



Amt für Mobilität und Tiefbau

17.05.2023

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Renkhoff

Telefon: 492-6502

Renkhoff@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster

Beratungsfolge

01.06.2023 Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Bericht

### **Bericht:**

Nach 1982 wurde in 2022 mit der nunmehr achten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Münster die Zeitreihe fortgeschrieben.

Anlass für die nach 2019 bereits nach 3 Jahren erneute Mobilitätsbefragung war, dass sich das Verkehrsverhalten, bedingt durch die Corona-Pandemie verändert hat. So wurden während der Pandemie massive Fahrgasteinbrüche im ÖPNV festgestellt und auch die im Rahmen von regelmäßigen Erhebungen erfassten Kfz wiesen einen deutlichen Rückgang auf.

Mit der Mobilitätsbefragung sollte nun

- das Maß der Veränderungen festgestellt,
- Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten der Münsteraner\*innen ermöglicht und
- die Mobilitätsdaten aktuell gehalten werden.

Die Durchführung der Haushaltsbefragung erfolgte im November 2022. Dabei handelte es sich um einen Zeitpunkt, zu dem bereits über einen längeren Zeitraum keine pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen mehr herrschten. Geringfügige Einschränkungen, beispielsweise die Maskenpflicht im Schienenfernverkehr bestanden noch. Es ist somit davon auszugehen, dass die Erhebung zu einem Zeitpunkt erfolgte, an dem sich durch die Pandemie veränderte Verhaltensweisen wieder zurückverändert oder verstetigt haben. Das prominenteste Beispiel, das sich auch merklich auf das Verkehrsaufkommen auswirkt und entsprechend explizit abgefragt wurde, ist die Verfügbarkeit und der Nutzungsumfang von mobilem Arbeiten bzw. Homeoffice.

Die Stadt Münster ist eine der ersten Kommunen, die nun nach der Pandemie eine Mobilitätsbefragung durchgeführt hat.

Die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022 sind in einer Kurzfassung zusammengefasst worden und können im Ratsinformationssystem der Stadt Münster unter folgendem Link: <https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/info.php> heruntergeladen werden.

## Kernaussagen der Mobilitätserhebung 2022

Eines der prägnantesten Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen ist der wegebezogene Modal-Split. Er bezieht sich wie oben beschrieben auf die Münsteraner Bevölkerung und umfasst somit den Binnenverkehr und die Auspendler, nicht jedoch die Einpendler aus dem Umland. Die folgende Abbildung 1 zeigt das Ergebnis, eingeordnet in die Zeitreihe der vergangenen sieben Erhebungen.

