

# Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner

Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007



---

## Impressum

Auftraggeber/Herausgeber: Stadt Münster  
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung  
Abteilung Verkehrsplanung  
48127 Münster

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert  
Malmedyer Str. 30  
52066 Aachen

Durchführung Befragung: V-KON KG, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung  
Max-Planck-Str.10  
54296 Trier

Bericht: Christoph Helmert  
Kathrin Henninger

Text, Layout und Satz: yph, kreative  
Rheinstr. 2  
48145 Münster

Auflage: 1.500, September 2008

---

# Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner

Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007

---

## Einleitung

Nun ist es offiziell: Das Fahrrad ist nachweislich Münsters meistgenutztes Fortbewegungsmittel. 37,6% aller Fahrten erledigen die Münsteraner mit der Leeze, und damit rutscht das Auto bei der Verkehrsmittelwahl erstmals auf den zweiten Platz.

Das ist nur eines der spannenden Ergebnisse dieser Studie, mit der das Amt für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehrsplanung das Verkehrsverhalten der Münsteraner unter die Lupe genommen hat – nun schon zum fünften Mal seit 1982. Knapp 80 Minuten sind die Bürgerinnen und Bürger im Schnitt jeden Tag unterwegs: Womit, wohin, wie weit, wie lange und wie schnell, das wurde Ende 2007 bei einer repräsentativen Haushaltsbefragung genau erhoben und dokumentiert.

Die Ergebnisse helfen dabei, die Verkehrsinfrastruktur in der Stadt weiter zu optimieren; sie sind die Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung. Doch auch für Nicht-Verkehrsplaner sind sie durchaus interessant zu lesen: Wie viele Haushalte haben ein Auto (oder sogar mehrere)? Welche Strecken werden zu Fuß erledigt, ab welcher Entfernung steigt man lieber aufs Rad? Wie steht's in Münster um den sogenannten Umweltverbund – die Fortbewegung mittels Bahn, Bus, Fahrrad oder Füßen? Wohin sind die Menschen eigentlich unterwegs? Gibt es alters- oder geschlechtsspezifische Unterschiede? Wie lange dauern die Wege zur Arbeit, zum Einkaufen etc. im Schnitt? Und wie schneidet Münster im Vergleich zu anderen Städten ab?

**Antworten auf diese Fragen finden sich auf den folgenden Seiten:  
Wir wünschen eine interessante Lektüre!**

---

## Inhalt

1. Wer wurde befragt – und wie? .....	5
2. Die Mobilitätskennzahlen der Menschen in Münster .....	5
3. Welche Fahrzeuge stehen in den Haushalten zur Verfügung? .....	6
4. Welche Verkehrsmittel nutzen die Münsteraner? .....	7
5. Wie oft sind die Münsteraner unterwegs? .....	12
6. Wie lange sind die Münsteraner unterwegs? .....	14
7. Welche Entfernungen legen die Münsteraner zurück? .....	17
8. Wohin sind die Münsteraner unterwegs? .....	18
9. Zusammenfassung .....	23

## 1. Wer wurde befragt – und wie?

Stichprobenumfang		
	Personendaten	Wege­daten
Innenstadt	748	2.921
Außenstadt	1.080	4.026
Münster	1.828	6.947

Die Daten für diese Studie sind im November und Dezember 2007 im Rahmen einer telefonischen Befragung erhoben worden. Die Teilnahme war selbstverständlich freiwillig, ihre Bereitschaft hatten die Befragten zuvor schriftlich erklärt.

In 826 Münsteraner Haushalten haben die Menschen für die Datensammler ihr Verkehrsverhalten während eines ganz gewöhnlichen Werktags dokumentiert: Insgesamt

kamen so Informationen von 1.828 Personen aller Altersgruppen zusammen. Das entspricht einem Mikrozensus von 0,65%, und damit darf diese zufällige Stichprobe als repräsentatives Ergebnis gelten. Sie wurde außerdem so gezogen, dass sie eine Differenzierung nach Innenstadt und Außenstadtteilen erlaubt – hier sind beim Verkehrsverhalten schließlich Unterschiede zu erwarten.

## 2. Die Mobilitätskennzahlen der Menschen in Münster

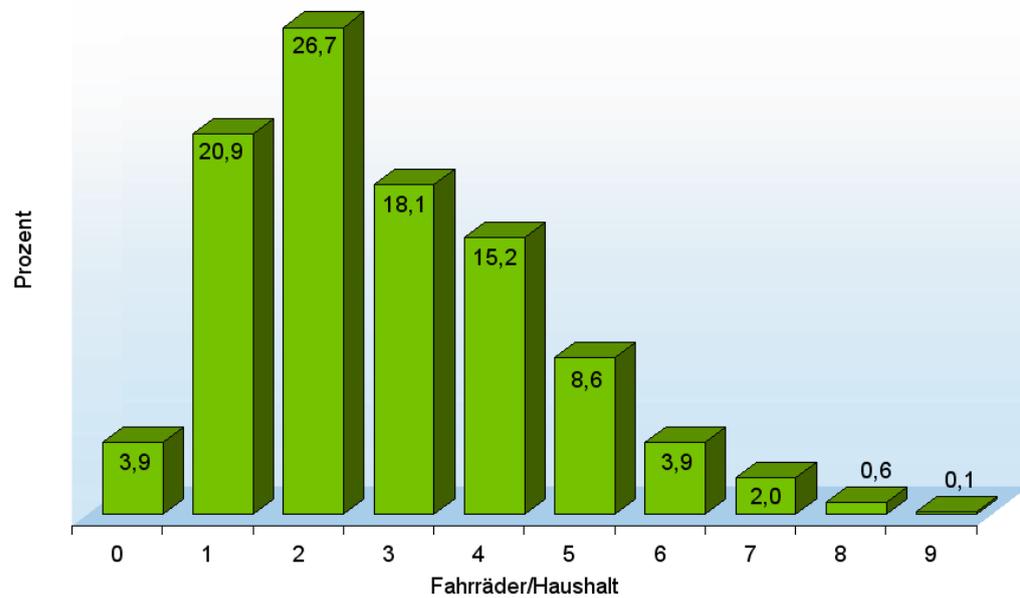
Mobilitätskennzahlen	
Mittlere Mobilität	3,80 Wege und Fahrten am Tag
KFZ	1,38 Fahrten am Tag
Bus und Bahn	0,40 Fahrten am Tag
Fahrrad	1,43 Fahrten am Tag
Fuß	0,59 Wege am Tag
Mittlere Reiseweite	6,9 Kilometer
Mittlere Wegedauer	19 Minuten
Zeitbudget	79,1 Minuten/Tag

Ganz durchschnittlich betrachtet, erledigt der Münsteraner an einem Werktag 3,80 Wege bzw. Fahrten: Jeder dieser Wege hat im Schnitt eine Länge von 6,9 km und dauert 19 Minuten. Insgesamt ist man an

einem ganz normalen Alltag gut 79 Minuten unterwegs – immerhin gut 5% des aktiven Zeitbudgets verbringt man auf dem Weg von hier nach dort oder wieder zurück.

### 3. Welche Fahrzeuge stehen in den Haushalten zur Verfügung?

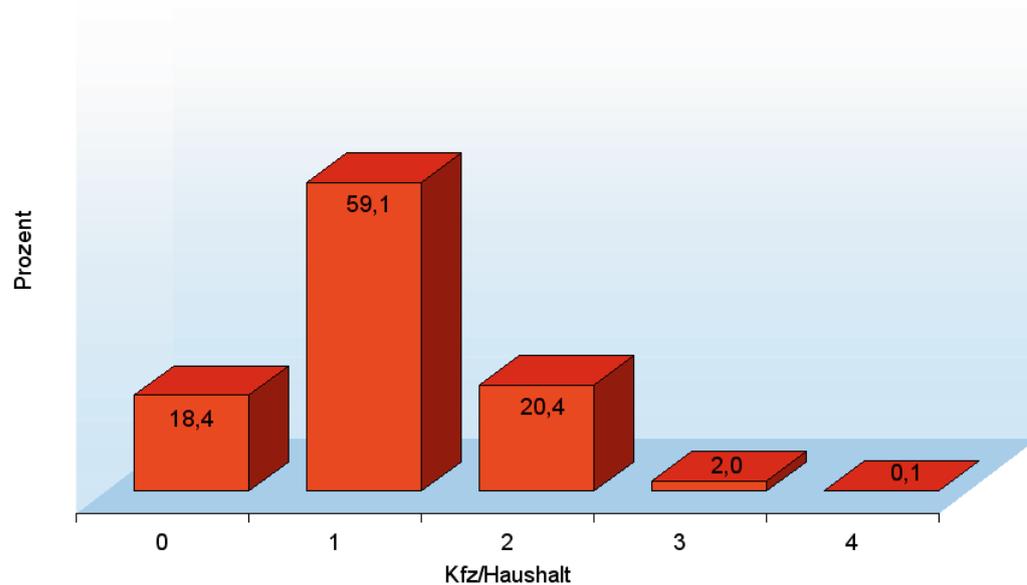
Abb. 1  
Fahrradverfügbarkeit



In Münster gibt es nur 4% fahrradlose Haushalte – gut 20% haben mindestens einen, über 30% gar vier oder mehr Drahtesel „im Stall“. Und angesichts der

Tatsache, dass von 1.828 Personen insgesamt 2.183 Leezen gemeldet wurden, darf ein Trend zum Zweirad nun als „amtlich“ gelten.

Abb. 2  
Kfz-Verfügbarkeit



Autos hingegen gibt es nur in ca. 82% aller Haushalte: Fast 18% kommen ohne eigenen PKW aus. Dafür verfügt ein weiteres

Fünftel gleich über zwei Autos; mehr leistet sich aber kaum jemand. Motorräder gibt es in 14% der Haushalte (o.Abb.).

## 4. Welche Verkehrsmittel nutzen die Münsteraner?

Neben Fahrrad und Auto stehen den Bürgern natürlich noch weitere Optionen offen, von A nach B zu kommen: Die Verkehrsmittelwahl war deshalb ein Schwerpunkt der Befragung. Zusammenfassend betrachtet, kann man dabei den motorisierten Individualverkehr – als Selbst- oder Mitfahrer im Auto – und den sogenannten Umweltverbund gegenüberstellen: Letzterer bezeichnet die Fortbewegung mit Bus, Bahn, Fahrrad oder Füßen.

