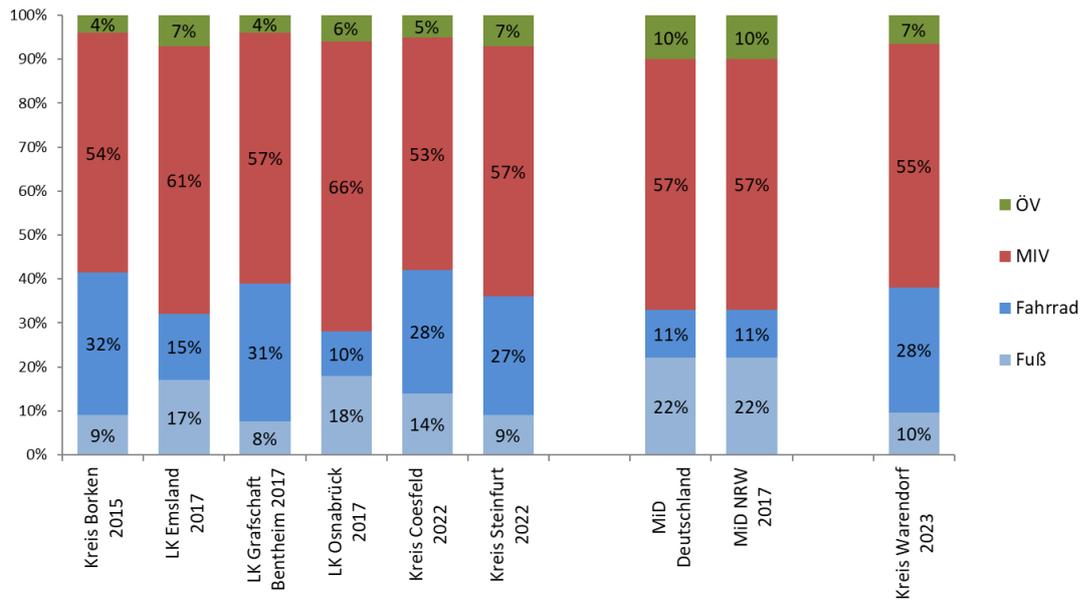


Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich<sup>22</sup>

**Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:**

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2015 lassen sich einzelne Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. 2015 fand die Erhebung im September statt, die 11.000 angeschriebenen Haushalte sollten hier an einem Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) ihre Mobilität entsprechend dokumentieren.<sup>23</sup> Im Hinblick auf den MIV ist bei der Befragung 2023 ein niedrigerer Anteil als 2015 zu erkennen. Dieser sank von 57 % auf 55 %. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 24 % auf 28 % feststellen. Der Fußverkehrsanteil hat einen leichten Rückgang um zwei Prozentpunkte von 12 % im Jahr 2015 auf 10 % 2023 zu verzeichnen. Der ÖV-Anteil ist zwischen 2015 und 2023 konstant geblieben. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds gegenüber dem MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte zu.

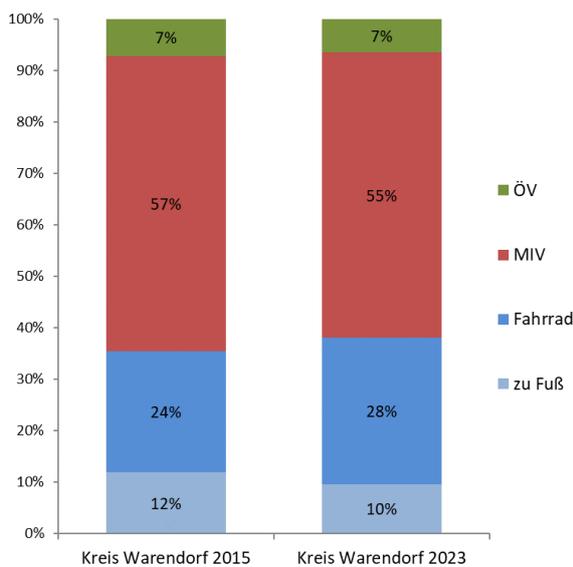


Abb. 6-6 Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich (Auswertung auf Wegeebe)

<sup>22</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Kreise sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

<sup>23</sup> Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf 2015.

### 6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern (s. Abb. 6-7). Die Kernaussagen für den Kreis Warendorf lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind vereinzelt zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß und nutzen vermehrt das Fahrrad, während Männer häufiger mit dem ÖV unterwegs sind und häufiger den MIV nutzen.
- Vor allem in den Altersklassen ab 18 Jahren nutzen Männer den MIV häufiger als Frauen. Im Vergleich dazu ist der Radverkehrsanteil bei Frauen in den jüngeren Altersklassen geringer gegenüber den Männern.
- Insbesondere Frauen ab 65 Jahren gehen häufiger zu Fuß als Männer. Männer in diesen Altersklassen nutzen hingegen vermehrt das Fahrrad.

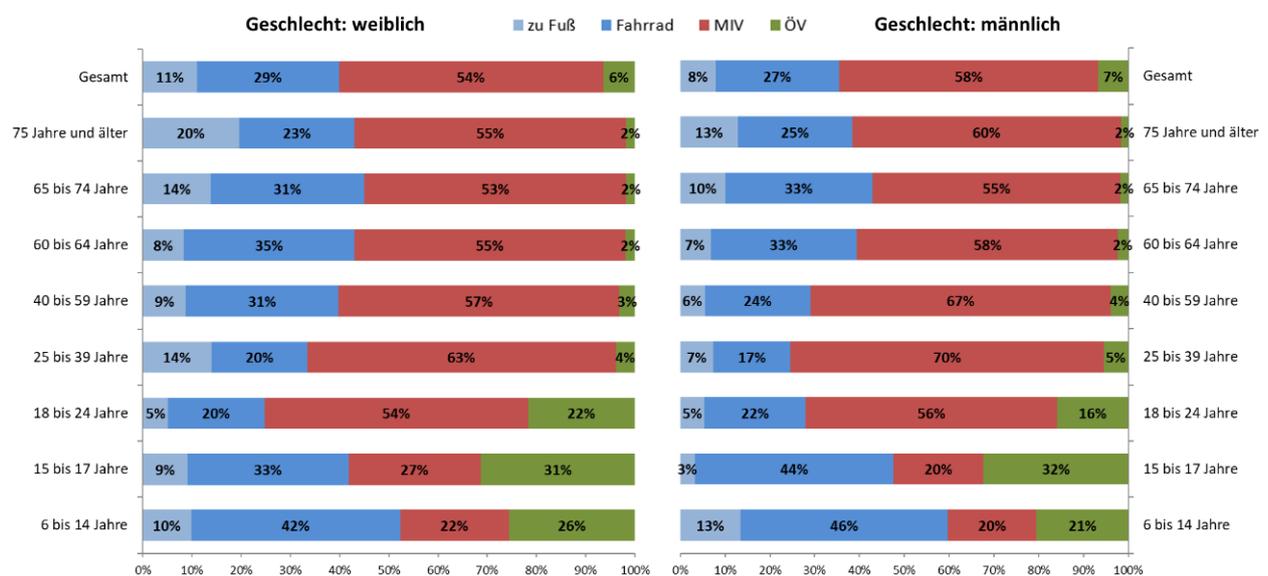


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

### 6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede. Es ist zu erkennen, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt. Während Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen (67 % bzw. 57 %) sowie Auszubildende/Umschüler(innen) (57 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden. Diese Gruppen haben mit jeweils 27 % die höchsten ÖV-Anteile. Die Gruppe der vorübergehend freigestellten Personen weist einen hohen Anteil am Fußverkehr (35 %) auf. Hohe Anteile im Radverkehr sind bei den Schülerinnen und Schülern (42 %), den in Teilzeit erwerbstätige Personen (32 %) sowie den Rentnerinnen und Rentnern sowie den Pensionären (30 %) zu erkennen (s. Abb. 6-8).

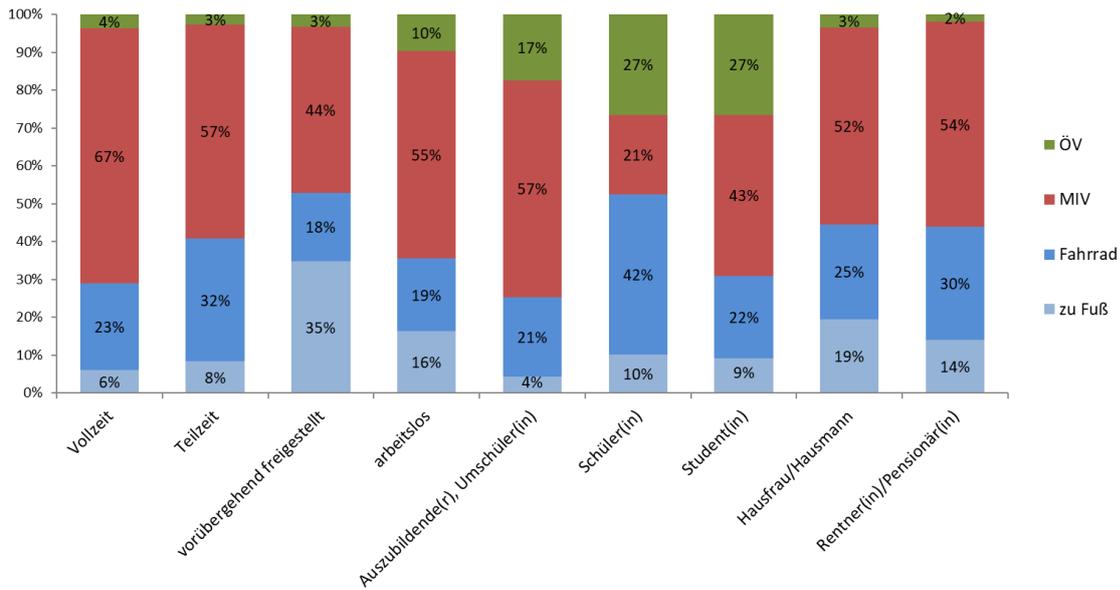


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebene)

### 6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in der nachfolgenden Tabelle 6-7 dargestellt. Es wird deutlich, dass mit 23,1 % der Großteil der Wege eine Länge zwischen 1 km bis 2,5 km hat. Darauf folgen mit 20,1 % die Wege, die in die Wegelängenkategorie 10 km bis 25 km eingeteilt werden können. Im Rahmen der Befragung hatten nur wenige Wege eine Länge von über 50 km.

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	147.700	16,6%
1 bis < 2,5 km	205.000	23,1%
2,5 bis < 5 km	122.500	13,8%
5 bis < 10 km	143.100	16,1%
10 bis < 25 km	179.200	20,1%
25 bis < 50 km	66.800	7,5%
50 bis < 100 km	18.700	2,1%
Über 100 km	6.300	0,7%
<b>Gesamt</b>	<b>889.200</b>	<b>100,0%</b>

Tab. 6-7 Anteil der Wegelängenkategorien am Gesamtwegeaufkommen (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist der Abbildung 6-9 zu entnehmen. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 38 %, der Radverkehrsanteil bei 40 %. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege 21 % (MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)).

Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des Radverkehrs. Gleichzeitig nimmt auch der MIV-Anteil um 15 Prozentpunkte zu. Bereits in der Entfernungskategorie der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil ist in dieser Wegelängenkategorie ebenfalls rückläufig. Zunahmen sind vor allem beim MIV- und

ÖV-Anteil zu erkennen. Ab einer Länge von 5 km beträgt der Radverkehrsanteil 20 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 9 %.

Die Anteile des ÖV steigen ab einer Distanz von 2,5 km an. Ab einer Wegelängenklasse von 5 km erreicht der ÖV einen Anteil von 8 %. Bei längeren Distanzen besitzt vor allem der Zugverkehr (Fernverkehr) weitere Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw (Wegelänge > 100 km). Insgesamt dominieren aber auch bei längeren Wegedistanzen die MIV-Anteile.

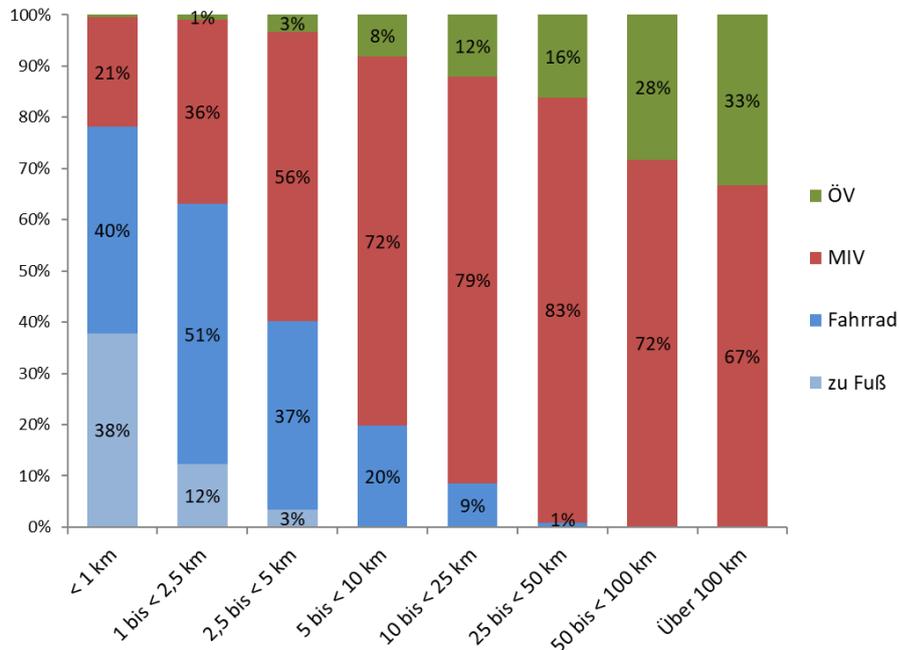


Abb. 6-9 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge  
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

**Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge in der Zeitreihe:**

Bei der Mobilitätsbefragung 2015 wurde ebenfalls die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge in Entfernungsklassen bis 10 km analysiert. Im Vergleich der Ergebnisse aus 2023 mit 2015 fällt auf, dass die Radverkehrsanteile vor allem bei Wegen in den Längenklassen zwischen 1-10 km gestiegen sind. Der Anteilzuwachs beträgt in diesen Längenklassen zwischen drei und acht Prozentpunkten. Auch bei Wegen mit einer Länge von über 10 km hat der Radverkehrsanteil um drei Prozentpunkte zugenommen. Weitere Unterschiede sind zwischen den Fuß- und ÖV-Anteilen auszumachen. Während 2015 Wege zwischen 1 km und 5 km Länge zu 16 % bzw. zu 8 % zu Fuß erfolgten beträgt der Anteil 2023 14 % bzw. 4 %. Darüber hinaus ist erkennbar, dass Wege ab einer Länge von 5 km 2015 häufiger mit dem ÖV zurückgelegt wurden.

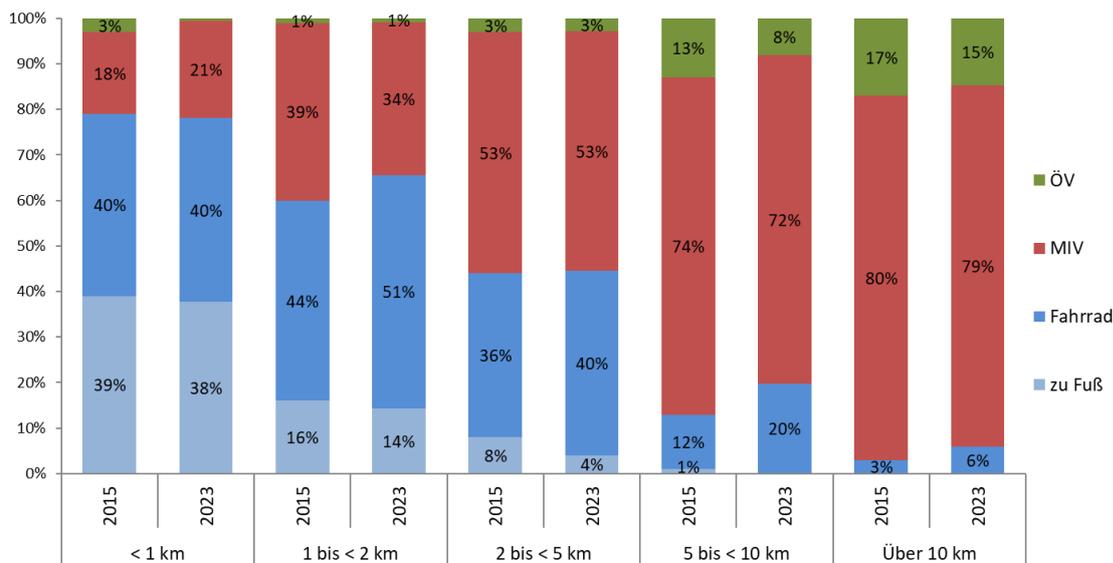


Abb. 6-10 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (2015-2023)  
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge 95 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 90 % aller Wege über eine Distanz von unter 10 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass rund 85 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖV werden vor allem Wege ab 5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

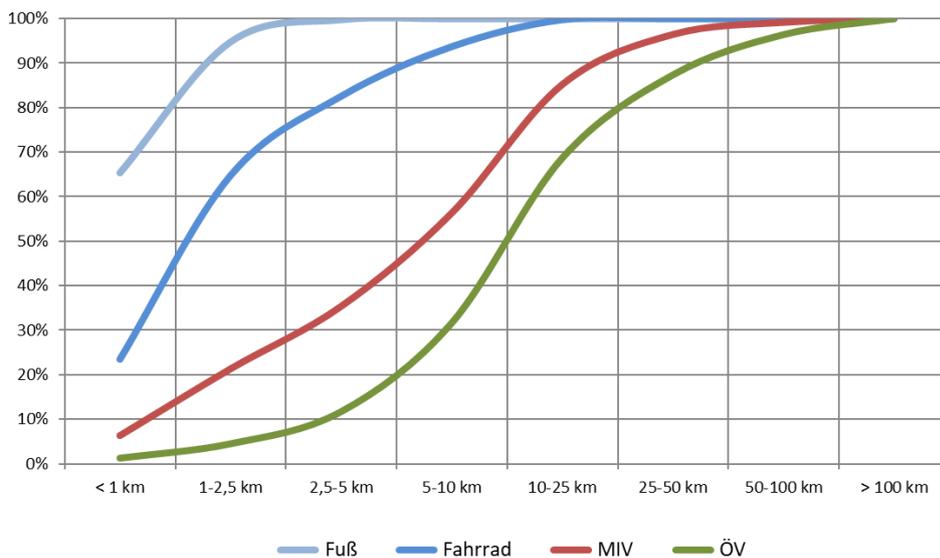


Abb. 6-11 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel  
(Auswertung auf Wegeebe)

### 6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke kreisweit am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung 6-12. Arbeitswege weisen mit 27 % den höchsten Anteil auf. 18 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 15 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit jeweils 5 % bzw. 6 % weisen die Wegezwecke „Geschäftlich“ sowie „Arztbesuch“ die geringsten Anteile auf.<sup>24</sup> Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

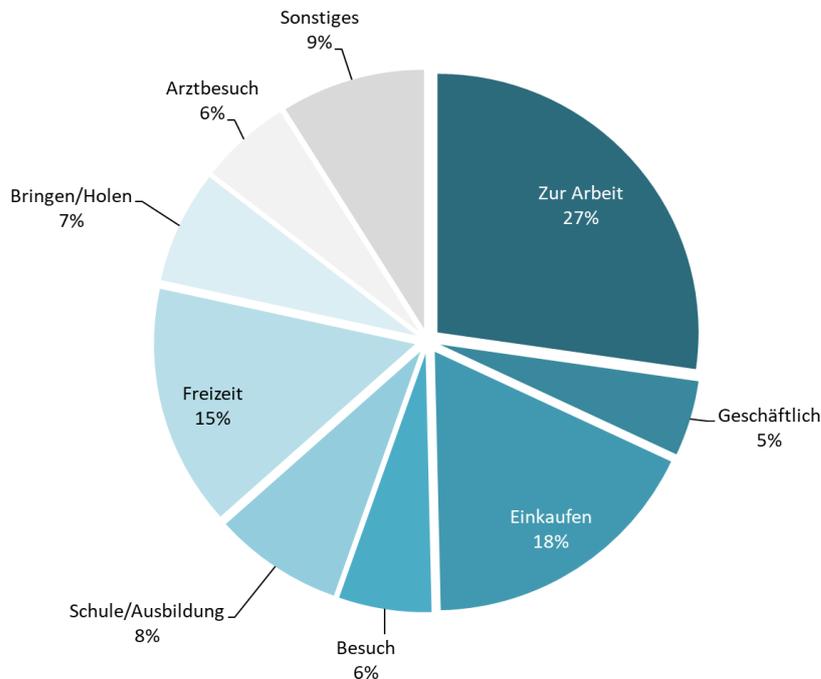


Abb. 6-12 Wegezwecke aller Wege  
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck können der nachstehenden Abbildung 6-13 entnommen werden. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Geschäftlich“ (78 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)), „Arztbesuch“ (71 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) sowie „Bringen/Holen“ (69 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 18 %. Diese teilen sich in 8 % Selbst- und 9 % Mitfahrten auf<sup>25</sup>. Der ÖV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 39 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem nutzen Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten sowie Auszubildende mit 34 % häufig das Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen erhöhten Radverkehrsanteil von 24 % sowie einen erhöhten ÖV-Anteil von 6 % auf. Freizeit- sowie Einkaufswege haben einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 54 % der Freizeitwege und 40 % der Einkaufswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

<sup>24</sup> Der Wegezweck „Geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

<sup>25</sup> Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer(in) differenziert.