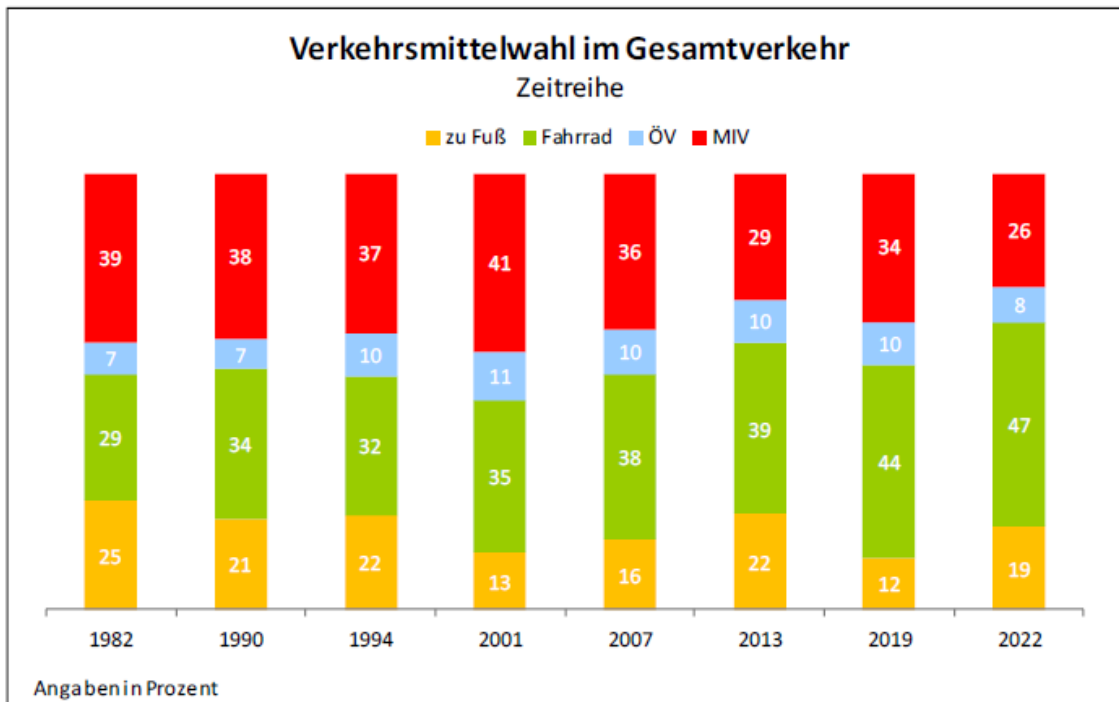


Abbildung 1 Ergebnis der wegebezogenen Modal-Split-Auswertung in der Zeitreihe

Die Ergebnisse können überwiegend positiv bewertet werden. Im Detail zeigt sich:

- Der mit 44 % ohnehin schon hohe Radverkehrsanteil hat sich innerhalb von 3 Jahren noch einmal um 3 Prozentpunkte auf 47 % erhöht.
- Der Umweltverbund (Fuß, Rad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) hat einen Anteil von 74 % und ist damit gegenüber 2019 mit 66 % erheblich gestiegen. Damit weist der Umweltverbund in Münster bundesweit einen der höchsten Modal-Split-Anteile auf.
- Der Fußverkehrsanteil ist mit 19 % ebenfalls deutlich angewachsen. Diese Veränderung ist jedoch, zumindest zum Teil, auch auf methodische Unterschiede der Befragung zurückzuführen. In Befragungen häufig vernachlässigte, auch kurze Fußwege, wurden nun konkreter abgefragt.
- Der ÖPNV-Anteil hat sich gegenüber dem in den Vorjahren konstanten Niveau von 10 % auf 8 % reduziert. Das bestätigen auch die mit dem automatischen Fahrgastzählsystem in den Stadtwerke Bussen ermittelten geringeren Fahrgastzahlen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass sich der genannte ÖPNV-Anteil allein auf die in Münster wohnenden bezieht. Er darf nicht mit der tatsächlichen Fahrgastzahl verwechselt werden, die darüber hinaus sämtliche Gäste und externe Umsteiger von der Schiene auf den städtischen ÖPNV beinhalten.
- Der Kfz-Verkehr hat sich auf einen Anteil von 26 % reduziert. Bezogen auf die Verkehrsleistung (Fahrtenanzahl\*Wegelänge) hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) jedoch weiterhin einen Anteil von 48 % (vgl. Tabelle 4 im Kurzbericht). Der größte Anteil dieser Fahrleistung ergibt sich aus Wegen zur Arbeit (vgl. Tabelle 7 im Kurzbericht).

Weitere Erkenntnisse:

- Der Anteil der Pedelecs unter den Radfahrenden nimmt deutlich zu. Während 2019 noch etwa jede 10. Fahrt mit E-Unterstützung stattgefunden hat, war es 2022 schon mehr als jede 5. Fahrt (21 %). Eingerechnet sind hier auch E-Lastenräder.

- Der Anteil der Pedelecs nimmt mit der Entfernung deutlich zu. Bei Wegelängen von 9 – 10 km (Radverkehrsanteil auch hier noch bei 27 %) liegt der Pedelecanteil bei fast 50 %.
- 40 % der arbeitenden und in Ausbildung befindlichen Befragten gaben an, mindestens an einem Tag pro Woche von zu Hause tätig zu sein, am protokollierten Stichtag waren jedoch 87 % der Befragten nicht im Home-Office. Es ist somit anzunehmen, dass die Menge der Arbeitswege in den vorliegenden Auswertungen eher überschätzt wird. Ein Grund dafür kann sein, dass das Home-Office häufig an Montagen bzw. Freitagen genutzt wird, die Befragung aber auf die Tage Dienstag bis Donnerstag abzielte.
- Der Anteil der Arbeitswege an der Reisezweckverteilung ist gegenüber 2019 mit 27 % konstant geblieben und bleibt der häufigste Wegezweck. Darauf folgen Freizeitwege mit 18 % und Einkaufswege mit 17 % (2019: 17 und 14 %)
- Im stadtgebietsüberschreitenden Verkehr hat sich der MIV-Verkehrsanteil von fast 76 auf 71 % erheblich reduziert. Gleichzeitig ist der ÖV-Anteil von fast 22 % auf 24 % und der Radverkehrsanteil auf 4 % gestiegen (zuvor 2,6 %). Hier wird es spannend zu beobachten sein, wie sich das Deutschlandticket auf diesen Trend auswirken wird.
- Die Auswertung der Wegehäufigkeit und Wegelänge zeigt, dass sich die mittlere Wegelänge von 9 km in 2019 auf 7,6 km reduziert und die Wegehäufigkeit mobiler Personen von 3,4 auf 3,7 Personen erhöht hat (Wegehäufigkeit einschl. immobiler Personen: 3,2, zuvor 3,0). Das ist einerseits auf die nun stärker berücksichtigten kurzen Fußwege und den größeren Radverkehrsanteil zurückzuführen. Die Nutzung von Homeoffice ist hier jedoch ebenfalls zu berücksichtigen. Arbeitswege sind nämlich mit 12,6 km deutlich länger als die anderer Wegezwecke.