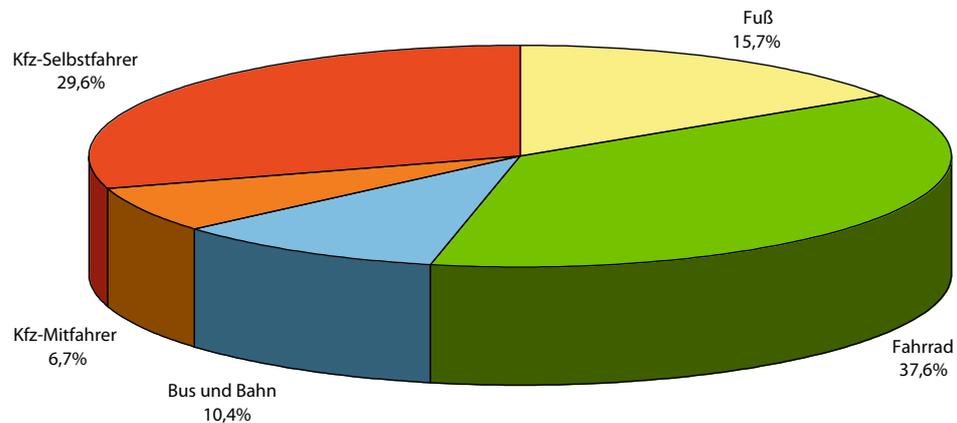


Abb. 3  
Verkehrsmittelwahl

Dass das Fahrrad in Münster ein sehr beliebtes Fortbewegungsmittel ist, war klar. Die Zahlen belegen nun, dass es inzwischen definitiv das beliebteste ist: Denn es wird für 37,6% aller Wege genutzt – das Auto nur noch für 35,5%.

Knapp 16% werden zu Fuß erledigt, ein Zehntel per Bus und Bahn zurückgelegt: In der Summe ergibt das erfreuliche 63,7% für den Umweltverbund – fast eine Zwei-Drittel-Mehrheit.

### Geschlechtsspezifische Unterschiede

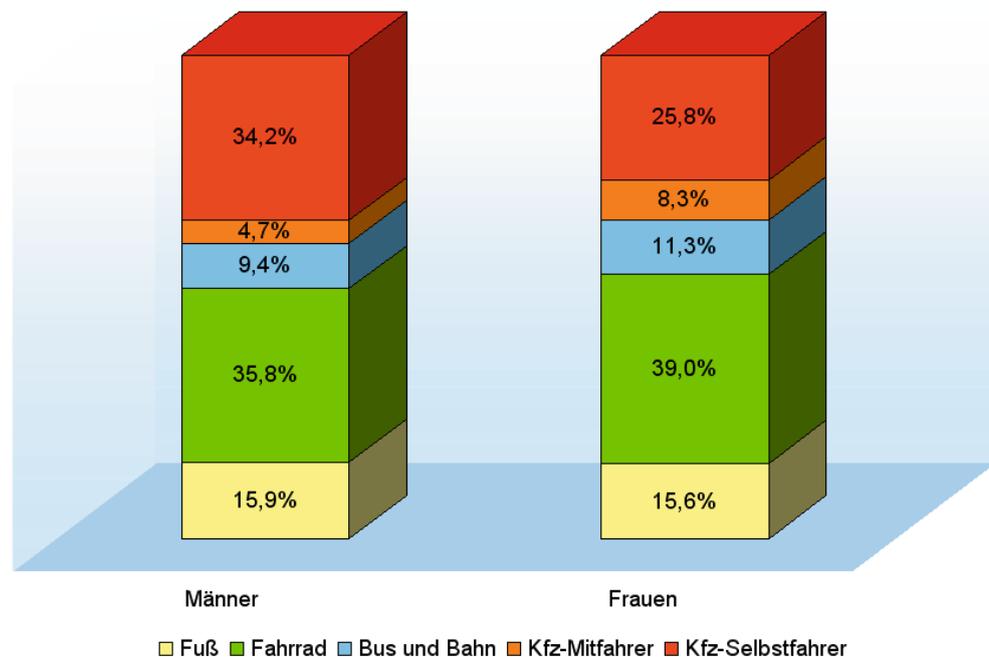


Abb. 4  
Verkehrsmittelwahl  
Männer/Frauen

Männer setzen sich für ein Drittel aller Strecken hinters Steuer, Frauen nur für ein Viertel: Stattdessen erledigen sie noch mehr Wege mit dem Rad – 39% im Gegensatz zu „nur“ 35,8% – und nutzen etwas öfter Bus und Bahn. Im PKW sitzen

sie doppelt so oft auf dem Beifahrersitz wie Männer, trotzdem bleiben die Mitfahrer-Werte deutlich unter 10%: ein Indiz dafür, dass im Individualverkehr häufig nur eine Person im Auto sitzt.

## Altersspezifische Unterschiede

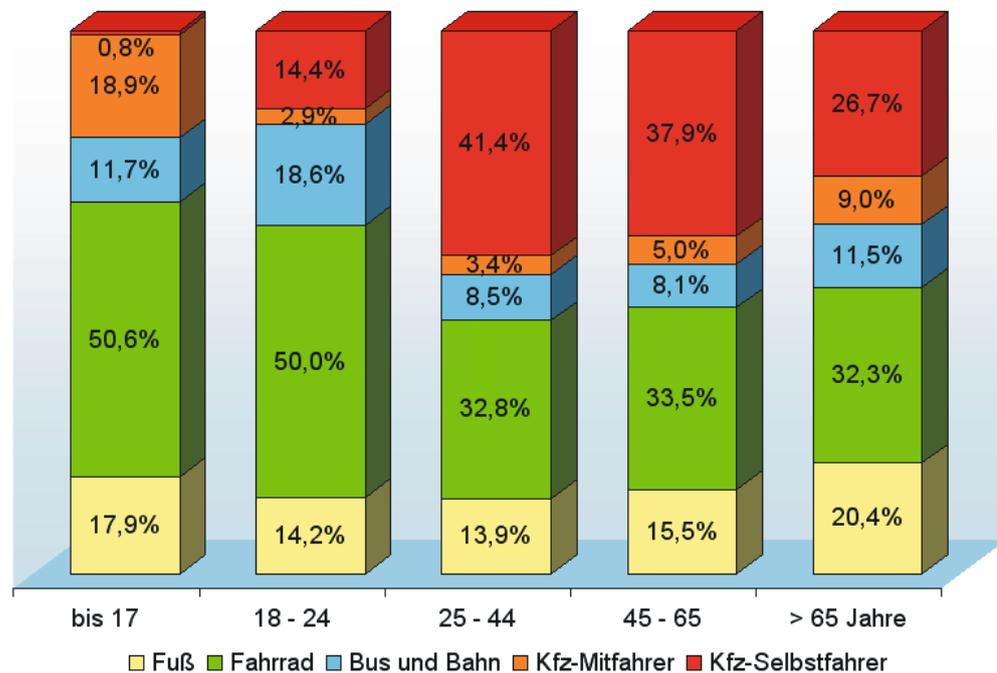


Abb. 5  
Verkehrsmittelwahl  
Altersgruppen

Als durchschnittlicher Jugendlicher und junger Erwachsener in Münster legt man die Hälfte aller Wege mit dem Fahrrad zurück. Ab dem 25. Lebensjahr wird zwar nur noch ein Drittel aller Wege mit dem Rad erledigt – das bleibt dann aber auch bis ins hohe Alter so.

Schon die bis 17jährigen fahren, wenn auch als Beifahrer, auf fast einem Fünftel aller Wege im PKW. In der Altersgruppe zwischen 18 und 24 Jahren geht die Zahl der Beifahrer dann jedoch deutlich zurück. Mit Erreichen des Führerscheinalters sitzt der Münsteraner offenbar lieber selbst hinter dem Steuer – aber nicht je-

der frisch gebackene Autofahrer hat auch direkt ein eigenes Auto zur Verfügung. Die Konsequenz: Das Auto verliert in dieser Altersgruppe insgesamt an Bedeutung, sie nutzt dafür den ÖV deutlich intensiver für die Fortbewegung.

In der Altersgruppe von 25 bis 65 Jahren wird das Auto für knapp 45% aller Wege genutzt und damit zum wichtigsten Verkehrsmittel. Mit Erreichen des Rentenalters sinkt dieser Anteil um fast 10%, zudem steigt man dann öfter als Beifahrer ein. Im Umweltverbund gewinnt der ÖV in dieser Altersgruppe, vor allem aber erledigen Rentner 20,4% ihrer Wege zu Fuß.

## Unterschiede zwischen Innen- und Außenstadt

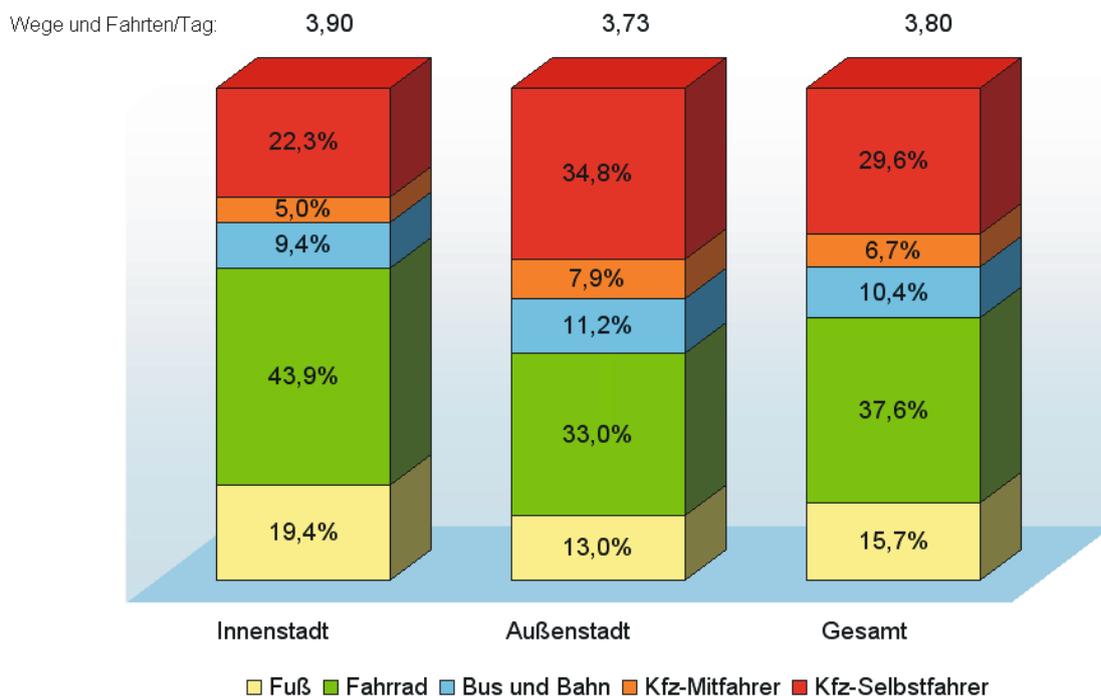


Abb. 6  
Mobilität und  
Verkehrsmittelwahl  
Stadtbezirke

Die Haushalte im Innenstadtbereich nutzen das Auto für kaum mehr als ein Viertel der Wege: Entsprechend hoch ist der Anteil des Umweltverbundes, insbesondere die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege. Der Vergleich mit

den Außenstadtteilen zeigt da deutliche Unterschiede – die Autonutzung liegt hier um 15% höher, der Anteil der geradelten Strecken um 10% niedriger. Dennoch dominiert auch hier der Umweltverbund die Verkehrsmittelwahl.

## Die Verkehrsmittelwahl im Vergleich

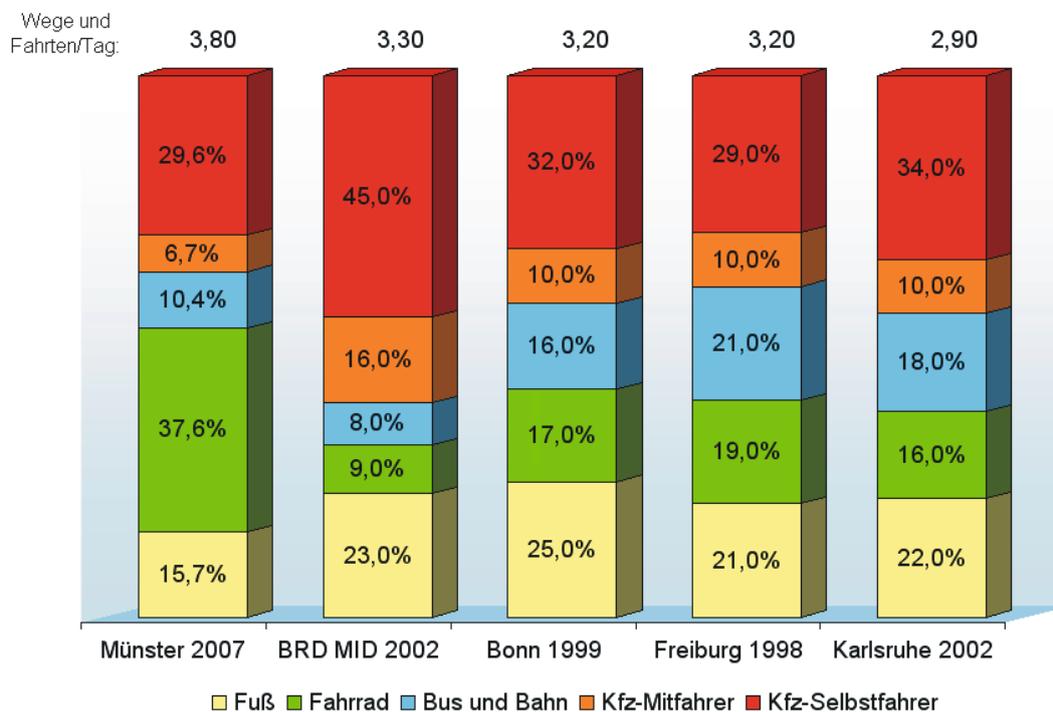


Abb. 7  
Verkehrsmittelwahl  
Vergleich

Um diese Zahlen besser beurteilen zu können, hilft der Vergleich. Dabei stehen drei Quellen zur Verfügung:

### Der Vergleich mit der letzten Münsteraner Befragung aus 2001

zeigt, dass der Anteil der Autonutzung um 4,2 Prozentpunkte gesunken ist. Gleichzeitig fährt man etwas häufiger als Beifahrer mit. Entsprechend gestiegen ist die Bedeutung des Umweltverbunds. (Siehe Tabelle „Zeitreihe der Verkehrsmittelwahl.“)

### Beim Vergleich mit dem Ergebnis der bundesweiten Studie MID

2002 punktet Münster natürlich als Fahrradstadt und in Sachen Umweltverbund, hat aber auch eine andere Infrastruktur als das Mittel des Bundesgebiets: Deutschlandweit ist nach wie vor der motorisierte Individualverkehr das wichtigste Mittel, von A nach B zu kommen; über 60% der Wege werden bundesweit als Selbst- oder Mitfahrer im PKW erledigt.

### Der Blick auf Städte mit vergleichbarer Größe und Infrastruktur

erlaubt ebenfalls nur eine Grobeinschätzung: Auf den ersten Blick hat Münster hier die geringste PKW-Nutzung und im Umweltverbund die Nase vorn – doch die aktuellsten Zahlen wurden 2002 in Karlsruhe erhoben; die Daten aus Freiburg und Bonn sind 10 Jahre alt. Zeiträume also, in denen sich gerade im Verkehrsverhalten einiges ändern kann.

Dennoch gibt es Auffälligkeiten: Anderswo wird zwar viel weniger Rad gefahren, dafür aber weitaus mehr zu Fuß gegangen – Fußwege machen in den Vergleichsstädten den größten Anteil im

Umweltverbund aus. Zudem wird dort der ÖV meist häufiger genutzt als in Münster. Ebenfalls bemerkenswert: Der Anteil der Mitfahrten im Auto liegt überall deutlich höher als bei uns.

### Zeitreihe der Verkehrsmittelwahl

	1982	1990	1994	2001	2007
Kfz-Selbstfahrer	39,2	38,3	28,3	38,4	29,6
Kfz-Mitfahrer	-	-	9,0	2,1	6,7
Fuß	25,0	21,2	21,5	13,4	15,7
Fahrrad	29,2	33,9	31,7	35,2	37,6
Bus + Bahn	6,6	6,6	9,5	10,9	10,4

**Die Entwicklung in Münster seit 1982** zeigt erstmals eine signifikante Veränderung in der Kfz-Nutzung: Der Anteil der Autonutzung hat sich meist um die 40% bewegt, 2007 ist er erstmals deutlicher gesunken. Interessant sind auch die

allmählichen Verlagerungen innerhalb des Umweltverbunds: Zu Fuß werden heute 10% weniger Wege zurückgelegt – stattdessen wird noch mehr Rad gefahren und für gut 4% mehr Wege Bus und Bahn genutzt.

## 5. Wie oft sind die Münsteraner unterwegs?

Nach den Verkehrsmitteln stehen nun die Wege im Fokus, die die Münsteraner zurücklegen:

3,80 sind es im Durchschnitt an einem Werktag – das ist mehr als in anderen Städten vergleichbarer Größe. In Karlsruhe erledigten die Menschen 2002 nur 2,9 Wege, in Aachen und Bonn 3,3.

Auch bundesweit sind es nur 3,2 Wege. Wie der Zeitreihenvergleich zeigt, waren die Münsteraner allerdings immer schon recht mobil: Von 3,47 Wegen in 1982 haben sie sich stetig weiter gesteigert. Und im Innenstadtbereich liegt die Mobilität mit 3,9 Wegen noch höher als im Außenstadtbereich (3,7 Wege pro Tag).

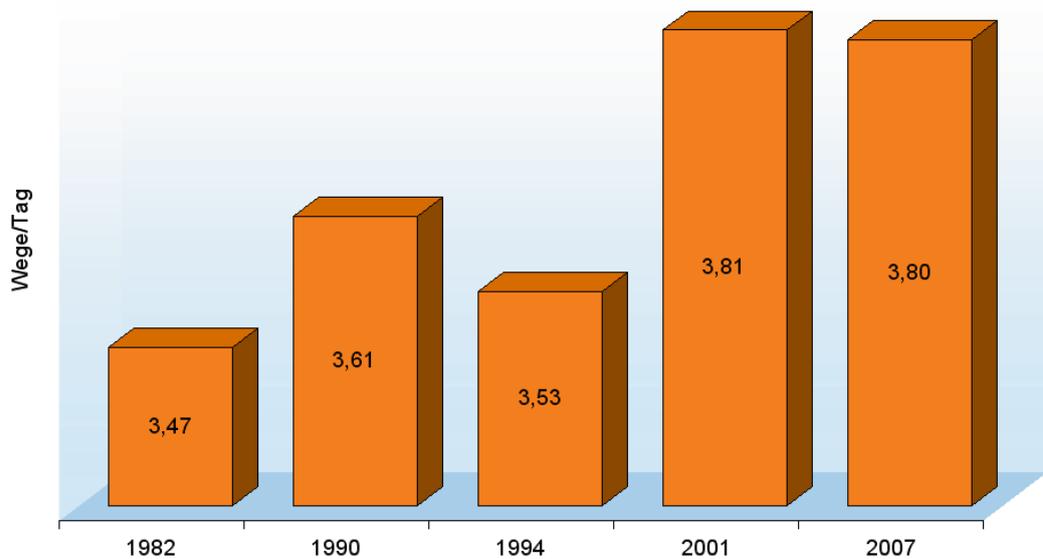


Abb. 8  
Wegehäufigkeit  
im Zeitvergleich

### Wegehäufigkeit nach Geschlecht und Alter

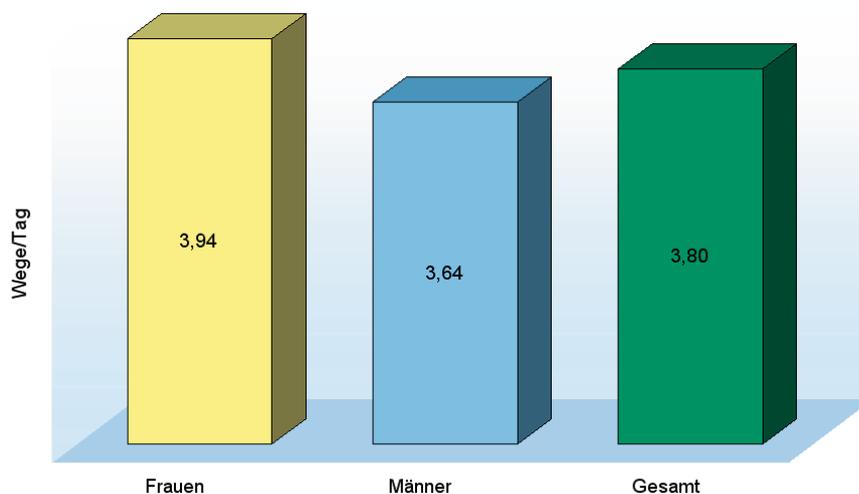
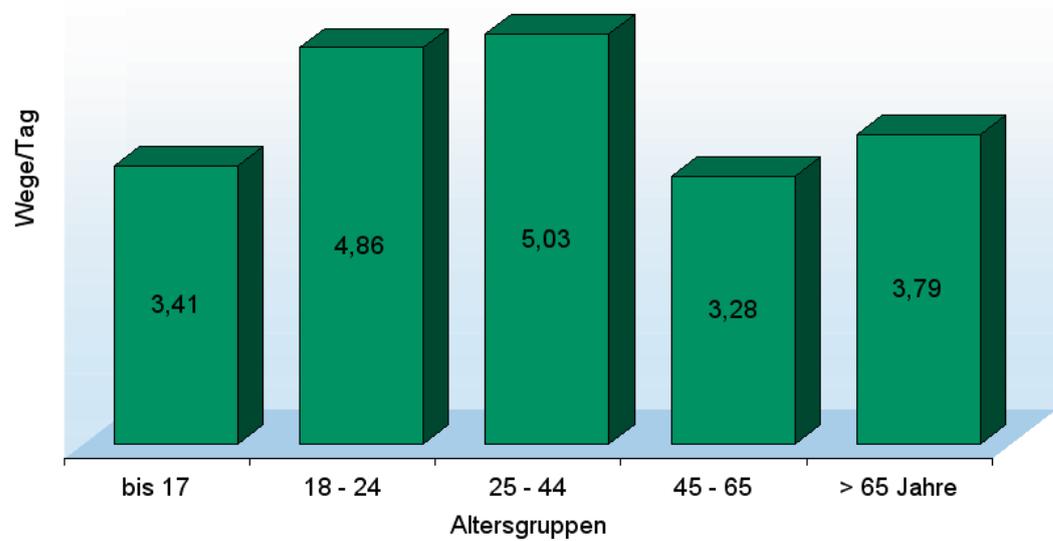


Abb. 9  
Einwohner-  
mobilität

Die Münsteranerinnen legen im Schnitt fast 4, die Männern gut 3,6 Wege zurück: Weshalb und wohin Frauen häufiger unterwegs sind, darüber wird später die Reisezweck-Untersuchung Aufschluss geben.

Abb. 10  
Mobilität nach  
Altersgruppen

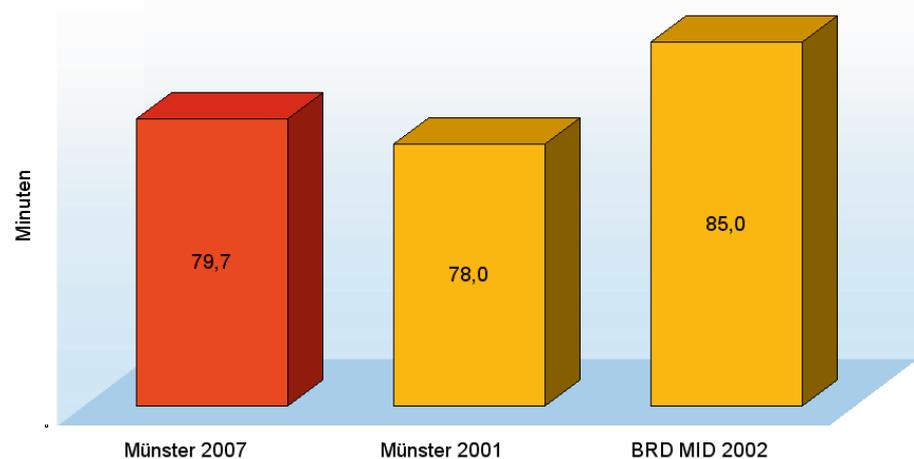


Der Blick auf die Altersgruppen zeigt zwischen 18 und 44 Jahren eine deutlich überdurchschnittliche Mobilität. Gut fünf Wege pro Tag legen die Menschen zwischen 25 und 44 Jahren zurück, das sind noch mehr als in der unternehmungslustigen Gruppe der jungen Erwachsenen

bis 24. In den 20 Folgejahren bis zur Rente wird man offensichtlich etwas ruhiger; der Ruhestand hingegen trägt seinen Namen zu Unrecht: Denn ab 65 Jahren steigt die Mobilität wieder und liegt dem Durchschnittswert am nächsten.

## Zeitaufwand

Abb. 11  
Zeitbudget



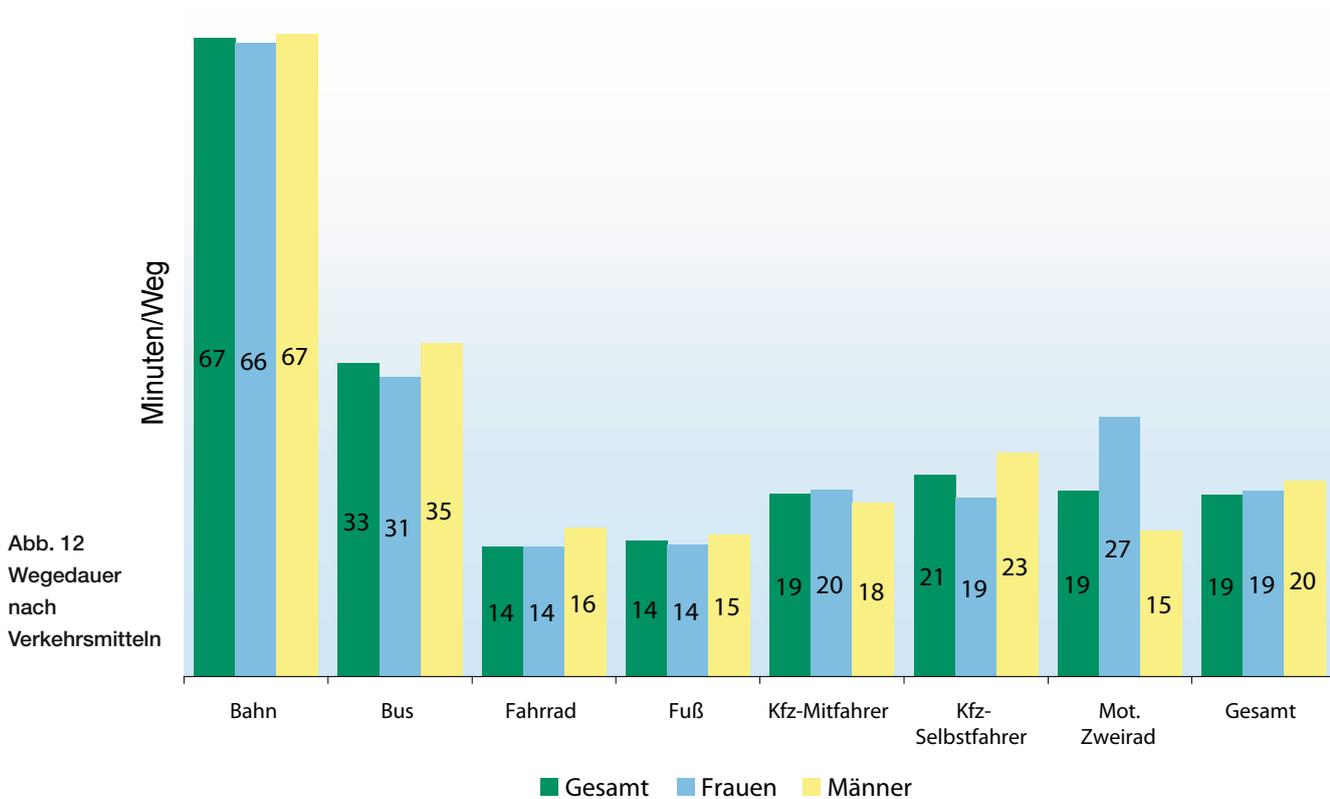
Knapp 80 Minuten Zeit kostet die Mobilität uns täglich. Das liegt unter dem Bundesdurchschnitt von 85 Minuten – und obendrein schafft man in Münster in diesem Zeitraum mehr Wege. Der Zeitbedarf

für die einzelne Strecke liegt in Münster bei 19 Minuten und damit in einem Rahmen, der auch in Freiburg (19,4), Aachen (20) und Bonn (20,3) ähnlich gemessen wurde.

## 6. Wie lange sind die Münsteraner unterwegs?

19 Minuten, das ist nur der gemittelte Zeitbedarf je Strecke: Aber wie sieht der Aufwand im Detail aus?

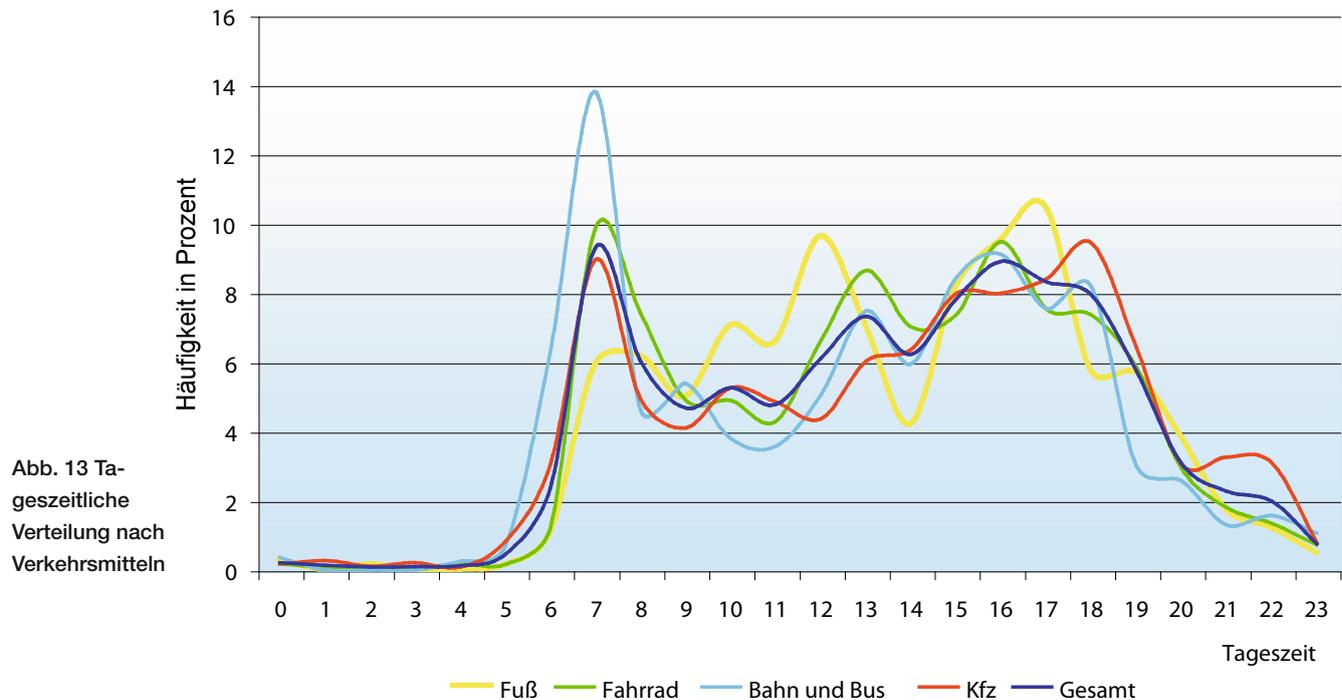
### Verkehrsmittel und Zeitaufwand



In der Bahn verbringt der Münsteraner im Schnitt knapp über eine Stunde; Busfahrten schlagen im Durchschnitt mit einer guten halben Stunde zu Buche. (Bei beiden sind auch die Wege von und zur Haltestelle oder Bahnhof mit eingerechnet.) Die durchschnittliche Fahrradstrecke dauert 13,6 Minuten, zu Fuß ist man ähnlich lange unterwegs. Und für Wege mit Auto oder Motorrad sind um die 20 Minuten zu veranschlagen – inklusive der Wege vom und zum Parkplatz.

Im Alter zwischen 25 und 65 Jahren ist man am längsten unterwegs, hier dauern die Wege fast eine halbe Stunde. Erstaunlicherweise schaffen die 25- bis 44jährigen in dieser Zeit nur 5,7 km, während die Altersklasse darüber deutlich effizienter unterwegs ist: Mit gut zwei Minuten weniger Zeitaufwand kommen sie fast 10 km weit. Damit legen die 45- bis 65jährigen übrigens auch die mit Abstand weiteste Strecke zurück; alle anderen liegen näher am Schnitt von 6,9 km.

## Verkehrsverteilung über den Tag nach Verkehrsmitteln



Um 5 Uhr morgens geht er los, der Berufsverkehr in Münster, und zwischen sieben und acht erreicht er seine Spitze: Dann finden 14% aller Bus- und Bahnfahrten statt und zwischen 8% und 10% allen übrigen Verkehrsaufkommens.

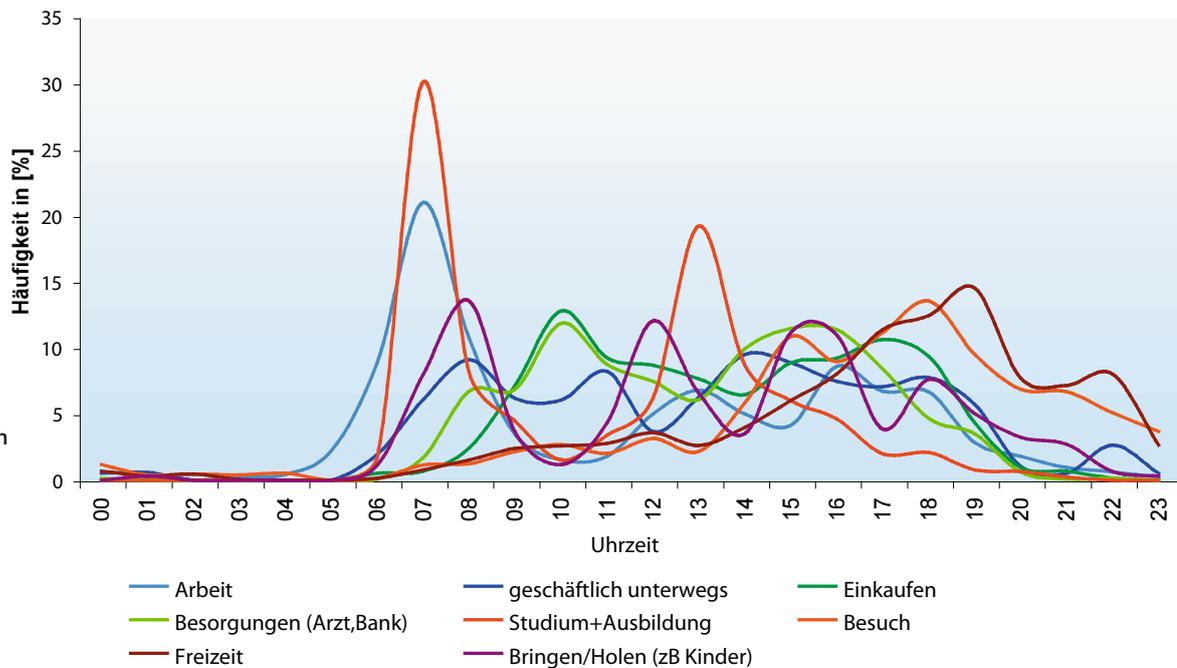
Auch gegen Mittag gibt es einen leichten Peak, ab 15 Uhr dann eine breite Nachmittagsspitze. In Bussen und Bahnen bleiben die Höchstwerte jedoch deutlich unter den Morgenzenahlen. Bei den Autos ist das anders, hier sind gegen 18 Uhr wieder ähnlich viele unterwegs wie morgens zwischen sieben und acht Uhr – schon ab 15 Uhr wird es deutlich voller auf den Straßen.

Wer zu Fuß unterwegs ist, scheint das vor allem mittags um kurz vor 12 Uhr und gegen 17 Uhr am Nachmittag zu sein: Mit jeweils um die 10% des gesamten Fußverkehrs sind dies die „Rush-hours“ der Fußgänger – die tageszeitlichen Schwankungen sind in dieser Kategorie am extremsten.

Nach 20 Uhr sind die meisten mit dem Auto unterwegs, Fahrten um diese Zeit machen etwa 3% des Tagesaufkommens aus. Der ÖV erlebt ab 22 Uhr noch einen kleinen Aufschwung. Und zwischen 23 und 24 Uhr kehrt dann Nachtruhe ein auf Straßen, Schienen und Radwegen.

## Verkehrsverteilung über den Tag nach Reisezwecken

Abb. 14  
Tageszeitliche  
Verteilung nach  
Reisezwecken



Die Verkehrsverteilung über den Tag nach Reisezwecken erlaubt einen interessanten Einblick in den Tagesablauf der Bürgerinnen und Bürger. Erwartungsgemäß sind in den Morgenstunden zwischen 6 und 9 Uhr die Strecken durch die Wege zu Schule oder Universität, Ausbildungs- oder Arbeitsplatz bestimmt; mehr als 50% der Fahrten werden zu diesen beiden Zwecken unternommen. Die Bringefahrten der Eltern erreichen zu Schulbeginn um 8 Uhr ihren Höhepunkt, dann starten auch die geschäftlich bedingten Touren. Noch ein wenig später beginnen die Besorgungsfahrten der Bürger, um gemeinsam mit den Einkaufstouren gegen 10 Uhr den dann größten Teil der Fahrten zu bestimmen – die Anderen sind dann schon bei der Arbeit oder im Unterricht. Um die Mittagszeit herum sind nochmals rund 7% des Verkehrsaufkommens beruflich, 20% durch Studium und Ausbildung bedingt – während der letztgenannte Anteil im weiteren Verlauf des

Nachmittags rapide und kontinuierlich sinkt, zieht der Berufsverkehr in diesen Stunden nochmals an. Einkaufs- und Besorgungsfahrten gehen um die Mittagszeit zurück, um in den Nachmittagsstunden einen neuerlichen Höhepunkt zu erreichen – Einkaufsfahrten sind auch am frühen Abend noch ein wichtiges Fahrtmotiv. Die Hol- und Bringefahrten lassen einen Rückschluss auf den Aktivitätsrhythmus der Kinder zu: Um 8 zur Schule, mittags zurück, zwischen 15 und 16 Uhr wieder los, und ab 18 Uhr starten dann die Abholfahrten. Und auch das Besuchs- und Freizeitverhalten spiegelt sich in den Daten wieder: Zur klassischen „Kaffezeit“ gegen 15 Uhr sind Besuchsfahrten häufige Reisezwecke. Die Freizeitfahrten beginnen verhalten bereits am frühen Nachmittag, um ab 19 Uhr gemeinsam mit den Besuchsfahrten das Verkehrsaufkommen zu bestimmen. Und in den späteren Abendstunden gegen 22 Uhr enden dann auch die letzten Geschäftstermine.

## 7. Welche Entfernungen legen die Münsteraner zurück?

Verkehrsmittel	Entfernung in [km]
Bahn	33,67
Bus	7,46
Kfz	11,17
Mot. Zweirad	8,85
Fahrrad	3,4
Fuß	0,93
Gesamt	6,89

Wer mit der Bahn fährt, legt im Schnitt 33,7 km zurück, mit dem Auto sind es gut 11 km und mit dem Bus immerhin 7,5 km. Die durchschnittliche Distanz einer Radstrecke in Münster liegt bei 3,4 km – und zu Fuß geht der Münsteraner im Mittel weniger als einen Kilometer.

### Verkehrsmittelwahl nach Entfernung

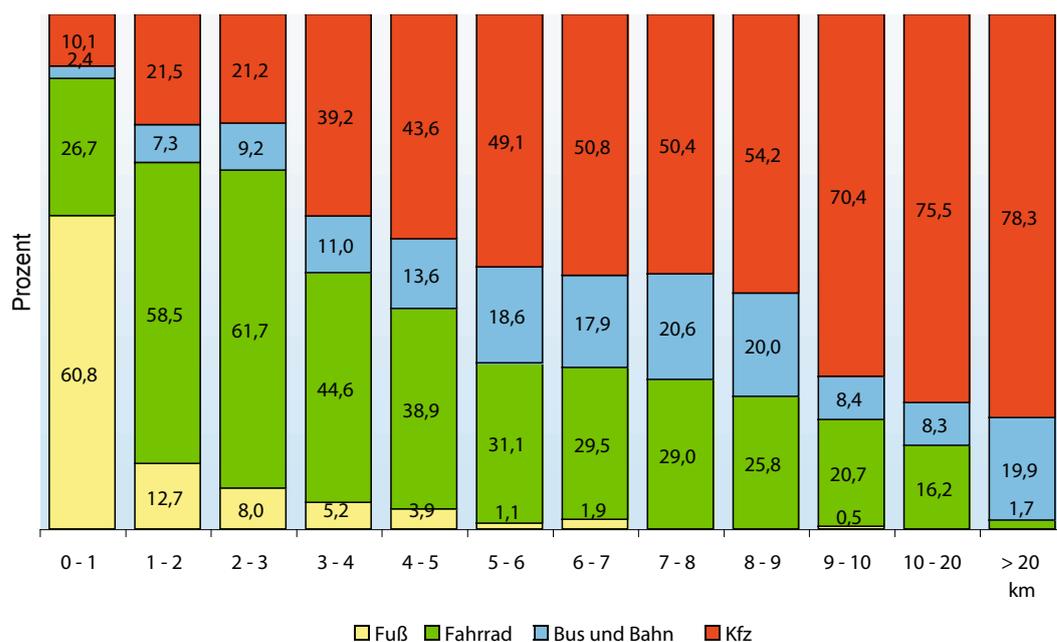


Abb. 15  
Verkehrsmittel  
nach Entfernungsklassen

Sieht man etwas genauer hin, zeigt sich, welche Verkehrsmittel in welchen Entfernungsklassen bevorzugt werden. Bis 6 km sind es die des Umweltverbands, wobei mit jedem Kilometer die Bedeutung von Bus und Bahn steigt. Vom dritten bis zum zehnten Kilometer verliert das Fahrrad zwar kontinuierlich an Attraktivität, das allerdings auf hohem

Niveau: Auf Strecken bis 20 km bleibt es stets wichtiger als der ÖV. Der wiederum verzeichnet bei Entfernungen von 9 bis 20 km einen echten „Einbruch“ – erst ab 20 km konsolidiert er sich wieder auf 20%. Statt mit Bus und Bahn fahren die Münsteraner in der Mitteldistanz offenbar lieber Auto.

## Reisegeschwindigkeiten

Verkehrsmittel	Geschwindigkeit in [km/h]
Bahn	37,3
Bus	12,5
Kfz	32,7
Mot. Zweirad	27,1
Fahrrad	16,3
Fuß	4,8
Gesamt	21,0

Innerorts Tempo 50? Von wegen: 21 km/h beträgt das durchschnittliche Reisetempo – und am schnellsten reist man mit der Bahn, die 37 km/h erreicht. Mit dem Auto schafft man 32,7 km/h, und mit dem Rad ist man ziemlich genau halb so schnell. Wegen der häufigen Stopps erreicht der Bus im Schnitt nur 12,5 km/h.

## 8. Wohin sind die Münsteraner unterwegs?

Abschließend stellt sich die Frage, weshalb die Münsteraner 3,8 Fahrten am Tag unternehmen: Wohin geht die Fahrt, und wie wirkt sich das auf die Verkehrsmittelnutzung aus?

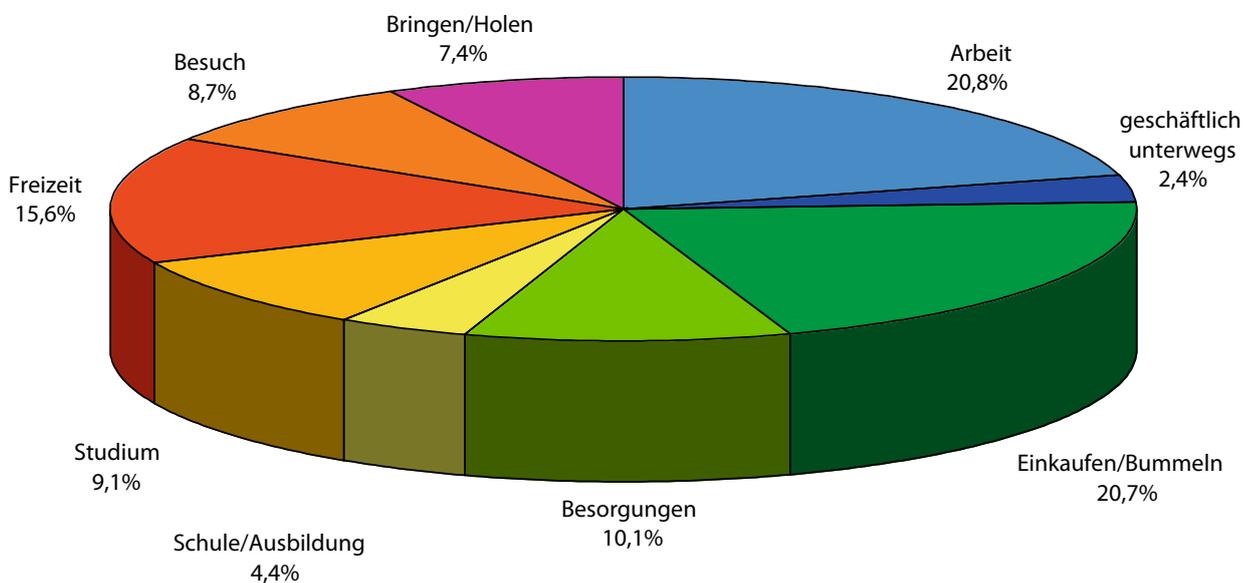


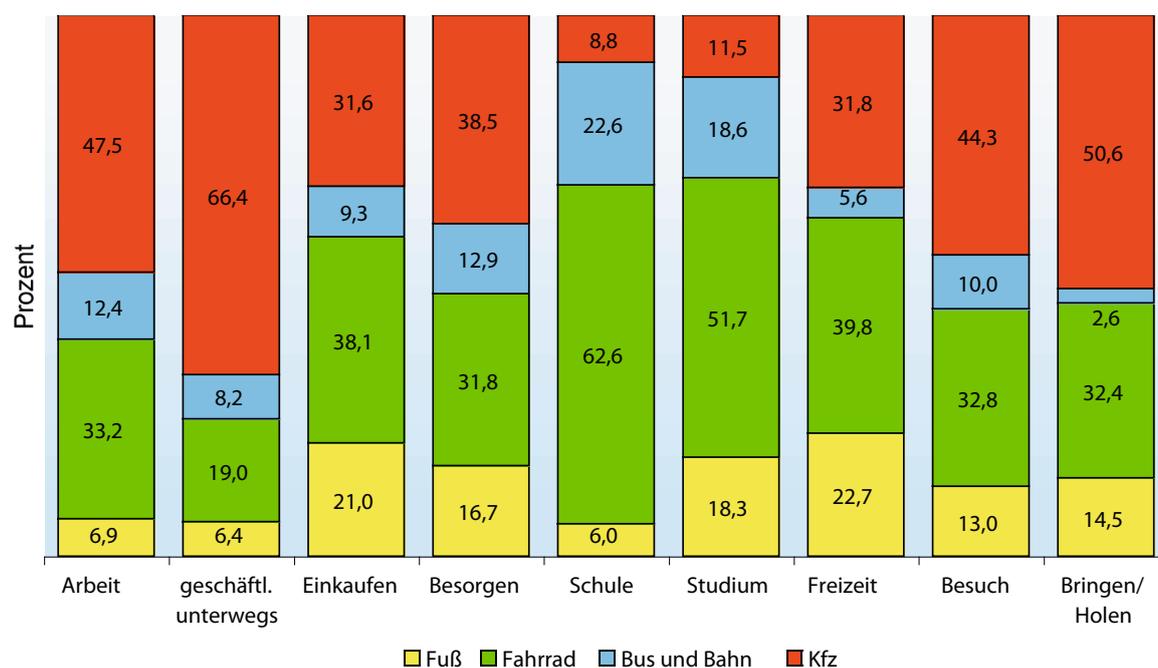
Abb. 16 Reisezweckverteilung insgesamt

Neun Reisezwecke wurden abgefragt: Arbeiten und Einkaufen sind mit jeweils gut 20% die wichtigsten Gründe, sich auf den Weg zu machen. Insgesamt dienen 34,3% des Verkehrs der Ausbildung, dem Studium oder der Arbeit. Einkaufen, Bummeln und Besorgungen machen

weitere 30,8% aus. Und das letzte, knappe Drittel verbringt man mit der Fahrt zu Besuchen oder Freizeitvergnügen bzw. mit Hol- und Bringefahrten – deren Anteil ist mit 7% erstaunlich hoch. Geschäftlich veranlasste Wege hingegen machen nur 3,2% der Fahrten aus.

## Welche Verkehrsmittel für welchen Zweck bevorzugt werden

Abb. 17  
Verkehrsmittel  
nach Reise-  
zwecken



Zur Arbeit kommen fast genauso viele Münsteraner mit Bus, Bahn und Fahrrad wie mit dem Auto. Zum Einkaufen geht jeder Fünfte zu Fuß. Für Besorgungen, Besuche und Bringefahrten ist das Auto recht wichtig, für den Weg zu Schule, Uni oder Ausbildungsstelle erwartungsgemäß

jedoch kaum ein Thema – hier liegt der Anteil des Umweltverbunds bei über 90%. Das Fahrrad ist für alle Reisezwecke ein ähnlich beliebtes Fortbewegungsmittel – einzig zum Geschäftstermin dominiert die Autonutzung.

## Wohin geht's mit dem Bus?

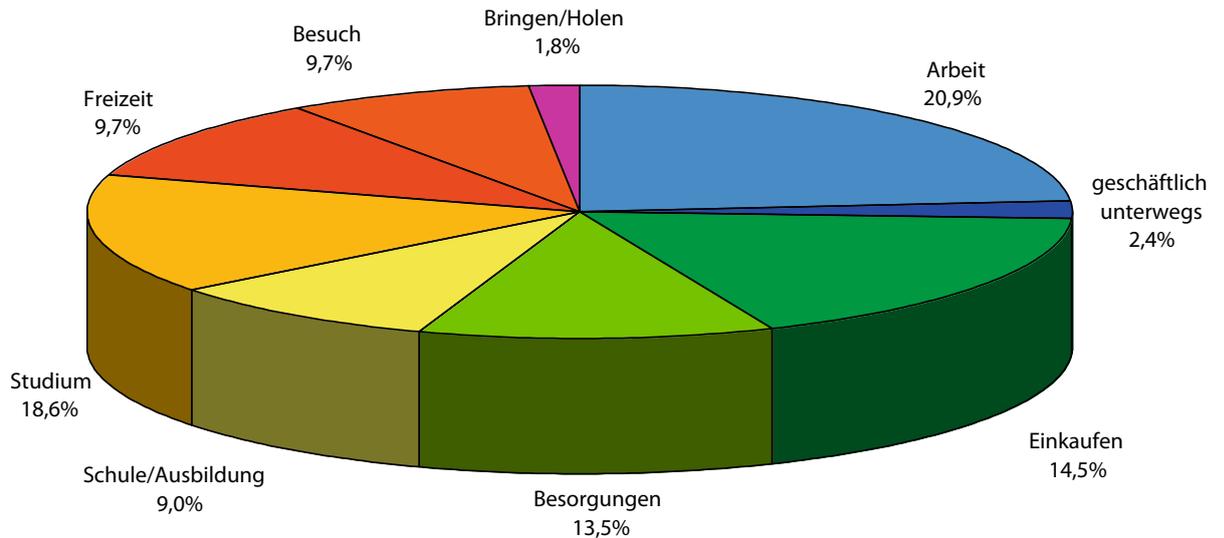


Abb. 18  
Reisezwecke  
im ÖV

Auch mit dem Bus ist man eher selten zu geschäftlichen Zwecken unterwegs: Dafür aber sehr häufig zur Arbeit, fast ebenso oft zur Uni – und in 9% der Fälle geht's in die Schule. Für Einkäufe und

Besorgungsfahrten nutzen ihn jeweils knapp 15%, für Besuche und Freizeitziele knapp 10%. Hol- und Bringendienste werden nur gelegentlich mit dem ÖV erledigt.

## Geschlechtsspezifische Unterschiede

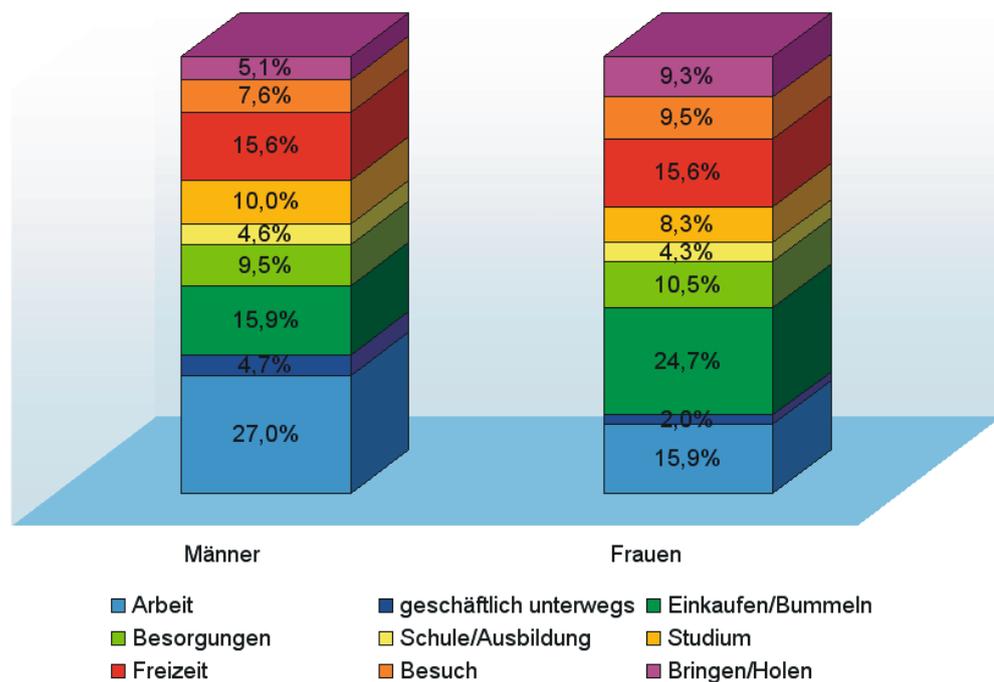


Abb. 19  
Reisezweck-  
verteilung  
Frauen und  
Männer

Der Vergleich zeigt geschlechtsspezifische Unterschiede: Frauen sind öfter mit Einkaufsfahrten beschäftigt, sie chauffieren häufiger die Kinder und sind seltener geschäftlich unterwegs. Vor allem aber bezieht sich bei ihnen nur jeder fünfte Weg

auf die Arbeitsstelle. Bei den Männern ist es dagegen ein Drittel aller Fahrten. Für Freizeit-, Ausbildungs- und Besorgungsfahrten sind beide Geschlechter ähnlich häufig unterwegs.

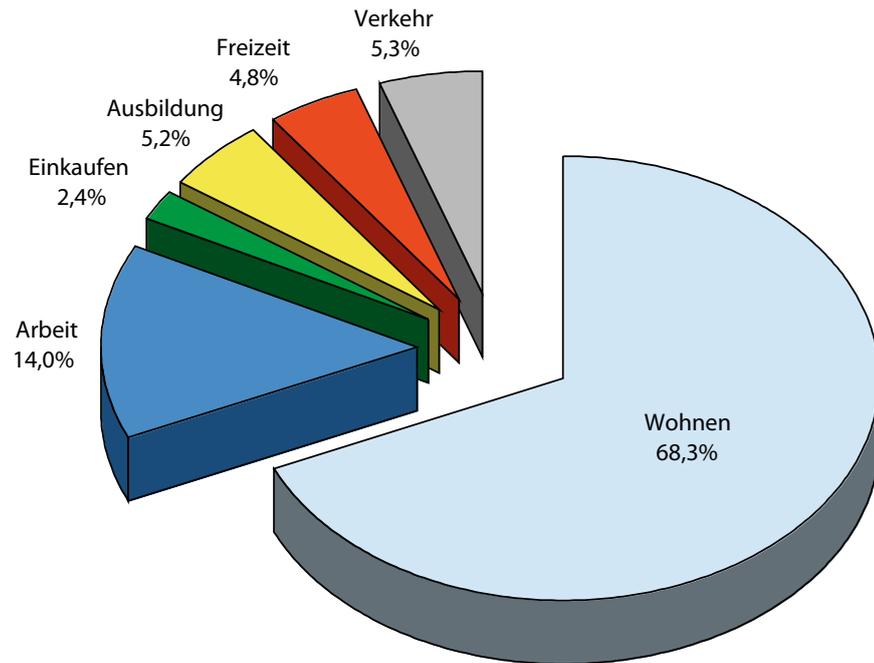


Abb. 20  
Tages-  
aktivitäten

Was macht man in Münster überhaupt im Laufe des Tages? In erster Linie: Wohnen, und weil das Schlafen direkt mit eingerechnet wurde, nimmt beides gut zwei Drittel der Zeit in Anspruch. Die 14% des Tages, die bei der Arbeit verbracht werden, nehmen sich dagegen

recht überschaubar aus. Die Teilnahme am Verkehr beansprucht etwa ebenso viel Zeit, wie für Ausbildung oder Freizeit aufgebracht wird (um die 5%), und das ist durchaus erstaunlich. Einkaufen hingegen geht mit 2,4% deutlich schneller.

### Wie lange welche Wege dauern

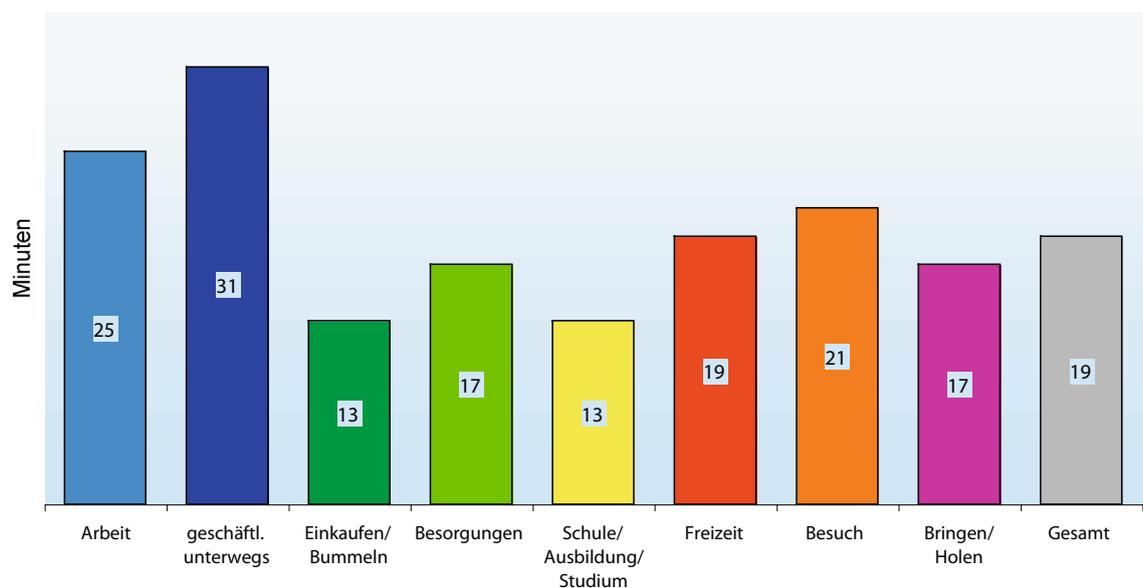


Abb. 21  
Wegedauer  
nach Reise-  
zwecken

Der Weg zur Arbeit dauert im Schnitt 25 Minuten, und wenn man geschäftlich unterwegs ist, kostet das im Mittel eine halbe Stunde Zeit. Zum Ausbildungsort und zum Einkaufen kommt man deutlich

schneller; beides dauert nur 13 Minuten. Die Dauer der anderen Wege – Besorgungen, Bringe- und Holfahrten, Besuche, Freizeitfahrten – bleiben recht nah am Mittelwert von 19 Minuten.

## Wie weit fährt

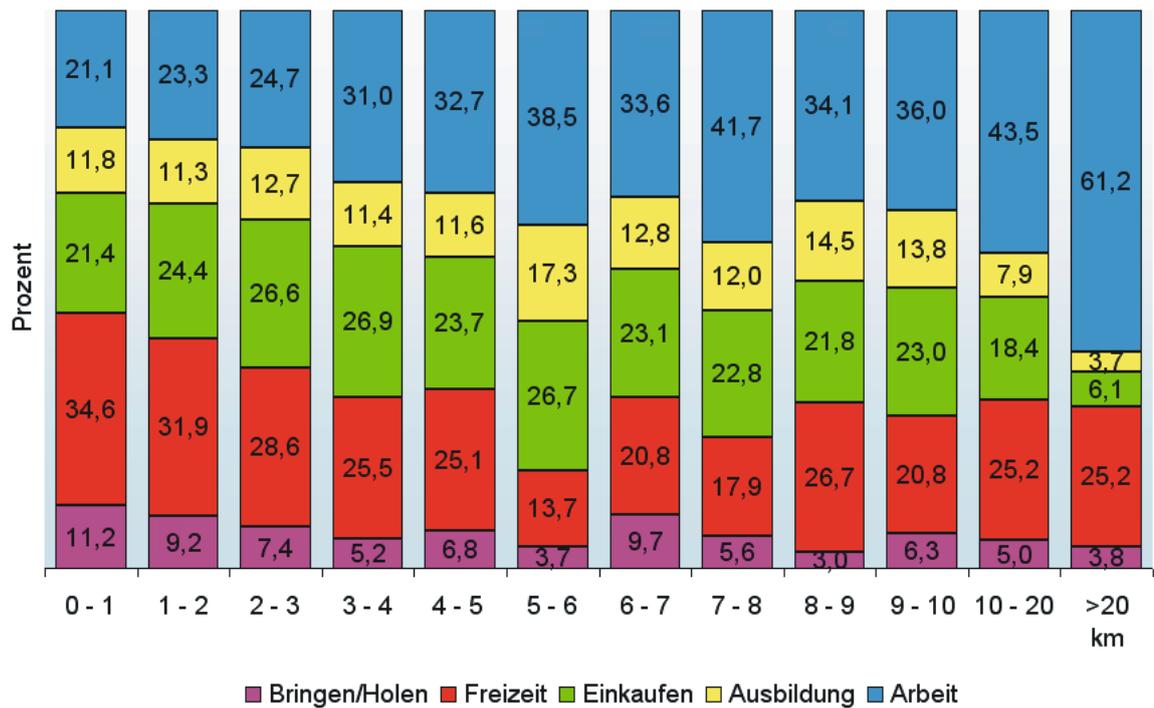


Abb. 22  
Reisezwecke  
nach Entfer-  
nungen

Die weitesten Strecken werden zur Arbeit zurückgelegt: Bei den Strecken über 20 km dominiert der beruflich motivierte Verkehr mit über 61%. Die Ausbildung hingegen erfordert selten Anfahrten über

10 km, noch seltener über 20 km Länge. Und Einkaufsfahrten haben bei Entfernungen über 20 km nur noch eine sehr untergeordnete Bedeutung.

---

## 9. Zusammenfassung

3,8 Wege legen die Menschen in Münster durchschnittlich am Tag zurück – mehr als in vergleichbaren Städten und im Bundesdurchschnitt. Der gesamte Zeitaufwand für Wege ist mit 80 Minuten allerdings trotzdem nicht höher als anderswo. Die einzelne Strecke kostet im Schnitt 19 Minuten Zeit.

Fast 20% der Haushalte in Münster kommen ohne Auto aus, ohne Fahrrad hingegen nur 4%: Kein Wunder, ist doch das Rad auf durchschnittlich 37,6% aller Wege das Verkehrsmittel der Wahl. Am häufigsten wird es für Strecken bis 3 km genutzt, doch auch von den längeren Strecken werden bis 8 km gut 30%, bis 20 km immer noch 16,2% per Leese bewältigt. Der Nahverkehr erreicht trotz des hohen Fahrradanteils ein beachtliches und konstantes Niveau – bei den 18- bis 24jährigen fast 20%, sonst um die 10%. Nur zu Fuß geht man in Münster deutlich weniger als anderswo. Insgesamt werden zwei Drittel der Wege in Münster mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt: ein auch im Vergleich durchaus vorbildlicher Wert.

Natürlich ist das Auto trotz einer durchschnittlichen Nutzung für „nur“ 36,3% aller Fahrten nach wie vor ein wichtiges Verkehrsmittel; für die 25- bis 65jährigen sogar mit Abstand das Wichtigste: 45% ihrer Strecken fahren sie im PKW, und sie sind auch am längsten und weitesten unterwegs. Dazu tragen die Fahrten zur Arbeitsstelle bei, die im Schnitt 25 Minuten dauern und zudem das Gros der Touren über 20 km ausmachen. Seinen Höhepunkt erreicht der motorisierte Verkehr in der Morgen- und Nachmittagsspitze, zwischen sieben und acht sind ähnlich viele Autos unterwegs wie gegen 18 Uhr. Die Busse sind zwischen sieben und neun Uhr am vollsten, nachmittags entzerrt sich die Auslastung.

Der Vergleich zwischen Männern und Frauen zeigt keine unerwarteten Auffälligkeiten; Frauen nutzen etwas häufiger die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, machen weniger berufsbedingte und dafür mehr Einkaufs-, Hol- und Bringefahrten. Interessanter ist da der Altersvergleich, der eine erstaunliche Mobilität bei den Seniorinnen und Senioren belegt – sie sind häufiger „auf Achse“ als die Altersklasse der 45- bis 65jährigen, viel zu Fuß (20,4%) und noch mehr mit dem Fahrrad unterwegs (32,3%).



---

# Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung

ISSN 0933-9078

TITEL	Heft Nr.
Verkehrsuntersuchung Roxel . . . . .	1/90
Gutachten Hauptbahnhof / Ostseite . . . . .	2/90
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1990 . . . . .	3/90
Der Grundstücksmarkt in Münster im Jahre 1989 . . . . .	4/90
Städtebaulicher Rahmenplan Hafen / Halle Münsterland, Vorentwurf . . . . .	1/91
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1991 . . . . .	2/91
Strukturverbesserungen am Hauptbahnhof . . . . .	3/91
ÖPNV – Förderprogramm Münster 1991 . . . . .	4/91
Programm fahrradfreundliche Stadt Münster / Begleituntersuchungen:	
Radfahrer in unechten Einbahnstraßen . . . . .	1/92
Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr . . . . .	2/92
Zeitbudget und Verkehrsteilnahme . . . . .	3/92
Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr . . . . .	4/92
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1992 . . . . .	5/92
Zentrumsplanung Mecklenbeck . . . . .	1/93
Fahrradstraße Schillerstraße . . . . .	2/93
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1993 . . . . .	3/93
Parkraumuntersuchung Altstadt / Hauptbahnhof Münster/Westf. . . . .	1/94
Werkstattbericht Stadtentwicklung Münster 2010, Materialien . . . . .	2/94
Dokumentation Kongress „Neue Wege für das Rad“ . . . . .	3/94
Radverkehr in Fußgängerzonen . . . . .	4/94
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1994 . . . . .	5/94
Verkehrsbericht Münster 1993 . . . . .	6/94
Verkehrsmittelwahl und ÖPNV-Akzeptanz der Studierenden in Münster . . . . .	7/94
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1995 . . . . .	1/95
Programm fahrradfreundliche Stadt Münster / Begleituntersuchung:	
Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr . . . . .	2/95
Haushaltsbefragung Münster 1994, Zeitbudget und Verkehrsteilnahme . . . . .	3/95
Wohnungsbau und Eigenheimbau Wohnwünsche von Wohnungssuchenden und Bauwilligen . . . . .	4/95
Parkraumuntersuchung im Universitätssektor der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster . . . . .	1/96
Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen . . . . .	2/96
Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Universitätsbereich/Innenstadtbereich Münster . . . . .	3/96
mensch.mobil '96 Forum für humane Mobilität. Kongressdokumentation . . . . .	1/97
Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung – von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda . . . . .	2/97
Zeitstrukturen und Stadt. Das Zeitprofil von Münster – Chance für eine nachhaltige Entwicklung!?. . . . .	1/98
Untersuchung zu Bündelungspotentialen im Wirtschaftsverkehr des Dienstleistungssektors zum Aufbau einer Branchenlogistik in Münster . . . . .	2/98
Erster Nahverkehrsplan Münster . . . . .	3/98
Entwicklungskorridor Hauptbahnhof / Albersloher Weg . . . . .	1/99
Funktionale Stärkung von Stadtteilzentren in Münster . . . . .	2/99
Neues Wohnen im Bestand . . . . .	1/2000
Regionaler Wohnungsmarkt . . . . .	2/2000
Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobilé – Wahrnehmung und Bewertung der Mobilitätszentrale Münster . . . . .	3/2000
Großflächiger Einzelhandel in Münster . . . . .	4/2000
Wohnbaulandentwicklung . . . . .	1/2001
Verkehrsbild Münster 2001 . . . . .	1/2003
Lokale Agenda – Nachhaltigkeitsbericht 2001 / 2002 . . . . .	2/2003
Einzelhandelskonzept Münster – Leitlinien der räumlichen Entwicklung . . . . .	1/2004
Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Münster . . . . .	1/2005
Wohnbaulandentwicklung 2005 . . . . .	2/2005
2. Nahverkehrsplan Stadt Münster . . . . .	1/2006
Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner – Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007 . . . . .	1/2008