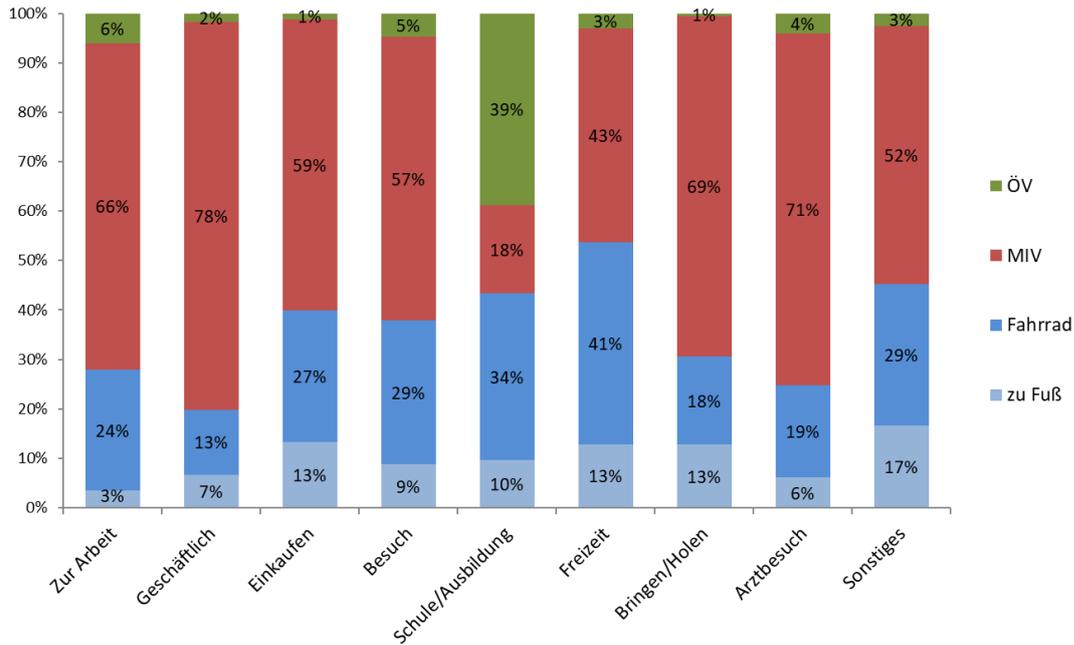


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

**Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck in der Zeitreihe:**

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks wurde auch in der Mobilitätsbefragung 2015 ermittelt. Im Zeitreihenvergleich werden auf einzelnen Wegen mit einem bestimmten Wegezweck Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile deutlich. Beispielsweise werden Wege zur Arbeit 2023 tendenziell häufiger mit dem Fahrrad zurückgelegt als es noch 2015 der Fall war. Das gleiche gilt für Freizeitwege, hier hat der Radverkehrsanteil zwischen 2015 und 2023 um elf Prozentpunkte zugenommen. Wege zur Schule oder Ausbildung werden im Jahr 2023 vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr zurückgelegt. Im Bring- und Holverkehr hat sich zwischen 2015 und 2023 der MIV-Anteil um sieben Prozentpunkte verringert.

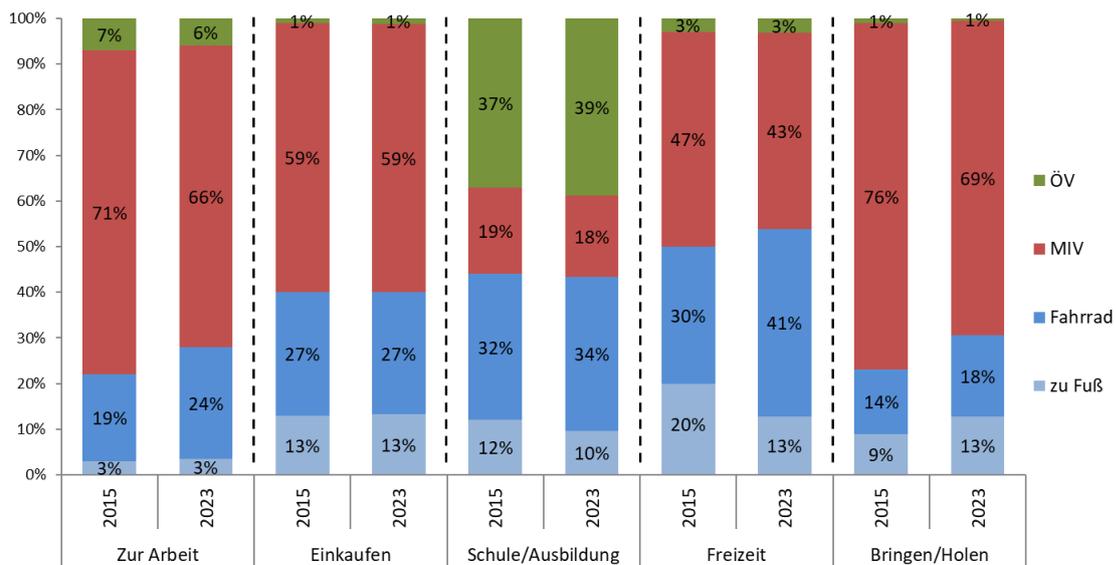


Abb. 6-14 Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (2015-2023) (Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

## 6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst wurden die geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene aggregiert (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene des Kreises verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 35,2 km (s. Tab. 6-8). Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 11,3 km. Die Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert im Mittel 56 Minuten, mit dem Bus sind es im Mittel 29 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer(in)) beträgt die Wegelänge im Mittel 12,9 km und die Wegedauer im Mittel 16 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 10,8 km und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Tab. 6-9). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,7 km deutlich kürzer; die Wegedauer weicht mit 15 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch weniger stark ab. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 4,1 km bei einer erhöhten Wegedauer von 19 Minuten.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 9,3 km. Damit liegt die mittlere Wegelänge nahezu auf dem gleichen Niveau wie 2015, hier betrug die durchschnittliche Wegelänge (bei Wegen < 100 km Länge) 9,5 km. Demzufolge wird deutlich, dass sich die mittlere Wegelänge im Kreis Warendorf zwischen 2015 und 2023 kaum verändert hat. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Kreisgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 5,2 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Kreises bzw. innerhalb der jeweiligen Kommune ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Schienenverkehr vor. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf beträgt 17 Minuten; im Binnenverkehr sind es 13 Minuten. Bei 3,0 Wegen je Person (s. Tab. 6-1) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 52 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner bzw. die durchschnittliche Bewohnerin im Kreis Warendorf einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt		Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten	
zu Fuß	0,9	9	0,9	9	
Fahrrad	2,7	15	2,3	14	
Pedelec/E-Bike	4,1	19	3,3	17	
E-Scooter/Tretroller	3,4	17	2,6	14	
Motorrad/Mofa	12,7	16	8,3	12	
Auto als Fahrer(in)	12,9	16	7,7	11	
Auto als Mitfahrer(in)	10,8	14	6,6	10	
Bus/AST	11,3	29	9,5	25	
Zug (SPNV)	35,2	56	14,8	32	
<b>Mittelwert</b>	<b>9,3</b>	<b>17</b>	<b>5,2</b>	<b>13</b>	

Tab. 6-8 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel  
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Tabelle 6-9 dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienztzwecken mit durchschnittlich 15,4 km bzw. 12,7 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,6 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 14 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 53 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten.

Wegezweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	8%	14%	11%	14%	32%	17%	4%	15,4	23
Geschäftlich	14%	16%	16%	16%	23%	9%	5%	12,7	18
Einkauf (tägl. Bedarf)	25%	32%	14%	17%	10%	2%	0%	4,6	11
Sonstiger Einkauf	16%	24%	16%	15%	19%	7%	3%	9,5	17
Private Erledigung	17%	25%	12%	16%	22%	6%	3%	9,1	21
Privater Besuch	18%	27%	17%	19%	15%	3%	1%	6,7	15
Schule/Ausbildung	27%	25%	15%	14%	15%	3%	1%	5,8	11
Freizeit	14%	23%	11%	18%	27%	6%	2%	9,4	16
Bringen/Holen	24%	26%	17%	14%	14%	4%	1%	6,1	13
<b>Gesamt</b>	<b>17%</b>	<b>23%</b>	<b>14%</b>	<b>16%</b>	<b>20%</b>	<b>8%</b>	<b>2%</b>	<b>9,3</b>	<b>17</b>

Tab. 6-9 Wegelängenverteilung nach Wegezweck  
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 9,3 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die nachfolgende Tabelle 6-10 verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der eher ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Kommunen legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Räumen leben. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohnerinnen und Bewohner in Drensteinfurt zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 12,2 km. Darauf folgen Beelen und Sassenberg mit jeweils 11,4 km durchschnittlicher Wegelänge. Die

kürzesten Wege legen mit 8,3 km die Bewohnerinnen und Bewohner in Warendorf zurück, darauf folgen die Bewohnerinnen und Bewohner in Ahlen mit durchschnittlich 8,4 km.

Stadt/Gemeinde	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis-tanz in km	Dauer in Mi-nuten
Ahlen	15%	28%	20%	13%	15%	7%	2%	8,4	17
Beckum	16%	26%	19%	14%	16%	5%	4%	9,0	15
Beelen	19%	18%	8%	14%	25%	14%	2%	11,4	19
Drensteinfurt	19%	14%	6%	15%	30%	14%	2%	12,2	21
Ennigerloh	17%	13%	12%	23%	27%	8%	1%	9,6	15
Everswinkel	19%	17%	12%	7%	38%	5%	2%	9,9	19
Oelde	15%	25%	14%	22%	15%	7%	2%	8,6	15
Ostbevern	21%	23%	6%	14%	27%	7%	2%	10,1	18
Sassenberg	13%	17%	9%	27%	20%	13%	1%	11,4	19
Sendenhorst	19%	23%	8%	15%	27%	6%	2%	9,8	17
Telgte	19%	28%	9%	13%	24%	6%	2%	9,1	20
Wadersloh	22%	10%	12%	22%	25%	6%	4%	10,9	15
Warendorf	17%	28%	15%	14%	16%	8%	1%	8,3	18
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>17%</b>	<b>23%</b>	<b>14%</b>	<b>16%</b>	<b>20%</b>	<b>8%</b>	<b>2%</b>	<b>9,3</b>	<b>17</b>

Tab. 6-10 Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde  
(Auswertung auf Wegeebe-ne), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

## 6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 80 % der Wege der Bevölkerung des Kreises Warendorf entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-15 bis 6-20 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Tabelle 6-5. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.<sup>26</sup> Im Sinne einer verbesserten Übersicht wurden die Wegeverflechtungen mit weniger als 200 Wege/Tag in den Karten nicht abgebildet. Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Kreises Warendorf, sondern der Verkehr innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-15) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Kommunen im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Zwischen den kreisangehörigen Kommunen existieren keine stärkere Fußgängerströme mit mehr als 200 Wegen pro Tag. Fußwege, die über die Grenze einer Kommune hinaus erfolgen, lassen sich in der Regel vor allem auf Freizeitwege begrenzen (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der kommunalen Grenzen liegen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb der jeweiligen Stadt/Gemeinde beschränkt.

Bei Betrachtung des **Radverkehrs** (s. Abb. 6-16) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Kommunen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Stärker nachgefragte Verbindungen liegen mit ca. 2.000 Wegen zwischen Sassenberg und Warendorf. Daneben ist die Fahrradmobilität mit Blick auf die zurückgelegten Wege insbesondere zwischen Beckum und Ennigerloh, zwischen Ennigerloh und Warendorf sowie zwischen Ahlen und Sendenhorst ausgeprägt.

Im **MIV** (s. Abb. 6-17) erfolgen vergleichsweise die meisten Fahrten zwischen Ahlen und Beckum mit mehr als 11.000 Wegen/Tag. Daneben bestehen starke Verbindungen zwischen Beckum und Ennigerloh sowie zwischen Warendorf und Sassenberg mit jeweils mehr als 8.000 täglichen MIV-Wege. Als Wegeziel im MIV-Verkehr dominieren Ahlen, Beckum und Warendorf. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegen mit rund 63 % innerhalb von Ahlen am höchsten. Darauf folgt Wadersloh mit 59 %. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im **ÖV** (s. Abb. 6-18) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der kreisangehörigen Kommunen mitunter von der jeweiligen lokalen ÖV-Angebotsqualität abhängig. Teilweise zeigen sich höhere Binnenverkehrsanteile, beispielsweise in Ahlen, Oelde oder Wadersloh. Daneben sind die Anteile in Everswinkel oder Sassenberg deutlich niedriger. Auch bei den Verflechtungen zwischen den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen sind Unterschiede erkennbar. Tendenziell lässt sich eine verstärkte Ausrichtung auf Ahlen und Warendorf erkennen. Die stärksten Verflechtungen sind zwischen Warendorf und Sassenberg, Warendorf und Everswinkel sowie zwischen Ahlen und Beckum bzw. zwischen Ahlen und Sendenhorst auszumachen. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in der Abbildung nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Kreisgebietes mit dem Zug fährt).<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der Kommunen sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des jeweiligen kommunalen Gebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die grenzüberschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

<sup>27</sup> Die Bedeutung der kreisangehörigen Kommunen mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck

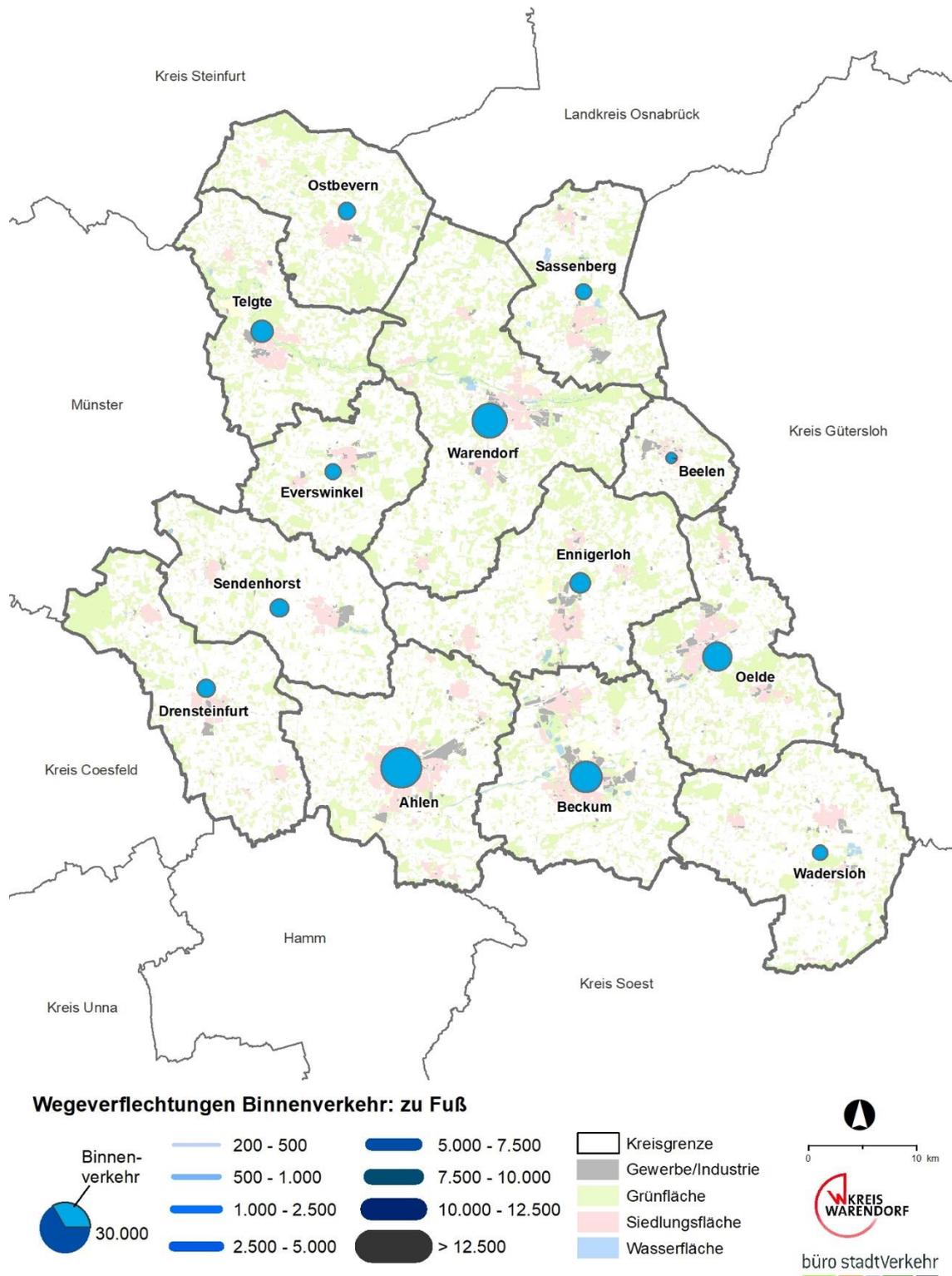


Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Warendorf<sup>28</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Sassenberg mit dem Bus nach Warendorf fährt und dort in den Zug nach Münster umsteigt, ist in Sassenberg Teil des Quellverkehrs und in Münster Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

<sup>28</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

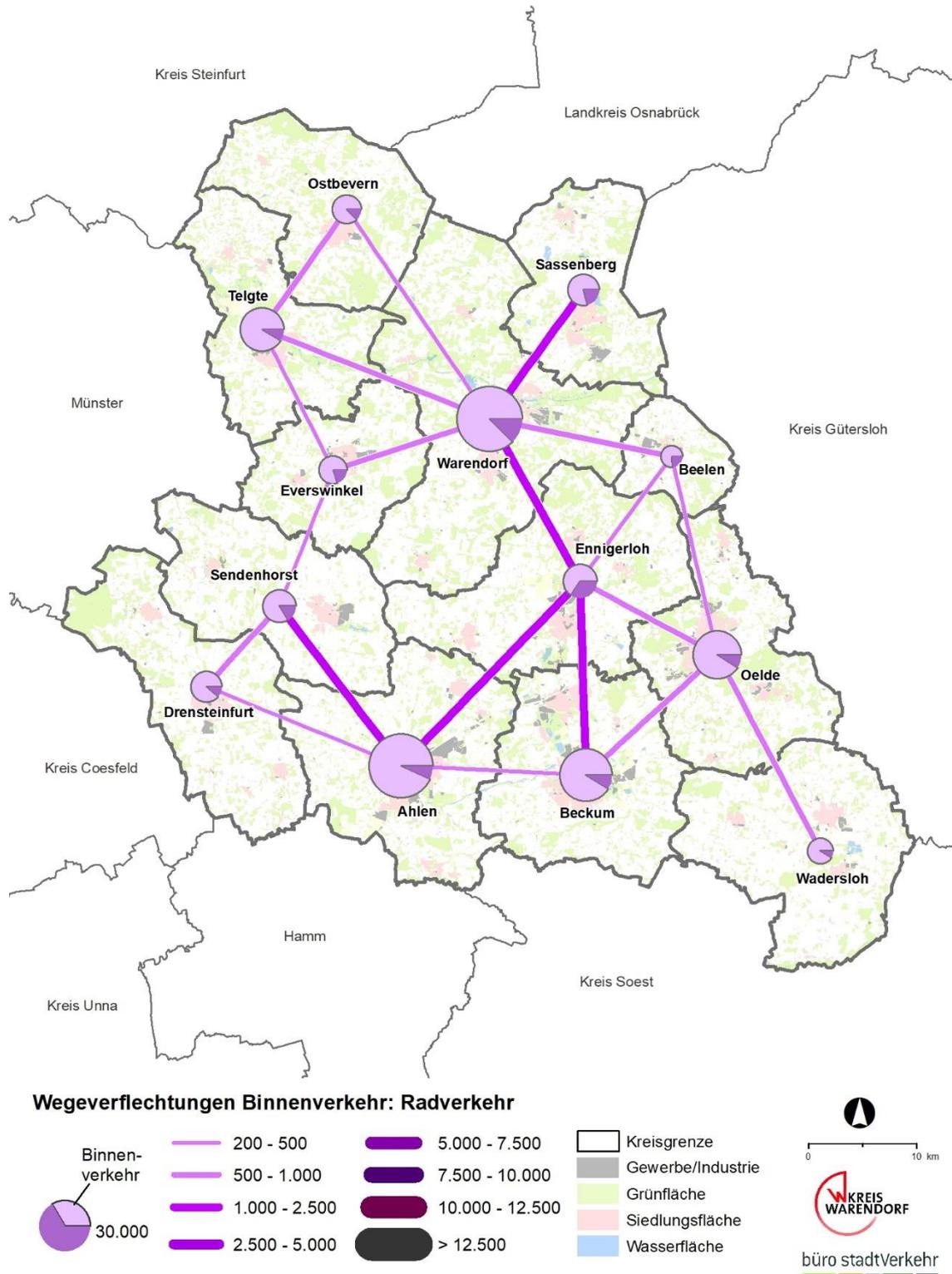
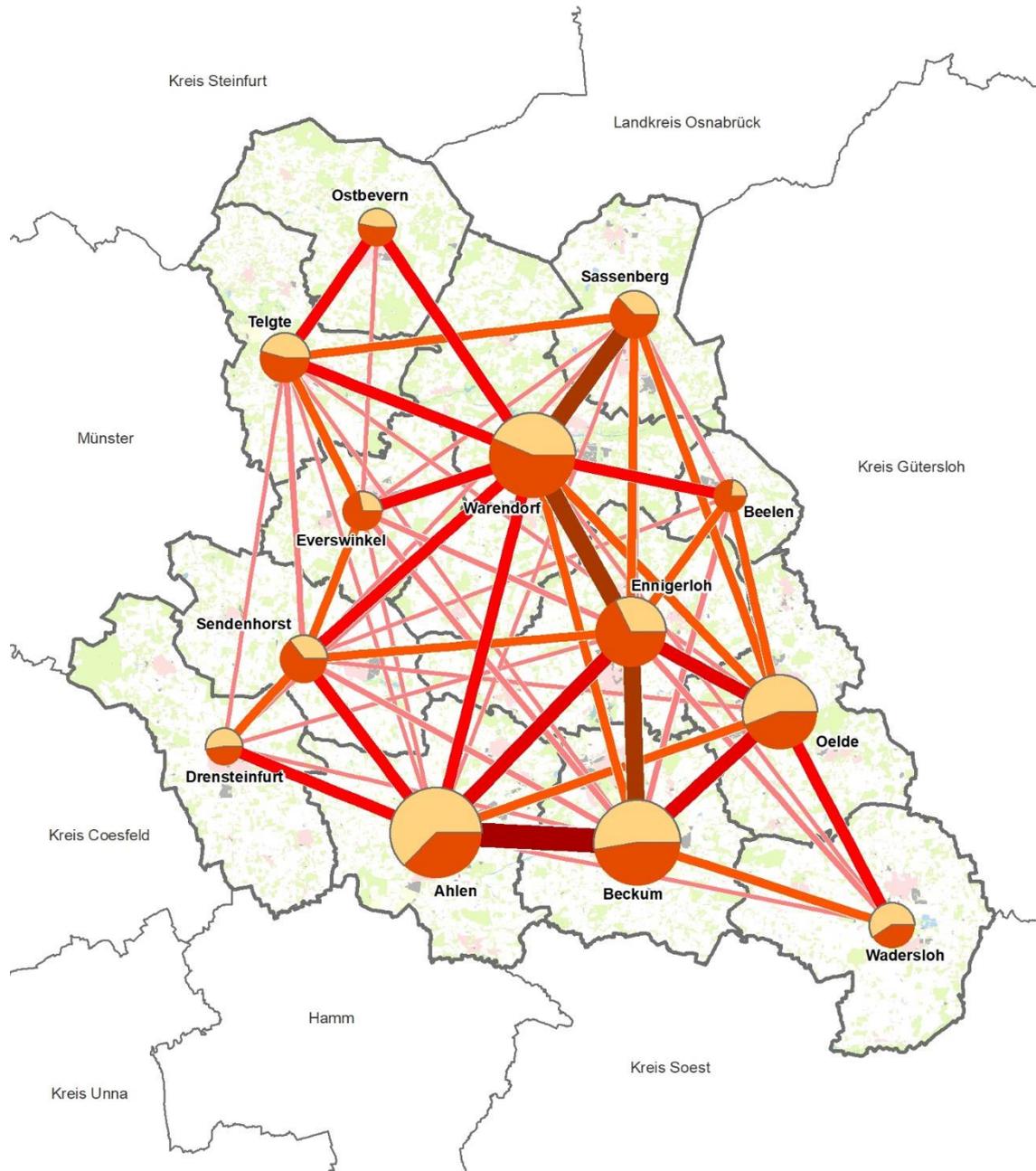


Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Warendorf<sup>29</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

<sup>29</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



**Wegeverflechtungen Binnenverkehr: MIV**

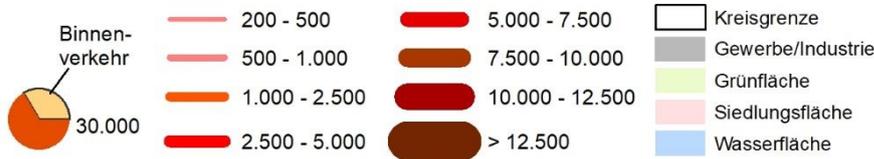


Abb. 6-17 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Warendorf<sup>30</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

<sup>30</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

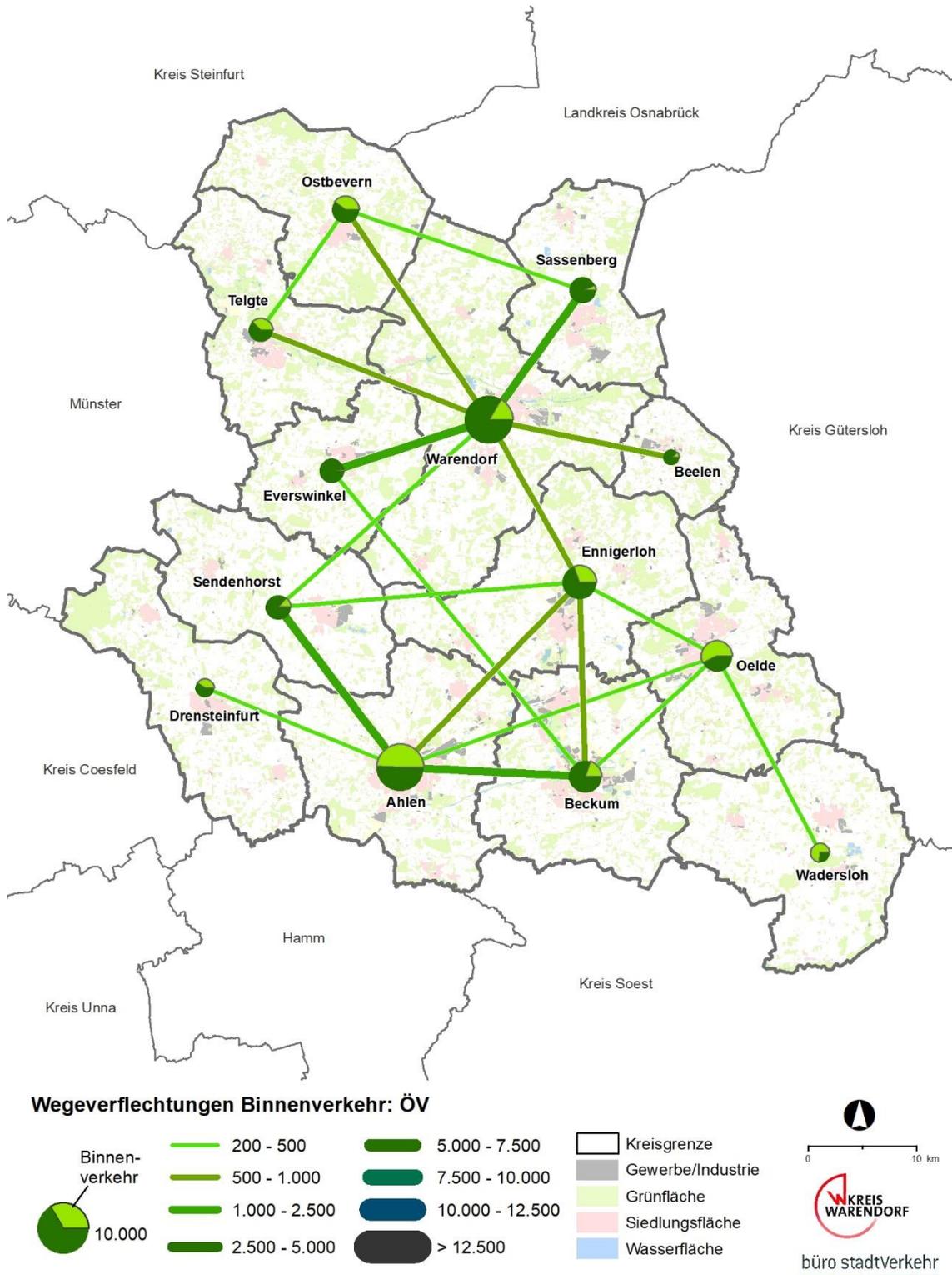


Abb. 6-18 Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Warendorf<sup>31</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

<sup>31</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

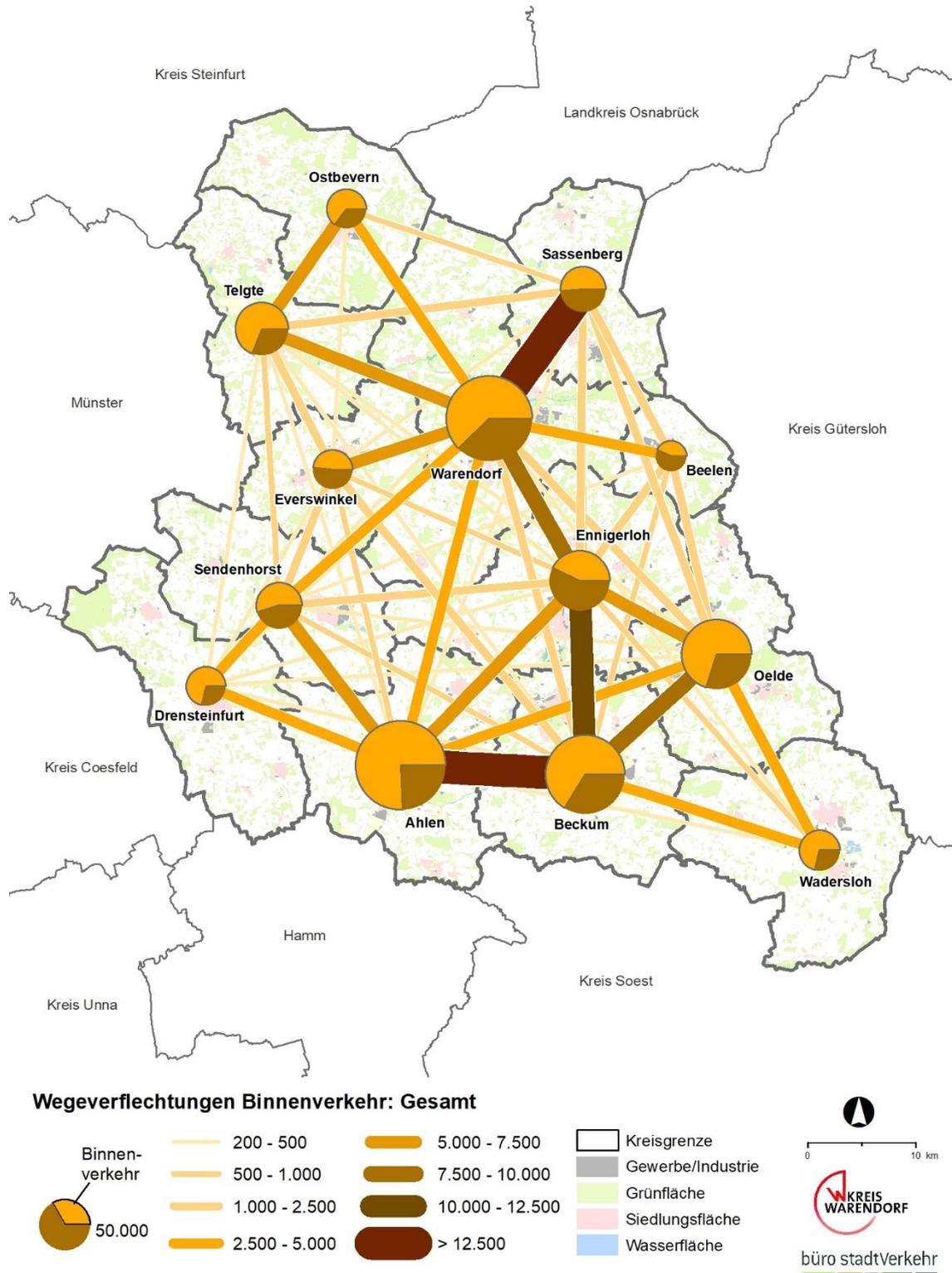


Abb. 6-19 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Warendorf<sup>32</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

<sup>32</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Die Gesamtbetrachtung aller Verkehre innerhalb des Kreises Warendorf zeigt Ahlen, Beckum und Warendorf als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen in Ahlen mit knapp 76 % vor. In der folgenden Tabelle 6-11 sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen Ahlen und Beckum mit ca. 13.000 Wegen/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von Ahlen nach Beckum ca. 6.500 Wege, von Beckum nach Ahlen ca. 6.500 Wege). Insgesamt werden rund 889.200 Wege zurückgelegt. Eine weitere tabellarische Aufteilung der Verkehrsverflechtungen in Quell-Ziel-Matrix-Form (z. B. nach Verkehrsmitteln oder Wegezwecke) kann dem Anhang C entnommen werden.

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	118.500	6.500	100	2.100	3.700	300	1.300	100	100	3.200	200	200	1.500	13.100	150.800
Beckum	6.500	80.000	400	200	5.200	700	4.300	-	300	400	200	1.400	1.000	7.800	108.200
Beelen	100	400	8.100	100	700	-	700	100	500	200	-	-	2.400	2.000	15.200
Drensteinfurt	2.000	200	100	21.200	200	100	100	-	-	1.300	200	-	100	9.700	35.200
Ennigerloh	3.600	5.400	600	100	30.500	300	3.200	100	500	900	100	300	5.000	2.600	53.200
Everswinkel	300	800	100	100	300	14.500	-	100	200	1.100	1.100	-	3.700	3.600	25.800
Oelde	1.300	4.200	700	100	3.400	-	66.700	100	600	200	200	2.400	1.100	8.000	88.800
Ostbevern	100	-	100	-	100	200	100	19.700	300	-	2.500	-	1.900	4.100	29.000
Sassenberg	200	300	500	-	700	200	500	300	20.700	200	700	-	6.300	5.700	36.300
Sendenhorst	3.200	400	200	1.200	800	1.100	200	-	200	22.500	300	100	1.600	5.100	36.800
Telgte	300	200	-	100	100	1.100	200	2.800	700	300	37.900	100	2.800	7.900	54.500
Wadersloh	100	1.400	-	-	300	-	2.400	-	-	100	-	22.700	200	6.400	33.700
Warendorf	1.500	900	2.500	100	4.700	3.700	1.100	2.100	6.300	1.400	2.700	200	89.800	8.200	125.100
Außen	13.200	7.500	1.800	9.900	2.500	3.600	7.800	3.700	5.900	5.100	8.600	6.400	7.800	12.400	96.300
<b>Gesamt</b>	<b>150.800</b>	<b>108.100</b>	<b>15.100</b>	<b>35.300</b>	<b>53.400</b>	<b>25.700</b>	<b>88.600</b>	<b>29.000</b>	<b>36.300</b>	<b>36.900</b>	<b>54.700</b>	<b>33.700</b>	<b>125.300</b>	<b>96.500</b>	<b>889.200</b>

Tab. 6-11 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)  
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Der Binnenverkehrsanteil für den gesamten Kreis Warendorf liegt bei knapp 80 %. Demzufolge haben 80 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb des Kreises, 20 % der Wege verlassen das Kreisgebiet (s. Tab. 6-12). Die Mobilität innerhalb des Kreises spielt sich zu ca. 62 % innerhalb der kreisangehörigen Kommunen ab (= Binnenverkehr Kommunen) und zu etwa 18 % zwischen den Kommunen. Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegelation. In Abbildung 6-20 sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt.

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb des Kreises Warendorf haben (= Binnenverkehr Kreis Warendorf), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im Durchschnitt der kreisweiten Ergebnisse. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 12 % zwei Prozentpunkte über dem kreisweiten Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb der kreisangehörigen Kommune haben (= Binnenverkehr Kommunen), beträgt der Fußverkehrsanteil 15 %. Auch bei den Radverkehrsanteilen ist eine deutliche Steigerung erkennbar. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene des gesamten Kreisgebietes teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Kreisgebiet verlassen (= Quell-Ziel-Verkehr), sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 8 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 15 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖV zurückgelegt, das bedeutet, dass bei diesen Wegelationen mehr als doppelt so viele Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb des Kreises Warendorf auf den MIV mit 77 % zurückgegriffen.

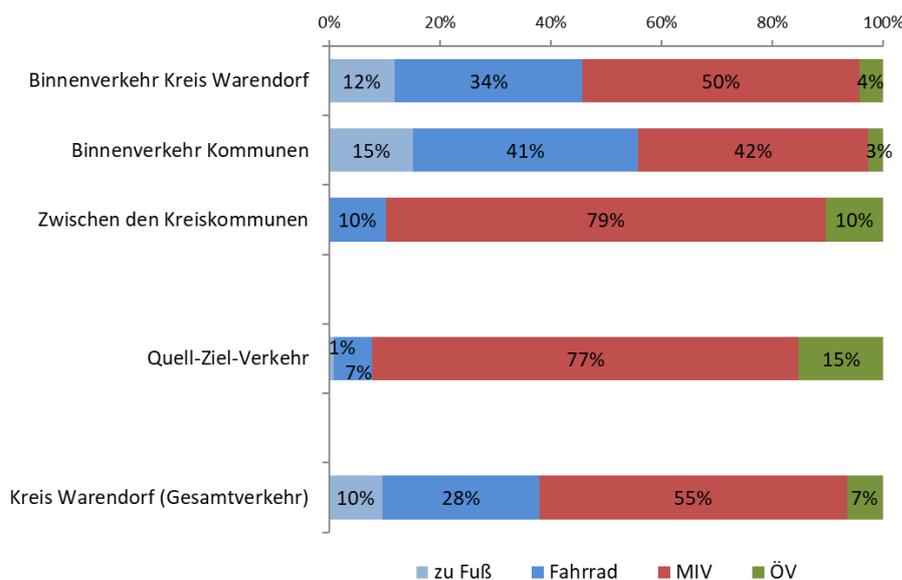


Abb. 6-20 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen  
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-21 zeigt noch einmal den Vergleich in der Zeitreihe. Es wird deutlich, dass im kommunalen Binnenverkehr zwischen 2015 und 2023 mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies erfolgt zu Lasten des Fußverkehrs- sowie des MIV-Anteils. Bei Betrachtung des Verkehrs zwischen den kreisangehörigen Kommunen wird deutlich, dass auch hier der Radverkehrsanteil deutlich zugenommen hat. Dies erfolgt zu Lasten des MIV- und ÖV-Anteils. Die Analyse des Quell-Ziel-Verkehrs zeigt auch noch einmal auf, dass zwischen 2015 und 2023 mehr Wege mit dem Fahrrad in die angrenzenden Kommunen erfolgen. Der MIV- und ÖV-Anteil erfährt einen Rückgang um jeweils drei Prozentpunkte.

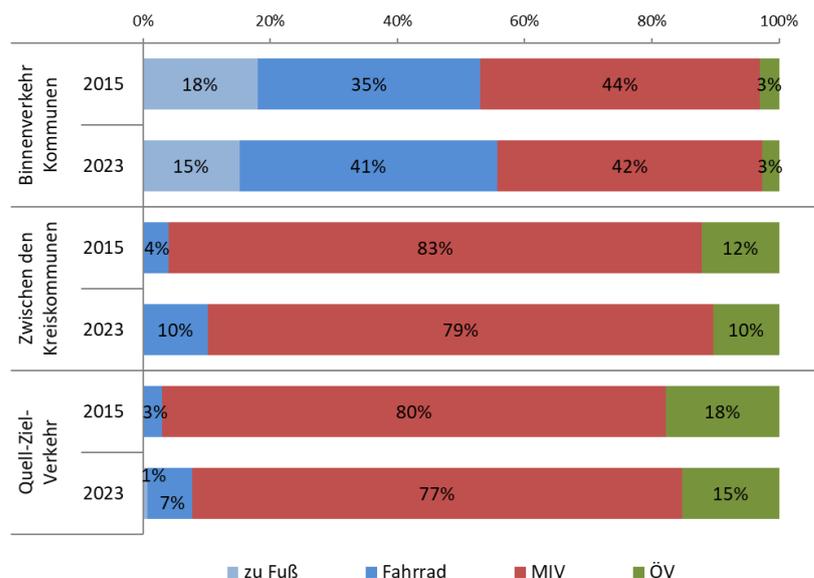


Abb. 6-21 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen im Zeitreihenvergleich (Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in Tabelle 6-12 dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung des Kreises Warendorf zählen die beiden Nachbarstädte Münster und Hamm. Rund 65.200 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen dem Kreis Warendorf und der Stadt Münster zurückgelegt. Nach Hamm erfolgen täglich knapp 20.000 Wege. Zahlreiche Wege erfolgen darüber hinaus in den Kreis Gütersloh, insgesamt sind es etwa 30.400 tägliche Wege.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
<b>Binnenverkehr Kreis Warendorf</b>	<b>79,7%</b>		<b>708.800</b>
<i>Binnenverkehr Stadt/Gemeinde</i>		62,1%	552.600
<i>Zwischen den Städten/Gemeinden</i>		17,6%	156.100
<b>Nach außen</b>	<b>20,3%</b>		<b>180.400</b>
<i>Stadt Münster</i>		7,3%	65.200
<i>Kreis Gütersloh</i>		3,4%	30.400
<i>Stadt Hamm</i>		2,2%	19.600
<i>Kreis Soest</i>		1,6%	14.400
<i>Landkreis Osnabrück</i>		0,6%	5.600
<i>Kreis Coesfeld</i>		0,5%	4.800
<i>Kreis Steinfurt</i>		0,5%	4.500
<i>Stadt Bielefeld</i>		0,5%	4.400
<i>Stadt Dortmund</i>		0,4%	3.600
<i>Kreis Unna</i>		0,3%	2.800
<i>Sonstige Außenziele</i>		2,8%	25.000

Tab. 6-12 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele (Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Warendorf zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-22 dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus dem Kreis heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen in die Stadt Münster. Höhere ÖV-Anteile können

vor allem bei Wegen in die Städte Münster, Bielefeld und Dortmund beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine wichtige Rolle.

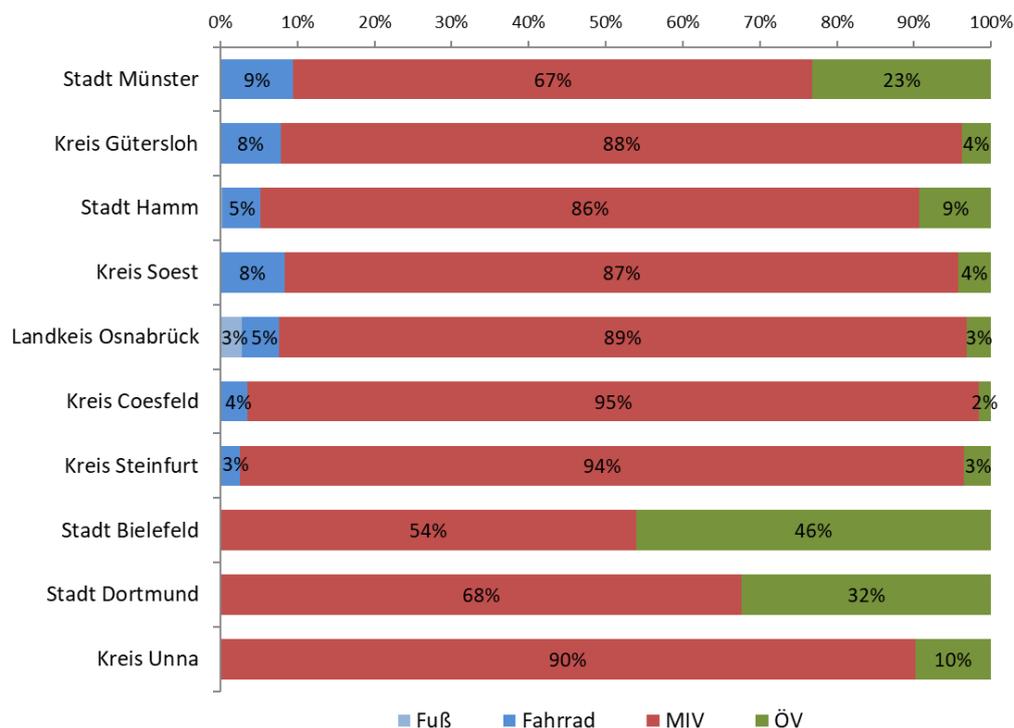


Abb. 6-22 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen  
(Auswertung auf Wegeebe)

Die nachfolgende Karte zeigt noch einmal übersichtlich die Wegeverflechtungen der kreisangehörigen Kommunen mit den häufigsten Außenzielen der Bewohnerinnen und Bewohner des Kreises Warendorf.

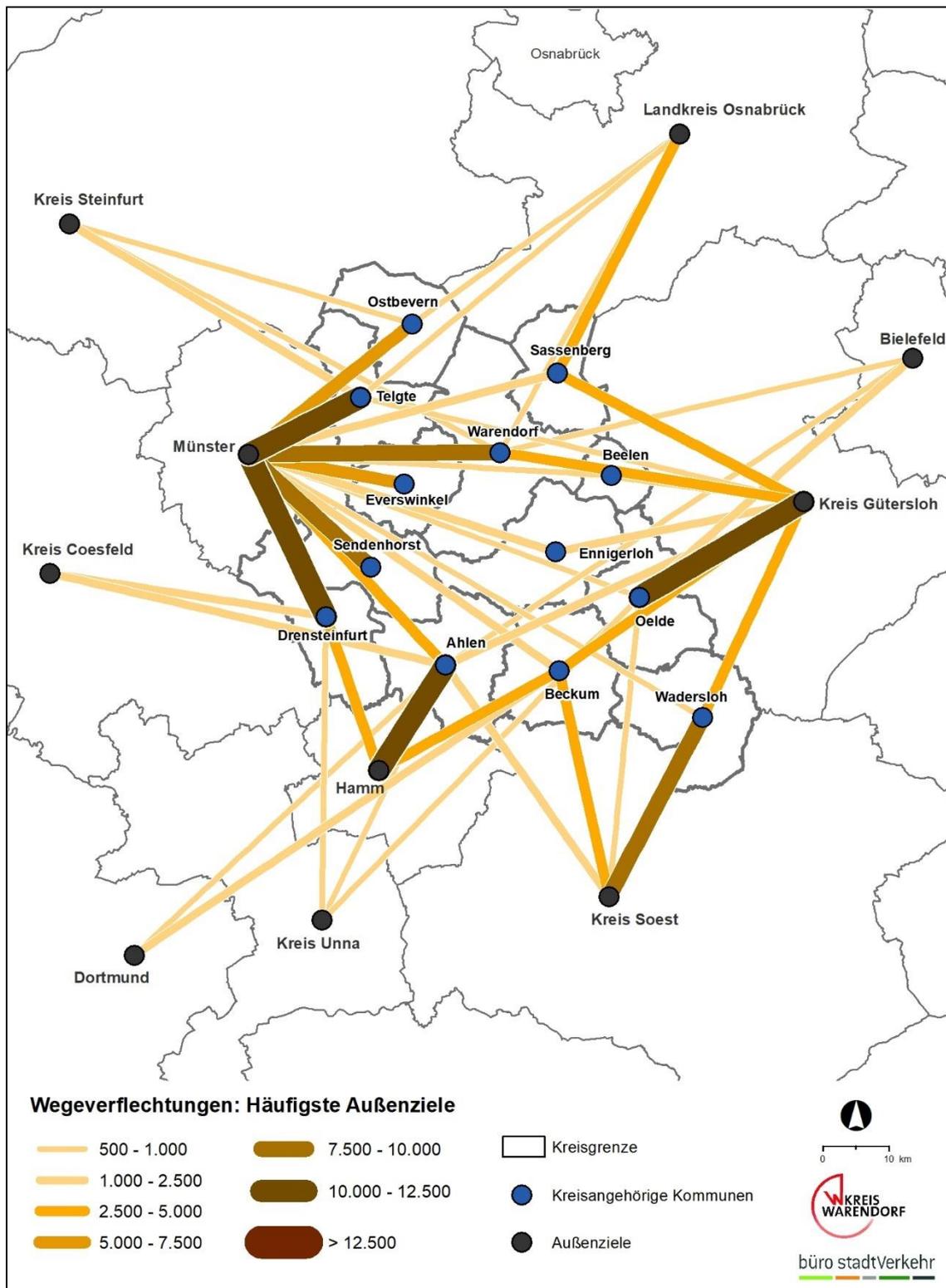


Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele<sup>33</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Abbildung 6-23 verdeutlicht nicht nur die umfangreichen Wegebeziehungen über die Kreisgrenzen hinaus, sondern zeigt auch die lokalen Unterschiede im Kreis Warendorf auf. Während beispielsweise zahlreiche Wege aus den westlich gelegenen Kommunen im Kreis Warendorf in Richtung Münster orientiert sind, erfolgen viele Wege aus den östlich gelegenen Kommunen in Richtung Bielefeld oder dem benachbarten

<sup>33</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Kreis Gütersloh (v. a. nach Rheda-Wiedenbrück und Herzebrock-Clarholz). In den Kreis Soest erfolgen primär Wege aus den süd(östlich) gelegenen Kommunen Beckum und Wadersloh. Zu den stärksten Wegebeziehungen zählen:

- Drensteinfurt und Münster (ca. 12.800 Wege/Tag),
- Telgte und Münster (ca. 12.100 Wege/Tag),
- Ahlen und Hamm (ca. 11.500 Wege/Tag),
- Oelde und Kreis Gütersloh (v.a. nach Rheda-Wiedenbrück und Herzebrock-Clarholz) (ca. 10.400 Wege/Tag),
- Warendorf und Münster (ca. 8.200 Wege/Tag).

Auch im Vergleich mit der Mobilitätserhebung aus dem Jahr 2015 zeigt sich, dass die Verbindungen aus dem Kreis Warendorf nach Münster zu den stärksten Verkehrsbeziehungen zählen.

## 6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens im Kreis Warendorf wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmitteln zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen (s. Abb. 6-24). Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf die typischen Morgenspitzenstunden folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 13 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum von 16 bis 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

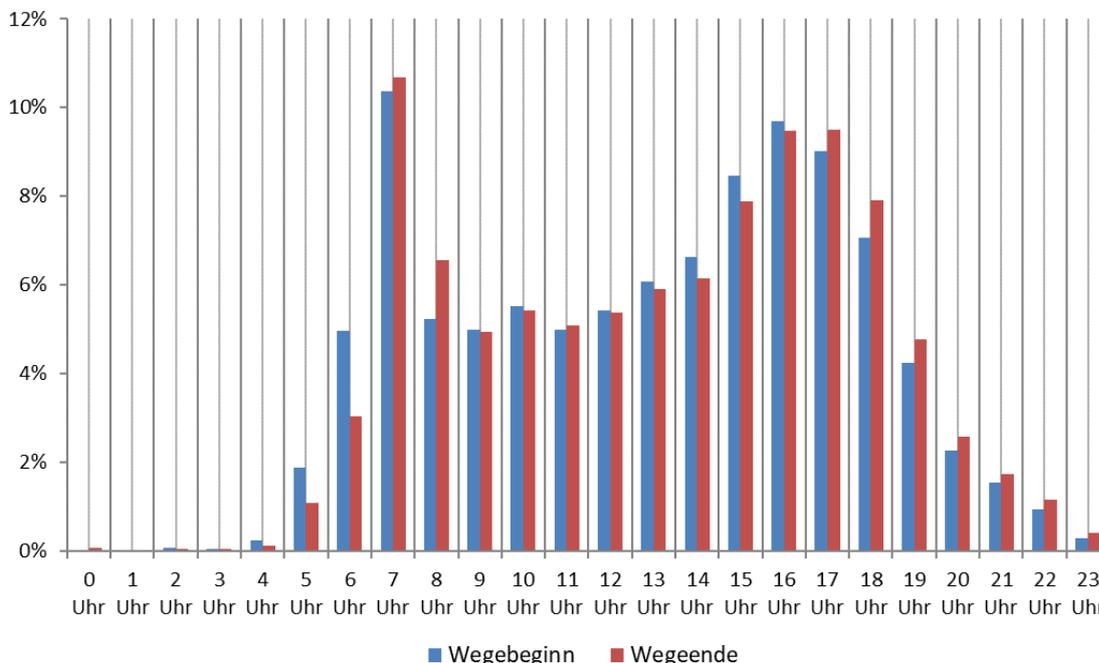


Abb. 6-24 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt (Auswertung auf Wegeebene)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln<sup>34</sup> wird deutlich, dass der ÖV die maximale Nutzungsquote gegen 7 Uhr morgens erreicht (s. Abb. 6-25). Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 15 und 16 Uhr. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal um 7 Uhr sowie am Nachmittag um 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet Tagesspitzen morgens zwischen 7 und 8 Uhr, mittags um 12 Uhr sowie nachmittags/abends zwischen 16 und 18 Uhr.

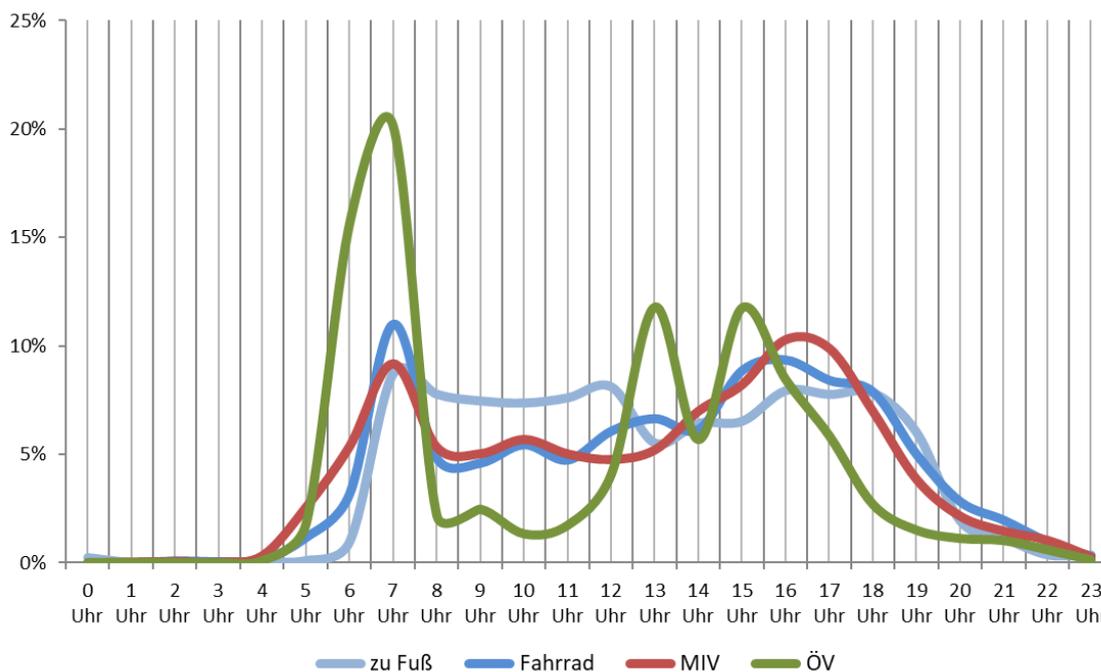


Abb. 6-25 Wegeziten (Beginn) nach Verkehrsmittel  
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen) (s. Abb. 6-26). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum morgens zwischen 7 und 8 Uhr, hält sich aber bereits tagsüber auf einem konstanten Niveau. Abends zwischen 19 und 22 Uhr werden ebenfalls einige Fahrten (Anteil: 36 % bis 34 %) mit dem Rad zurückgelegt. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in den tendenziell verkehrsschwachen Zeiten am Morgen zwischen 9 und 12 Uhr sowie früh am Morgen zwischen 4 und 6 Uhr. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 11 bis 12 Uhr sowie zwischen 19 und 20 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

<sup>34</sup> In Abbildung 6-25 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖV erreicht z. B. das Nutzungsmaximum gegen 7 Uhr (→ ca. 20 % aller durchgeführten ÖV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

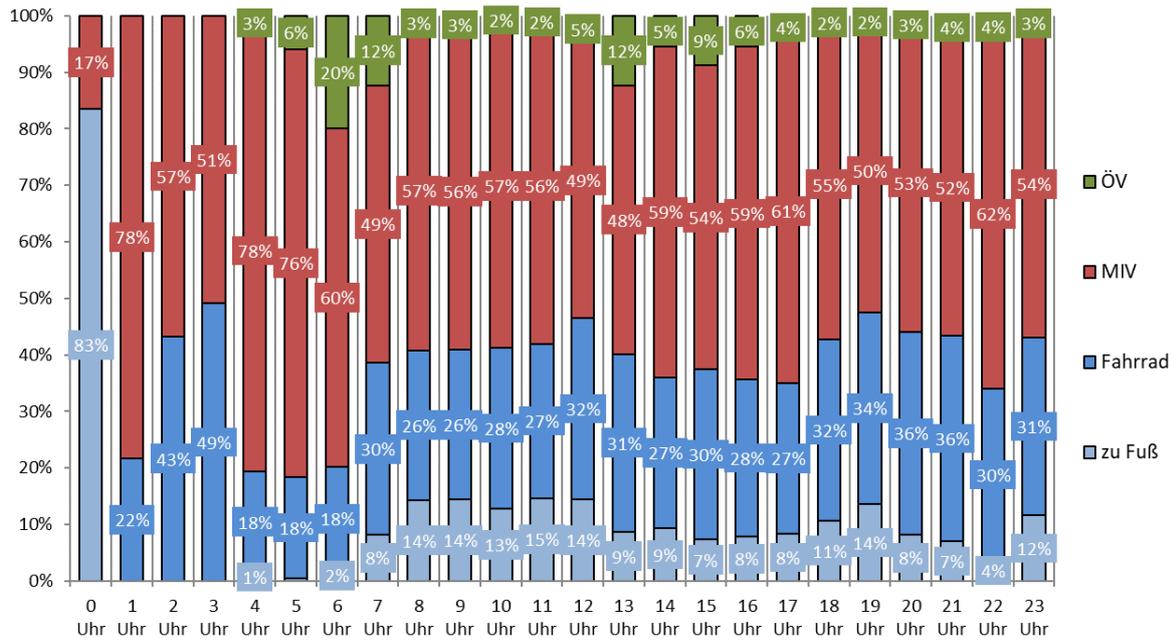


Abb. 6-26 Modal Split im Tagesverlauf  
(Auswertung auf Wegeebene)

## 7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf den Zusatzfragebogen der Mobilitätsbefragung, der auf Haushaltsebene konzipiert wurde. Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn sowie MIV im Kreis Warendorf. Darüber hinaus wurde nach konkretem Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu diesen Verkehrsangeboten gefragt. Zudem konnten die Haushalte fehlende Fahrradabstellplätze an bestimmten Orten im Kreis Warendorf mitteilen. Schließlich hatten die Haushalte die Möglichkeit, die Linien im Bus- und Bahnverkehr anzugeben, die sie regelmäßig im Kreis Warendorf nutzen.

### 7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fuß-, Rad-, Autoverkehr sowie Bus und Bahn in den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden dargestellt. Die Unterscheidung nach den Wohnorten der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

#### 7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,22 am besten bewertet. Kreisweit bewerten 71 % der befragten Bürgerinnen und Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Everswinkel aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 1,95. Kreisweit bewerten 9 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Everswinkel	1,95
Telgte	1,98
Sassenberg	2,09
Oelde	2,10
Beelen	2,13
Drensteinfurt	2,13
Ostbevern	2,17
Ahlen	2,21
Warendorf	2,25
Ennigerloh	2,33
Beckum	2,35
Wadersloh	2,37
Sendenhorst	2,70
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>2,22</b>

Tab. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

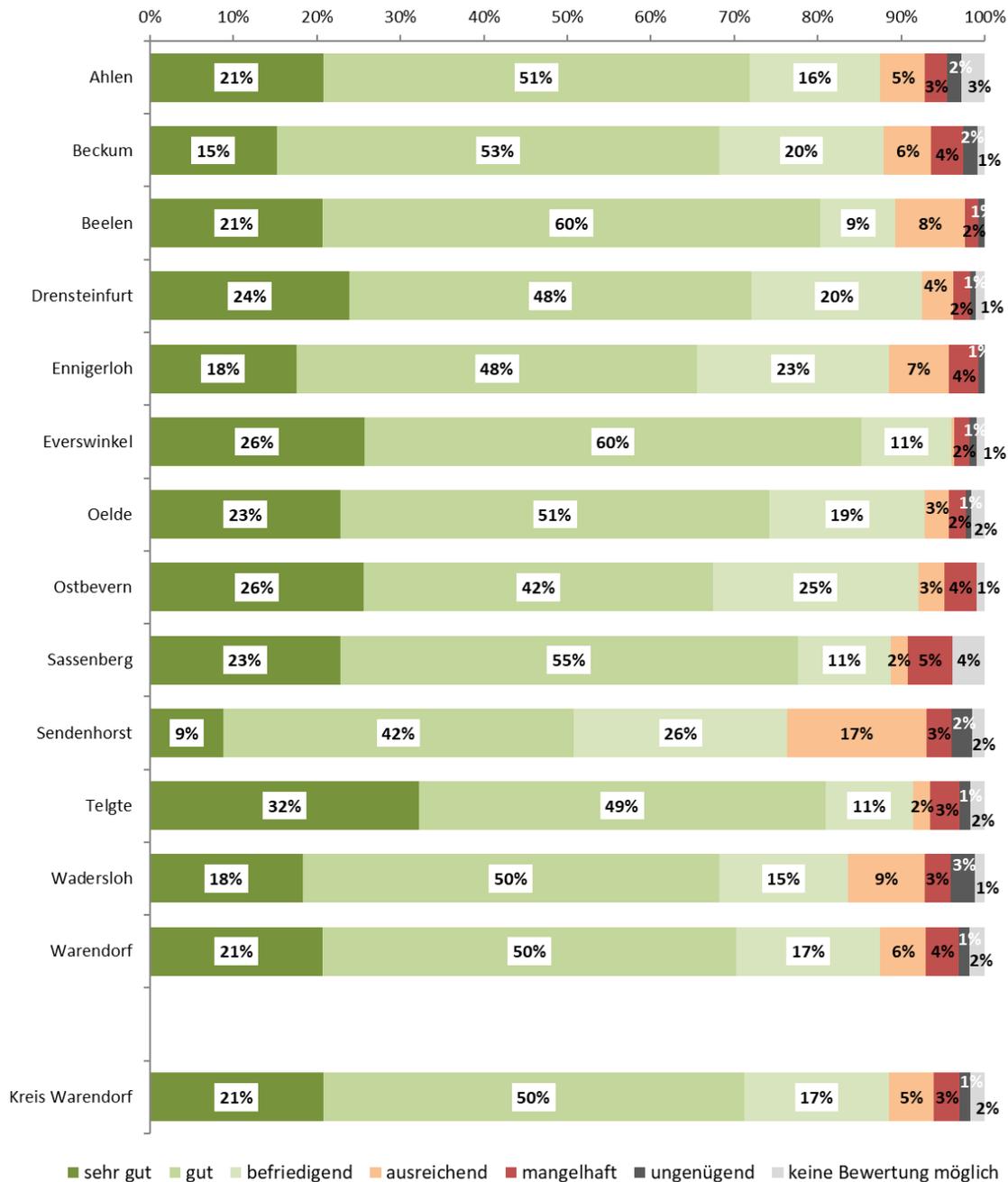


Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

### 7.1.2 Radverkehr

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt negativer als die Bewertung des Fußverkehrsangebots aus. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln wird der Radverkehr im Rahmen dieser Befragung am drittbesten bewertet. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 2,73. 48 % der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 71 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Städte bzw. Gemeinden bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner in Sendenhorst, Wadersloh und Beckum das Radverkehrsangebot unterdurchschnittlich schlecht. In Drensteinfurt, Sassenberg und Ostbevern hingegen liegt die Bewertung des Radverkehrs über dem Durchschnitt. Die beste Bewertung weist Telgte mit einer Durchschnittsnote von 2,22 auf. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Durchschnittsnote</b>
Telgte	2,22
Ostbevern	2,32
Sassenberg	2,36
Drensteinfurt	2,42
Oelde	2,60
Everswinkel	2,63
Warendorf	2,80
Ahlen	2,82
Beelen	2,91
Ennigerloh	2,94
Beckum	2,99
Wadersloh	2,99
Sendenhorst	3,13
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>2,73</b>

Tab. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

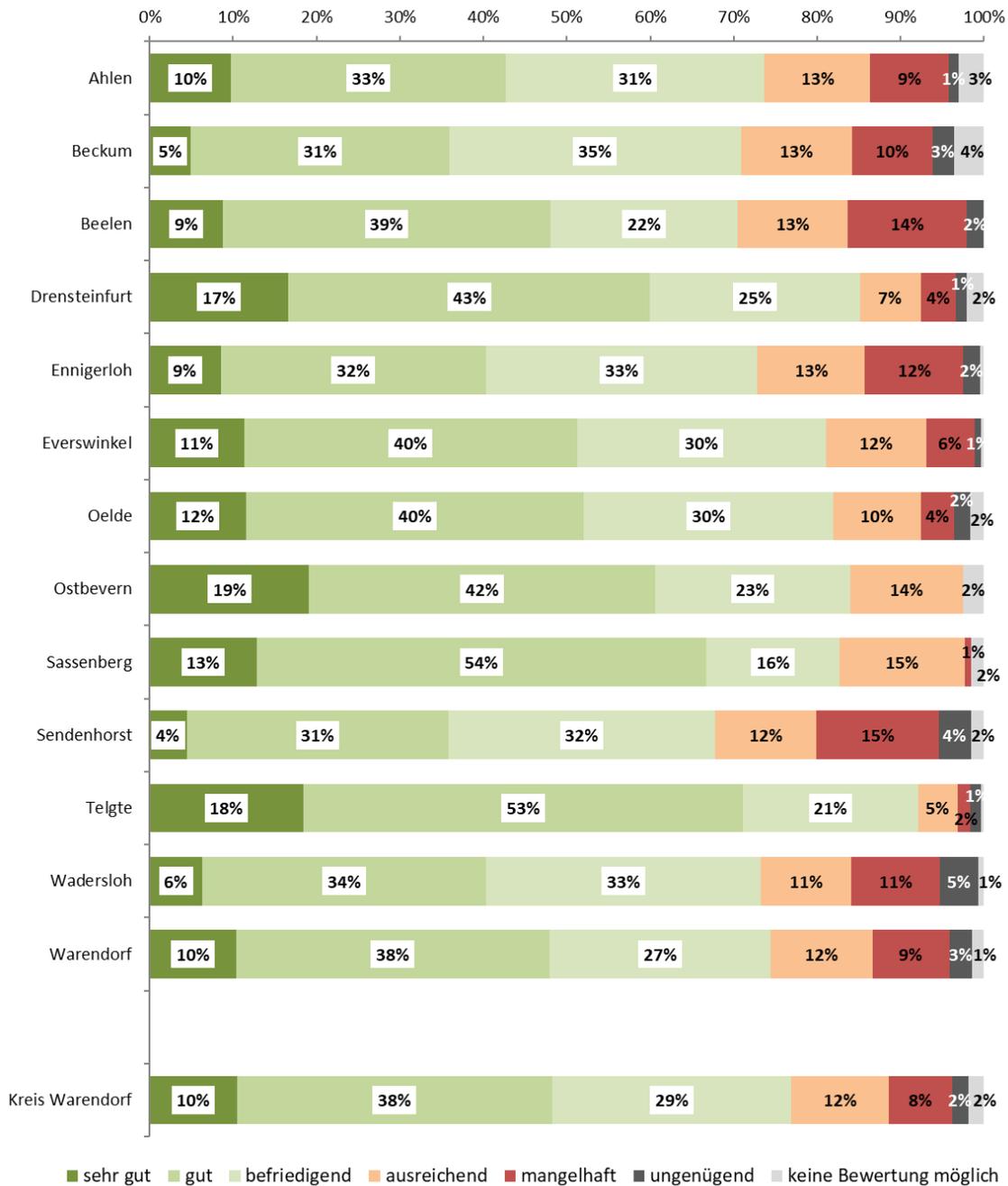


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

### 7.1.3 Busverkehr

Der Busverkehr im Kreis Warendorf wird mit einer Durchschnittsnote von 3,82 vergleichsweise am schlechtesten bewertet. Kreisweit bewerten 2 % der Haushalte das Angebot als sehr gut und 14 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Sendenhorst bewertet (Durchschnittsnote: 3,37), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Sassenberg hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,60). Kreisweit empfinden 51 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Sendenhorst	3,37
Everswinkel	3,46
Ahlen	3,48
Telgte	3,62
Warendorf	3,68
Beelen	3,75
Ennigerloh	3,94
Oelde	3,97
Wadersloh	3,97
Ostbevern	4,00
Beckum	4,08
Drensteinfurt	4,37
Sassenberg	4,60
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>3,82</b>

Tab. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

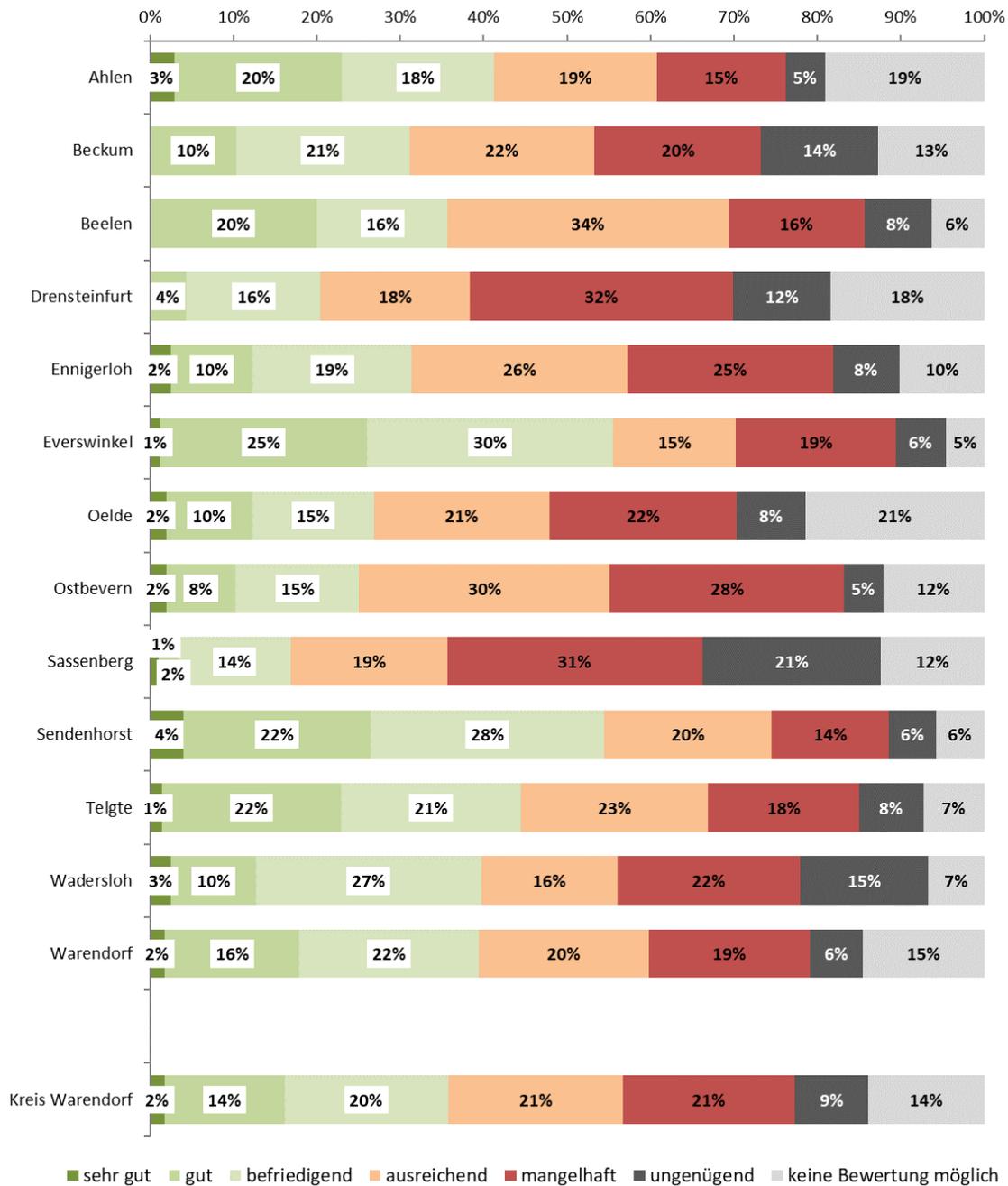


Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

#### 7.1.4 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr wird mit einer Durchschnittsnote von 3,74 im Kreis Warendorf etwas besser bewertet als der Busverkehr, ist jedoch das am zweit schlechtesten bewertete Verkehrsmittel. Im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen schließt der ÖV damit am schlechtesten ab. Kreisweit haben 19 % der befragten Personen den Bahnverkehr mit sehr gut oder gut bewertet. 38 % der Personen bewerten das Angebot hingegen als ausreichend oder schlechter. Die Bewertung in den einzelnen Städten und Gemeinden variiert dabei stark. Die beste Bewertung des Bahnverkehrs liegt im Drensteinfurt mit einer Note von 2,77 vor. Die schlechteste Bewertung wurde mit einer Durchschnittsnote von 5,52 in Sendenhorst abgegeben. Zur Einordnung der Durchschnittsnoten ist zu beachten, dass auch die generellen Anschlussmöglichkeiten im Bahnverkehr eine entscheidende Rolle für die Bewertung spielen. Die Kommunen Sendenhorst, Wadersloh, Everswinkel, Sassenberg und Ennigerloh verfügen beispielsweise über keinen Bahnanschluss, dementsprechend fällt die Bewertung eher schlecht aus. Die fehlenden Anschlüsse werden auch in Abbildung 7-4 deutlich, da in diesen Kommunen ein Großteil der Haushalte keine Bewertung abgegeben konnte.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Drensteinfurt	2,77
Oelde	2,91
Beelen	3,10
Telgte	3,25
Ahlen	3,37
Ostbevern	3,77
Warendorf	3,85
Beckum	4,46
Ennigerloh	4,77
Sassenberg	5,11
Everswinkel	5,24
Wadersloh	5,46
Sendenhorst	5,52
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>3,74</b>

Tab. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

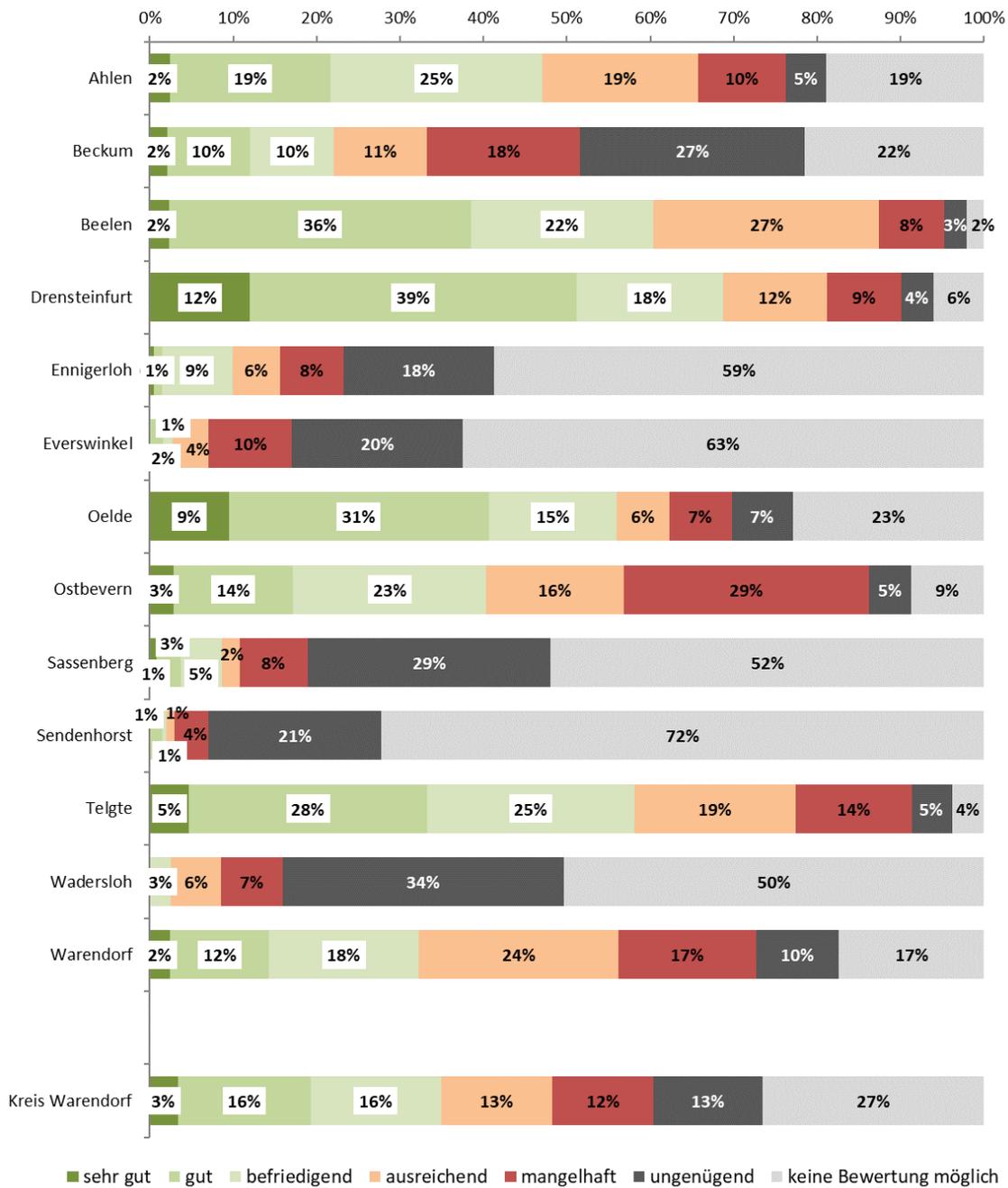


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

### 7.1.5 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,46 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 59 % der Befragten den Autoverkehr im Kreis Warendorf als sehr gut oder gut. Die Haushalte in Ostbevern und Drensteinfurt beurteilen den Autoverkehr überdurchschnittlich gut. Die Bewertung in Warendorf (Stadt) und Telgte fällt hingegen unterdurchschnittlich aus. Die beste Bewertung lässt sich für Wadersloh mit 2,12, die schlechteste für Sendenhorst mit 3,04 ermitteln.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Wadersloh	2,12
Ostbevern	2,18
Drensteinfurt	2,21
Oelde	2,23
Ennigerloh	2,31
Everswinkel	2,33
Beelen	2,35
Sassenberg	2,37
Beckum	2,49
Ahlen	2,55
Telgte	2,58
Warendorf	2,62
Sendenhorst	3,04
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>2,46</b>

Tab. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

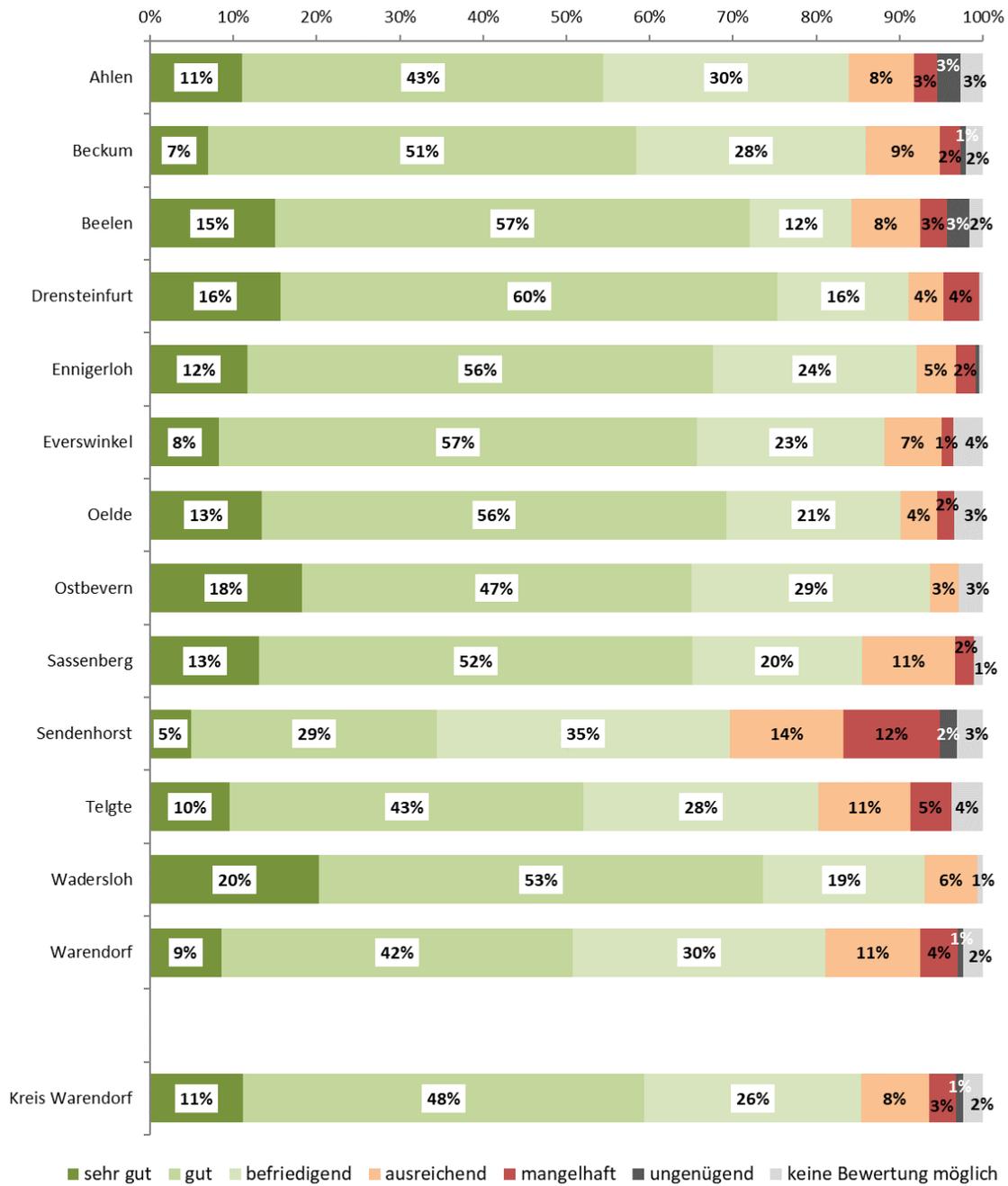


Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden und insbesondere im ÖV Unzufriedenheit hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Stadt/Gemeinde	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Bus	Ø Bahn	Ø Autoverkehr
Ahlen	2,21	2,82	3,48	3,37	2,55
Beckum	2,35	2,99	4,08	4,46	2,49
Beelen	2,13	2,91	3,75	3,10	2,35
Drensteinfurt	2,13	2,42	4,37	2,77	2,21
Ennigerloh	2,33	2,94	3,94	4,77	2,31
Everswinkel	1,95	2,63	3,46	5,24	2,33
Oelde	2,10	2,60	3,97	2,91	2,23
Ostbevern	2,17	2,32	4,00	3,77	2,18
Sassenberg	2,09	2,36	4,60	5,11	2,37
Sendenhorst	2,70	3,13	3,37	5,52	3,04
Telgte	1,98	2,22	3,62	3,25	2,58
Wadersloh	2,37	2,99	3,97	5,46	2,12
Warendorf	2,25	2,80	3,68	3,85	2,62
<b>Kreis Warendorf</b>	<b>2,22</b>	<b>2,73</b>	<b>3,82</b>	<b>3,74</b>	<b>2,46</b>

Tab. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

## 7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die fünf Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus, Bahn und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu waren pro Verkehrsmittel jeweils mindestens sechs Themenfelder vorgegeben. Darüber hinaus hatten die Haushalte im Kreis die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe anzuführen. In den folgenden Kapiteln sind die Nennungen zusammengefasst.

### 7.2.1 Fußverkehr-Verbesserungsbedarf

Zum Fußverkehr werden in den Städten und Gemeinden mit 26 % am häufigsten der Zustand der Gehwege (Sauberkeit, Oberfläche) als Verbesserungsbedarf genannt. Häufig werden zudem Nennungen hinsichtlich ausreichender Gehwegbreiten getätigt (21 %). Darauf folgen die Beleuchtung, Fußgängerquerungsanlagen und fußgängerfreundliche Ampeln. Die Wegweisung wird nur von 5 % als verbesserungswürdig angesehen. 4 % der Befragten haben sonstige Angaben (Freitexteingabe der Haushalte) z. B. zur Barrierefreiheit oder zu fehlenden Gehwegen getätigt.

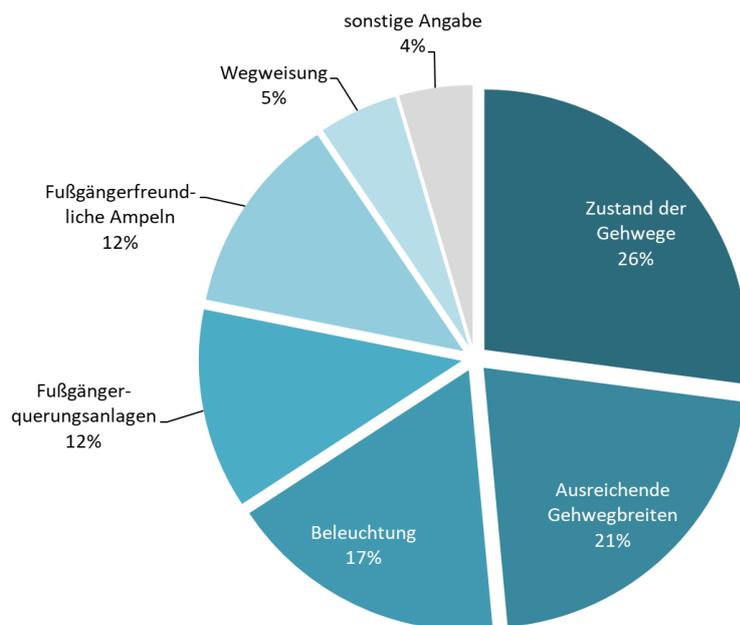


Abb. 7-6 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Gehwege	26%
2 Ausreichende Gehwegbreiten	21%
3 Beleuchtung	17%
4 Fußgängerquerungsanlagen	12%
5 Fußgängerfreundliche Ampeln	12%
6 Wegweisung	5%
zusätzliche Angaben	4%
	<i>davon</i>
fehlende/unsichere Fußgängerquerungsanlagen	14%
Barrierefreiheit	12%
Gehweg zu schmal	10%
Sauberkeit/Pflegezustand Gehwege verbesserungswürdig	9%
Gehweg unsicher	7%
Gehwege fehlen/Ausbau des Fußwegenetzes	7%
Sonstiges	41%

Tab. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

### 7.2.2 Radverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem vier Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: der Ausbau des Radwegenetzes (15%), die Trennung des Rad- vom Autoverkehr (14%), Breite der Radwege/-streifen (12%) und der Zustand der Radwege (12%). Darauf folgten verkehrssicherheitsrelevante Aspekte und Abstellanlagen für Fahrräder, bei denen von 11% bzw. 10% der Befragten Verbesserungsbedarf gesehen wird.

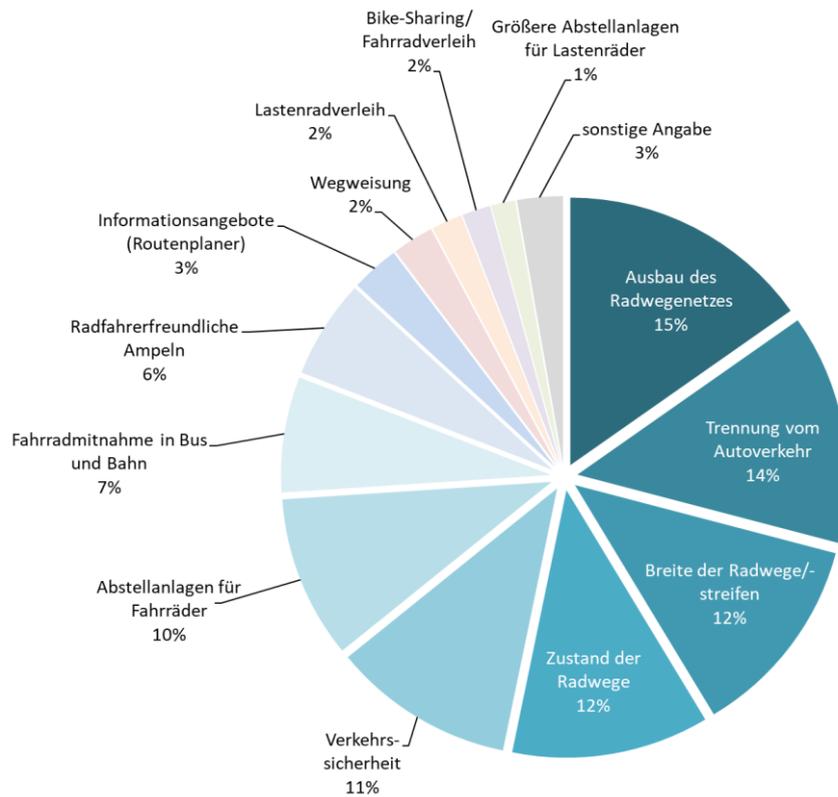


Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau des Radwegenetzes	15%
2 Trennung vom Autoverkehr	14%
3 Breite der Radwege/-streifen	12%
4 Zustand der Radwege	12%
5 Verkehrssicherheit	11%
6 Abstellanlagen für Fahrräder	10%
7 Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	7%
8 Radfahrerfreundliche Ampeln	6%
zusätzliche Angaben	3%
<i>davon</i>	
Ausbau (regionales) Radwegenetz	21%
Sicherheit	11%
Radweg zu schmal	11%
Trennung Verkehrsteilnehmer (eigenständige Radwege)	6%
Oberflächenzustand Radweg	6%
Verkehrsführung unklar	6%
Sonstiges	38%

Tab. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

### 7.2.3 Busverkehr-Verbesserungsbedarf

Das Angebot im Busverkehr hat mit einer Durchschnittsnote von 3,82 die schlechteste Bewertung der Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Vor allem der Ausbau regionaler Verknüpfungen sowie die Erweiterung des Busnetzes wurde als Wunsch von den Haushalten geäußert (16 % bzw. 14 %). Darüber hinaus wurden das Preis- bzw. Tarifsystem sowie die Taktung (jeweils 14 %) als verbesserungswürdig genannt. Die Themen Information, Barrierefreiheit und Sicherheit spielen eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlich getätigte Angaben beziehen sich beispielsweise auf ein breiteres Angebot am Wochenende und nachts.

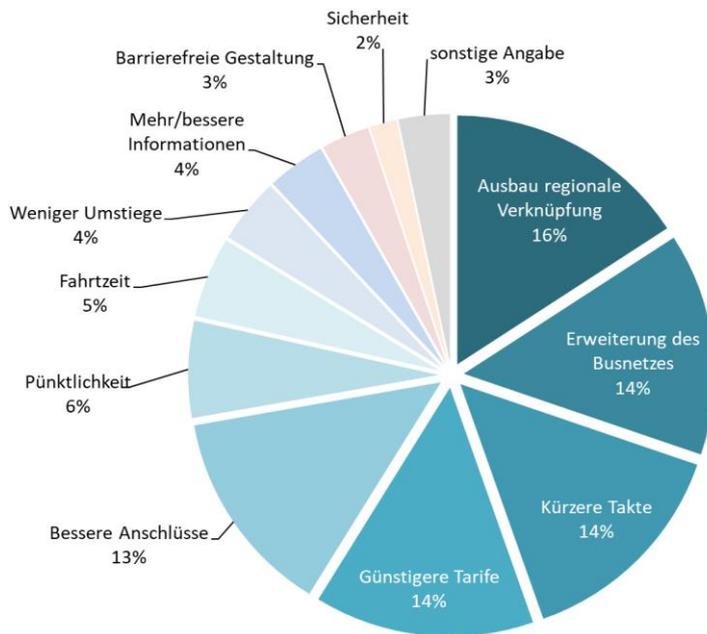


Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau regionale Verknüpfung	16%
2 Erweiterung des Busnetzes	14%
3 Kürzere Takte	14%
4 Günstigere Tarife	14%
5 Bessere Anschlüsse	13%
6 Pünktlichkeit	6%
zusätzliche Angaben	3%
<i>davon</i>	
Taktung ausbauen (z.B. Wochenende/nachts)	26%
Verbindungen/Ausbau des Busnetzes	16%
Schulbusangebot verbessern	8%
Direkte Verbindungen (v.a. in größere umliegende Städte)	7%
Umsteigezeiten/Anschluss anpassen	6%
Anbindung an Haltestelle zu schlecht	5%
Sonstiges	31%

Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

### 7.2.4 Bahnverkehr-Verbesserungsbedarf

Hinsichtlich des Bahnverkehrs zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Busverkehr. Die Themen Anpassung der Preise bzw. des Tarifs (22 %), Erweiterung des Bahnnetzes (17 %) und kürzere Takte (15 %) werden auch hier als die wichtigsten Aspekte genannt. Bei dem Thema Pünktlichkeit sehen die Haushalte den größten Verbesserungsbedarf. Weniger häufig werden Sicherheitsaspekte und mehr/bessere Informationen von den befragten Haushalten thematisiert. Zusätzliche Angaben beziehen sich insbesondere auf die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit. Zudem haben viele Personen angegeben, dass in ihrer Kommune kein Bahnanschluss vorhanden ist.

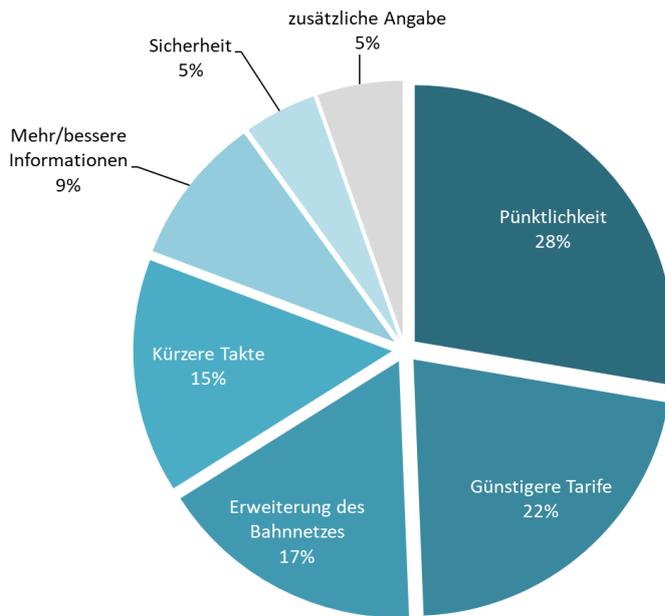


Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Pünktlichkeit	28%
2 Günstigere Tarife	22%
3 Erweiterung des Bahnnetzes	17%
4 Kürzere Takte	15%
5 Mehr/bessere Informationen	9%
6 Sicherheit	5%
zusätzliche Angabe	5%
	<i>davon</i>
Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit	22%
Anbindung an Bahnhof zu schlecht/nicht vorhanden	21%
Ausbau SPNV/Streckenreaktivierung	16%
Taktung ausbauen (z. B. Wochenende/nachts)	6%
Anpassung Kapazitäten	5%
Barrierefreiheit an Bahnhof und in Fahrzeugen	5%
Sonstiges	25%

Tab. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

### 7.2.5 Autoverkehr-Verbesserungsbedarf

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie vier Themen genannt. Die Haushalte im Kreis Warendorf kritisieren vor allem den Zustand der Straßen (24 %). Außerdem halten 21 % der Befragten das Parkplatzangebot für verbesserungswürdig. Für eine Verringerung des Lkw-Verkehrs stimmen 18 % der Befragten, hinsichtlich Verkehrsberuhigung sind es noch 14 %. Bei den sonstigen Angaben wird sich beispielsweise insgesamt weniger MIV bzw. eine Verkehrsberuhigung gewünscht.

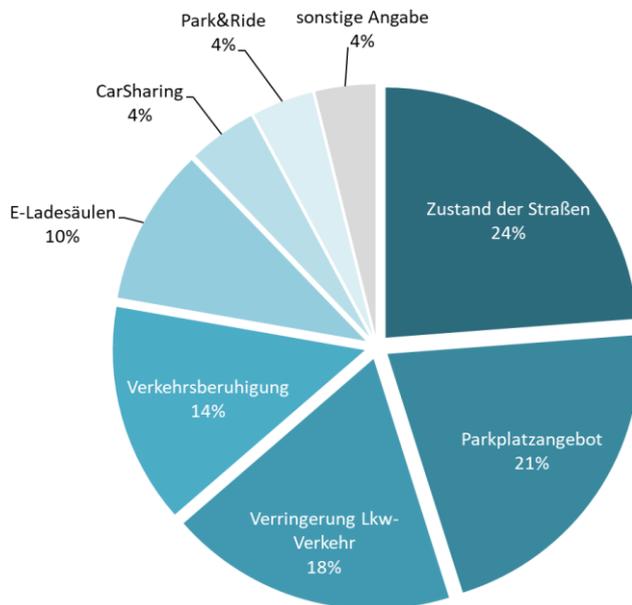


Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Straßen	24%
2 Parkplatzangebot	21%
3 Verringerung Lkw-Verkehr	18%
4 Verkehrsberuhigung	14%
5 E-Ladesäulen	10%
6 CarSharing	4%
7 Park&Ride	4%
zusätzliche Angaben	4%
<i>davon</i>	
Insgesamt weniger MIV, Weniger Raum für MIV, Verkehrsberuhigung	14%
überhöhtes Tempo/mehr Kontrollen/bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion	10%
Ausbau Straßennetz/Umgehungsstraße	9%
(mehr) Tempo 30 innerorts	9%
Optimierte Verkehrsführung	8%
Straßenzustand (Oberfläche, Breite)	8%
Sonstiges	42%

Tab. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

### 7.3 Nutzung von Bus-/Bahnlinien

Abschließend hatten die befragten Haushalte die Möglichkeit, regelmäßig genutzte Bus- und Bahnlinien im Kreis Warendorf anzugeben. In Tabelle 7-12 sind die Bahnlinien im Kreis Warendorf angegeben, die die Haushalte am häufigsten nutzen. Insgesamt 13 % der Haushalte haben eine Anmerkung zu den SPNV-Linien getätigt. Am häufigsten wird mit der Linie RB67 („Der Warendorfer“) gefahren, der eine Anbindung an Münster oder Bielefeld über Warendorf ermöglicht. Drauf folgt die RB69 („Ems-Börde-Bahn“) mit 21,1 %, die ebenfalls an Münster oder Bielefeld anbindet, aber über Drensteinfurt und Hamm verläuft. Darauf folgt mit 19,1 % der RE6, der eine überregionale Anbindung ermöglicht, einerseits über Bielefeld nach Minden (Westf.) und andererseits über Essen und Düsseldorf nach Köln.

Linie	Nennungen
RB67	24,6%
RB69	21,1%
RE6	19,1%
RB89	10,4%
RE7	8,3%
RE2	6,4%
RB66	5,7%
RE37	0,8%
Sonstiges	3,6%

Tab. 7-12 Regelmäßig genutzt Bahnlinien im Kreis Warendorf  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Buslinien im Kreis Warendorf, die die Haushalte regelmäßig nutzen, sind in Tabelle 7-13 aufgeführt. Am häufigsten werden die Schnellbuslinien S30 und S20 genutzt. Die Linie S30 verläuft zwischen Münster – Sendenhorst – Vorhelm – Neubeckum – Beckum. Der Linienverlauf der S20 erfolgt über Münster – Everswinkel – Freckenhorst – Warendorf. Eine weitere Linie, die zwischen Münster und Warendorf über Telgte verläuft, ist die R11 (Westfalen Bus).

Linie	Nennungen
S30	10,9%
S20	10,5%
R11	7,8%
R32	6,0%
R22	5,7%
R23	4,4%
R13	3,6%
R38	2,6%
Sonstiges	48,6%

Tab. 7-13 Regelmäßig genutzt Buslinien im Kreis Warendorf  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

## 8 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Warendorf ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, denen im Vorhinein die Unterlagen postalisch zugestellt wurden, haben an der Befragung teilgenommen, sodass die Ergebnisse nicht nur auf Ebene des gesamten Kreises, sondern auch auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen möglich wurden. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 95 % der Haushalte im Kreis Warendorf mindestens einen Pkw und 93 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen ca. 50 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 76 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in Beelen und Wadersloh vorhanden. Auch in anderen Kommunen liegt die mittlere Pkw-Besitzquote über dem kreisweiten Durchschnitt. Dies lässt die Vermutung zu, dass das eigene Auto für einige Bewohnerinnen und Bewohner im Kreis Warendorf das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Die Zahlen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigen aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Modal Split-Anteile im Gesamtverkehr haben deutlich gemacht, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis Warendorf zu 55 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 45 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verteilt. Demzufolge werden mehr Wege mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, d. h. zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn im Vergleich zu 2015 zurückgelegt. Die Mobilität mit dem Auto spielt tendenziell in den ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Gebieten eine größere Rolle. In den stärker verdichteten und zentral gelegenen Bereichen sind höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Im Vergleich mit den letzten Ergebnissen aus 2015 wird deutlich, dass der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte zugunsten des Radverkehrsanteils gesunken ist. Der Radverkehr hat seit 2015 einen Anstieg um vier Prozentpunkte erfahren. Im Vergleich mit den benachbarten Kreisen wie Steinfurt oder Coesfeld können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden, beispielsweise ist der Rad- und Fußverkehrsanteil im Kreis Warendorf minimal höher und dafür der MIV-Anteil um zwei Prozentpunkte niedriger als im Kreis Steinfurt. Hinsichtlich der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen hat der Kreis Warendorf in erster Linie einen höheren Radverkehrsanteil, dafür ist der Fußverkehrsanteil deutlich niedriger. Bei MIV- und ÖV-Anteil sind nur geringfügige Unterschiede auszumachen.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote im Kreis Warendorf 80 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Kreisgebietes. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 5,2 km; insgesamt beträgt sie 9,3 km. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb des Kreises kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils nach Ahlen, Beckum und Warendorf erfolgen. Einige Wege haben auch ein Ziel außerhalb des Kreisgebietes. Die meisten Wege haben dabei das Ziel Münster. Der Großteil der Wege nach Münster erfolgt mit dem MIV, der ÖV-Anteil beträgt 23 %. Aus den angrenzenden Kommunen (Telgte, Everswinkel, Sendenhorst, Drensteinfurt) erfolgen darüber hinaus einige Wege mit dem Fahrrad bzw. E-Bike/Pedelec nach Münster.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass im Kreis Warendorf auch weiterhin Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes existiert. Das gilt einerseits für kürzere Distanzen (bis ca. 5 km), bei denen aktuell einige Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese könnten stattdessen mit dem Fahrrad oder mitunter zu Fuß erfolgen. Auf der anderen Seite besteht bei längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des ÖV. Vor allem bei Wegen, die zwischen den Kreiskommunen erfolgen, wird nur teilweise Bus oder Bahn genutzt. Lediglich auf Verbindungen, die gut mit Bus oder Bahn erreichbar

sind oder auf denen der ÖV Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV hat, wird häufiger mit Bus oder Bahn gefahren.

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Kreis Warendorf und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den einzelnen kreisangehörigen Kommunen unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach dem Wohnort der befragten Haushalte. Im Verkehrsmittelvergleich erhält der Bus- und Bahnverkehr die schwächste Bewertung. Bei beiden Verkehrsmitteln sind aus Sicht der befragten Haushalte sowohl das Taktangebot (Bus und Bahn) und die Pünktlichkeit (Bahn) bestehender Verbindungen als auch das Preisgefüge bzw. die Tarifkosten verbesserungswürdig. Auch der Ausbau des Bus- sowie des Bahnnetzes wird von vielen gewünscht. Darüber hinaus werden Verbesserungsvorschläge im Radverkehr genannt. Hier wird vor allem der weitere Ausbau des Radwegenetzes gewünscht. Aber auch die Trennung vom Autoverkehr und die Breite der Radwege/-streifen sind für viele Haushalte Aspekte, die nicht vernachlässigt werden sollten. Die Neugestaltung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs kann insgesamt zu einer höheren Sicherheit beitragen. Zudem ist aus Sicht der Haushalte der Zustand einiger innerörtlicher Radwege verbesserungswürdig. Es besteht somit das Potenzial, dass der Radverkehr auf Kurzstrecken noch häufiger zu einer attraktiven Alternative zum MIV wird.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen im Kreis Warendorf Verbesserungspotenziale existieren. Grundsätzlich zeigt sich in den letzten Jahren ein positiver Trend: Der MIV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen nimmt zugunsten der Anteile des Umweltverbunds ab. Im Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Erhebung aus 2015 haben einige Personen verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, anstatt mit dem eigenen Auto. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat verdeutlicht, dass viele kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch in den mittleren Wegelängenklassen bis 5 oder 10 km Wegelänge erfolgen mittlerweile einige Wege mit dem Fahrrad. Trotzdem besteht auch hier nach wie vor Verlagerungspotenzial, denn bereits ab einer Wegelänge von 5 km erfolgt mehr als 70 % der Wege mit dem MIV. Die Fahrt mit dem Rad bietet sich jedoch nicht nur auf kürzeren Wegen an. Auch längere Wege können verstärkt mit dem Fahrrad, vor allem mit Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt werden. Hier existieren ebenfalls Verlagerungspotenziale, sodass zukünftig mehr Personen beispielsweise den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad/Pedelec/E-Bike zurücklegen. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle, z. B. in Form von vorhandenen Abstellmöglichkeiten für die oft hochwertigen und hochpreisigen Räder am Zielort.

Einige Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) und weiterhin der MIV eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der ÖV-Anteil im Kreis Warendorf 7 %. Zwischen 2015 und 2023 hat sich dieser Anteil nicht verändert. Potenziale zur Verlagerung liegen jedoch bei Bus und Bahn ebenfalls vor, einerseits auf den Wegen innerhalb der kreisangehörigen Kommunen und andererseits auf den Wegen zwischen den Kreiskommunen. Zwei Aspekte spielen in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle: Zum einen die vorhandenen Verbindungen und die Anschlussmöglichkeiten, zum anderen die Reisezeitvorteile des Bahnverkehrs, die sich vor allem bei längeren Wegen ergeben. Aufgrund der grundsätzlich guten Ausstattung mit Bus- oder Bahnlinien sind im Kreis Warendorf vielerorts attraktive Verbindungsmöglichkeiten vorhanden, die nach Ergebnissen der Befragung weiter optimiert werden können. Darüber hinaus ergeben sich auf den Wegen in die benachbarten Kreise oder Städte Verlagerungspotenziale. Sicherlich spielt in diesem Zusammenhang das Angebot eine wichtige Rolle, denn es macht einen Unterschied, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Regionalbahn abfährt, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen ermöglicht. Insgesamt gesehen spielen für die Angebotsqualität verschiedene Aspekte eine

Rolle: Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, Taktung, Verbindung in umliegende Kommunen, Anbindung von Mittel-/ Oberzentren etc. Im Rahmen eines attraktiven Angebotes ist auch die unkomplizierte Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln zu berücksichtigen, beispielsweise in dem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Ein Ansatz zur Kombination von Verkehrsmitteln auf einem Weg bieten z. B. Mobilstationen.

Letztlich kann festgehalten werden, dass eine Aufgabe darin bestehen wird, auch weiterhin attraktive Mobilitätsalternativen zum Pkw zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger Möglichkeiten aufzuzeigen sich mit umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Bei Wegen, die mit dem MIV erfolgen müssen, sollte darauf geachtet werden, dass diese in Zukunft nach Möglichkeit mit umweltfreundlichen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge) erfolgen können. Da sich der Kreis Warendorf sowohl durch städtische und höher verdichtete Bereiche als auch durch ländlichere und weniger dicht besiedelte Bereiche auszeichnet, ist letztlich auch bei der zukünftigen Mobilität mit einem Nutzungsmix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu rechnen.

## Quellenverzeichnis

**Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS):** Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:** Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:** Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

**Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW):** Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Kreis Warendorf. Stand 30.06.2019.

**Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW):** Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel – Gemeinden - Stichtag (ab 2020). Kreis Warendorf. Stand 30.06.2019.

**Kreis Borken:** Mobilitätsuntersuchung 2015. Abschlussbericht. Planersocietät, 2015.

**Kreis Coesfeld:** Mobilitätsbefragung 2022 Kreis Coesfeld. Planersocietät, 2023.

**Kreis Steinfurt:** Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022. Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, 2023.

**Kreis Warendorf:** Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf 2015. Planersocietät, 2016.

**Landesregierung Nordrhein-Westfalen:** Meilenstein für besseren Rad- und Fußverkehr in Nordrhein-Westfalen: Landtag verabschiedet das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Pressemitteilung, abrufbar unter: <https://www.land.nrw/pressemitteilung/meilenstein-fuer-besseren-rad-und-fussverkehr-nordrhein-westfalen-landtag>.

**Landkreis Grafschaft Bentheim (Hg.):** ÖPNV – Nahverkehrsplan 2019. Planungsbüro VIA eG; Jürgen Wiethüchter Dienstleistungen, 2019.

**Landkreis Emsland (Hg.):** Nahverkehrsplan Landkreis Emsland 2020-2025. MOBILE Zeiten, Verkehrsplanung und -beratung, 2020.

**Technische Universität Dresden:** Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

**Technische Universität Dresden:** Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

**Technische Universität Dresden:** „Mobilität in Städten-SrV 2018“, Steckbrief Stadt Osnabrück, 2020.

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1	Die Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf.....	3
Abb. 2-1	Projektbegleitende Internetseite (www.mobigator.de/kreis-warendorf/)	8
Abb. 4-1	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde.....	13
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit .....	18
Abb. 4-3	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit .....	18
Abb. 4-4	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit .....	19
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt.....	20
Abb. 5-2	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt.....	24
Abb. 5-3	Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde .....	28
Abb. 5-4	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit .....	29
Abb. 5-5	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse .....	29
Abb. 5-6	Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde .....	31
Abb. 5-7	Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse .....	31
Abb. 5-8	Nutzung von Carsharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde.....	35
Abb. 5-9	Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde .....	36
Abb. 5-10	Nutzung von E-Scooter-Sharing-Angeboten nach Stadt/Gemeinde .....	36
Abb. 5-11	Nutzung von Homeoffice nach Stadt/Gemeinde (nur Berufstätige).....	37
Abb. 5-12	Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige) .....	37
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität .....	38
Abb. 6-2	Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde .....	43
Abb. 6-3	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail) .....	44
Abb. 6-4	Modal Split nach Verkehrsleistung.....	44
Abb. 6-5	Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich.....	46
Abb. 6-6	Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich.....	46
Abb. 6-7	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter .....	47
Abb. 6-8	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit.....	48
Abb. 6-9	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	49
Abb. 6-10	Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (2015-2023) .....	50
Abb. 6-11	Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	50
Abb. 6-12	Wegezwecke aller Wege .....	51
Abb. 6-13	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	52
Abb. 6-14	Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (2015-2023) .....	52
Abb. 6-15	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Kreises Warendorf.....	57
Abb. 6-16	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Kreises Warendorf.....	58
Abb. 6-17	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Kreises Warendorf .....	59
Abb. 6-18	Verkehrsverflechtungen im ÖV innerhalb des Kreises Warendorf .....	60
Abb. 6-19	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Kreises Warendorf .....	61
Abb. 6-20	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen .....	64
Abb. 6-21	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen im Zeitreihenvergleich.....	65
Abb. 6-22	Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	66
Abb. 6-23	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel: Häufigste Außenziele.....	67
Abb. 6-24	Wegebeginn- und -endzeiten gesamt .....	68
Abb. 6-25	Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel .....	69

---

Abb. 6-26 Modal Split im Tagesverlauf.....	70
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr.....	72
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr.....	74
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote – Bus .....	76
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahn .....	78
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr.....	80
Abb. 7-6 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr .....	82
Abb. 7-7 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr .....	83
Abb. 7-8 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bus.....	84
Abb. 7-9 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Bahn .....	85
Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr .....	86

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis Warendorf .....	2
Tab. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung .....	6
Tab. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung .....	7
Tab. 3-1	Befragungsinhalte .....	9
Tab. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden .....	10
Tab. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde .....	12
Tab. 4-2	Geschlecht nach Stadt/Gemeinde.....	14
Tab. 4-3	Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde .....	15
Tab. 4-4	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde .....	16
Tab. 4-5	Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde.....	17
Tab. 5-1	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde .....	21
Tab. 5-2	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde .....	22
Tab. 5-3	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde .....	23
Tab. 5-4	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde .....	25
Tab. 5-5	Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde .....	26
Tab. 5-6	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadt/Gemeinde.....	27
Tab. 5-7	ÖV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte) .....	30
Tab. 5-8	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht .....	32
Tab. 5-9	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde .....	33
Tab. 5-10	Führerschein-, Zeitkarten- und Fahrradbesitz nach Stadt/Gemeinde .....	34
Tab. 6-1	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen.....	39
Tab. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit .....	39
Tab. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde .....	40
Tab. 6-4	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde .....	41
Tab. 6-5	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet .....	42
Tab. 6-6	Verkehrsleistung in Personen-km .....	45
Tab. 6-7	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen .....	48
Tab. 6-8	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel .....	54
Tab. 6-9	Wegelängenverteilung nach Wegezweck .....	54
Tab. 6-10	Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde .....	55
Tab. 6-11	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)...	63
Tab. 6-12	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	65
Tab. 7-1	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr .....	71
Tab. 7-2	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr .....	73
Tab. 7-3	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bus .....	75
Tab. 7-4	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahn .....	77
Tab. 7-5	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr .....	79
Tab. 7-6	Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht .....	81
Tab. 7-7	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr .....	82
Tab. 7-8	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr .....	83
Abb. 7-9	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Busverkehr .....	84
Tab. 7-10	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Bahnverkehr.....	85
Tab. 7-11	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr .....	86
Tab. 7-12	Regelmäßig genutzt Bahnlinien im Kreis Warendorf .....	87
Tab. 7-13	Regelmäßig genutzt Buslinien im Kreis Warendorf.....	87

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
KW	Kalenderwoche
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxi, TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
Tab.	Tabelle

## Anhang

### A: Fragebogen

# Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Warendorf



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Warendorf. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität im Kreis Warendorf zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

#### Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen,
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt,
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen,
- einem Zusatzfragebogen.

#### Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



**Schriftliche Teilnahme:** Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:



**Online-Teilnahme:** Auf der Website des Kreises ([www.kreis-warendorf.de](http://www.kreis-warendorf.de)) und des Planungsbüros büro stadtVerkehr ([www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:



**Telefonische Teilnahme:** Schicken Sie die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail ([lenz@buero-stadtverkehr.de](mailto:lenz@buero-stadtverkehr.de)) mitteilen.

#### Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 15.08., dem 17.08., dem 22.08., dem 24.08., dem 29.08. oder dem 31.08.2023**.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ○). Bei einigen Fragen können Sie ihre Antworten selbst formulieren (Symbol:.....).

#### Was ist ein Weg?



Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.

Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = **zwei Wege!**

**Achtung:** Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof + zu Fuß zum Arbeitsort = **drei genutzte Verkehrsmittel** auf einem Weg!

#### Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

büro stadtVerkehr

- Telefon (Herr Lenz): 02103 / 91159-17
- E-Mail: [lenz@buero-stadtverkehr.de](mailto:lenz@buero-stadtverkehr.de)

Kreis Warendorf

- Telefon (Herr Hemmann): 02581 / 536113
- E-Mail: [burkhard.hemmann@kreis-warendorf.de](mailto:burkhard.hemmann@kreis-warendorf.de)

Seite 1

<b>Haushaltsfragebogen</b>		
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.		
<b>In welcher Stadt oder Gemeinde wohnen Sie?</b>		
Ahlen <input type="radio"/>	Everswinkel <input type="radio"/>	Telgte <input type="radio"/>
Beckum <input type="radio"/>	Oelde <input type="radio"/>	Wadersloh <input type="radio"/>
Beelen <input type="radio"/>	Ostbevern <input type="radio"/>	Warendorf <input type="radio"/>
Drensteinfurt <input type="radio"/>	Sassenberg <input type="radio"/>	
Ennigerloh <input type="radio"/>	Sendenhorst <input type="radio"/>	
<b>Wenn Sie in <u>Ahlen</u> leben, in welchem Stadtteil wohnen Sie?</b>		
Dolberg <input type="radio"/>	Nördliche/westliche Kernstadt (PLZ: 59227) <input type="radio"/>	
Vorhelm <input type="radio"/>	Südliche/östliche Kernstadt (PLZ: 59229) <input type="radio"/>	
<b>Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)</b>	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , davon _____ noch nicht 6 Jahre alt.	
<b>Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?</b>	Anzahl Autos: _____, davon: _____ reine Elektroautos (BEV) Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder: _____, davon: _____ Elektrofahrräder/Pedelecs	
<b>Wie weit ist es von Ihrem Wohnort zu Fuß zu den nächsten Haltestellen?</b>	Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof: _____ Meter oder _____ Minuten <input type="radio"/> nächste Haltestellen sind <u>fußläufig</u> nicht zu erreichen	

<b>Personenfragebogen</b>						
(Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
<b>In welchem Jahr sind Sie geboren?</b>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
<b>Geschlecht</b>						
weiblich	<input type="radio"/>					
männlich	<input type="radio"/>					
divers	<input type="radio"/>					
<b>Berufstätigkeit / Ausbildung</b>						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="radio"/>					
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>					
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>					
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>					
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>					
Schüler(in)	<input type="radio"/>					
Student(in)	<input type="radio"/>					
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>					
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>					
Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>					

<b>Personenfragebogen</b>						
<b>(Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)</b>						
Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
<b>Personen</b> (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
<b>Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr?</b> <i>(z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)</i>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Fahrrad?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Pedelec/ E-Bike?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Nutzen Sie Carsharing-Angebote?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Nutzen Sie Bikesharing-Angebote?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Nutzen Sie E-Scooter-Sharing-Angebote?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Nutzen Sie die Möglichkeit von Homeoffice? Wenn ja, wie häufig pro Woche?</b>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> _____ x pro Woche nein <input type="radio"/>
<b>Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel werktags?</b> <i>(Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)</i>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
<b>Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein E-Scooter zur Verfügung?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
<b>Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.</b> <i>(Mehrfachangaben möglich)</i>						
Krankheit	<input type="radio"/>					
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>					
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>					
Homeoffice	<input type="radio"/>					
Urlaub	<input type="radio"/>					
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>					
Wetter	<input type="radio"/>					
Sonstiges	<input type="radio"/>					
<b>War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Seite 3

**Wegeprotokoll für den Stichtag: Person 1 bis 3**

**1. Angaben zum Weg**

Von wo nach wo waren Sie am Stichtag unterwegs? Wann sind Sie aufgebrochen, wann sind Sie angekommen? Bitte möglichst alle Wege eintragen. Jeder Weg ist wichtig für die Untersuchung. Hin- und Rückweg sind zwei Wege!

Bitte wählen Sie **einen** Stichtag zur Dokumentation Ihrer Mobilität aus:

- Di, 15.08.2023       Do, 17.08.2023  
 Di, 22.08.2023       Do, 24.08.2023  
 Di, 29.08.2023       Do, 31.08.2023

BEISPIEL

	<b>Start</b> Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	<b>Ziel</b> Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	<b>Beginn</b> Uhrzeit	<b>Ankunft</b> Uhrzeit
1. Weg	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	Beispielstadt, Lindenallee 10	7:30	7:40
2. Weg	Beispielstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	7:50	8:05
3. Weg	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	16:40	17:00

**1. Person**

1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

**2. Person**

1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

**3. Person**

1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 4

*Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!*

**2. Genutztes Verkehrsmittel**  
Mit welchem Verkehrsmittel wurde der Weg zurückgelegt? Bitte bedenken Sie, dass auf einem Weg mit einem Wegezweck, mehrere Verkehrsmittel genutzt werden können.

**3. Zweck oder Ziel des Weges**  
Wozu waren Sie unterwegs?

	zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	E-Scooter/Tretroller	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus/AST	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause (Wohnung)	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit (z. B. Sport)	Bringen/Holen (z. B. Schule)	Arztbesuch	Sonstiges	
<b>BEISPIEL</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>1. Person</b>																							
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg				
<b>2. Person</b>																							
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg				
<b>3. Person</b>																							
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg				
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg				

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

**Wegeprotokoll für den Stichtag: Person 4 bis 6**

**1. Angaben zum Weg**

Von wo nach wo waren Sie am Stichtag unterwegs? Wann sind Sie aufgebrochen, wann sind Sie angekommen? Bitte möglichst alle Wege eintragen. Jeder Weg ist wichtig für die Untersuchung. Hin- und Rückweg sind zwei Wege!

Bitte wählen Sie **einen** Stichtag zur Dokumentation Ihrer Mobilität aus:

- Di, 15.08.2023       Do, 17.08.2023  
 Di, 22.08.2023       Do, 24.08.2023  
 Di, 29.08.2023       Do, 31.08.2023

BEISPIEL

	<b>Start</b> Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	<b>Ziel</b> Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	<b>Beginn</b> Uhrzeit	<b>Ankunft</b> Uhrzeit
1. Weg	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	Beispielstadt, Lindenallee 10	7:30	7:40
2. Weg	Beispielstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	7:50	8:05
3. Weg	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße 123	16:40	17:00
<b>4. Person</b>				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
<b>5. Person</b>				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
<b>6. Person</b>				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

**2. Genutztes Verkehrsmittel**  
Mit welchem Verkehrsmittel wurde der Weg zurückgelegt? Bitte bedenken Sie, dass auf einem Weg mit einem Wegezweck, mehrere Verkehrsmittel genutzt werden können.

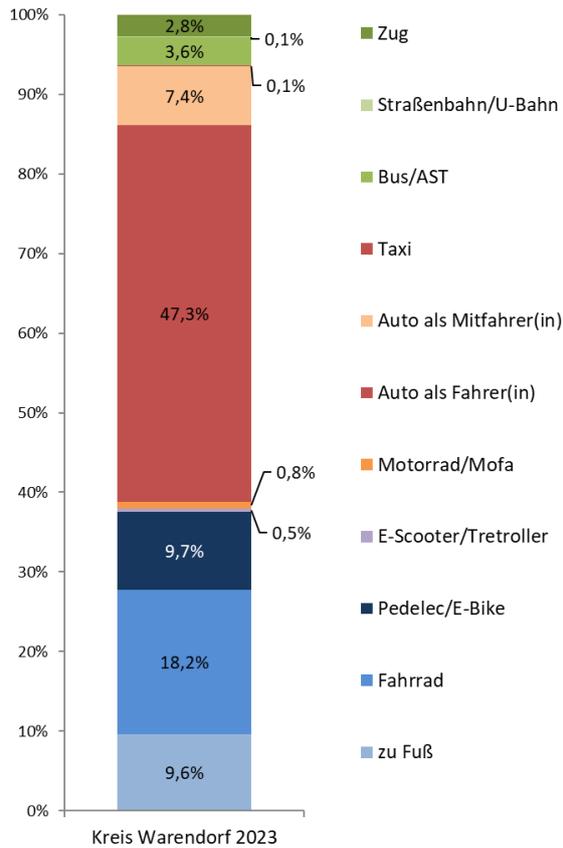
**3. Zweck oder Ziel des Weges**  
Wozu waren Sie unterwegs?

	zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	E-Scooter/Tretroller	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus/AST	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause (Wohnung)	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit (z. B. Sport)	Bringen/Holen (z. B. Schule)	Arztbesuch	Sonstiges	
<b>BEISPIEL</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>4. Person</b>																							
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg					
<b>5. Person</b>																							
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg					
<b>6. Person</b>																							
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg					

Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

<b>Zusatzfragebogen</b>							
<i>(Bitte lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen des Zusatzfragebogens stellvertretend für den Haushalt beantworten.)</i>							
<b>Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Ihrem Wohnort?</b>							
	1 <small>(sehr gut)</small>	2 <small>(gut)</small>	3 <small>(befriedigend)</small>	4 <small>(ausreichend)</small>	5 <small>(mangelhaft)</small>	6 <small>(ungenügend)</small>	keine Bewertung möglich
<b>Fußverkehr</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Radverkehr</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Busverkehr</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Bahnverkehr</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Autoverkehr</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?</b> <i>Mehrfachnennungen sind möglich!</i>							
<b>Fußverkehr</b>	Ausreichende Gehwegbreiten <input type="radio"/>		Wegweisung <input type="radio"/>		Zustand der Gehwege <input type="radio"/>		
	Fußgängerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>		Beleuchtung <input type="radio"/>		Fußgängerquerungsanlagen <input type="radio"/>		
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
<b>Radverkehr</b>	Ausbau des Radwegenetzes <input type="radio"/>		Wegweisung <input type="radio"/>		Zustand der Radwege <input type="radio"/>		
	Radfahrerfreundliche Ampeln <input type="radio"/>		Verkehrssicherheit <input type="radio"/>		Trennung vom Autoverkehr <input type="radio"/>		
	Abstellanlagen für Fahrräder <input type="radio"/>		Lastenradverleih <input type="radio"/>		Bike-Sharing / Fahrradverleih <input type="radio"/>		
	Informationsangebote (Radroutenplan) <input type="radio"/>		Fahrradmitnahme in Bus und Bahn <input type="radio"/>		Größere Abstellanlagen für Lastenräder <input type="radio"/>		
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
<b>Busverkehr</b>	Ausbau regionale Verknüpfung <input type="radio"/>		Kürzere Takte <input type="radio"/>		Pünktlichkeit <input type="radio"/>		
	Erweiterung des Busnetzes <input type="radio"/>		Sicherheit <input type="radio"/>		Barrierefreie Gestaltung <input type="radio"/>		
	Bessere Anschlüsse <input type="radio"/>		Fahrzeit <input type="radio"/>		Mehr / bessere Informationen <input type="radio"/>		
	Weniger Umstiege <input type="radio"/>		Günstigere Tarife <input type="radio"/>				
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
<b>Bahnverkehr</b>	Erweiterung des Bahnnetzes <input type="radio"/>		Kürzere Takte <input type="radio"/>		Günstigere Tarife <input type="radio"/>		
	Mehr / bessere Informationen <input type="radio"/>		Sicherheit <input type="radio"/>		Pünktlichkeit <input type="radio"/>		
	<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>						
<b>Autoverkehr</b>	Zustand der Straßen <input type="radio"/>		CarSharing <input type="radio"/>		Parkplatzangebot <input type="radio"/>		
	Verringerung Lkw-Verkehr <input type="radio"/>		Park&Ride <input type="radio"/>		Verkehrsberuhigung <input type="radio"/>		
	E-Ladesäulen <input type="radio"/>						
<i>(zusätzliche Angabe)</i> <input type="radio"/>							
<b>Frage 3: Fehlen Ihnen Fahrradabstellplätze an bestimmten Standorten (z. B. an Haltestellen, in Fußgängerzonen, an Geschäften) oder in einer bestimmten Ausgestaltung?</b>							
An folgenden Orten in folgender Ausgestaltung: _____							
_____							
<b>Frage 4: Welche Linien (Bus, Bahn), die den Kreis Warendorf berühren, nutzen Sie regelmäßig?</b>							
Folgende Linien: _____							
Keine <input type="radio"/>							

**B: Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Kreisebene**



**C: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel**

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	18.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.900
Beckum	-	11.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.300
Beelen	-	-	1.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400
Drensteinfurt	-	-	-	3.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.700
Ennigerloh	-	-	-	-	4.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.600
Everswinkel	-	-	-	-	-	2.800	-	-	-	-	-	-	-	-	2.800
Oelde	-	-	-	-	-	-	9.300	-	-	-	-	-	-	-	9.300
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	3.400	-	-	-	-	-	-	3.400
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	2.800	-	-	-	-	100	2.900
Sendenhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.800	-	-	-	-	3.800
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.500	-	-	-	5.500
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.500	-	-	2.500
Warendorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.900	-	14.000
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.100	1.200
<b>Gesamt</b>	18.900	11.300	1.400	3.700	4.600	2.800	9.300	3.400	2.900	3.800	5.500	2.500	14.000	1.200	85.300

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	43.400	200	-	200	500	-	-	-	-	600	-	-	-	200	45.200
Beckum	200	28.900	-	-	600	-	300	-	-	-	-	100	-	100	30.300
Beelen	-	-	4.200	-	200	-	100	-	100	-	-	-	300	200	5.000
Drensteinfurt	200	-	-	9.700	-	-	-	-	-	300	-	-	-	900	11.300
Ennigerloh	600	600	200	-	8.700	-	400	-	-	-	-	-	600	-	11.000
Everswinkel	-	-	-	-	-	7.100	-	-	-	100	200	-	500	400	8.400
Oelde	-	400	100	-	400	-	24.300	-	-	-	-	300	-	700	26.200
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	8.400	-	-	400	-	200	300	9.300
Sassenberg	-	-	100	-	-	-	-	-	9.000	-	-	-	1.100	100	10.300
Sendenhorst	500	-	-	400	-	100	-	-	-	10.500	-	-	100	600	12.100
Telgte	-	-	-	-	-	200	-	400	-	-	20.100	-	300	1.200	22.300
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	7.100	-	600	8.000
Warendorf	-	-	300	-	600	500	-	200	1.100	-	300	-	42.600	400	46.100
<b>Außen</b>	200	100	200	900	-	400	700	300	100	500	1.200	600	400	1.400	7.000
<b>Gesamt</b>	45.200	30.300	5.000	11.300	11.000	8.400	26.200	9.300	10.300	12.000	22.300	8.000	46.100	7.100	252.600

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	52.000	5.500	100	1.700	2.900	300	1.000	100	100	2.000	200	200	1.400	10.200	77.500
Beckum	5.600	39.000	400	100	4.200	400	3.700	-	300	400	200	1.200	1.000	6.400	62.900
Beelen	100	400	2.400	100	600	-	600	-	500	200	-	-	1.700	1.500	8.100
Drensteinfurt	1.500	100	100	7.200	200	100	100	-	-	900	100	-	100	6.200	16.700
Ennigerloh	2.700	4.300	500	100	15.800	300	2.700	100	500	700	100	300	4.000	2.300	34.400
Everswinkel	200	500	100	100	300	4.400	-	100	200	1.000	800	-	2.400	2.600	12.700
Oelde	1.000	3.500	600	100	2.800	-	30.900	100	600	200	200	2.000	1.100	6.400	49.300
Ostbevern	100	-	-	-	100	200	100	6.800	100	-	1.900	-	1.300	3.100	13.500
Sassenberg	200	300	400	-	700	200	500	100	8.700	200	700	-	4.000	5.100	21.200
Sendenhorst	2.100	400	200	800	700	900	200	-	200	7.900	300	100	1.300	3.900	19.100
Telgte	300	200	-	100	100	800	200	2.200	700	300	11.400	100	2.100	5.100	23.500
Wadersloh	100	1.300	-	-	300	-	2.000	-	-	100	-	11.900	200	5.700	21.700
Warendorf	1.400	900	1.700	100	3.800	2.300	1.100	1.500	4.200	1.300	2.000	200	31.700	6.400	58.500
<b>Außen</b>	10.200	6.600	1.400	6.200	2.200	2.700	6.300	2.800	5.300	4.000	5.600	5.600	6.100	9.200	74.300
<b>Gesamt</b>	77.500	63.000	7.900	16.700	34.500	12.600	49.300	13.600	21.200	19.200	23.600	21.700	58.400	74.000	493.200

Matrix: ÖV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	4.200	700	-	200	300	-	200	-	-	700	-	-	100	2.700	9.200
Beckum	600	800	-	-	400	200	200	-	-	-	-	100	-	1.300	3.700
Beelen	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	200	700
Drensteinfurt	300	-	-	600	-	-	-	-	-	100	100	-	-	2.600	3.600
Ennigerloh	300	400	-	-	1.400	-	200	-	-	200	-	-	400	300	3.300
Everswinkel	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	900	600	1.900
Oelde	200	300	-	-	200	-	2.200	-	-	-	-	100	-	900	4.000
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.200	200	-	200	-	400	800	2.800
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	200	200	-	-	-	1.200	400	2.000
Sendenhorst	600	-	-	-	200	100	-	-	-	300	-	-	200	500	1.900
Telgte	-	-	-	100	-	-	-	300	-	-	900	-	400	1.600	3.200
Wadersloh	-	100	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.100	-	200	1.400
Warendorf	100	-	400	-	300	900	-	400	1.000	100	400	-	1.500	1.400	6.600
<b>Außen</b>	2.800	800	200	2.700	400	600	800	700	400	500	1.700	200	1.300	700	13.900
<b>Gesamt</b>	9.200	3.400	800	3.600	3.300	1.900	3.700	2.800	1.800	1.900	3.300	1.400	6.800	14.200	58.200

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	11.900	1.900	100	200	400	100	600	-	100	1.100	100	100	400	7.200	24.000
Beckum	1.200	9.700	100	-	1.100	100	700	-	200	100	100	100	100	3.900	17.300
Beelen	-	100	800	-	100	-	200	-	100	100	-	-	400	1.200	3.100
Drensteinfurt	600	100	-	1.700	100	-	100	-	-	300	-	-	-	4.900	7.900
Ennigerloh	900	1.000	200	-	2.000	100	1.000	-	500	200	-	100	1.000	1.600	8.700
Everswinkel	200	200	-	100	-	1.000	-	-	-	100	200	-	600	1.900	4.300
Oelde	100	1.000	100	-	600	-	6.700	-	300	100	-	400	200	4.000	13.500
Ostbevern	-	-	-	-	100	-	100	1.700	-	-	800	-	200	2.600	5.500
Sassenberg	100	100	200	-	200	-	100	100	2.000	100	400	-	1.500	3.200	8.000
Sendenhorst	300	100	-	100	300	300	100	-	-	2.500	100	100	500	2.000	6.600
Telgte	100	100	-	-	100	100	-	200	100	100	2.700	-	700	4.400	8.700
Wadersloh	-	500	-	-	200	-	700	-	-	-	-	1.600	-	3.500	6.600
Warendorf	400	500	300	-	600	600	300	400	900	400	800	-	7.700	4.900	17.800
<b>Außen</b>	200	100	-	-	-	-	100	-	-	-	100	-	100	1.400	1.900
<b>Gesamt</b>	15.900	15.300	1.700	2.200	5.800	2.400	10.700	2.400	4.300	4.900	5.500	2.400	13.500	46.800	133.700

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	3.200	100	-	-	200	-	-	-	-	100	-	-	200	600	4.300
Beckum	100	1.500	100	-	100	-	100	-	-	-	-	100	100	300	2.400
Beelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200
Drensteinfurt	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	600
Ennigerloh	-	100	-	-	400	-	-	-	-	-	-	100	100	100	900
Everswinkel	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	100	200	700
Oelde	-	100	-	-	100	-	1.300	-	-	-	-	-	-	300	1.900
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	300
Sassenberg	100	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	100	300	1.300
Sendenhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	200	500
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	700	-	100	200	1.200
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	400	900
Warendorf	100	-	100	-	100	100	-	-	-	-	200	-	1.600	700	2.900
<b>Außen</b>	200	100	100	200	100	-	-	-	100	-	300	200	100	3.900	5.200
<b>Gesamt</b>	3.700	1.900	300	300	1.000	500	1.600	100	1.100	300	1.300	700	2.600	7.600	23.100

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	15.100	300	-	200	100	-	-	-	-	-	100	-	100	500	16.300
Beckum	200	9.700	-	-	700	-	300	-	-	-	-	-	100	100	11.100
Beelen	-	-	900	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	100	1.200
Drensteinfurt	100	-	-	2.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	3.700
Ennigerloh	500	300	100	-	4.300	-	200	-	-	-	-	-	700	-	6.000
Everswinkel	-	-	-	-	-	2.000	-	-	-	-	100	-	300	200	2.700
Oelde	-	300	200	-	100	-	6.800	-	-	-	-	300	100	800	8.500
Ostbevern	-	-	-	-	-	100	-	2.500	-	-	-	-	100	300	3.000
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	3.000	-	-	-	300	500	3.800
Sendenhorst	200	100	100	200	-	-	-	-	-	2.300	-	-	-	600	3.500
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	5.800	-	400	300	6.600
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	2.600	-	300	3.000
Warendorf	100	-	100	-	100	200	100	100	300	-	100	-	12.300	100	13.600
Außen	500	100	-	200	100	100	300	100	100	100	100	100	300	1.700	3.700
<b>Gesamt</b>	<b>16.600</b>	<b>10.800</b>	<b>1.300</b>	<b>3.200</b>	<b>5.300</b>	<b>2.500</b>	<b>8.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.400</b>	<b>2.500</b>	<b>6.100</b>	<b>2.900</b>	<b>14.700</b>	<b>6.400</b>	<b>86.500</b>

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	3.900	-	-	-	200	-	-	-	-	100	-	-	100	700	5.000
Beckum	300	3.000	-	-	200	-	400	-	-	-	-	200	-	600	4.800
Beelen	-	-	200	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100	500
Drensteinfurt	100	-	-	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	1.300
Ennigerloh	100	-	100	-	1.000	100	-	-	-	-	-	-	100	100	1.500
Everswinkel	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	-	200	300	900
Oelde	-	100	-	-	100	-	2.100	-	-	-	-	-	100	200	2.600
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	100	-	100	100	700
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	300	400	1.400
Sendenhorst	-	100	-	-	-	-	-	-	-	900	-	-	-	100	1.200
Telgte	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	500	-	-	500	1.200
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	-	300	1.400
Warendorf	100	100	100	-	300	100	-	100	100	100	100	100	100	400	4.100
Außen	-	100	-	200	-	-	100	-	100	100	100	-	-	1.000	1.700
<b>Gesamt</b>	<b>4.600</b>	<b>3.400</b>	<b>600</b>	<b>1.000</b>	<b>1.800</b>	<b>500</b>	<b>2.700</b>	<b>500</b>	<b>1.000</b>	<b>1.200</b>	<b>900</b>	<b>1.400</b>	<b>3.400</b>	<b>5.200</b>	<b>28.200</b>

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	5.800	300	-	-	-	-	100	-	-	400	-	-	-	1.200	7.900
Beckum	200	3.600	-	-	100	300	100	-	-	-	-	-	-	400	4.600
Beelen	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	100	700
Drensteinfurt	200	-	-	900	-	-	-	-	-	100	-	-	-	1.100	2.300
Ennigerloh	200	100	-	-	1.000	-	300	-	-	200	-	-	700	300	2.800
Everswinkel	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	500	200	1.400
Oelde	100	100	-	-	100	-	3.000	-	-	-	-	200	100	500	3.900
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.000	-	-	200	-	200	500	1.900
Sassenberg	-	-	-	-	-	100	-	200	800	-	-	-	1.100	200	2.400
Sendenhorst	300	-	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	400	1.500
Telgte	100	-	-	-	-	100	-	100	-	-	2.100	-	-	700	3.100
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	1.300	-	400	1.800
Warendorf	-	100	-	-	-	200	-	200	100	100	-	-	3.600	400	4.700
<b>Außen</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	300
<b>Gesamt</b>	6.700	4.200	300	900	1.100	1.500	3.600	1.400	900	1.600	2.400	1.500	6.700	6.500	39.300

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	9.800	300	-	200	200	100	200	-	-	400	-	-	100	1.200	12.400
Beckum	200	6.700	-	-	500	-	200	-	-	-	-	-	-	1.600	9.200
Beelen	-	-	600	-	-	-	100	-	-	-	-	-	200	100	1.100
Drensteinfurt	300	-	-	2.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	3.400
Ennigerloh	300	100	-	-	2.800	100	200	-	-	100	-	-	400	200	4.400
Everswinkel	-	-	-	-	-	1.500	-	-	-	200	100	-	200	400	2.300
Oelde	-	200	-	-	200	-	6.600	-	100	-	-	300	-	1.000	8.300
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.900	-	-	100	-	100	400	2.500
Sassenberg	-	-	100	-	-	-	100	-	2.400	-	-	-	500	700	3.900
Sendenhorst	100	-	-	200	-	300	-	-	-	2.100	-	-	100	800	3.500
Telgte	-	-	-	-	-	300	-	200	-	100	4.000	-	100	600	5.300
Wadersloh	-	100	-	-	-	-	300	-	-	-	-	2.400	-	600	3.400
Warendorf	100	100	200	-	200	300	-	200	400	100	100	-	9.600	500	11.800
<b>Außen</b>	200	100	100	100	-	100	-	100	-	-	200	100	100	1.300	2.400
<b>Gesamt</b>	10.900	7.600	1.100	2.500	4.000	2.600	7.700	2.500	3.000	2.800	4.500	2.800	11.400	10.400	73.800

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	4.300	300	-	100	400	-	-	-	-	300	-	-	-	600	5.800
Beckum	200	3.500	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	300	4.300
Beelen	-	-	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	1.400
Drensteinfurt	-	-	-	1.300	-	-	-	-	-	100	-	-	-	100	1.400
Ennigerloh	100	100	-	-	2.000	-	100	-	-	100	-	-	300	-	2.600
Everswinkel	-	-	-	-	100	1.000	-	-	-	-	100	-	-	100	1.300
Oelde	-	-	-	-	-	-	3.400	-	-	-	-	-	100	300	3.800
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	900	-	-	200	-	100	-	1.200
Sassenberg	-	100	-	-	100	-	-	-	600	-	-	-	300	-	1.100
Sendenhorst	200	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500	100	-	100	-	1.900
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	1.200	-	-	200	1.600
Wadersloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.400	-	200	1.600
Warendorf	-	-	-	-	100	200	-	-	-	100	100	-	4.100	200	4.800
Außen	300	400	-	-	-	-	-	-	-	100	100	200	-	500	1.500
<b>Gesamt</b>	<b>5.000</b>	<b>4.400</b>	<b>1.000</b>	<b>1.400</b>	<b>2.900</b>	<b>1.200</b>	<b>3.500</b>	<b>1.100</b>	<b>700</b>	<b>2.000</b>	<b>1.700</b>	<b>1.700</b>	<b>5.300</b>	<b>2.700</b>	<b>34.600</b>

Matrix: Zweck Arztbesuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Ahlen	Beckum	Beelen	Drensteinfurt	Ennigerloh	Everswinkel	Oelde	Ostbevern	Sassenberg	Sendenhorst	Telgte	Wadersloh	Warendorf	Außen	Gesamt
Ahlen	3.700	500	-	100	200	-	100	-	-	100	-	-	-	800	5.400
Beckum	500	1.800	-	-	400	-	200	-	-	-	-	200	-	300	3.300
Beelen	-	100	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	200	-	400
Drensteinfurt	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	1.100
Ennigerloh	200	300	-	-	600	-	400	-	-	-	-	-	400	-	1.900
Everswinkel	-	-	-	-	-	400	-	-	-	100	100	-	100	200	900
Oelde	-	200	-	-	-	-	2.400	-	-	-	100	-	100	400	3.500
Ostbevern	-	-	-	-	-	-	-	1.100	-	-	200	-	100	100	1.600
Sassenberg	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	400	300	1.000
Sendenhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	500	1.000
Telgte	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	1.200	-	100	500	1.800
Wadersloh	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	300	900
Warendorf	100	-	-	-	-	100	100	100	100	100	200	-	2.600	700	3.900
<b>Außen</b>	100	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	100	500	800
<b>Gesamt</b>	4.600	3.100	100	700	1.300	400	3.200	1.200	400	800	1.800	600	4.300	5.100	27.500