## **Planerische Konsequenzen**

Anhand der beschriebenen Ergebnisse lässt sich feststellen, dass sich im Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung in den vergangenen Jahren eine erhebliche Veränderung eingestellt hat. Sie ist auch auf pandemiebedingte Verhaltensänderungen zurückzuführen. Erst in den letzten Jahren ist flexibles Arbeiten in großem Maß ermöglicht worden. Diese Veränderung gilt es nun zu verstetigen.

Die Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind aber auch auf verkehrsplanerische Maßnahmen zurückzuführen. Beispielsweise wurde zwischen Mai 2020 und Dezember 2022 mit 13 Fahrradstraßen auf einer Gesamtlänge von 8,2 km die Qualität für den Radverkehr maßgeblich erhöht. Ein weiteres prominentes Beispiel ist die Kanalpromenade, die es ermöglicht, auch längere Wege ohne Störungen auf einer komfortablen und sicheren Infrastruktur mit dem Rad zurückzulegen. Auch weitere Infrastrukturmaßnahmen wie das 3.000-Stellplätze-Programm und motivierende Kampagnen (u.a. Stadtradeln) zeigen ganz offensichtlich die erwarteten Wirkungen. Daher gilt es die Radverkehrsförderung insbesondere mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität fortzuführen und auszuweiten.

Der Rückgang des ÖPNV-Anteils muss Anlass sein, den ÖPNV zu stärken. Das Ziel darf nicht nur das „Vor-Corona-Niveau“ sein, vielmehr muss der ÖPNV ein wichtiges Element im Umweltverbund sein und Nutzer des MIV zum Umstieg bewegen. Die Auswertung der stadtgebietsübergreifenden Verkehre zeigt aber auch, dass die Münsteraner Bevölkerung bereit ist, in den ÖPNV umzusteigen. Die Wirkung des Münster-Abos und des Deutschlandtickets wird in der nächsten Haushaltsbefragung ausgewertet werden können.

Der Rückgang des MIV-Anteils mit entsprechend geringeren Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz eröffnet Handlungsspielräume in der Straßenraumgestaltung.

Weiterhin müssen neue Erkenntnisse in Planungsprozesse und –instrumente einfließen. Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ bzw. die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Münster ist als offener Prozess ausgelegt, sodass gezielt auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten reagiert werden kann und ggfs. beschlossene Maßnahmen korrigiert und angepasst werden können. Die Einflüsse auf die Mobilität, die sich in den Ergebnissen der aktuellen Mobilitätsbefragung 2022 widerspiegeln, werden

in Ihren Eckwerten, in geeigneter Form im Prozess des Masterplan Mobilität Münster 2035+ berücksichtigt.

Münsters bundesweite Vorreiterrolle in der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, hier insbesondere des Fahrrads basiert auf zielgerichteten Planungen und deren Umsetzung. Sie setzt aber eine gute Datenlage voraus. Mit dem Ziel, diese Datenlage zu halten und auch bereits Maßnahmen des Masterplan Mobilität Münster 2035+ zu evaluieren, sollte die nächste Mobilitätsbefragung für spätestens 2028 geplant werden.

i. V.

gez.  
Robin Denstorff  
(Stadtbaurat)

### **Anlagen**

Anlage A

Mobilitätsbefragung 2022 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster