

Ergebnisse der Online Befragung zur Rad- und Fußverkehrsführung an der Borghorster Straße und Auswertung der Verkehrsdaten

Befragungszeitraum: 02. Juli bis 04. September 2026

Rücklauf: 1.366 Teilnehmende

Stadt Emsdetten
Fachdienst 61 - Stadtentwicklung und Umwelt
Am Markt 1
48282 Emsdetten

Veröffentlicht im September 2026

Inhalt

1. Abbildungsverzeichnis.....	3
2. Teilnehmende.....	4
3. Mobilitätsverhalten.....	4
4. Parken.....	6
5. Sicherheitsempfinden	7
6. Zustimmung zum absoluten Halteverbot.....	8
7. Zustimmung zum Testversuch.....	9
8. Wunsch nach Verbesserungen.....	10
9. Verkehrsaufkommen	13
10. Auslastung des Mehrzweckstreifens	17
11. Zusammenfassung	18

1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmenden	4
Abbildung 2: Wie sind Sie unterwegs (Anwohnende)?	5
Abbildung 3: Wie sind Sie unterwegs (Nicht-Anwohnende)?.....	5
Abbildung 4: Wie oft parken Sie auf dem Mehrzweckstreifen(Anwohnende)?.....	6
Abbildung 5: Haben Sie alternative Möglichkeiten, um zu parken? (Anwohnende) ..	6
Abbildung 6: Sicherheitsempfinden mit Kfz, Fahrrad und zu Fuß	7
Abbildung 7: Zustimmung Anwohnende zu Halteverbot	8
Abbildung 8: Zustimmung Nicht-Anwohnende zu Halteverbot	8
Abbildung 9: Zustimmung zum Testversuch	9
Abbildung 10: Sollte es Verbesserungen für den Autoverkehr geben (Anwohnende)?	10
Abbildung 11: Sollte es Verbesserungen für den Autoverkehr geben (Nicht- Anwohnende)?	10
Abbildung 12: Sollte es Verbesserungen für den Fußverkehr geben (Anwohnende)?	11
Abbildung 13: Sollte es Verbesserungen für den Fußverkehr geben (Nicht- Anwohnende)?	11
Abbildung 14: Sollte es Verbesserungen für den Radverkehr geben (Anwohnende)?	12
Abbildung 15: Sollte es Verbesserungen für den Radverkehr geben (Nicht- Anwohnende)?	12
Abbildung 16: Verkehrsaufkommen gesamt	13
Abbildung 17: Darstellung der Radverkehrsströme Stadtradeln 2024.....	14
Abbildung 18: Verkehrsaufkommen Gehweg stadtauswärts	15
Abbildung 19: Verkehrsaufkommen Gehweg stadteinwärts	15
Abbildung 20: Verteilung der Radfahrenden	16
Abbildung 21: Auslastung des Mehrzweckstreifens in den Morgenstunden.....	17
Abbildung 22: Auslastung des Mehrzweckstreifens in den Abendstunden	17

2. Teilnehmende

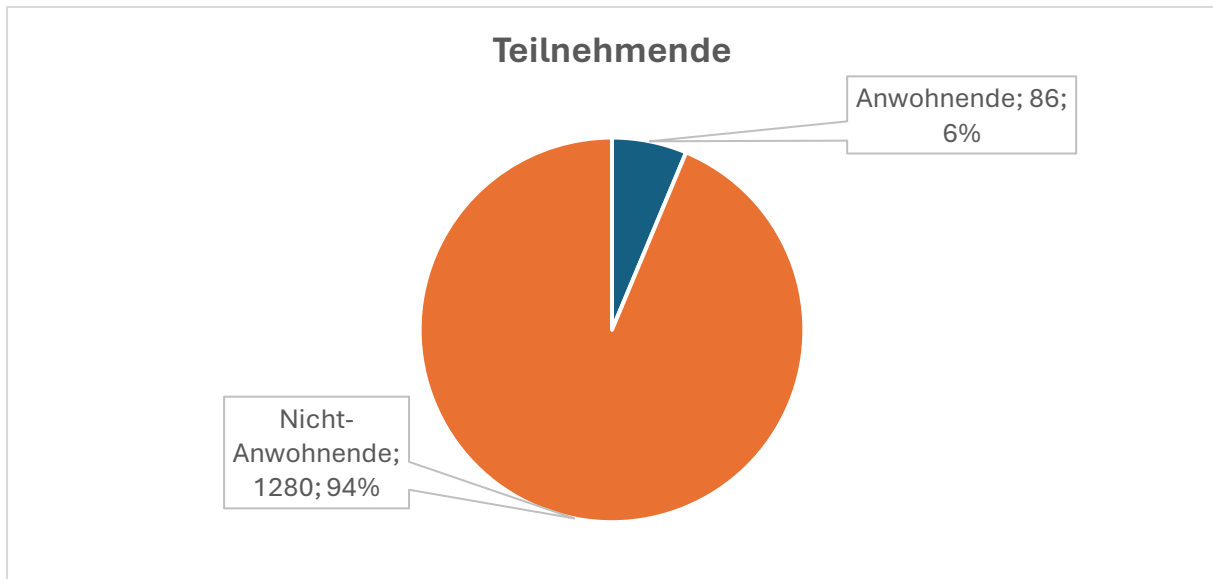


Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmenden

An der Online-Befragung haben insgesamt 1.366 Personen teilgenommen (s. Abbildung 1). Der überwiegende Teil der Teilnehmenden wohnt nicht an der Borghorster Straße im betrachteten Abschnitt. Mit rund 94 % stammt der Großteil der Rückmeldungen von Externen, während etwa 6 % der Teilnehmenden Anwohnende sind. Die hohe Beteiligung zeigt die hohe Bedeutung und das große Interesse an der zukünftigen Gestaltung der Borghorster Straße.

3. Mobilitätsverhalten

Sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Nicht-Anwohnenden stellen das Fahrrad und der Pkw die wichtigsten Verkehrsmittel auf der Borghorster Straße dar (s. Abbildungen 2 und 3). Bei den Anwohnenden verteilen sich die Wege relativ ausgewogen auf Pkw (38 %) und Fahrrad (35 %), ergänzt durch einen vergleichsweise hohen Anteil des Fußverkehrs (24 %). Bei den Nicht-Anwohnenden dominiert das Fahrrad mit 49 %, gefolgt vom Pkw mit 41 %. Der Fußverkehr spielt mit 8 % eine geringere Rolle. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse die hohe Bedeutung des Radverkehrs auf diesem Streckenabschnitt.

Wie sind Sie unterwegs (Anwohnende)?

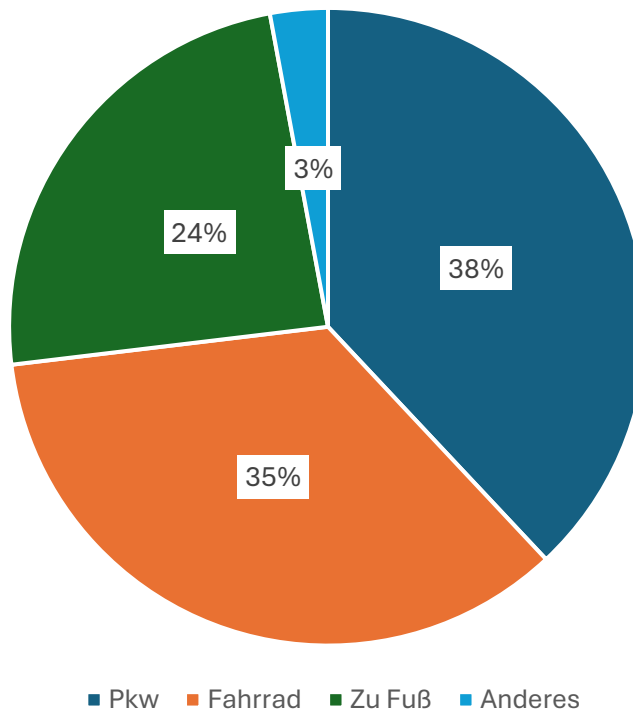


Abbildung 2: Wie sind Sie unterwegs (Anwohnende)?

Wie sind Sie unterwegs (Nicht-Anwohnende)?

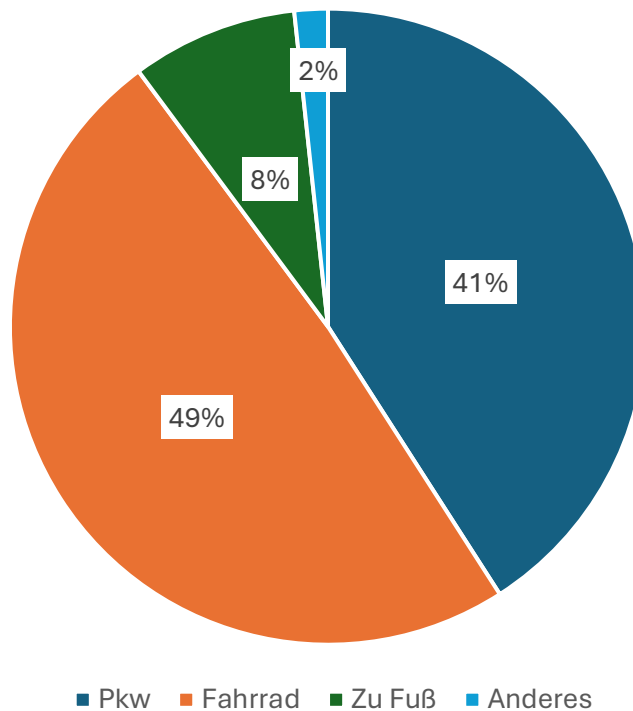


Abbildung 3: Wie sind Sie unterwegs (Nicht-Anwohnende)?

4. Parken

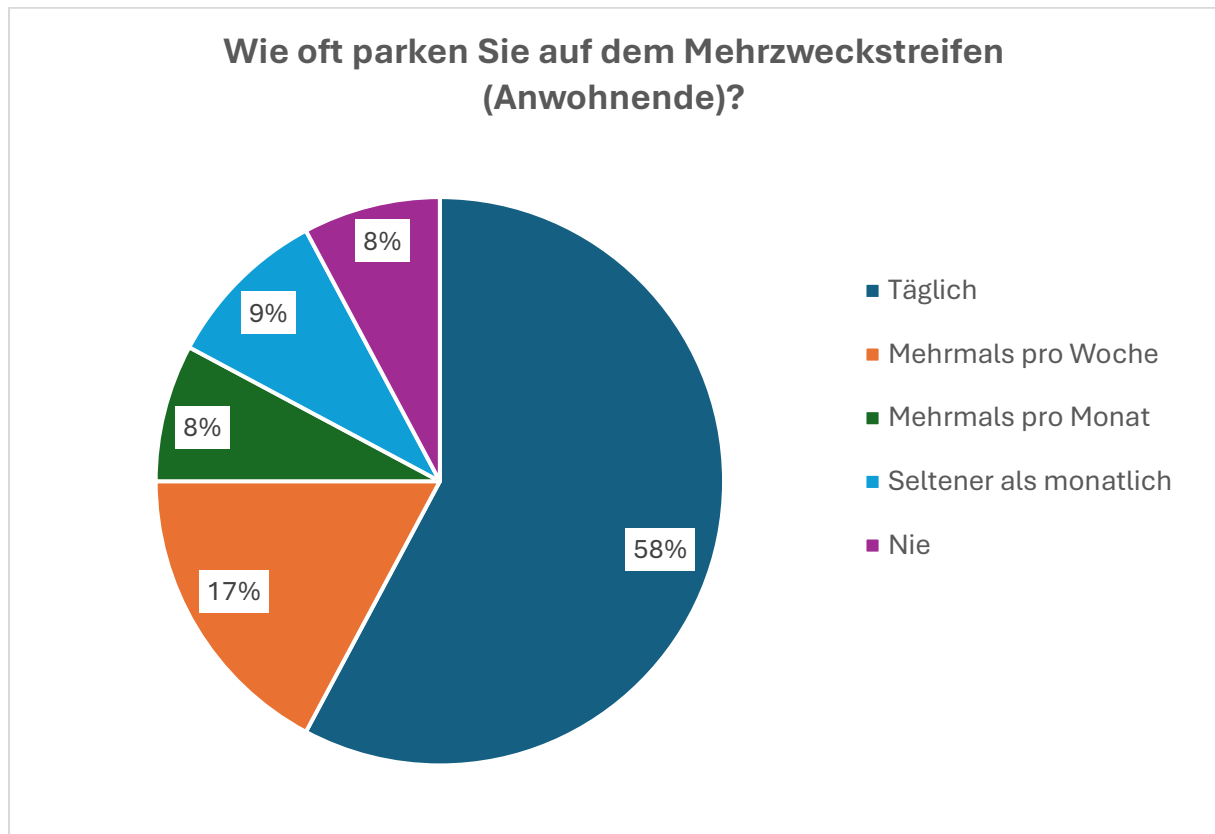


Abbildung 4: Wie oft parken Sie auf dem Mehrzweckstreifen (Anwohnende)?

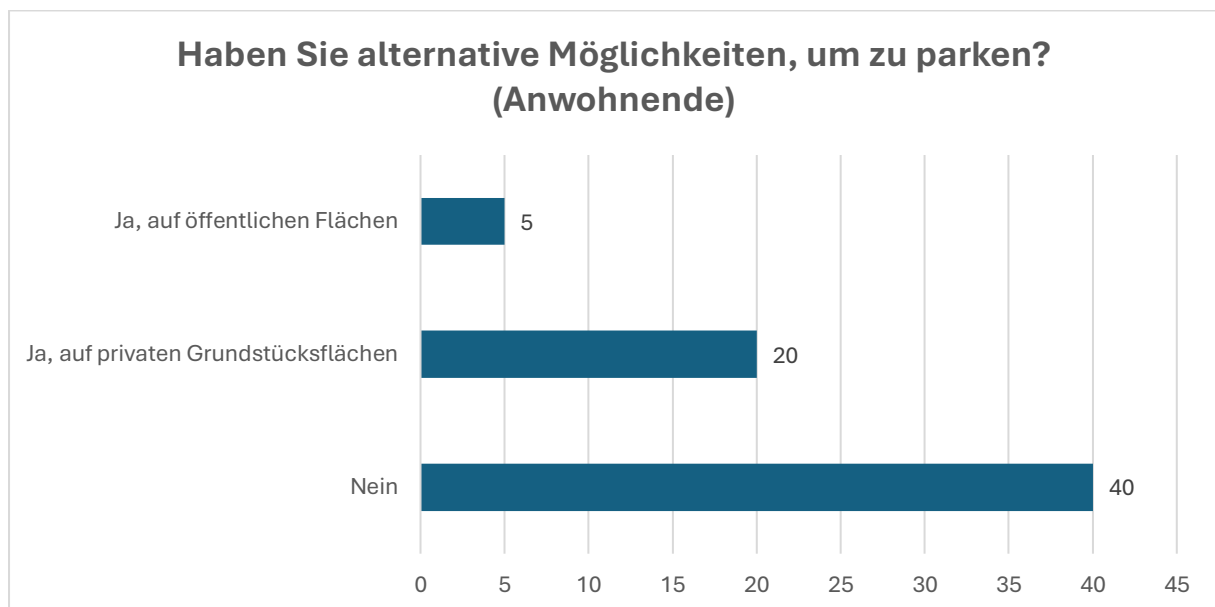


Abbildung 5: Haben Sie alternative Möglichkeiten, um zu parken? (Anwohnende)

Mehr als die Hälfte der befragten Anwohnenden gibt an, den Mehrzweckstreifen täglich zum Parken zu nutzen (s. Abbildung 4). Weitere Personen parken mehrmals pro Woche oder mehrmals pro Monat dort. Gleichzeitig gibt rund ein Drittel der

Anwohnenden an, über alternative Parkmöglichkeiten zu verfügen (s. Abbildung 5). Davon verfügen deutlich mehr Personen über private Stellplätze auf dem eigenen Grundstück als über öffentliche Alternativen. Die Ergebnisse zeigen, dass der Mehrzweckstreifen von mehr als der Hälfte der teilnehmenden Anwohnenden täglich zum Parken genutzt wird, gleichzeitig aber Ausweichmöglichkeiten bestehen.

5. Sicherheitsempfinden

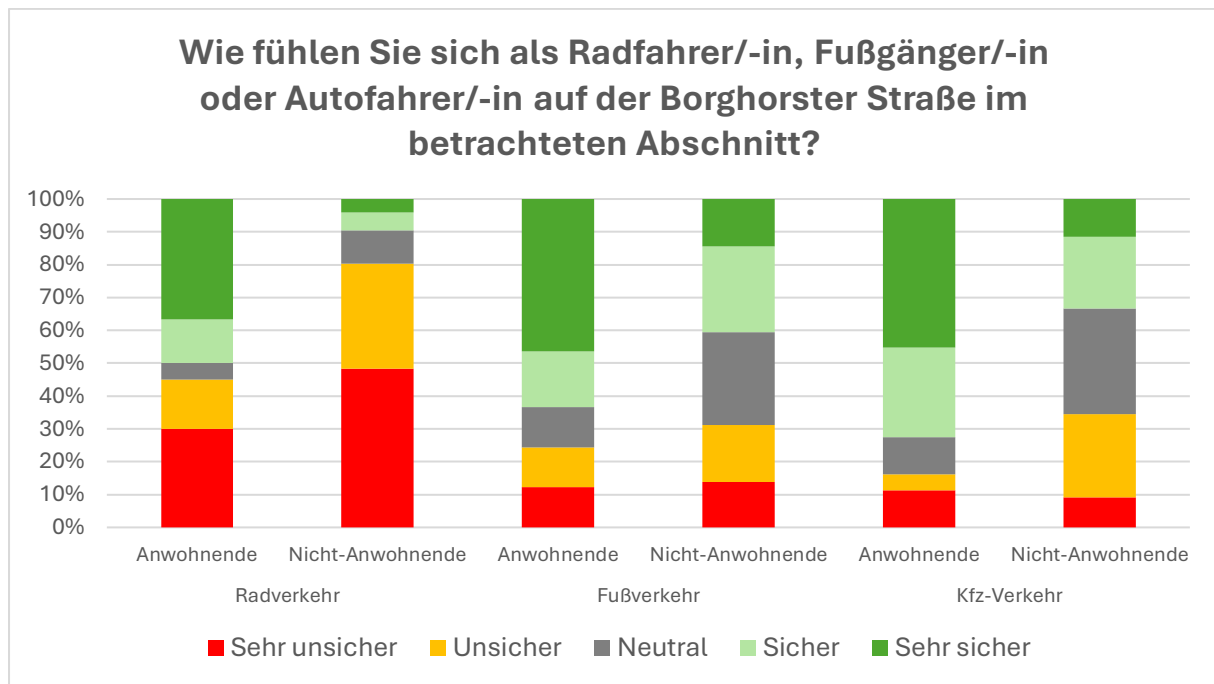


Abbildung 6: Sicherheitsempfinden mit Kfz, Fahrrad und zu Fuß

Das Sicherheitsempfinden wird von Nicht-Anwohnenden insgesamt kritischer bewertet als von Anwohnenden (s. Abbildung 6). Bei den Externen fühlen sich ca. 70% der Radfahrenden und ca. 20% der zu Fuß Gehenden sehr unsicher oder unsicher. Auch mit dem Pkw fühlen sich ca. 25% der Nicht-Anwohnenden sehr unsicher oder unsicher. Das Sicherheitsempfinden bei den Anwohnenden ist vor allem im Bereich Radverkehr und Kfz-Verkehr deutlich besser ausgeprägt. Auch fast 40% der Anwohnenden fühlen sich mit dem Fahrrad sehr unsicher oder unsicher, während der Wert beim Fußverkehr bei ca. 15% und beim Kfz-Verkehr bei unter 10% liegt. Die Ergebnisse zeigen auf, dass sich vor allem Radfahrende in diesem Bereich unsicher fühlen, unabhängig davon, ob sie hier wohnen oder von außerhalb kommen. Allerdings fühlen sich Anwohnende insgesamt sicherer. Lediglich beim Fußverkehr liegen die Werte der Anwohnenden und Nicht-Anwohnenden nah beieinander.

6. Zustimmung zum absoluten Halteverbot

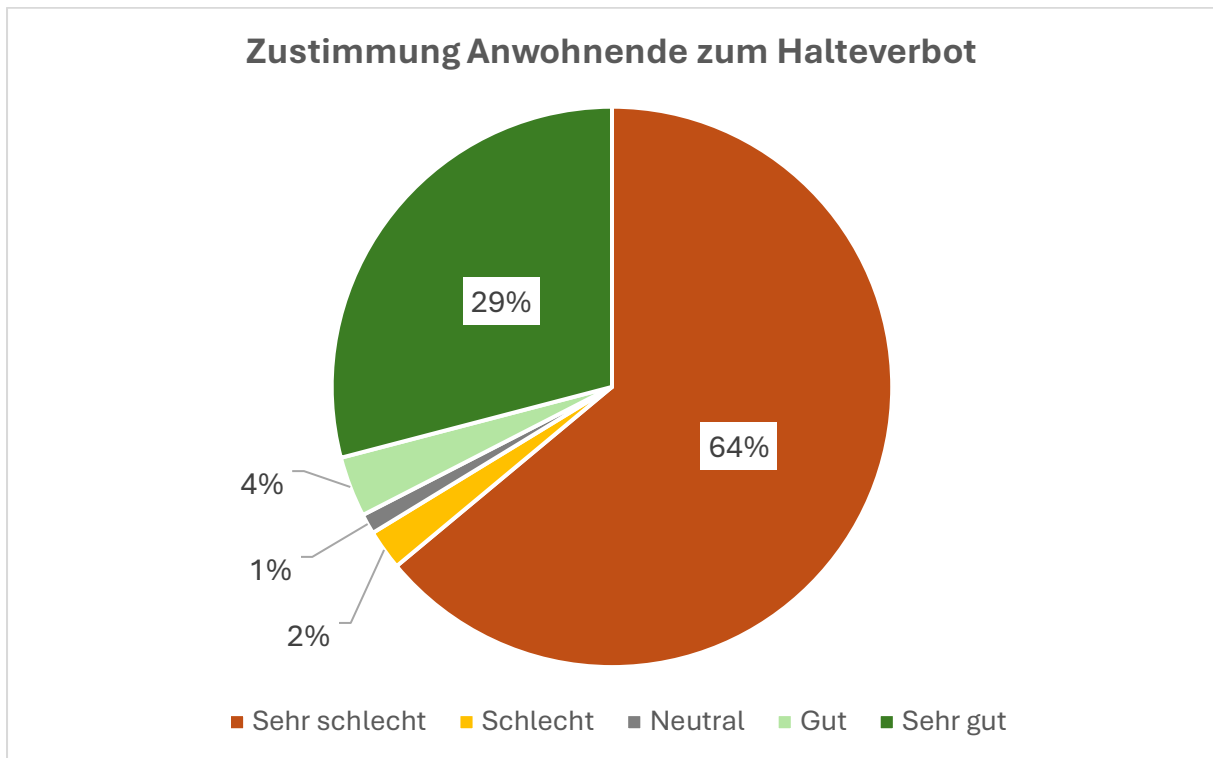


Abbildung 7: Zustimmung Anwohnende zu Halteverbot

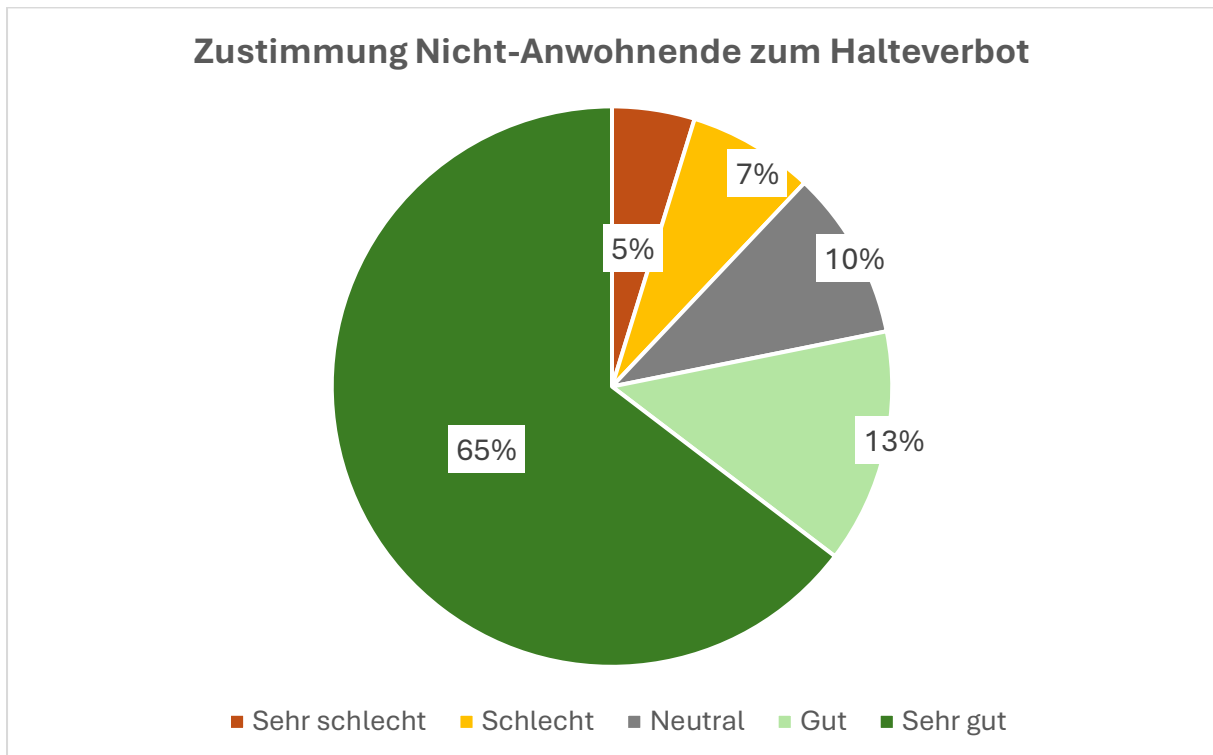


Abbildung 8: Zustimmung Nicht-Anwohnende zu Halteverbot

Unter den Anwohnenden stößt ein absolutes Halteverbot überwiegend auf Ablehnung (s. Abbildung 7). Rund zwei Drittel bewerten diesen Vorschlag als sehr schlecht oder schlecht. Die Zustimmung fällt entsprechend gering aus.

Bei den Nicht-Anwohnenden zeigt sich ein umgekehrtes Bild (s. Abbildung 8). Rund 78% bewerten ein absolutes Halteverbot als sehr gut oder gut. Insgesamt wird deutlich, dass die Einschätzungen von Anwohnenden und Nicht-Anwohnenden stark auseinandergehen und von den jeweiligen Nutzungsinteressen geprägt sind.

7. Zustimmung zum Testversuch

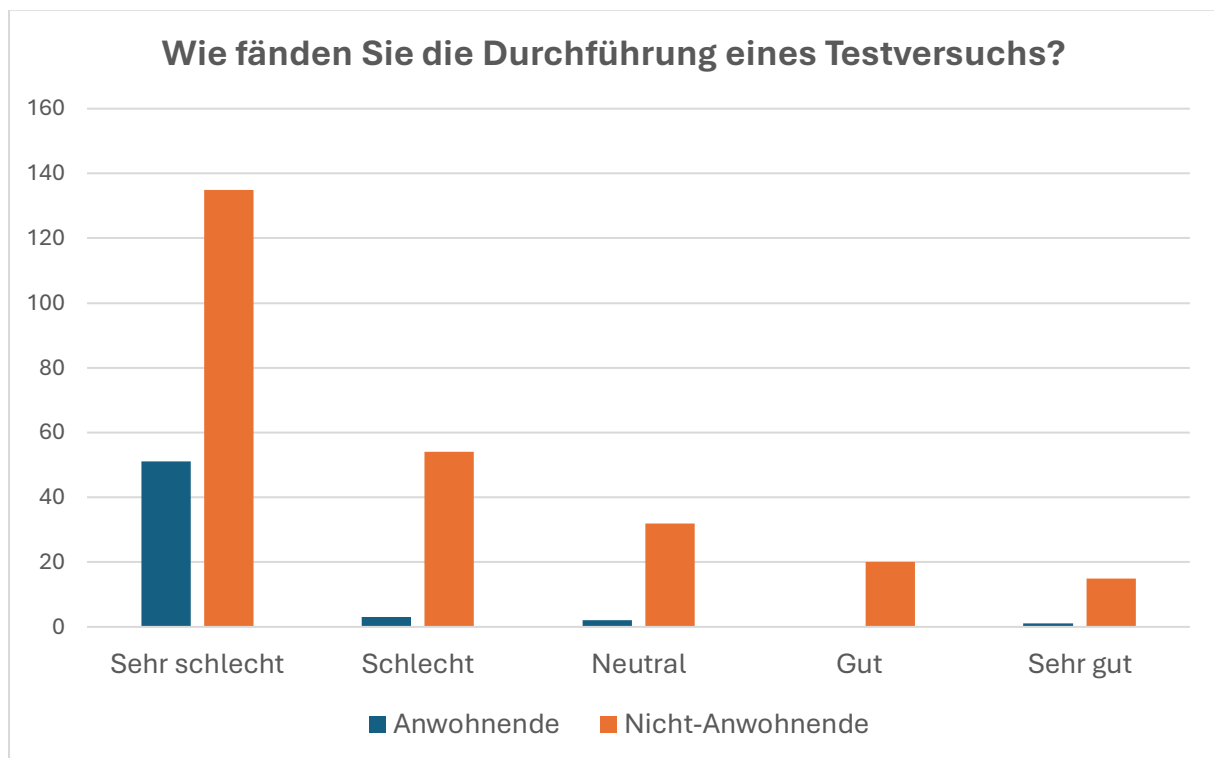


Abbildung 9: Zustimmung zum Testversuch

Die Frage bzgl. eines Testversuchs wurde den Teilnehmenden nur dann gestellt, wenn sie bei der Frage bzgl. eines Halteverbots angegeben haben, dass sie dies sehr schlecht oder schlecht finden. Insgesamt 313 Personen haben diese Frage beantwortet.

Die Durchführung eines Testversuchs wird sowohl von Anwohnenden als auch von Nicht-Anwohnenden überwiegend negativ gesehen, wenngleich die negative Einstellung bei den Anwohnenden ausgeprägter ist als bei den Nicht-Anwohnenden (s. Abbildung 9).

8. Wunsch nach Verbesserungen

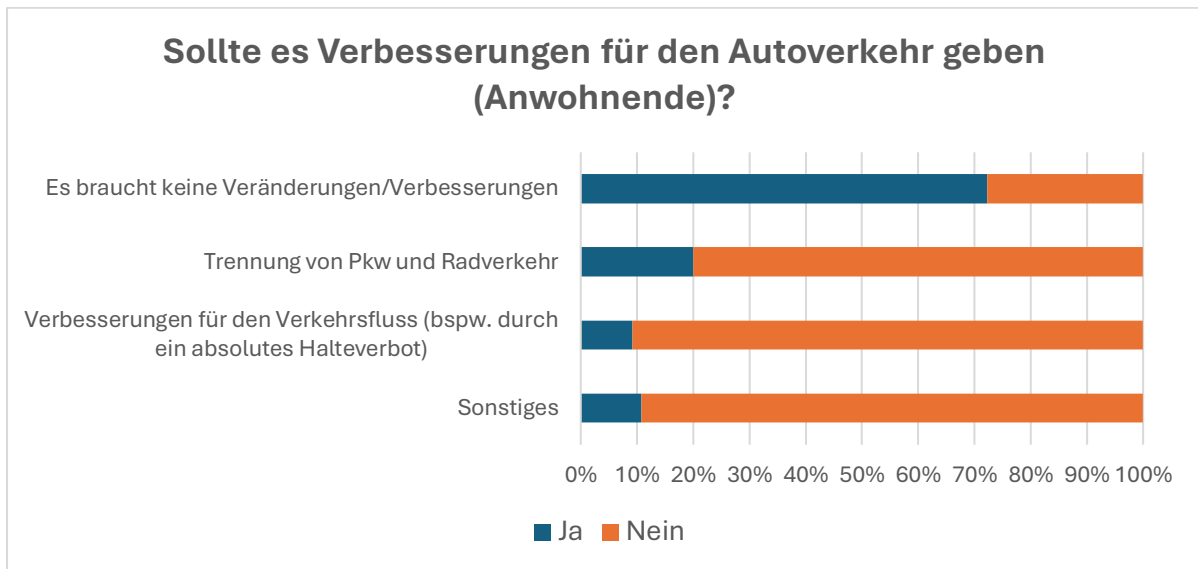


Abbildung 10: Sollte es Verbesserungen für den Autoverkehr geben (Anwohnende)?

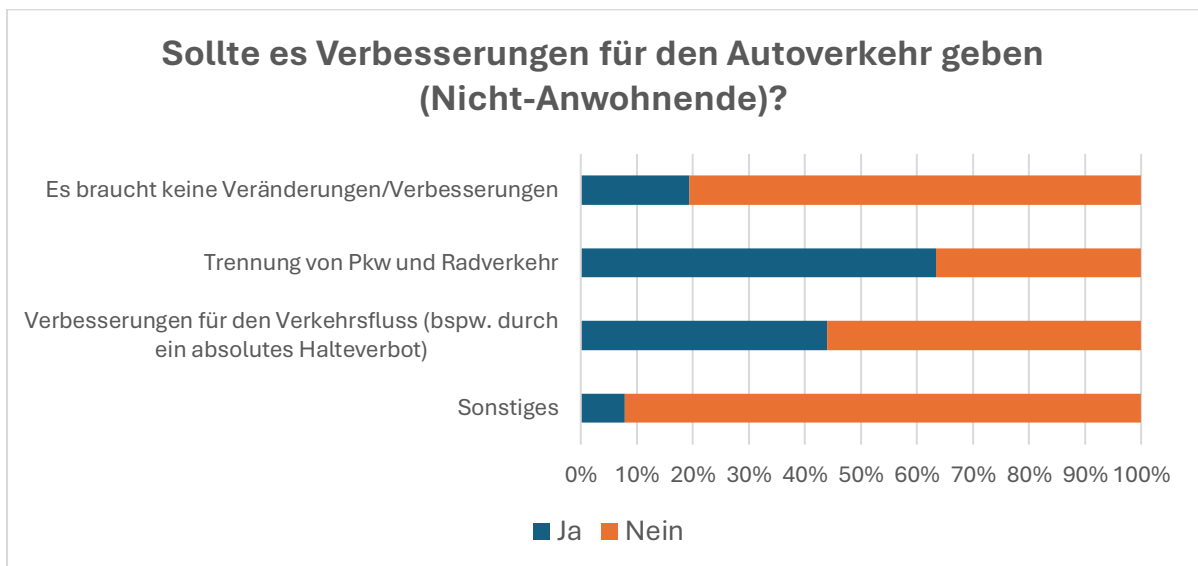


Abbildung 11: Sollte es Verbesserungen für den Autoverkehr geben (Nicht-Anwohnende)?

Mehr als 70% der Anwohnenden sehen keinen Handlungsbedarf zugunsten des Autoverkehrs (s. Abbildung 10). Insbesondere die Nicht-Anwohnenden befürworten Maßnahmen wie die Trennung von Pkw- und Radverkehr (ca. 65%) sowie Verbesserungen des Verkehrsflusses (ca. 45%) (s. Abbildung 11). Bei den Anwohnenden findet die Trennung von Pkw- und Radverkehr hingegen lediglich bei rund 20% Zustimmung.

(Hinweis: Mehrfachantworten waren möglich. Die Prozentangabe gibt an, wie viel Prozent der Befragten die Antwortmöglichkeit ausgewählt bzw. nicht ausgewählt haben. Die Summe der Einzelwerte ergibt daher nicht 100%).

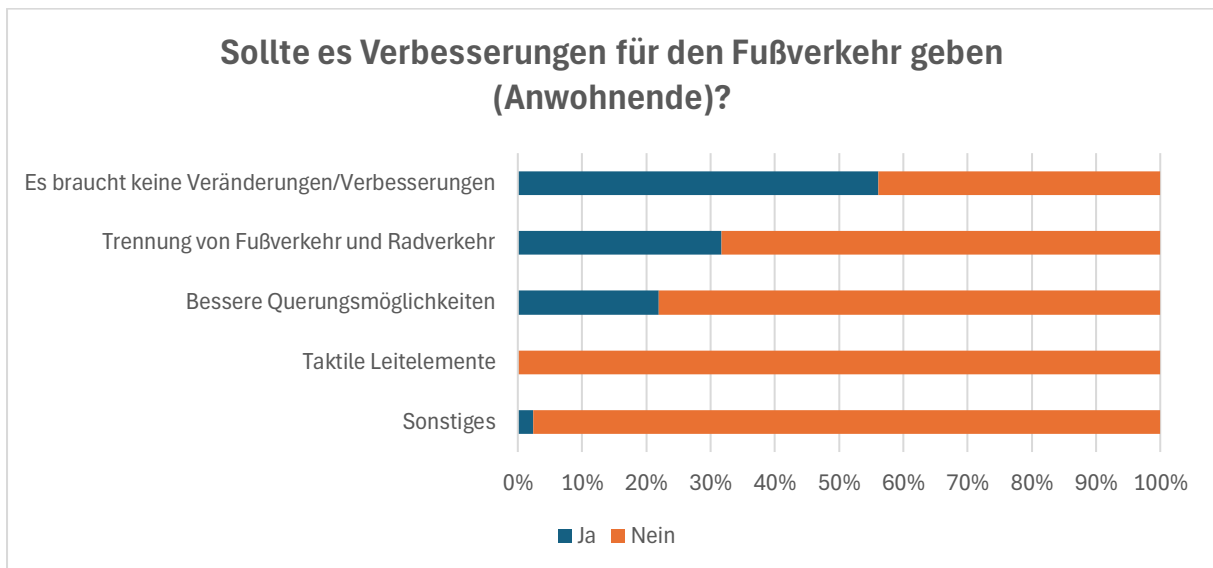


Abbildung 12: Sollte es Verbesserungen für den Fußverkehr geben (Anwohnende)?

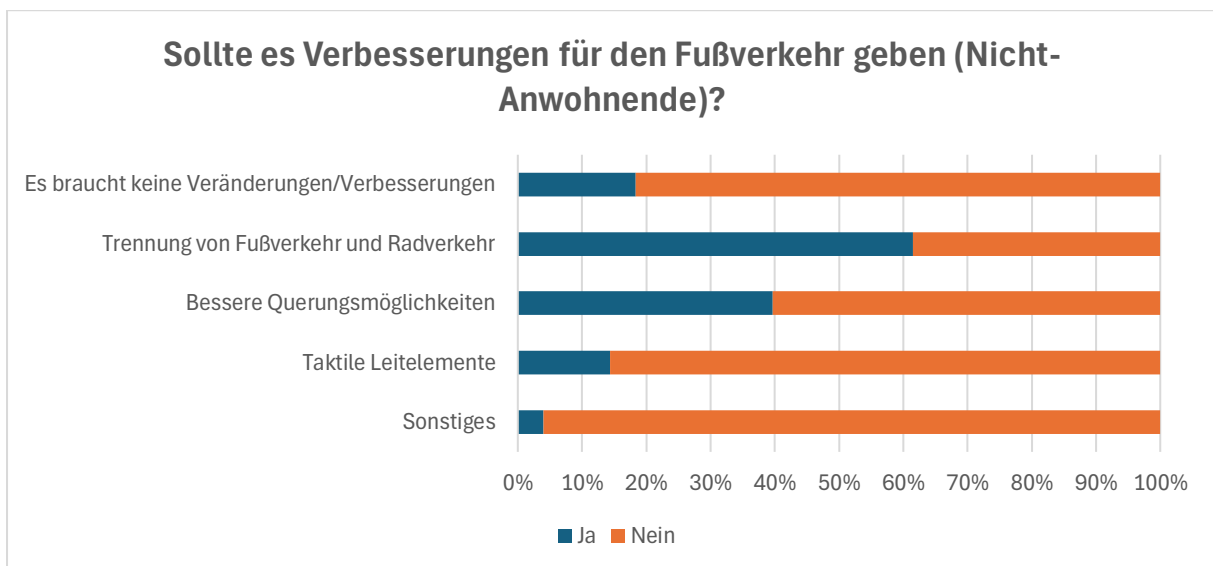


Abbildung 13: Sollte es Verbesserungen für den Fußverkehr geben (Nicht-Anwohnende)?

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Frage nach Verbesserungen für den Fußverkehr (s. Abbildungen 12 und 13). Auch hier sieht mit rund 55% die Mehrheit der Anwohnenden keinen Handlungsbedarf. Gleichzeitig spricht sich etwa ein Drittel für eine Trennung von Fuß- und Radverkehr aus, während rund 20% einen Bedarf an verbesserten Querungsmöglichkeiten sehen.

Bei den Nicht-Anwohnenden ergibt sich hingegen ein deutlich anderes Meinungsbild. Weniger als 20% sehen keinen Verbesserungsbedarf. Demgegenüber wünschen sich mehr als 60% eine Trennung von Fuß- und Radverkehr, und rund 40 % befürworten eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten. Dadurch wird deutlich, dass Nicht-Anwohnende deutlich häufiger Defizite im Bereich des Fußverkehrs wahrnehmen als die direkt Betroffenen vor Ort.

(Hinweis: Mehrfachantworten waren möglich. Die Prozentangabe gibt an, wie viel Prozent der Befragten die Antwortmöglichkeit ausgewählt bzw. nicht ausgewählt haben. Die Summe der Einzelwerte ergibt daher nicht 100%).

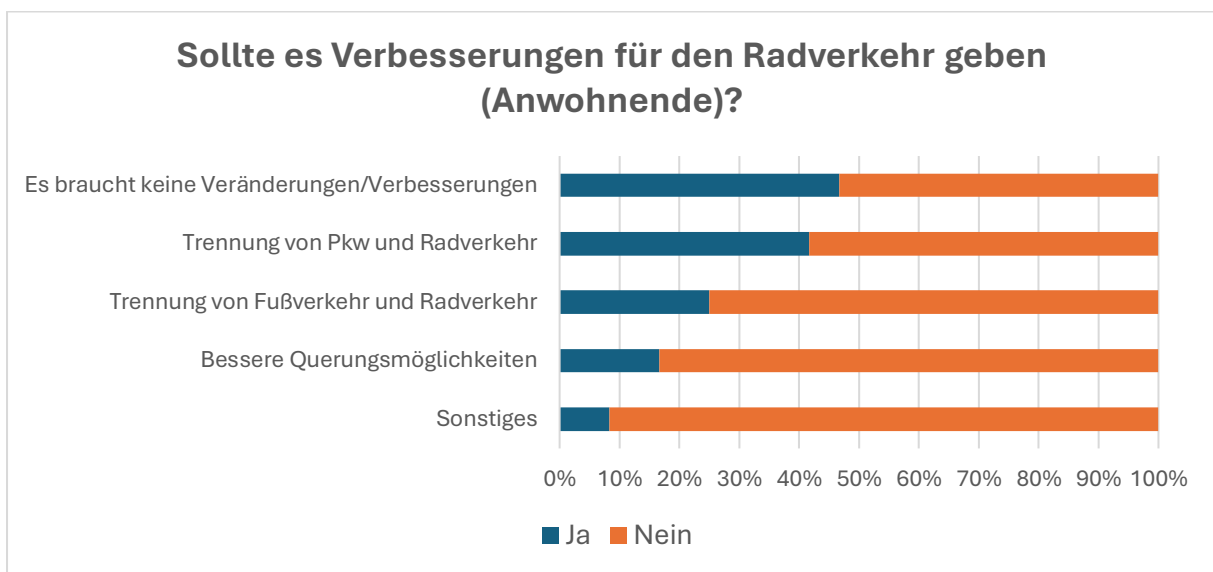


Abbildung 14: Sollte es Verbesserungen für den Radverkehr geben (Anwohnende)?

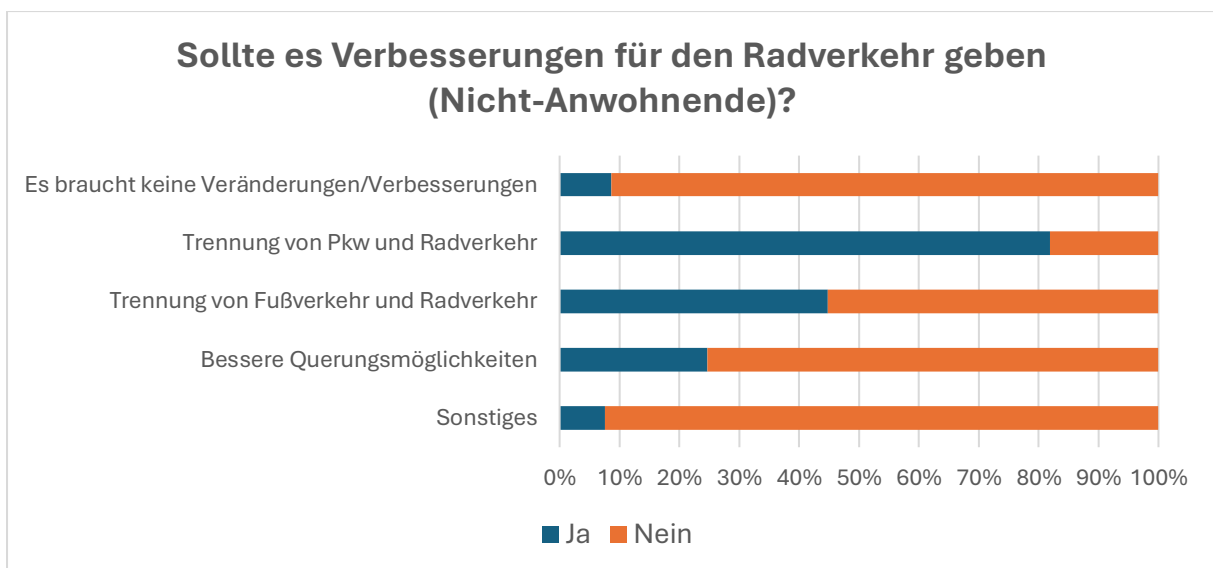


Abbildung 15: Sollte es Verbesserungen für den Radverkehr geben (Nicht-Anwohnende)?

Beim Radverkehr sehen die Anwohnenden den größten Handlungsbedarf (s. Abbildung 14). Rund 40% sprechen sich für eine Trennung von Pkw- und Radverkehr aus, während etwa 25% eine Trennung von Fuß- und Radverkehr befürworten. Gleichzeitig geben rund 45% an, dass aus ihrer Sicht keine Veränderungen erforderlich sind.

Bei den Nicht-Anwohnenden zeigt sich dagegen ein deutlich stärker ausgeprägter Wunsch nach Verbesserungen (s. Abbildung 15). Lediglich etwa 10% sehen keinen Änderungsbedarf. Demgegenüber halten rund 80% eine Trennung von Pkw- und Radverkehr für erforderlich, während sich etwa 45% für eine Trennung von Fuß- und Radverkehr aussprechen. Insgesamt wird damit deutlich, dass Nicht-Anwohnende den Handlungsbedarf im Radverkehr wesentlich höher einschätzen als die Anwohnenden.

(Hinweis: Mehrfachantworten waren möglich. Die Prozentangabe gibt an, wie viel Prozent der Befragten die Antwortmöglichkeit ausgewählt bzw. nicht ausgewählt haben. Die Summe der Einzelwerte ergibt daher nicht 100%).

9. Verkehrsaufkommen

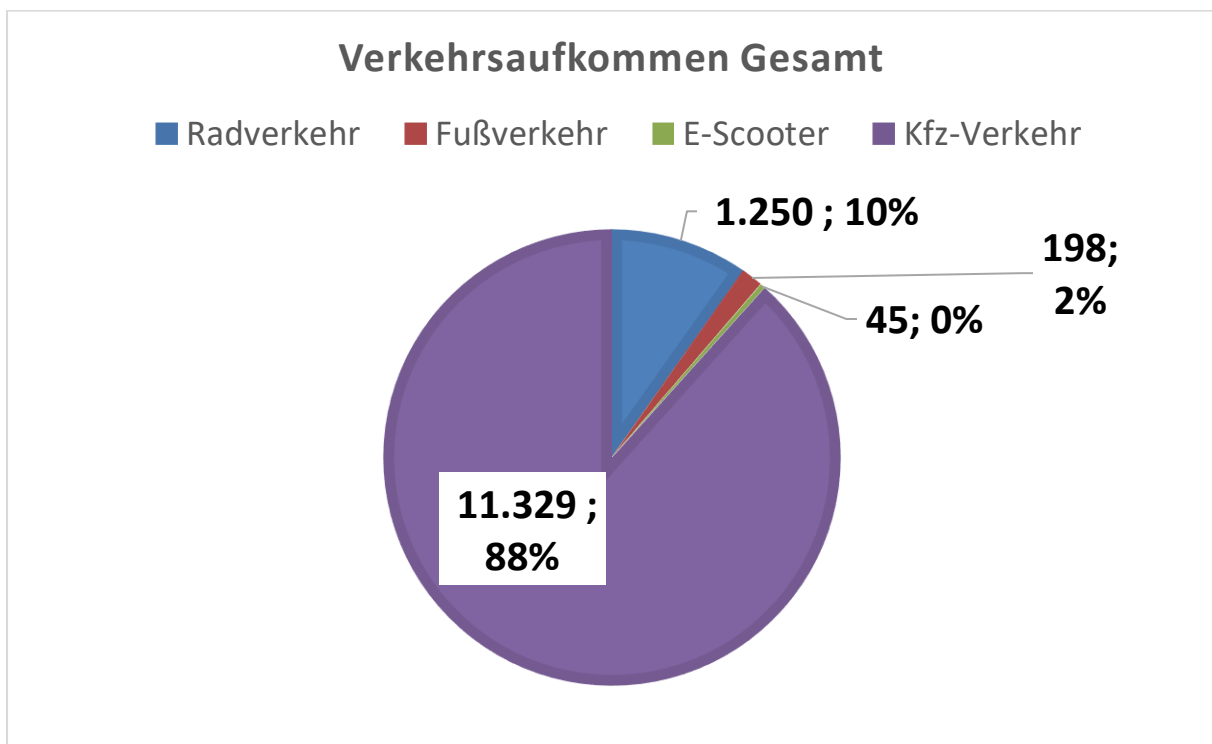


Abbildung 16: Verkehrsaufkommen gesamt

Die Borghorster Straße stellt eine wichtige Hauptverkehrsachse sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr dar (s. Abbildung 16). Täglich nutzen mehr als 11.000 Kraftfahrzeuge sowie über 1.250 Radfahrende die Straße im betrachteten

Abschnitt (Messpunkt Höhe Riegelstraße). Insbesondere das hohe Radverkehrsaufkommen erscheint auf den ersten Blick bemerkenswert, da entlang der Strecke keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Dies lässt sich jedoch dadurch erklären, dass für Fahrten in die Innenstadt oder zum Bahnhof Emsdetten keine gleichwertigen Alternativrouten ohne größere Umwege zur Verfügung stehen.

Das Fußverkehrsaufkommen liegt bei rund 200 Personen pro Tag. Angesichts der Lage außerhalb des Stadtzentrums und nur wenigen publikumsintensiven Nutzungen ist dies für eine Hauptverkehrsstraße durchaus ein typischer Wert. Insgesamt verdeutlichen die Verkehrszahlen die hohe Bedeutung der Borghorster Straße für die innerstädtische Erschließung, insbesondere für den Kfz- und Radverkehr.

Diese Erkenntnisse werden durch die im Rahmen des Stadtradelns erfassten Fahrtrouten der Teilnehmenden bestätigt (s. Abbildung 17). Insbesondere der Goldbergweg als Fahrradstraße weist ein hohes Radverkehrsaufkommen auf. Von dort führt ein wesentlicher Teil der Radverkehrsströme über die Borghorster Straße weiter in Richtung Innenstadt. Dies verdeutlicht die wichtige Verbindungsfunktion der Borghorster Straße im städtischen Radverkehrsnetz. Gleichzeitig wird deutlich, dass dem Lückenschluss in diesem Abschnitt eine hohe Bedeutung zukommt, um eine durchgängige und attraktive Radverkehrsverbindung zwischen den Wohngebieten und den zentralen Zielen in der Innenstadt sowie am Bahnhof Emsdetten zu schaffen.

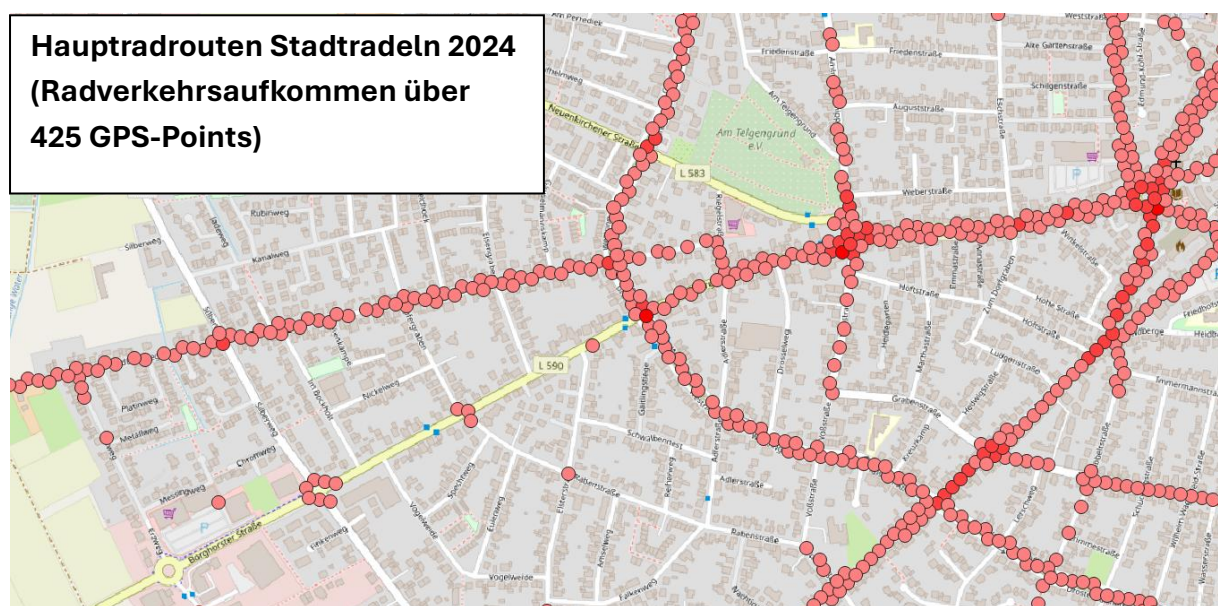


Abbildung 17: Darstellung der Radverkehrsströme Stadtradeln 2024

Verkehrsaufkommen Gehweg Stadtauswärts

■ Fußverkehr ■ Radverkehr ■ E-Scooter

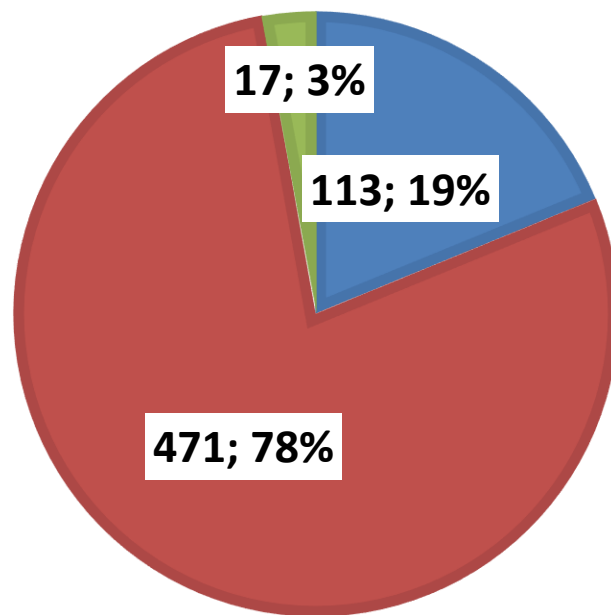


Abbildung 18: Verkehrsaufkommen Gehweg stadtauswärts

Verkehrsaufkommen Gehweg Stadteinwärts

■ Fußverkehr ■ Radverkehr ■ E-Scooter

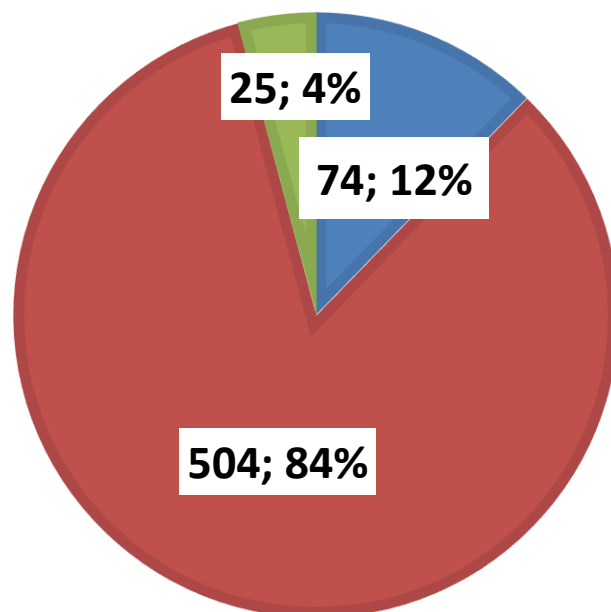


Abbildung 19: Verkehrsaufkommen Gehweg stadteinwärts

Bei einer Betrachtung der Verkehrsmengen auf den Gehwegen wird deutlich, dass diese überwiegend vom Radverkehr genutzt werden (s. Abbildungen 18 und 19). Stadtauswärts entfallen rund 78% der dort erfassten Personen auf den Radverkehr, stadteinwärts sogar etwa 84%. Das Radverkehrsaufkommen übersteigt damit das Fußverkehrsaufkommen deutlich.

Dies zeigt, dass die Gehwege in der Praxis nicht ausschließlich ihrer eigentlichen Funktion als Verkehrsraum für den Fußverkehr dienen. Vielmehr werden sie in erheblichem Umfang durch den Radverkehr genutzt. Die Ergebnisse verdeutlichen die hohe Bedeutung einer sicheren Radverkehrsführung entlang der Borghorster Straße und weisen gleichzeitig auf mögliche Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr hin. Dadurch wird die Notwendigkeit einer klaren und leistungsfähigen Verkehrsraumaufteilung unterstrichen.

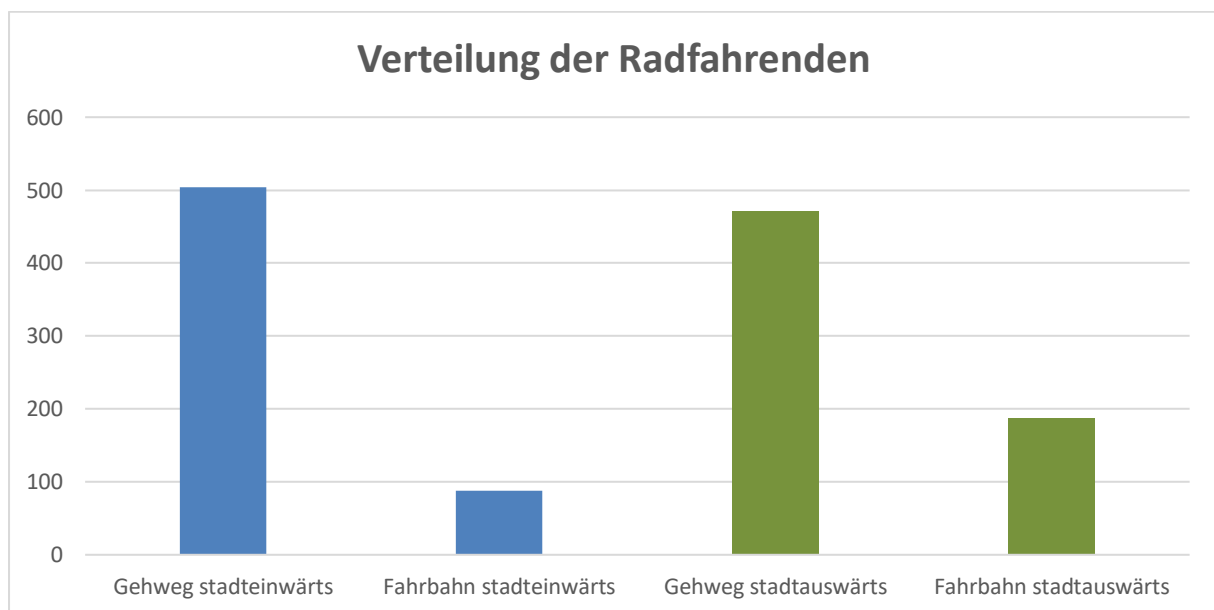


Abbildung 20: Verteilung der Radfahrenden

Bei der Betrachtung der Verteilung des Radverkehrs auf Fahrbahn und Gehweg zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Radfahrenden die Gehwege nutzt (s. Abbildung 20). Stadteinwärts fahren rund 85% der Radfahrenden auf dem Gehweg, während lediglich 15% die Fahrbahn nutzen. Auch stadtauswärts dominiert die Gehwegnutzung: Hier fahren etwa 72% der Radfahrenden auf dem Gehweg, während nur rund 28% die Fahrbahn nutzen.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die vorhandene Fahrbahn von einem Großteil der Radfahrenden nicht als bevorzugte Führungsform wahrgenommen wird. Stattdessen

weichen viele Radfahrende auf die Gehwege aus, was auf einen hohen Bedarf nach einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung entlang der Borghorster Straße hindeutet.

10. Auslastung des Mehrzweckstreifens

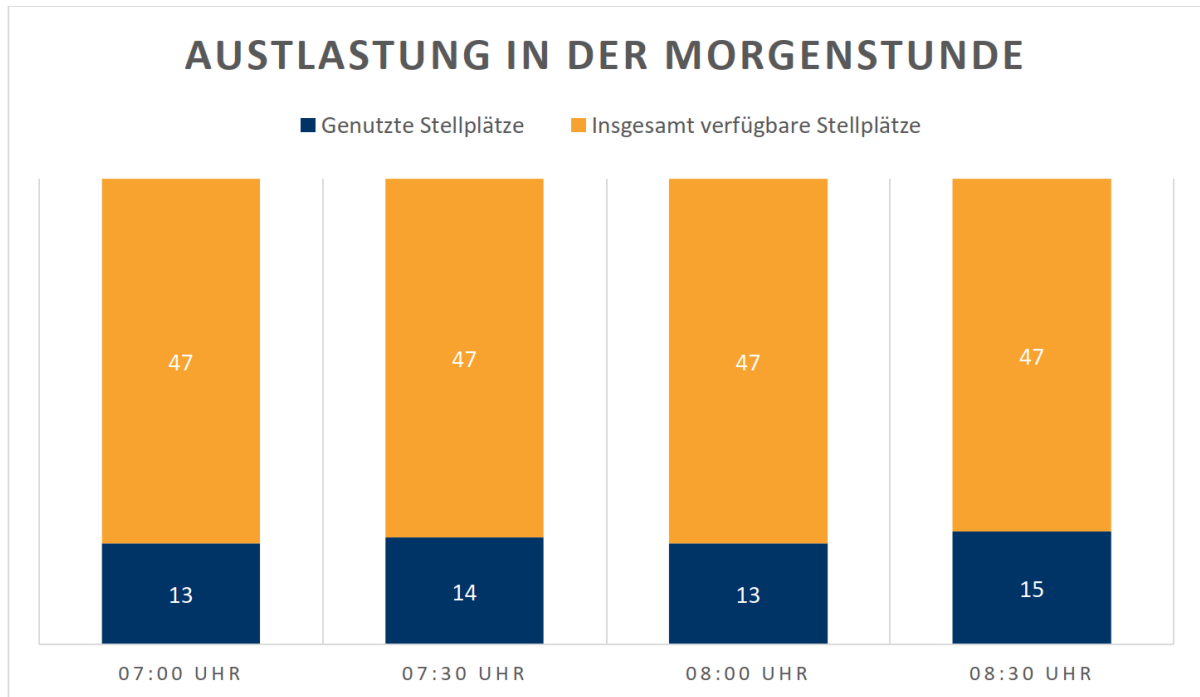


Abbildung 21: Auslastung des Mehrzweckstreifens in den Morgenstunden

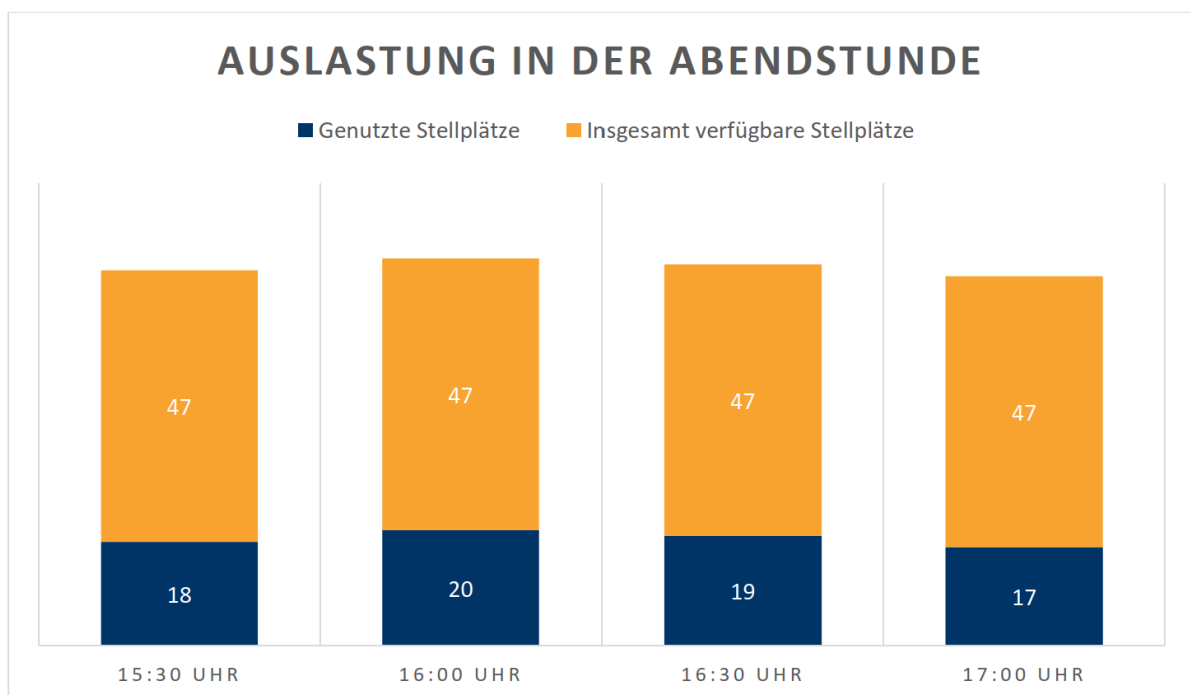


Abbildung 22: Auslastung des Mehrzweckstreifens in den Abendstunden

Die Erhebung zeigt, dass der Mehrzweckstreifen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze nur teilweise ausgelastet ist (s. Abbildungen 21 und 22).

In der Morgenstunde sind von insgesamt 47 verfügbaren Stellplätzen zwischen 13 und 15 Stellplätze belegt. Die Auslastung bewegt sich damit zwischen rund 28% und 32%. Der höchste Belegungsgrad wird um 08:30 Uhr mit 15 belegten Stellplätzen erreicht, während um 07:00 Uhr und 08:00 Uhr jeweils lediglich 13 Stellplätze genutzt werden. Über den gesamten Beobachtungszeitraum zeigt sich eine nahezu konstante Auslastung auf niedrigem Niveau.

In der Abendstunde liegt die Auslastung etwas höher. Zwischen 17 und 20 der insgesamt 47 Stellplätze sind belegt, was einer Auslastung von etwa 36% bis 43% entspricht. Die höchste Belegung wird um 16:00 Uhr mit 20 genutzten Stellplätzen festgestellt. Anschließend nimmt die Belegung leicht ab und sinkt bis 17:00 Uhr auf 17 genutzte Stellplätze.

Insgesamt ist die Nachfrage nach Stellplätzen am Nachmittag zwar etwas höher als am Morgen, jedoch bleibt die Anlage auch zu den Spitzenzeiten deutlich unter ihrer Kapazitätsgrenze. Selbst zum Zeitpunkt der höchsten Belegung stehen noch 27 von 47 Stellplätzen frei.

11. Zusammenfassung

Die Befragung zeigt, dass die Borghorster Straße von vielen Menschen intensiv mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit dem Auto genutzt wird. Während Anwohnende den Erhalt von Parkmöglichkeiten stärker gewichten, legen Nicht-Anwohnende größeren Wert auf Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr. Insgesamt besteht jedoch eine breite Unterstützung für Maßnahmen, die die Sicherheit und Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs erhöhen.

Die Auswertung des Verkehrsaufkommens bestätigt die hohe Bedeutung der Borghorster Straße als zentrale Verkehrsachse für verschiedene Verkehrsarten. Gleichzeitig wird deutlich, dass der vorhandene Straßenraum unterschiedlichen und teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüchen gerecht werden muss. Die Ergebnisse liefern damit eine wichtige Grundlage für die politische Diskussion über die zukünftige Gestaltung der Borghorster Straße im betrachteten Abschnitt zwischen

Amtmann-Schipper-Straße und Westring und die Abwägung zwischen Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Flächenverteilung.