



Abschlussbericht

Mobilitätserhebung 2020

Stadt Kamp-Lintfort



Kamp-Lintfort
Hochschulstadt

Stadt Kamp-Lintfort
Am Rathaus 2
47475 Kamp-Lintfort

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dr.- Ing. Michael Frehn (Projektleitung)

M.Sc. Julian Scheer

M. Sc. Lukas Pöpsel

B. Sc. Lisa Schmitz

B. Sc. Joel Jost

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

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätserhebung	5
2 Methodische Grundlagen	6
3 Untersuchungsraum Stadt Kamp-Lintfort	13
4 Grundausswertungen zur Mobilität	15
4.1 Soziodemografische Daten	15
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	17
4.3 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	29
5 Bewertung der Verkehrssysteme	37
5.1 Detailbewertungen der Verkehrssysteme	38
5.2 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote	40
5.3 Bekanntheit und Nutzung des (temporären) Regionalbahnangebots	42
6 Mobilität am Stichtag	44
6.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	48
6.2 Wegelängen und Wegedauer	54
6.3 Räumliche Wegebeziehungen	61
6.4 Wegeketten	66
7 Potenzialermittlung	68
7.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr	68
7.2 Potentiale zur Verlagerung auf Bus und Bahn	70
8 Handlungsansätze für die Mobilitätsplanung	72
9 Zusammenfassendes Fazit	75
Quellenverzeichnis	76
Abbildungsverzeichnis	77
Tabellenverzeichnis	78
Anhang I: Befragungsunterlagen	79

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätshebung

Die Stadt Kamp-Lintfort hat im Herbst 2020 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohnern zu ermitteln. Aus diesen aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden.

Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Wo liegen noch Nutzerpotenziale für neue Mobilitätsangebote in Kamp-Lintfort?

Mit den Ergebnissen der Mobilitätshebung in Kamp-Lintfort werden wichtige Erkenntnisse für zukünftige Handlungsfelder der Verkehrsplanung gewonnen. So liegen u. a. wichtige Grundlagendaten für die Erarbeitung von Konzepten mit Verkehrsbezug vor. Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für Nahmobilitätskonzepte oder auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

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

2 Methodische Grundlagen

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

Die Erhebung wurde im September und Oktober 2020 in drei Wellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die pandemiebezogenen Einschränkungen waren in der Zeit kaum gegeben (siehe unten), so dass der gewählte Erhebungszeitraum ein repräsentatives Bild zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aufzeigt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf neun Stichtage im Zeitraum zwischen dem 22. September und dem 08. Oktober 2020.

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	22.09.2020	Dienstag	16 °C	11 Stunden	0 mm
	23.09.2020	Mittwoch	18 °C	5 Stunden	1 mm
	24.09.2020	Donnerstag	16 °C	8 Stunden	2 mm
2	29.09.2020	Dienstag	12 °C	1 Stunde	1 mm
	30.09.2020	Mittwoch	15 °C	2 Stunden	2 mm
	01.10.2020	Donnerstag	14 °C	1 Stunden	3 mm
3	06.10.2020	Dienstag	13 °C	2 Stunden	3 mm
	07.10.2020	Mittwoch	12 °C	4 Stunden	1 mm
	08.10.2020	Donnerstag	14 °C	0 Stunden	2 mm

Quelle: Wetterkontor

Das Wetter in diesem Zeitraum war bei überwiegend bedeckten Verhältnissen weitgehend beständig und es waren nur geringe Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Temperaturen zwischen 12°C und 18° C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Die Erhebung wurde im Jahr 2020 während der Covid-19-Pandemie durchgeführt. Im Erhebungszeitraum zwischen dem 22. September und dem 8. Oktober wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und auch gastronomische Betriebe sowie der Einzelhandel konnten weitgehend normal öffnen. Beim Vergleich des Verkehrsaufkommens in Kamp-Lintfort mit den Vorjahreswerten anhand einer Auswertung von Mobilfunkdaten im Auftrag des RKI¹ wird deutlich, dass die Reisetätigkeit im und um den Erhebungszeitraum auf einem vergleichbaren Niveau zum gleichen

¹ RKI, Teralytics 2020: Covid-19 und Mobilität. Abgerufen unter: <https://rki.mobility-covid19.teralytics.net/> (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)

Zeitraum im Jahr 2019 lag. Zum Teil lag an den Erhebungstagen (siehe Tabelle 1) die Reisetätigkeit im Kreis Wesel sogar mit 0 % bis zu 17% höher als zu den Vergleichstagen im Jahr 2019. Nichtsdestotrotz sind durch die Pandemie z.T. deutliche Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere im öffentlichen Verkehr, zu erwarten, da laut Mobilitätsbericht zur Coronakrise von Google² im Erhebungszeitraum Bahnhöfe und Haltestellen in NRW um 7 % weniger häufig besucht wurden als zum Referenztag³. Aufgrund der Dauer des durch die Pandemie ausgelösten Ausnahmestands über mehrere Monate, ist allerdings davon auszugehen, dass sich insgesamt neue Verhaltensmuster einstellen und diese zur Gewohnheit werden. Vor dem Hintergrund dieser „neuen Normalität“ kann nach Ende der Pandemie nicht davon ausgegangen werden, dass innerhalb kürzester Zeit zu einem Mobilitätsverhalten wie vor der Corona-Pandemie zurückgekehrt wird. Im Gegenteil: Es bleibt abzuwarten, wo sich eine neue Normalität einstellen und wo sich nach Ende der Corona-Pandemie eine Entwicklung zum Status Quo vor der Corona-Pandemie ergeben wird.

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden durch ein Anschreiben des Bürgermeisters über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie die Fragebögen. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten⁴.

Es wurde ein Erhebungsmix gewählt. 50 % der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (35 %) zu beteiligen. Weitere 15 % erhielten ein Anschreiben mit Hinweis, dass sie im Anschluss an ihren Berichtstag für ein Interview telefonisch kontaktiert werden. Die teilnehmenden Haushalte konnten ihre favorisierte Erhebungsform jedoch selbst bestimmen und eine jeweils andere Beteiligungsart wählen. Jedes Anschreiben enthielt einen persönlichen Zugangscode, um an der Onlinebefragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal diente die Internetseite der Stadt Kamp-Lintfort. Unter dem Kurzlink www.kamp-lintfort.de/mobil wurden projektbegleitend Informationen zum Ablauf der Untersuchung zur Verfügung gestellt und häufig gestellte Fragen beantwortet (vgl. Abbildung 1). Zudem konnten die ausgewählten Teilnehmenden durch Eingabe eines Zugangscode während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Die Internetseite diente außerdem als Zugangportal für den Onlinefragebogen.

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

2 Auswertung von Google-Standortdaten zur Erhebung der Frequentierung verschiedener Einrichtungen. Google 2020: Mobilitätsbericht zur Coronakrise: Deutschland 30. August 2020. Abgerufen unter: https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-08-30_DE_Mobility_Report_de.pdf (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)

3 Der Referenzwert entspricht dem Medianwert der fünf Wochen vom 3. Januar bis zum 6. Februar 2020.

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

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen konnte die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilungen, Internet, Berichterstatter in der lokalen Presse etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Durch die Pressemitteilung der Stadtverwaltung wurde der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung

The screenshot shows the website for the mobility survey in Kamp-Lintfort. The header includes the city logo and navigation links: 'Bürgerservice & Rathaus', 'Bildung & Gesellschaft', 'Tourismus & Freizeit', and 'Bauen & Wirtschaft'. Below the header is a search bar and a navigation menu with links like 'Seite drucken', 'Hilfe', 'Inhaltsübersicht', 'Kontakt', 'Anreise & Parken', 'Datenschutz', 'Barrierefreiheit', and 'Impressum'. The main content area is titled 'Willkommen bei Mobil in Kamp-Lintfort' and contains a section for 'Zur Online-Befragung'. The sidebar on the left lists various categories such as 'Bürgerservice', 'Klimaschutz', and 'Mobilitätsenerhebung'.

Willkommen bei Mobil in Kamp-Lintfort

Zur Online-Befragung

Mobilität ist das Rückgrat unseres Lebens: Ob zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Arzt oder zum Spazierengehen – wir verlassen das Haus, bewegen uns fort. Daher möchte die Stadt Kamp-Lintfort mit der Befragung herausfinden, auf welchen Wegen Sie unterwegs sind, welche Verkehrsmittel Sie benutzen und wie Sie die Verkehrsverhältnisse bewerten. Mit diesen Erkenntnissen soll die Verkehrsplanung in der Stadt vorausschauend an Ihre Bedürfnisse ausgerichtet werden, so dass die Vorschläge in die Planung der Verkehrssysteme einfließen können.

Die Befragung knüpft an die jüngsten Entwicklungen zu Gunsten einer Mobilität von morgen in Kamp-Lintfort an. Mit der Aufstellung eines Klimaschutzkonzepts Mobilität wurde bereits eine umfassende Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Kamp-Lintfort formuliert. Es wurden Leitlinien, Maßnahmen und Ziele orientiert an den künftigen Ansprüchen und Herausforderungen festgelegt. Mit der Landesgartenschau konnten darüber hinaus bereits attraktive öffentliche Räume geschaffen werden, die zu mehr Bewegung und Aufenthalt einladen. Begleitende Maßnahmen wie ein Fahrradverleihsystem und die Reaktivierung der Bahnleise ermöglichen zudem erste Eindrücke, wie sich in Kamp-Lintfort den künftigen Herausforderungen der Mobilität stellen kann. Mit der nun anstehenden Mobilitätsuntersuchung sollen die Ziele überprüft und mit quantifizierbaren Daten gestützt werden. Dabei werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr) als auch übergeordnete und querschnittsorientierte Mobilitätsthemen wie Mobilitätsmanagement oder neue Mobilitätsformen (E-Mobilität/Carsharing) sowie weitere, auch ortsspezifische Facetten der Mobilität (Landesgartenschau) analysiert.

Die Mobilitätsuntersuchung wird vom 22. September bis zum 8. Oktober 2020 als schriftlich-postalische, als telefonische oder als Online-Befragung durchgeführt. Über 3.000 per Zufallsstichprobe ausgewählte Haushalte werden angeschrieben. Teilnehmen können alle Haushalte, die zuvor einen Brief per Post bekommen haben.

Auf diesen Seiten können Sie sich über die Ziele, die Vorgehensweise und den Ablauf der Untersuchung informieren. Darüber hinaus stehen Ihnen hier Antworten auf häufig gestellte Fragen zur Verfügung. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich Anfang 2021 auf dieser Website zu finden sein.

Ziele & Vorgehen

Online-Befragung und Downloads

Häufig gestellte Fragen

Kontakt

Quelle: www.kamp-lintfort.de/mobil

Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsuntersuchung abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder sowie privater und dienstlicher Autos ▪ Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bus- und Bahnhaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits- / Ausbildungsort sowie Entfernung und ▪ Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- / Ausbildungsortes, Lebensmittelgeschäft und Arztpraxis mit dem ÖPNV ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Bewertung des Radfahrens und Fuß-, Kfz-, Bus- und Bahnverkehrs ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Bekanntheit und (perspektivische) Nutzung des ergänzten Bahnangebotes (zunächst nur für die Zeit der LaGa) ▪ Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch die Covid-19-Pandemie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Tabelle 3: Eckdaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Stadt Kamp-Lintfort
angeschriebene Haushalte	3.066
verwertbarer Fragebogenrücklauf	463
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	228 (49 %)
- online Beteiligung	143 (31 %)
- telefonische Interviews	92 (20 %)
Rücklaufquote	15 %
erreichte Personen	1.028
<i>davon nicht vorliegend/auswertbar</i>	82
auswertbare Personenfragebögen	946
Haushaltsgröße	2,2
Anteil an der Gesamtbevölkerung	2,4 %

Insgesamt haben sich 463 Haushalte mit 1.028 Personen an der Befragung beteiligt. Die erreichte Rücklaufquote beträgt 15,1 %. Im Vergleich zu anderen Untersuchungen zum gleichen Thema liegt der Rücklauf damit leicht oberhalb der Erwartungen. Insgesamt konnten auf diese Weise 2,4 %

der Gesamtbevölkerung der Stadt Kamp-Lintfort befragt werden, wodurch eine hohe Repräsentativität sichergestellt ist. Durch die Schichtung auf der Ebene von (teilweise zusammengefassten) Ortsteilen sind auch Grundauswertungen für kleinräumliche Gebietseinheiten innerhalb der Stadt Kamp-Lintforts durchführbar.

Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

Einheit	Stadtteile	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Erwartete Nettostichprobe	
			Haushalte	Personen	Haushalte	Personen
1	Stadtkern	471	94	180	66	145
	Lintfort	724	37	86	101	223
	Rossenray	333	16	34	47	103
2	Geisbruch	737	103	204	103	227
	Gestfeld	369	54	116	52	114
3	Dachsbruch	38	10	19	5	12
	Hoerstgen	92	31	66	13	28
	Kamp	92	20	38	13	28
	Niersenbruch	302	75	161	42	93
	Saalhoff	89	14	29	12	27
	Ohne Zuordnung	-	9	13	-	-
Stadt Kamp-Lintfort insgesamt			463	946	455	1.000

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft⁵, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterativen Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und die Hochrechnung der Daten dienen der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Da die Stichprobenziehung technisch nur einwohnerbezogen aus dem Einwohnermelderegister erfolgen kann, obwohl die Befragung im Anschluss für alle Personen aus einem gewählten Haushalt erfolgt, ist die Wahrscheinlichkeit deutlich größer Mehrpersonenhaushalte zu ziehen. Diese sind entsprechend der Anzahl der Haushaltsmitglieder im Einwohnermelderegister vertreten. Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin ist dabei die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt worden. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit der Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

⁵ Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)

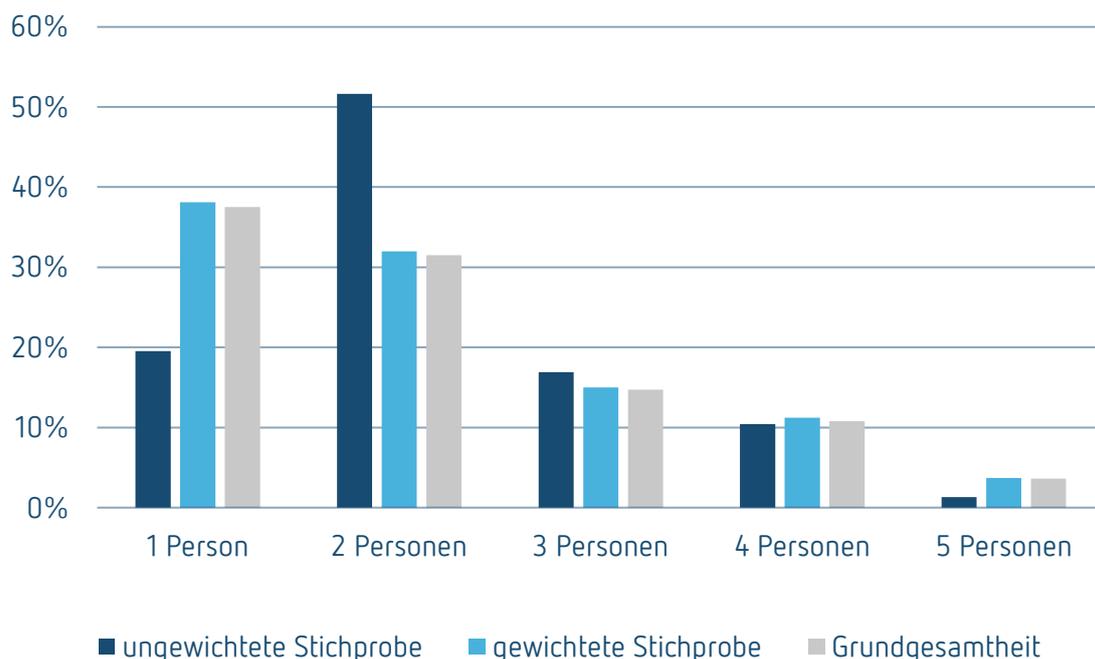
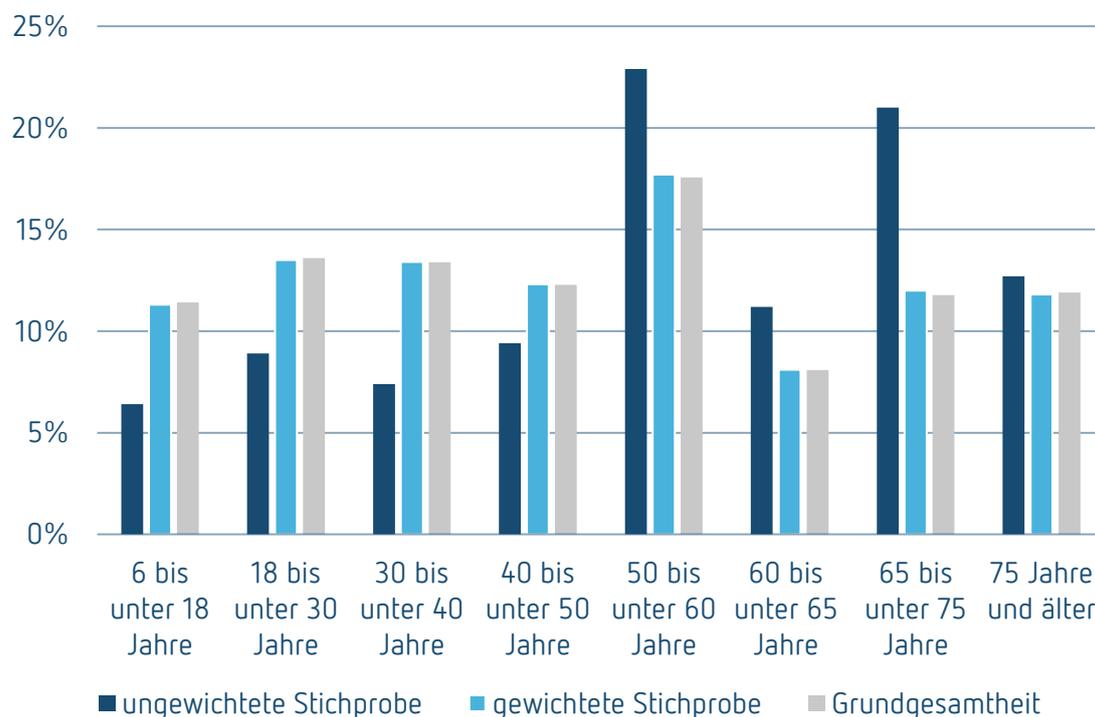


Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)



Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Modal-Split-Untersuchung für die Stadt Kamp-Lintfort dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohnerinnen und Einwohner mit Wohnsitz in der Stadt Kamp-Lintfort. Wege, die z. B. von

auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt.

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

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100 % erreicht werden.

Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wurde verzichtet, da hierdurch optisch eine Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. Bitte beachten Sie bei allen Tabellen und Grafiken: Durch Auf- und Abrundungsfehler werden nicht immer exakt „100 %“ erreicht.

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

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher Ebene und auf der Ebene der RegioStaR-7-Gemeinden herangezogen⁶. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse der Stadt Kamp-Lintfort, die der Kategorie „Stadtregion – Mittelstadt“ angehört. Zusätzlich wurden Ergebnisse aus anderen Modal-Split-Untersuchungen herangezogen. Diese stammen aus den Mobilitätsuntersuchungen der Planersocietät. Ein Vergleich der Ergebnisse erfolgt zum einen mit der aktuell und ebenfalls in Zeiten der Covid-19-Pandemie in der Stadt Kleve (2020) sowie zum anderen in der Stadt Kempen (2016) mit gleichem Methodendesign durch die Planersocietät durchgeführten Erhebung.

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

3 Untersuchungsraum Stadt Kamp-Lintfort

Die Stadt Kamp-Lintfort liegt am unteren Niederrhein am westlichen Rand des Ruhrgebiets im Nordwesten des Landes Nordrhein-Westfalen und ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Wesel im Regierungsbezirk Düsseldorf. Im Uhrzeigersinn grenzt die Stadt Kamp-Lintfort im Norden beginnend an die Gemeinde Alpen, an die Stadt Rheinberg, an die Stadt Moers, an die Stadt Neukirchen-Vluyn sowie die beiden Gemeinden Rheurdt und Issum aus dem Kreis Kleve. Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet von Kamp-Lintfort. Auf der Zusammensetzung der Stichprobe wird der Untersuchungsraum in drei Untersuchungseinheiten wie folgt gegliedert:

- Stadtkern, Lintfort, Rossenray
- Geisbruch, Gestfeld
- Dachsbruch, Hoerstgen, Kamp, Niersenbruch, Saalhoff

Auf einer Fläche von knapp 63 km² leben insgesamt rund 38.700 Einwohner. Die größte Untereinheit des Untersuchungsraums ist eine Einheit bestehend aus den Ortsteilen Stadtkern, Lintfort und Rossenray mit etwa 18.200 Einwohnern. Die anderen Untereinheiten sind Stadtteile, die eher ländlicher geprägt sind, wobei es auch innerhalb der einzelnen Untersuchungseinheiten gewisse Größen- und Lageunterschiede gibt.

Tabelle 5: Kenndaten der Stadt Kamp-Lintfort

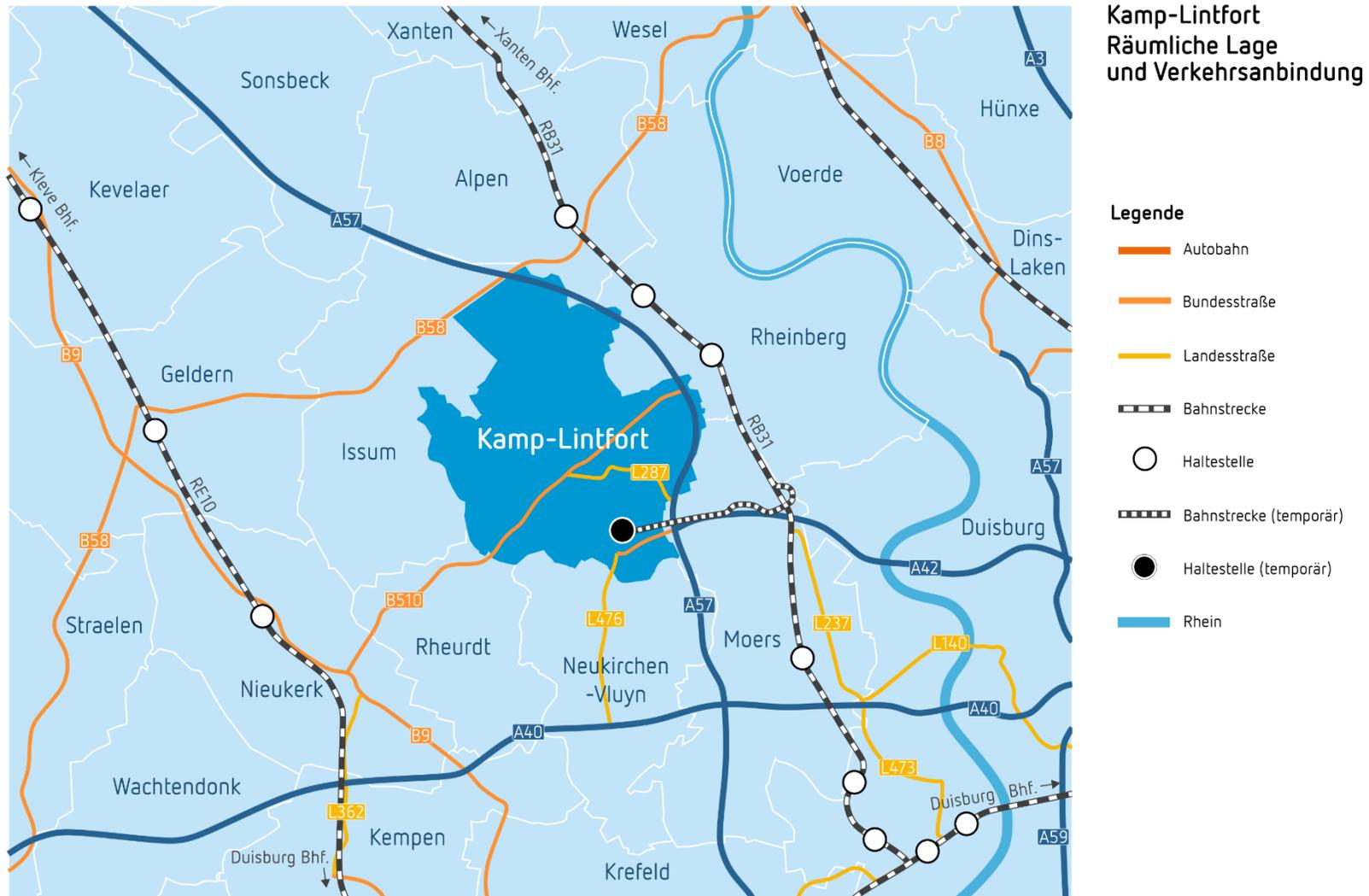
Ortsteil bzw. Untersuchungseinheit	Einwohnerzahl
Stadtkern, Lintfort, Rossenray	18.230
Geisbruch, Gestfeld	13.193
Dachsbruch, Hoerstgen, Kamp, Niersenbruch, Saalhoff	7.309
Stadt Kamp-Lintfort insgesamt	38.732

Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kamp-Lintfort (Stichtag: 24.08.2020)

An das übergeordnete Straßennetz wird die Stadt Kamp-Lintfort über die Bundesstraßen B 510 und B 528 angebunden. Auf dem Stadtgebiet befindet sich zudem das Autobahnkreuz Kamp-Lintfort. Hier treffen die Autobahnen A 42 und A 57 aufeinander. Die Auffahrt Kamp-Lintfort zur A 57 bindet die Stadt direkt an das Schnellstraßennetz an.

Im Jahr 2020 war die Stadt Kamp-Lintfort Ausrichter der Landesgartenschau. In diesem Zuge wurde der Bahnhofspunkt Kamp-Lintfort Süd reaktiviert und im Veranstaltungszeitraum von Mai bis Oktober an Wochenenden im Pendelverkehr zwischen Kamp-Lintfort und Moers/Duisburg im Stundentakt bedient. Das Angebot wurde im Anschluss wieder ausgesetzt. Ein Regebetrieb der Strecke ist geplant und wird für die Jahre 2025/26 in Aussicht gestellt.

Abbildung 4: Räumliche Einordnung der Stadt Kamp-Lintfort



4 Grundausswertungen zur Mobilität

Die Mobilitätshebung dient der Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Stadtbevölkerung und liefert eine aktuelle Datengrundlage für die künftige Verkehrsplanung und eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Um die Ergebnisse zielgerichtet zu interpretieren, ist es sinnvoll die rahmengerbende soziodemographische Zusammensetzung der Bevölkerung in Kamp-Lintfort zum Erhebungszeitpunkt darzustellen. Das Mobilitätsverhalten einer Person verändert sich im Laufe des Lebens. So stellen Führerscheinwerb oder der Eintritt in das Rentenalter Zeitpunkte im Lebenslauf einer Person dar, welche das Mobilitätsverhalten der Person in der Regel deutlich verändern. Es folgen im Verlauf des Kapitels Grundausswertungen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel, die stellenweise auch hinsichtlich der zuvor differenzierten soziodemographischen Gruppen ausgewertet werden.

4.1 Soziodemografische Daten

Das Geschlechterverhältnis in der Stadt Kamp-Lintfort ist nahezu ausgeglichen. Auch in der Stichprobe entspricht es sowohl absolut als auch gewichtet den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern in der Stadt Kamp-Lintfort.

Rund 43 % der Befragten ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Von den nicht erwerbstätigen Personen sind 16 % SchülerInnen, Studierende oder Auszubildende; 34 % sind im Ruhestand bzw. pensioniert; 3 % sind Hausfrauen bzw. -männer; 3 % Kinder im Vorschulalter⁷. Damit ist der Anteil von Personen im Ruhestand vergleichsweise hoch. Auch in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist dies durch eine altersgerechte Gestaltung entsprechend zu berücksichtigen. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 55 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. Gegenüber diesem unterdurchschnittlichen Anteil steht ein überdurchschnittlicher Anteil von 44 % Rentnerhaushalten. Darüber hinaus existieren nur wenige Ausbildungs-, Erwerbslosen- und sonstige Haushalte (1 %, <1 % und <1 %).

⁷ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt (in %)	Stadt Kamp- Lintfort (n=918)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=979)	Stadt Kleve 2020 (n=1.169)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
erwerbstätig	43	46	46	44	45
- vollzeit	30	33	33	32	33
- teilzeit	12	12	12	12	12
- vorübergehend freige- stellt	1	1	1	1	1
Ausbildung	2	2	2	2	2
Studium	3	4	4	2	2
Schüler/-in	11	14	10	13	12
Kind	3	4	4	6	6
Hausfrau/-mann	3	4	3	5	5
Rentner/Pensionär	34	23	28	21	21
z. Zt. arbeitslos	1	1	2	5	5
Sonstiges	<1	1	<1	2	2
	100	100	100	100	100

Die in der Stichprobe ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,2 Personen. 39 % aller Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte; 32 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 13 %. Im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland befinden sich in der Stadt Kamp-Lintfort demnach prozentual mehr Haushalte mit mehreren Personen und ohne Kinder unter 18 Jahren. Mit insgesamt 17 % fällt der Anteil der Haushalte mit Kindern etwas kleiner aus als der deutschlandweite Durchschnitt von 20 %.

Tabelle 7: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Stadt Kamp- Lintfort (n=449)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=456)	Stadt Kleve 2020 (n=565)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	39	33	38	37	41
Zweipersonenhaushalt ohne Kinder	32	35	33	34	32
Mehrerwachsenen-HH ohne Kinder	13	14	12	7	7
Alleinerziehend	<1	<1	1	2	2
Paar mit einem Kind	6	6	5	19	18
Paar mit mehreren Kin- dern	8	10	9		
Mehrerwachsenen-HH mit Kindern	3	2	3		
	100	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahren)	17 %	18 %	17 %	16%	20%

Mobilitätsrelevant körperlich eingeschränkte Personen

11 % der Befragten in der Stadt Kamp-Lintfort geben an, in ihrer Mobilität durch gesundheitliche Probleme eingeschränkt zu sein. Rund 6 % geben eine Mobilitätseinschränkung durch Gehbehinderungen, <1 % durch Sehbehinderungen und 6 % durch andere und/oder kombinierte Einschränkungen an.

Ab einem Alter von 60 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen bis unter 60 Jahre insgesamt weniger als 4 % der Teilnehmenden angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, sind es unter den Personen ab einem Alter von 60 Jahren rund 28 %. Insbesondere der Anteil von Personen mit Gehbehinderungen steigt im Alter an. 30 % der über 75-Jährigen geben dies als gesundheitliche Einschränkung an.

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Da in den kommenden Jahren die Anzahl hochbetagter Menschen absolut und anteilig noch weiter als ohnehin zunehmen wird, ist auch mit einer steigenden Zahl in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen zu rechnen. Unter dem Aspekt des Wachstum der Gruppe der Senioren und im Besonderen der Hochbetagten, gilt es künftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote die Barrierefreiheit noch stärker zu berücksichtigen. Sie erleichtert schlussendlich die Mobilität aller BürgerInnen und nicht nur jene der mobilitätseingeschränkten Personen.

Tabelle 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworten möglich) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=896)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=937)	Stadt Kleve 2020 (n=1.120)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
Keine Einschränkungen	89	90	91	86	84
Gehbehinderung	6	7	5	5	5
Sehbehinderung	<1	1	1	2	2
Andere Einschränkungen	6	4	5	9	9
	100	100	100	100	100

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten. Dieses Teilkapitel thematisiert daher die Ausstattung mit und die Verfügbarkeit von (Elektro-) Fahrrädern, privat nutzbaren Pkw, Pkw-Führerscheinen und ÖV-Zeitkarten und -Haltestellen.

Fahrradausstattung

15 % der Haushalte in der Stadt Kamp-Lintfort verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Lastenrad oder Elektrofahrrad). Ein Drittel der Haushalte verfügen sogar über mindestens drei Fahrräder. Damit liegt die Fahrradausstattung der Haushalte in der Stadt Kamp-Lintfort unterhalb des Niveaus der Städte Kempen und Kleve, die sich als besonders fahrradfreundliche und -affine Städte auszeichnen. Im deutschlandweiten Vergleich verfügen die Haushalte in Kamp-Lintfort dagegen über überdurchschnittliche viele Fahrräder.

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

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=403)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=415)	Stadt Kleve 2020 (n=556)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
kein Fahrrad	15	4	22	21	22
ein Fahrrad	26	24	18	24	25
zwei Fahrräder	26	27	24	25	25
drei und mehr Fahrräder	33	46	36	31	28
	100	100	100	100	100
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohnern	986	1.082	1.004	k. A.	872

Vor allem Einpersonenhaushalten (33 %) und Rentnerhaushalten (21 %) steht im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung. Der Anteil an konventionellen Fahrrädern überwiegt den Anteil an Elektrofahrrädern noch deutlich. Dennoch nimmt die Bedeutung des Elektrofahrrads weiter zu. Bereits 39 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Elektrofahrrad. Dies nimmt einen nicht unerheblichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen in Kamp-Lintfort und soll daher im Folgenden genauer betrachtet werden.

Der Anteil von 39 % der Haushalte mit mindestens einem Elektrofahrrad (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike)⁸ ist im Vergleich zu vergangenen Erhebungen ein deutlich überdurchschnittlicher Wert. Die Ausstattung der Haushalte ist in den vergangenen Jahren vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms zwar ohnehin stetig gewachsen, hat begünstigt durch die Covid-19-Pandemie aber im Jahr 2020 einen noch stärkeren Aufschwung erfahren. Dies zeigen auch Zahlen aus anderen Städten wie bspw. Kleve (37 %). Dagegen besaßen vor der Covid-19-Pandemie bspw. 20 % der Haushalte in Kempen mindestens ein Elektrofahrrad, was im Jahr 2016 ein überdurchschnittliches Niveau darstellte. Ein Jahr später lag die Besitzquote deutschlandweit bei 8 % und wiederum ein Jahr später in der Stadt Erkelenz im Kreis Heinsberg bei 23 %. Es ist anzunehmen, dass die Marktdurchsetzung mit Elektrofahrrädern auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Dies

8 Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den/die Fahrer/in mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 4 kW und maximal vierfacher Unterstützung der Tretleistung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftrad und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

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

stellt ein Potential für eine verstärkte Fahrradnutzung im Allgemeinen, insbesondere aber auch für die Radnutzung im Alltags- und Berufsverkehr dar.

Tabelle 10: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich

Besitz eines Pedelecs / S-Pedelecs / E-Bikes / E-Lastenrad im Haushalt (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=279)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=844)	Stadt Kleve 2020 (n=533)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
kein Elektrofahrrad	61	80	63	91	92
ein Elektrofahrrad	20	20	21	6	5
min. zwei Elektrofahrräder	19		16	3	2
	100	100	100	100	100

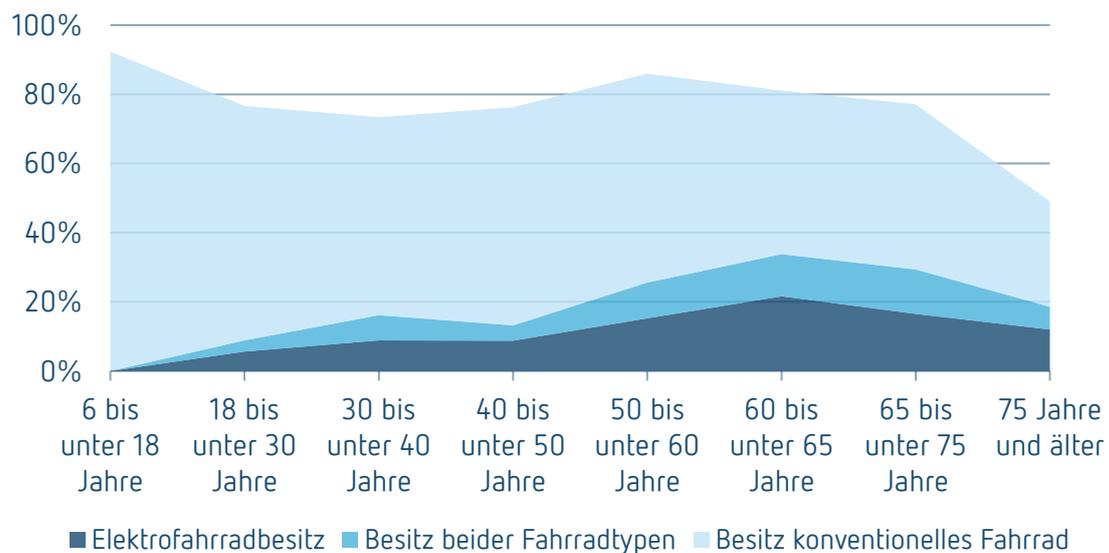
Besitz von (Elektro-) Fahrrädern

In Kamp-Lintfort besitzen insgesamt 68 % der Bevölkerung ein konventionelles Fahrrad. Dabei gibt es zwischen den Altersklassen deutliche Unterschiede. Wohingegen nahezu alle Kinder und Jugendlichen (95 %) über ein fahrbereites Fahrrad verfügen sind es bei den Hochbetagten lediglich noch 40 %. Ab einem Alter von 60 Jahren fällt die Besitzquote deutlich unter 70 %. Elektrofahräder besitzen heute bereits 20 % der Personen in Kamp-Lintfort.

Das Elektrofahrrad gewinnt in allen Altersklassen an Bedeutung. Zwar nimmt der Besitz von Elektrofahrrädern mit dem Alter zu, aber bereits im Alter von 18 bis 30 Jahren verfügen 10 % über ein Elektrofahrrad. Die Besitzquote steigt mit dem Alter zunächst: bei 30 bis 40-jährigen und 40 bis 50-jährigen liegt sie bei 16 bzw. 15 %, erhöht sich auf 29 % bei 50 bis 60-jährigen und 38 % bei 60 bis 65-jährigen, um bei 65 bis 75-jährigen (32 %) und Personen über 75 Jahren (20 %) wieder zu sinken. 24 % der Bevölkerung verfügen weder über ein konventionelles noch über ein Elektrofahrrad. Der Anteil derjenigen, die über beide Fahrradtypen verfügen beträgt 7 % und erreicht seinen größten Anteil von 13 % in der Gruppe der 65 bis 75-jährigen.

In der Kombination des Besitzes von verschiedenen Fahrradtypen zeigt sich die Bedeutung der jeweiligen Fahrradtypen und die Besitzquote insgesamt in den verschiedenen Altersklassen. Sehr auffällig ist die große Bedeutung des (konventionellen) Fahrrads im Kinder- und Jugendalter (92 %). Eine solch hohe Besitzquote wird in keiner der älteren Altersklassen erreicht. Es gilt folglich die Fahrradaffinität über das Jugendalter hinweg zu wahren, um eine stärkere Nutzung des Fahrrads in der Alltagsmobilität von Erwachsenen zu generieren. Die geringste Gesamtbesitzquote wird im Alter zwischen 30 bis 40 Jahren erreicht. Gleichzeitig gewinnt das Elektrofahrrad in dieser Altersklasse an Bedeutung. Dies kann auch auf monetäre Faktoren zurückgeführt werden. Mit dem Alter steigt auch das Einkommen; Elektrofahräder werden dadurch erschwinglicher, wenn sie lediglich eine Ergänzung z. B. zum Auto darstellen und dieses (noch) nicht gänzlich ersetzen sollen. In den folgenden Altersklassen gewinnt das Elektrofahrrad weiter an Bedeutung und erreicht die höchste Besitzquote in der Altersklasse von 60 bis 65 Jahren (34 %).

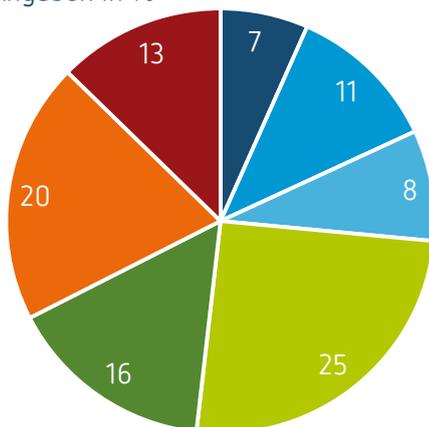
Abbildung 5: Besitz von Fahrradtypen nach Alter



Werden ausschließlich Personen, die ein Elektrofahrzeug besitzen, berücksichtigt, zeigt sich, dass annähernd drei Viertel über 50 Jahre sind. Mit einem Anteil von 25 % entfällt der größte Anteil auf die Gruppe der 50 bis 60-jährigen, gefolgt von 65 bis 75-jährigen (20 %). Darüber hinaus gibt es mehr Personen zwischen 30 und 40 Jahren (11 %) die ein Elektrofahrzeug besitzen als zwischen 40 und 50 Jahren. Hinsichtlich des Erwerbsstatus stellen Personen im Ruhestand die größte Gruppe unter den Elektrofahrzeugbesitzenden (41 %). Daneben sind aber auch ein Drittel Vollzeit erwerbstätig. Daraus lassen sich Potenziale zur Verlagerung von Arbeitswegen auf den Radverkehr generieren.

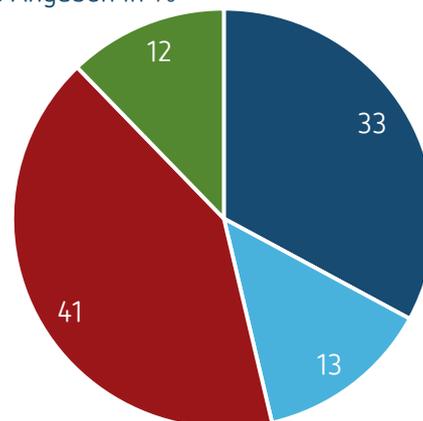
Abbildung 6: Elektrofahrzeugbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus

alle Angaben in %



- unter 30 Jahre
- 30 bis unter 40 Jahre
- 40 bis unter 50 Jahre
- 50 bis unter 60 Jahre
- 60 bis unter 65 Jahre
- 65 bis unter 75 Jahre
- 75 Jahre und älter

alle Angaben in %



- Vollzeit berufstätig
- Teilzeit berufstätig
- Renter/-in, Pensionär/-in
- Sonstige

Tabelle 11: Mobilitätskennndaten von Elektrofahrradnutzern

Mobilitätskennndaten (Personen ab 30 Jahre) (in %)	Personen mit Elektrofahrrädern	Personen ohne Elektrofahrräder
Pkw-Führerschein	(n=154)	(n=475)
ja	96	89
nein	5	11
Pkw-Verfügbarkeit	(n=153)	(n=465)
immer/täglich	88	82
zeitweise/nach Absprache	10	7
nie	2	12
Pkw-Nutzung	(n=144)	(n=452)
(fast) täglich	53	61
an 1–3 Tagen pro Woche	35	25
an 1–3 Tagen pro Monat	5	4
seltener	2	2
nie	5	8
ÖV-Zeitkarte	(n=155)	(n=476)
Besitz einer Zeitkarte	98	93
Keine Zeitkarte vorhanden	2	7
ÖV-Nutzung	(n=133)	(n=422)
(fast) täglich	<1	2
an 1–3 Tagen pro Woche	1	3
an 1–3 Tagen pro Monat	2	3
seltener	22	28
nie	76	64
Elektrofahrrad- bzw. Fahrrad-Nutzung	(n=147)	(n=433)
(fast) täglich	27	12
an 1–3 Tagen pro Woche	44	20
an 1–3 Tagen pro Monat	18	18
seltener	8	22
nie	3	28

Aktuell scheinen Elektrofahrräder die Mobilität ihrer Nutzenden lediglich zu ergänzen und nur selten bewusst z. B. den Pkw abgelöst zu haben. Dafür sprechen Ergebnisse aus dem Vergleich von typischen Elektrofahrradbesitzenden und Personen ohne Elektrofahrrad. Personen unter 30 Jahren bleiben hier unberücksichtigt, da junge Erwachsene und Kinder die Daten verzerren könnten z. B. bedingt durch einen geringen ökonomischen Status auf Grund des Ausbildungsstatus, durch

kostenlose/kostengünstige Schüler- und Studierendentickets oder durch die Möglichkeit der Nutzung eines Pkw der Eltern auf Grund des Wohnens im Elternhaus.

So besitzen Elektrofahrradbesitzer bspw. häufiger einen Pkw-Führerschein und ihnen steht häufiger ein Auto zur Verfügung. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass E-Bikes und Pedelecs in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzende daher zumeist über einen höheren ökonomischen Status verfügen, welcher sich in einer höheren Pkw-Verfügbarkeit äußert. In der Pkw-Nutzung zeigt sich eine geringere tägliche Nutzung der Elektrofahrradbesitzenden gegenüber jenen ohne Elektrofahrrad. Dass tägliche und wöchentliche Nutzung zusammengefasst in den zwei Gruppen das gleiche Niveau aufweisen, unterstreicht die Vermutung, dass das Elektrofahrrad primär eine Ergänzung zum Auto darstellt. Gleichzeitig scheint es aber schon einige der täglichen Autowege ersetzen zu können. Dieses Potential gilt es aufzunehmen und zu verstetigen. Bei einem Vergleich der Gruppen hinsichtlich der ÖV-Nutzung, fällt auf, dass sich Elektrofahrradbesitzende weniger affin gegenüber dem Öffentlichen Verkehr zeigen. Sowohl der Besitz von Zeitkarten als auch die tatsächliche Nutzung des Öffentlichen Verkehrs ist niedriger als bei Personen ohne Elektrofahrrad. Der abschließende Vergleich in der Nutzung des Elektrofahrrads von ElektrofahrradbesitzerInnen gegenüber der Nutzung konventioneller Fahrräder von Personen ohne Elektrofahrrad verdeutlicht, dass mit der Anschaffung eines Elektrofahrrads unmittelbar eine sehr starke Nutzung verbunden ist. Über 70 % der ElektrofahrradbesitzerInnen nutzen ein solches wenigstens einmal in der Woche und tragen so zu einem differenzierten Mobilitätsverhalten in der Stadt Kamp-Lintfort bei.

Pkw-Ausstattung

Rund 89 % der befragten Haushalte in der Stadt Kamp-Lintfort verfügen über mindestens ein Auto. Rund 42 % der Haushalte geben dabei einen Besitz von mindestens zwei Autos an. Lediglich 11 % können als autofreie Haushalte eingestuft werden. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt in der Stadt Kamp-Lintfort damit über etwa 1,5 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner beträgt 679. Diese Motorisierungsquote liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen, die derzeit 570 Pkw je 1.000 Einwohner beträgt⁹. Auch gegenüber den Vergleichsstädten Kempen und Kleve zeigt sich in Kamp-Lintfort eine höhere Pkw-Dichte.

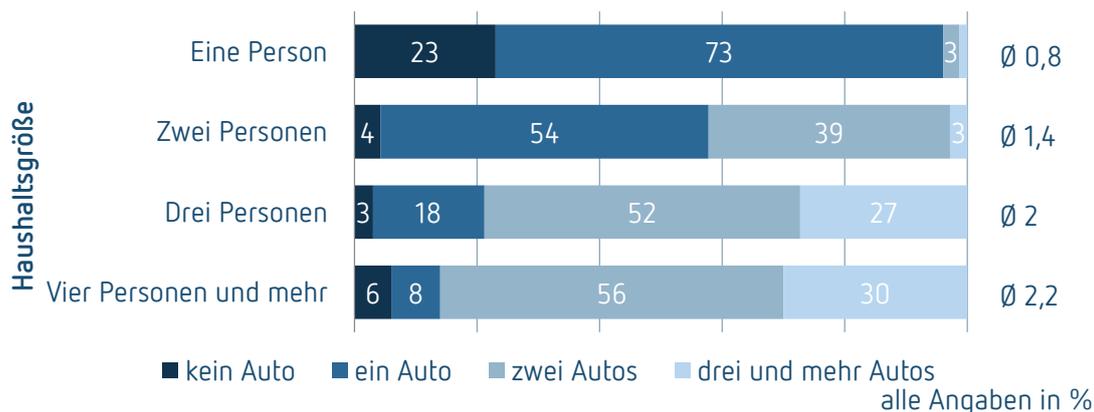
⁹ Vgl. Statistisches Landesamt NRW (2020): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2020).

Tabelle 12: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=427)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=461)	Stadt Kleve 2020 (n=553)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
kein Auto	11	11	13	15	22
ein Auto	48	47	47	56	53
zwei Autos	30	33	30	25	21
drei und mehr Autos	12	10	9	4	3
	100	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	679	641	650	k. A.	k. A.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. Entsprechend besitzen 23 % der Einpersonenhaushalte und 17 % der Rentnerhaushalte kein Auto. Hingegen steht nur einem kleinen Anteil von Haushalten mit Erwerbstätigen kein Auto zur Verfügung (3 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen zu fast 80 % über mindestens zwei Autos.

Abbildung 7: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Kamp-Lintfort sowohl im Vergleich zum Bundesdurchschnitt als auch zu strukturell vergleichbaren Städten auf einem erhöhten Niveau befindet.

Pkw-Führerscheinbesitz

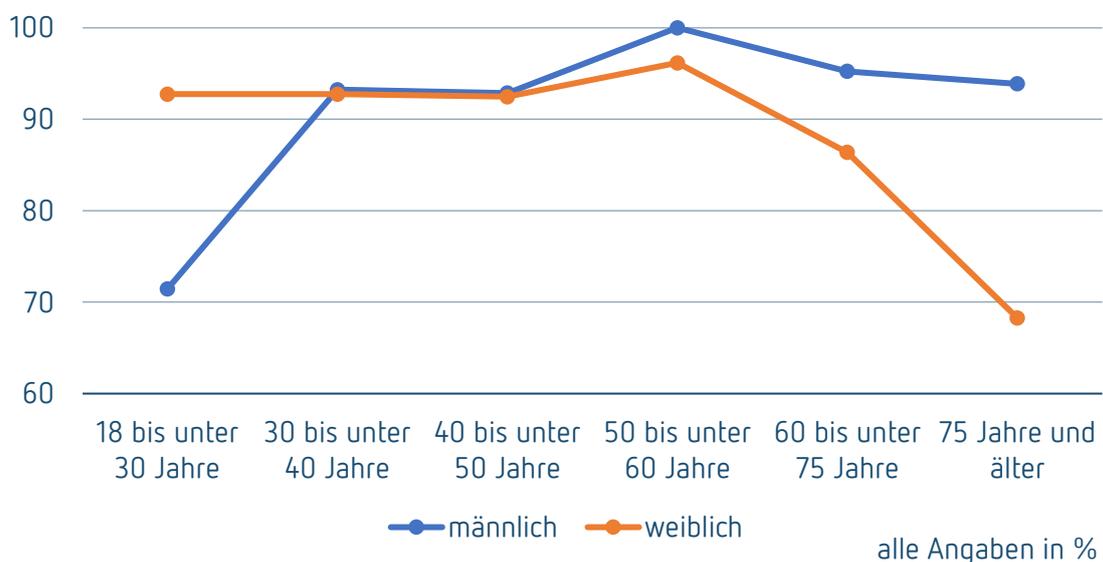
Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen in der Stadt Kamp-Lintfort 90 % der Personen über 18 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt über dem im Jahr 2017 im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % und dem Schnitt der strukturähnlichen Städte von 89 %.

Geringfügige Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 81 % eine leicht unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. In den Altersgruppen von 50 bis 60 Jahren haben fast alle Personen einen

Führerschein (98 %). Bei Personen zwischen 30 und 75 Jahren ist die Besitzquote mit mindestens 91 % in den jeweiligen Altersklassen insgesamt auf einem sehr hohen Niveau. Bei den Personen ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote unter das durchschnittliche Niveau auf nur 78 %. Hier äußert sich der Kohorteneffekt (Generationeneffekt). In der Stadt Kamp-Lintfort liegt die Führerscheinbesitzquote der ältesten Altersklasse also noch deutlich unter dem durchschnittlichen Niveau. Zukünftig ist eine Annäherung des Führerscheinbesitzes über alle Altersklassen zu erwarten.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz bei den jungen Erwachsenen und bei Senioren: Junge Frauen (93 %) scheinen früher als Männer (71 %) einen Führerschein zu erwerben und weisen daher in der jüngsten volljährigen Altersklasse einen höheren Führerscheinbesitz auf. Bereits ab der Altersklasse von 50 Jahren ist die Führerscheinbesitzquote bei Frauen der Stadt Kamp-Lintfort etwas niedriger. Verhältnismäßig früh zeichnet sich hier bereits der Kohorteneffekt ab. Männer verfügen auch in höherem Alter überdurchschnittlich oft über einen Führerschein, wohingegen die Quote bei Frauen stark zurückgeht und die Differenz in der Führerscheinbesitzquote zwischen den Geschlechtern somit zunimmt. So besitzen bei den Hochbetagten lediglich noch 68 % der Frauen einen Führerschein, gleichzeitig aber 94 % der Männer dieser Alterklassen. Dies schränkt die Mobilitätsoptionen älterer Frauen stark ein und sollte entsprechend Berücksichtigung bei verkehrsplanerischen Maßnahmen finden, wengleich die Differenz künftig zurückgehen wird.

Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Pkw-Verfügbarkeit

Insgesamt können von den erwachsenen Personen in Kamp-Lintfort rund 82 % jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf 88 % der Führerscheinbesitzer, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben. Weiteren 8 % der Stadtbevölkerung ab 18 Jahren steht ein Pkw zudem zeitweise zur Verfügung. Jeder zehnten volljährigen Person steht nie ein Pkw zur Verfügung. Es bestehen bei der Pkw-Verfügbarkeit der Führerscheinbesitzer nur leichte geschlechterspezifische Unterschiede:

84 % der befragten Männer ab 18 Jahren können jederzeit auf ein Auto zurückgreifen und bei den Frauen trifft dies bei 81 % zu.

Tabelle 13: Verfügbarkeit über ein Auto

Verfügbarkeit eines Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=781)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=809)	Stadt Kleve 2020 (n=989)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017*
immer/täglich	82	73	78	81	77
zeitweise/Absprache	8	17	12	13	14
nie	10	11	10	7	9
	100	100	100	100	100

*Personen ab 17 J.; inkl. Carsharing

ÖV-Zeitkartenbesitz

9 % aller befragten EinwohnerInnen in der Stadt Kamp-Lintfort ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Dieser Wert liegt im Vergleich zum Bundesschnitt (22 %) und den vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen (19 %) auf einem unterdurchschnittlichen Niveau.

Tabelle 14: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer Zeitkarte für Bus- und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=897)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=941)	Stadt Kleve 2020 (n=1.121)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017*
Besitz ÖV-Zeitkarte	9	14	11	16	22
davon: [in % aller Personen]					
Jedermann-Monatskarte	2	2	1	7	12
Schülerticket	1	6	3		
Job-/Firmenticket	<1	1	<1	5	6
Semesterticket	3	4	5		
Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	2	1	1	4	4
Sonstige Zeitkarten	<1	1	1		
keine ÖV-Zeitkarte	91	86	89	84	77
	100	100	100	100	100

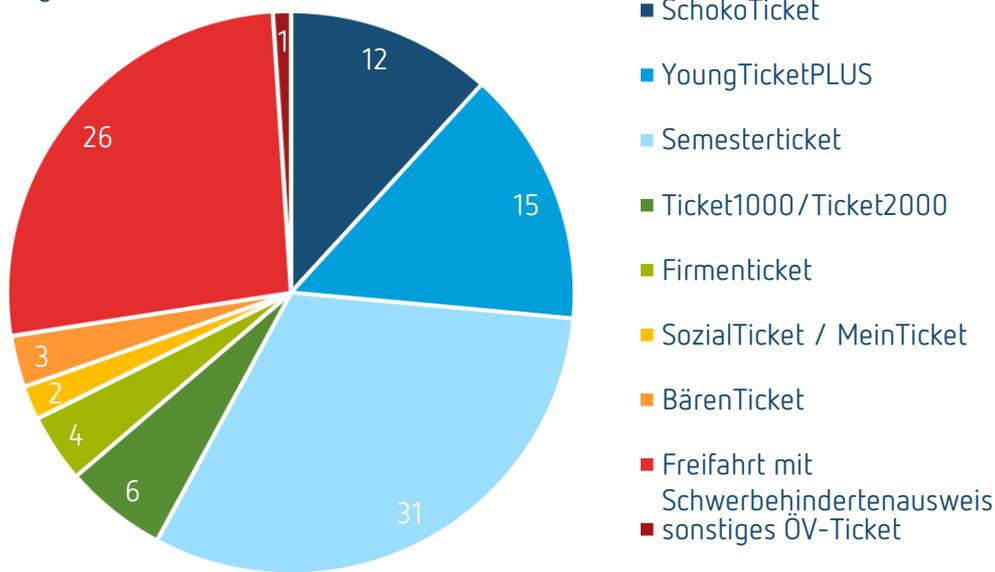
*Personen ab 14 Jahren

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte der Stadtbevölkerung ist das Semesterticket mit 32 % aller Zeitkarten. Dies entspricht einer Besitzquote von 3 % der Stadtbevölkerung. Als eigenständige Ticket folgen das auf Auszubildende ausgerichtete YoungTicketPLUS mit einem Anteil von 15 % an allen Zeitkarten und das SchokoTicket für SchülerInnen mit 12 %. Zu den Jedermann-Monatskarten zählen auch das Ticket1000/Ticket2000, das BärenTicket und SozialTicket. Insgesamt 11 %

aller Zeitkarten gehören zu dieser Gruppe. 6 % entfallen auf das Ticket1000 und das Ticket2000¹⁰, 3 % auf das BärenTicket für Senioren und 2 % auf das SozialTicket. Hinzu kommen mit einem hohen Anteil von 27 % an allen Tickets Fahrausweise in Verbindung mit einer Schwerbehinderung. Bei 13 % der Zeitkarten handelt es sich um Freifahrten mit Schwerbehindertenausweis. Dies entspricht 2 % der erreichten Personen.

Abbildung 9: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten

alle Angaben in %, n=81



Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten. Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind bei Studierenden (62 % verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie Auszubildenden (30 %) zu finden (wenngleich die Fallzahl hier mit jeweils knapp 30 Personen sehr gering ist). Bei den Studierenden ist dies vor allem auch auf die weite Verbreitung des VRR- bzw. NRW-Semestertickets zurückzuführen, das solidarisch an alle Studierende der teilnehmenden Hochschulen ausgegeben wird. Erstaunlich ist der geringe Zeitkartenbesitz von SchülerInnen (9 %). Dies kann u.a. auf die kompakten Stadtstrukturen Kamp-Lintforts zurückgeführt werden. In den anderen Gruppen sind eher geringe Zeitkartenbesitzquoten festzustellen. Ähnliche soziostrukturelle Besitzverhältnisse bei ÖV-Zeitkarten lassen sich auch in anderen Untersuchungsräumen feststellen. Zur Stärkung des ÖPNV auf Alltagswegen sollten Zeitkarten vor allem für Ausbildungswege (SchokoTicket) und Arbeitswege (Jobticket, Firmenticket) stärker beworben werden. Dies steht bisweilen in Abhängigkeit eines schulischen bzw. betrieblichen Mobilitätsmanagement. Hier kann die Stadt unterstützend für die Schulen und Unternehmen tätig werden und diese Möglichkeiten der Mobilität künftig stärker bewerben und die Nutzung von Bus und Bahn fördern. Mit Blick auf die Reaktivierung der Bahnstrecke Richtung Moers/Duisburg sollten die dann konkreten neuen Angebote und Möglichkeiten rechtzeitig offensiv beworben werden.

¹⁰ Die abgefragten Preisstufen können aufgrund der geringen Fallzahl nicht belastbar differenziert dargestellt werden.

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt maßgeblich die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 16 % der Befragten in der Stadt Kamp-Lintfort sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Dagegen besitzt nur kleiner Anteil der befragten Personen von 6 % sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein und sind grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. Lediglich 3 % der Personen besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Im Vergleich zum Bundesschnitt und den strukturähnlichen Mittelstädten fällt der Anteil der Personen, die weder einen Führerschein noch eine ÖV-Zeitkarte besitzen deutlich höher und der Anteil von Personen mit beiden Optionen deutlich geringer aus. Der ausschließliche ÖV-Zeitkartenbesitz fällt ebenfalls geringer aus. Es ist anzunehmen, dass der ÖV für viele Führerscheinbesitzer keine (ausreichende) Alternative darstellt.

Tabelle 15: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitäts- voraussetzungen (alle Personen ab 6 Jahren)(in %)	Stadt Kamp- Lintfort (n=893)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=926)	Stadt Kleve 2020 (n=1.114)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarte	6	8	4	13	16
nur Führerscheinbesitz	75	69	77	75	71
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	3	6	7	4	6
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	16	17	12	7	8
	100	100	100	100	100

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Eine Bushaltestelle gilt als fußläufig gut erreichbar, wenn die Distanz unter 400 m liegt. Rund 62 % der Haushalte liegen innerhalb dieser Distanz und somit innerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit einer Bushaltestelle¹¹. Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Bushaltestelle in der Stadt Kamp-Lintfort beträgt rund 430 m. Für 10 % der Haushalte liegt sie mehr als einen Kilometer entfernt, während für die Hälfte der Befragten die Distanz zur nächsten Bushaltestelle 300 Meter nicht übersteigt.

Tabelle 16: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=425)	Vergleichswerte		
		Stadt Kempen 2016* (n=444)	Stadt Kleve 2020 (n=539)	MiD 2008
unter 100 Metern	14	7	13	17
100 bis unter 200 Meter	15	31	20	15
200 bis unter 400 Meter	33	24	32	24
400 bis unter 1.000 Meter	29	24	29	34
1.000 Meter und mehr	10	14	6	11
	100	100	100	100
Durchschnitt (in Meter)	430	517	359	k. A.
Median (in Meter)	300	300	260	k. A.

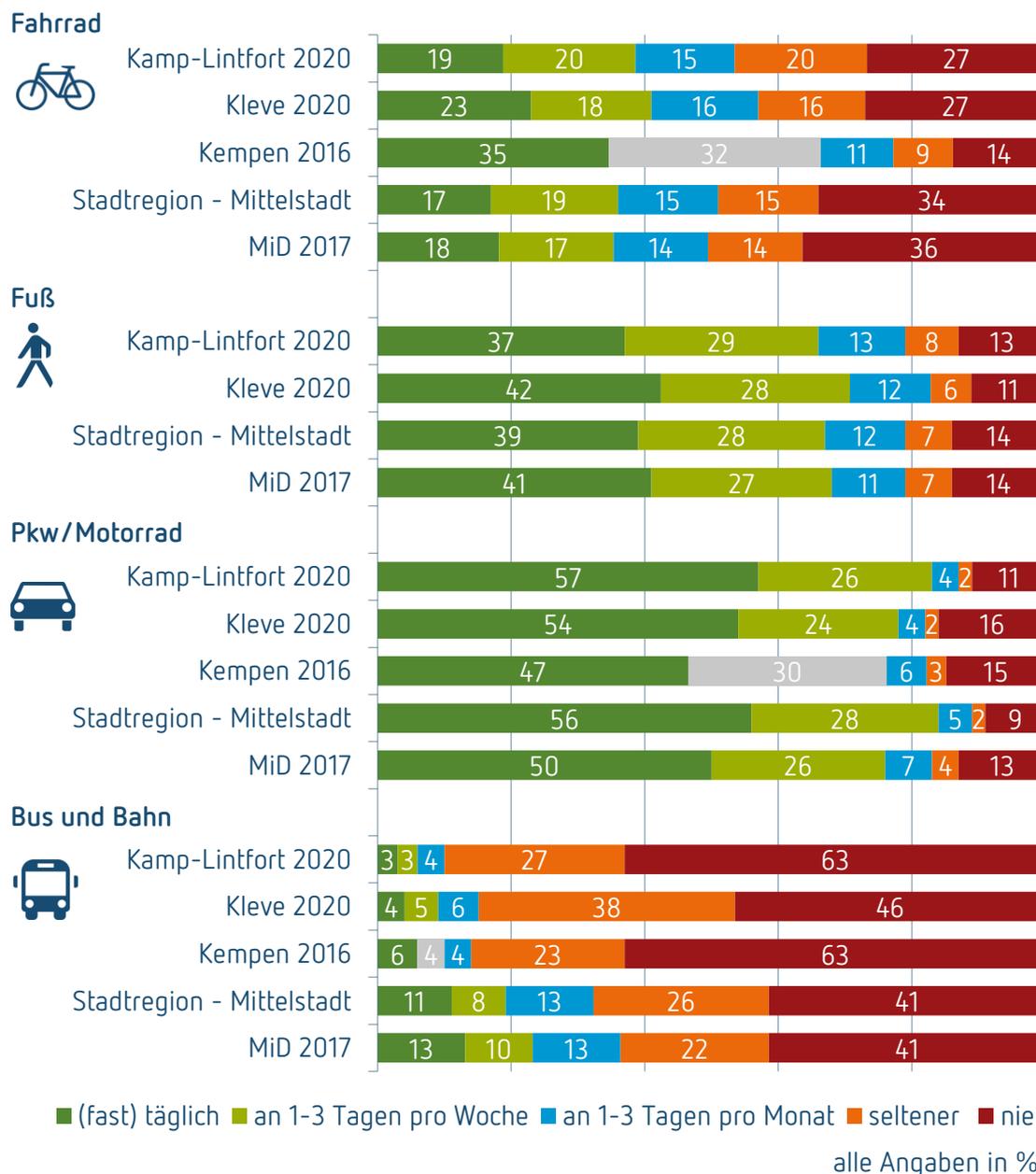
*abweichende Skala: unter 100 Meter, 100 bis unter 300 Meter, 300 bis unter 500 Meter, 500 bis unter 1.000 Meter, 1.000 Meter und mehr

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

4.3 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von den BewohnerInnen der Stadt Kamp-Lintfort an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

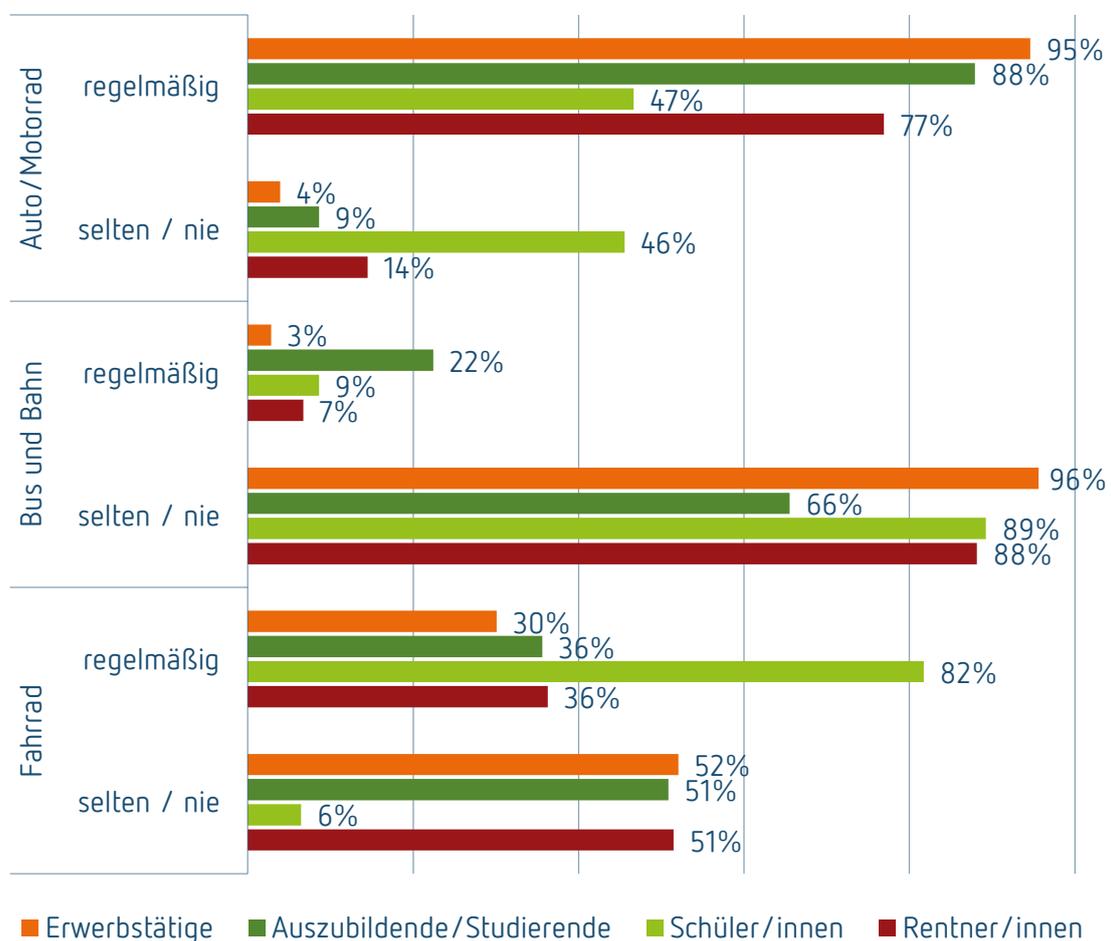


Anmerkung: abweichende Skala in Kempen (an 1-3 Tagen/Woche entspricht an 1-2 & an 3-4 Tagen/ Woche)

Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 83 % der EinwohnerInnen täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Bus und Bahn von 90 % der Bevölkerung selten oder gar nicht genutzt. Die Nutzung des Bus- und Bahn-Angebot fällt somit in der Stadt Kamp-Lintfort deutlich geringer als in den

Vergleichsräumen aus. Hier zeigt sich deutlich der Einfluss eines Bahnhofpunkts. Das Fahrrad und der Fußverkehr positionieren sich im Verkehrsmittelvergleich in der Mitte zwischen Autoverkehr und öffentlichem Verkehr mit einer sehr ausgeglichenen Verteilung der Nutzung. Auch gegenüber den Vergleichsräumen zeigen sich mit einer Ausnahme nur geringfügige Abweichungen. Die Stadt Kempen als typische Fahrradstadt zeigt mit einer wöchentlichen Nutzung des Radverkehrs von zwei Dritteln der Bevölkerung, welche Bedeutung der Radverkehr bei einer entsprechenden Förderung einnehmen kann. In Kamp-Lintfort nutzen knapp vier von 10 Personen und etwas mehr als im Bundesdurchschnitt das Fahrrad wenigstens einmal in der Woche. Im Fußverkehr zeigt sich eine minimal geringe Nutzung als im Bundesvergleich sowie gegenüber strukturell vergleichbaren Städten. Etwa zwei Drittel der Stadtbevölkerung in Kamp-Lintfort legen mindestens einmal in der Woche Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



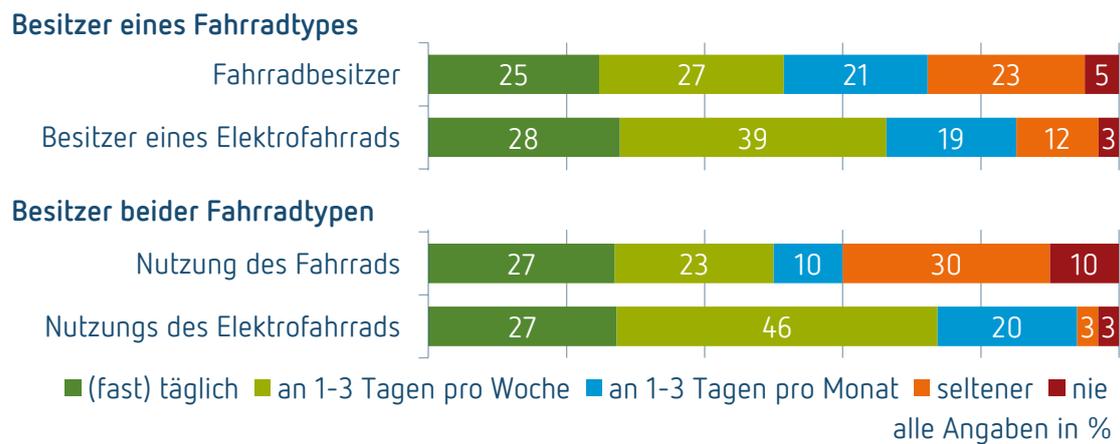
Insgesamt nutzen Erwerbstätige das Auto am häufigsten. 95 % und somit fast jede berufstätige Person ist wenigstens einmal in der Woche mit dem Auto unterwegs. Entfällt die Erwerbstätige reduziert sich auch die regelmäßige Pkw-Nutzung. Etwas mehr als ein Viertel der Personen im Ruhestand und fast die Hälfte der SchülerInnen nutzen das Auto wenigstens einmal in der Woche. Auszubildende und Studierende sind dagegen verhältnismäßig oft mit dem Auto unterwegs (88 % regelmäßige Nutzung).

Dies fällt vor allem im Vergleich zur regelmäßigen Nutzung des ÖPNV auf. Wenngleich diese Nutzergruppe den Öffentlichen Verkehr noch am stärksten nutzt, ist ein Anteil von 22 % regelmäßigen Nutzenden im Vergleich deutlich unterdurchschnittlich. Gerade Studierende sollten als häufige Inhaber von Zeitkarten (z. B. Semesterticket) vermehrt regelmäßige ÖPNV-Nutzende sein. Hier zeigt sich deutlich die fehlende schienengebundene Verbindung zu Hochschulstandorten außerhalb von Kamp-Lintfort. Vergleichsweise ebenfalls sehr gering fällt die regelmäßige Nutzung des ÖPNV durch SchülerInnen aus. Hier kann die gestiegene Unsicherheit zur Nutzung des ÖPNV im Zuge der Covid-19-Pandemie eine Ursache sein. Für berufstätige Personen scheint der ÖPNV nur wenig Anreize zu haben. Der Anteil der Geringnutzenden in dieser Gruppe gleicht den regelmäßigen Pkw-Nutzenden. Auch für Personen im Ruhestand bietet der ÖPNV nicht die nötige Alternative. Lediglich 7 % geben eine regelmäßige Nutzung an. Dem stehen 88 % Geringnutzende gegenüber.

Ausbaupotenzial in der regelmäßigen Nutzung zeigt sich vor allem im Radverkehr. Jeweils über die Hälfte der Erwerbstätigen, Personen im Ruhestand und Auszubildenden und Studierenden geben an, das Fahrrad seltener als monatlich zu nutzen. Die hohe Affinität gegenüber dem Fahrrad im Schulalter gilt es in die folgende Ausbildungs- und Erwerbstätigenalter zu übertragen. So kann sich eine intensivere und regelmäßige Nutzung des Fahrrads verstetigen. Um schon jetzt mehr Erwerbstätige zu einer regelmäßigeren Nutzung des Fahrrads zu animieren sind neben Maßnahmen und Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur auch organisatorische Maßnahmen wie die Mitgliedschaft in der AGFS oder eine stärkere Kooperation im betrieblichen Mobilitätsmanagement mit den lokalen Unternehmen denkbar.

Ein Mittel zur regelmäßigeren Nutzung kann eine stärkere Etablierung des Elektrofahrrads sein. Durch die Covid-19-Pandemie beschleunigte sich der ohnehin anhaltende Marktboom von Elektrofahrrädern nochmals. Dies äußert sich auch in der Nutzung der verschiedenen Fahrradtypen. So nutzen BesitzerInnen eines Elektrofahrrads dieses zu 28 % täglich. Der Anteil ist bei Personen, die ein konventionelles Fahrrad besitzen, nur geringfügig niedriger (25 %). Die Analyse zeigt darüber hinaus aber, dass die wöchentliche Nutzung bei Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, mit 39 % deutlich höher ist als bei Personen, die über ein konventionelles Fahrrad verfügen (27 %). Somit fahren also etwa zwei Drittel aller Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, wenigstens einmal in der Woche mit diesem. Dies trifft bei Personen, die ein konventionelles Fahrrad besitzen, auf etwa die Hälfte der Befragten zu. Der Bedeutungsgewinn des Elektrofahrrads zeigt sich bei einer Betrachtung von Personen, die über beide Fahrradtypen verfügen, noch deutlicher. Während die Hälfte der Befragten das konventionelle Fahrrad wöchentlich nutzt, sind es fast Dreiviertel, die wenigstens einmal in der Woche auf ihr Elektrofahrrad zurückgreifen. Folglich werden die gewonnenen Mobilitätsoptionen durch den Besitz eines Elektrofahrrads auch ausgespielt und bieten ein enormes Potential für die Verlagerung von Wegen auf den Radverkehr. Dazu bedarf es weiter einer Attraktivierung der Anschaffung von Elektrofahrrädern, ggfs. auch durch Förderungen von städtischer Seite.

Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads



Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen¹² ableiten. Insgesamt geben 62 % der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse/Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert liegt damit über dem Bundesdurchschnitt von 58 % und dem Durchschnitt der strukturähnlichen Mittelstädte in Stadtregionen (57 %). Innerhalb der monomodalen NutzerInnen stehen deutlich die Pkw-Monomodalen hervor (52 %), dessen Anteil auch im Bundesvergleich und gegenüber anderen Mittelstädten in Stadtregion erhöht ist. Der Anteil Fahrradmonomodaler Personen ist im Bundesvergleich zwar höher, Vergleichsstädte wie Kempen oder Kleve weisen aber einen noch höheren Anteil auf. ÖV-Monomodale Personen gibt es in Kamp-Lintfort kaum.

Drei von zehn Menschen in Kamp-Lintfort nutzen mehrmals pro Woche verschiedene Verkehrsmittel. Dieser Wert fällt im Vergleich zu allen Vergleichsräumen geringer aus und verdeutlicht, dass in Kamp-Lintfort eine ausgeglichene individuelle Verkehrsmittelwahl noch nicht so stark ausgeprägt ist wie in vielen anderen Städten. Hauptursache dafür liegt zum einen in der sehr geringen Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und seiner daher nur untergeordneten Rolle (auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) und zum anderen an der verbesserungswürdigen Nutzung des Radverkehrs. Zwar liegt der Anteil Pkw-/Rad-Multimodaler NutzerInnen leicht über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte in Deutschland (26 % zu 23 %), gleichzeitig wird aber anhand der Werte aus Kempen (45 %) und Kleve (37 %) auch deutlich, welche Bedeutung der Radverkehr tatsächlich einnehmen kann. Für eine solch ausgeglichene Verkehrsmittelwahl bedarf es auch einer ausgeglichenen Förderung der jeweiligen Verkehrsmittel. Darüber hinaus wirken sich die Verhältnisse im Straßenraum wesentlich auf die jeweilige Nutzung aus. Besteht hier Ausgeglichenheit, zeigt sich dies auch in einer differenzierteren Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel.

¹² Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw, und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

Tabelle 17: Typen der Verkehrsmittelnutzung

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Kamp-Lint- fort (n=768)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=754)	Stadt Kleve 2020 (n=949)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
Monomodale	62	41	49	57	58
Pkw-Monomodale	52	27	35	49	45
Fahrrad-Monomodale	9	13	13	4	5
ÖV-Monomodale	<1	1	1	4	8
Multimodale Nutzer	30	53	43	35	36
Pkw/Rad-Multimodale	26	45	37	23	20
Pkw/ÖV-Multimodale	2	2	2	7	7
Rad/ÖV-Multimodale	<1	5	2	3	5
Pkw/Rad/ÖV- Multimodale	1	1	2	5	4
wenig Mobile	9	7	8	5	6
	100	100	100	100	100

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt deutliche Unterschiede und somit gleichzeitig auch Handlungsspielräume: Rund 37 % der Minderjährigen sind monomodal auf das Fahrrad fixiert. Die multimodale Nutzung des Fahrrads in Kombination mit dem Pkw (34 %) sowie mit dem Pkw und ÖV (7 %) spiegeln ebenfalls die hohe Fahrradnutzung dieser Altersklasse wider. Die wesentliche Veränderung der genutzten Verkehrsmittel erfolgt mit der Volljährigkeit: Die höhere Bedeutung des Pkw zeigt sich am abrupt steigenden Anteil Pkw-Monomodaler Personen und gleichzeitig sinkenden Anteil Rad-Monomodaler Personen in der Altersklasse der 18 bis 30-jährigen (52 %). Auch weist diese Altersklasse noch einen merklichen Anteil Pkw-/ÖV-Multimodaler Personen auf. In den folgenden Altersklassen überwiegt der Stellenwert des Pkw deutlich und erfährt erst im Alter ab 50 Jahren einen Abschwung, weil die Bedeutung des Fahrrads als Ergänzung zum Pkw zunimmt (Pkw-/Rad-Multimodale ca. ein Drittel). Folglich liegt das größte Potential für eine stärker ausgeglichene Nutzungshäufigkeit in den Altersklassen zwischen 30 und 50 Jahren. Hier sind gleichzeitig der Anteile der Pkw-Monomodalen Personen am größten und die der Pkw-/Rad-Multimodalen am geringsten. Vorherigen Auswertungen haben gezeigt, dass sich in diesen Altersklassen das Elektrofahrrad gerade erst etabliert. Bei einem Voranschreiten dieser Etablierung kann auch hier eine höhere Multimodalität erreicht werden. Gelingt es gleichzeitig die Fahrradaffinität junger Personen über die Volljährigkeit hin zu wahren, kann die erhöhte Pkw-Monomodalität bei Erwachsenen jungen und mittleren Alters mittel- bis langfristig reduziert werden. Spätestens mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Richtung Moers/Duisburg gilt die Möglichkeiten einer ausgeprägten Nutzung des ÖPNV für ein multimodaleres Verhalten der BewohnerInnen Kamp-Lintforts zu bewerben und auszuschöpfen.

Im Alter zwischen 18 und 30 Jahren nimmt der Stellenwert des Autos erwartungsgemäß zu (37 % monomodal), bleibt aber dennoch etwas unter dem Stellenwert der Altersgruppe von 30 bis unter 60 Jahren (42 % monomodal). Stattdessen hat bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren der ÖV noch einen deutlich höheren Stellenwert als in höheren Altersklassen. So sind 5 % der Personen der Altersgruppe monomodale ÖV-Nutzer und nutzen diesen auch multimodal in Kombination mit dem Pkw (5 %) oder mit dem Fahrrad (7 %). In der darauffolgenden Altersklasse

der 30- bis unter 40-Jährigen nimmt der ÖV lediglich noch eine untergeordnete Rolle ein und zwar in Kombination mit dem Pkw (3 %).

Bei den Senioren nimmt der Anteil der wenig Mobilien zu, die kein Verkehrsmittel an mindestens drei Tagen pro Woche nutzen. In der Altersklasse über 75 Jahre betrifft das 31 % aller Personen. Der Grund ist zum einen auf einen höheren Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierung der täglichen Aktivitäten zurückzuführen. Allerdings weist auch die Altersgruppe der 18- bis unter 30-Jährigen mit 13 % der Personen einen vergleichsweise hohen Anteil an wenig mobilen Person. Eine Erklärung kann u. a. steigende Tendenz zum digitalen Arbeiten und Studium insbesondere durch die Covid-19-Pandemie sein, die das Arbeiten von der eigenen Wohnung aus möglich machen.

Arbeits- und Ausbildungsorte

Knapp drei von zehn der befragten Erwerbstätigen aus Kamp-Lintfort haben auch ihre Arbeitsstätte in der Stadt Kamp-Lintfort; 11 % davon im eigenen Ortsteil und 3 % z. B. durch Homeoffice sogar am eigenen Wohnstandort arbeiten. Folglich verlassen 71 % der Erwerbstätigen die Stadt Kamp-Lintfort, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Dies ist ein vergleichsweise hoher Wert. So überqueren bspw. Erwerbstätige aus der Stadt Kleve nur zur Hälfte die Stadtgrenzen. Erwartungsgemäß besucht ein Großteil der SchülerInnen aus Kamp-Lintfort auch Schulen vor Ort. 47 % verbleiben dafür sogar im eigenen Stadtteil. Lediglich 9 % besuchen eine Schule außerhalb der Stadt.

Tabelle 18: Räumliche Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes

Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	gesamt (n=575)	Arbeitsplatz (n=438)	Schule (n=86)
Am eigenen Wohnstandort	5	3	-
Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	16	11	47
Innerhalb Kamp-Lintforts, aber in einem anderen Stadtteil	19	15	44
Außerhalb Kamp-Lintforts	60	71	9
	100	100	100

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeitsorte und Schulstandorte unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule. Durchschnittlich pendeln die Bewohnerinnen und Bewohner aus der Stadt Kamp-Lintfort etwa 19 km zu ihrem Arbeitsplatz bzw. Schulstandort. Die Unterschiede zwischen der Entfernung zu den Arbeitsplätzen und zu den Schulen sind erwartungsgemäß groß. Da in Kamp-Lintfort jegliche Schulformen ansässig und die Stadtstrukturen kompakt sind ergeben sich sehr kurze Schulwege. Im Durchschnitt liegt die Entfernung bei 2,9 km. Knapp zwei von fünf SchülerInnen müssen nicht mehr als 2 km zurücklegen, um ihre Schule zu erreichen. Demgegenüber trifft dies auf lediglich 8 % der Erwerbstätigen zu. Knapp zwei Drittel müssen mehr als 10 km bewältigen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Im Umkehrschluss benötigt ein Drittel der Erwerbstätigen weniger als 10 km. Bis zu dieser Entfernung besteht erhöhtes Potential alltägliche Arbeitswege auf die Nahmobilität, insbesondere auf den (Elektro-) Radverkehr zu verlagern.

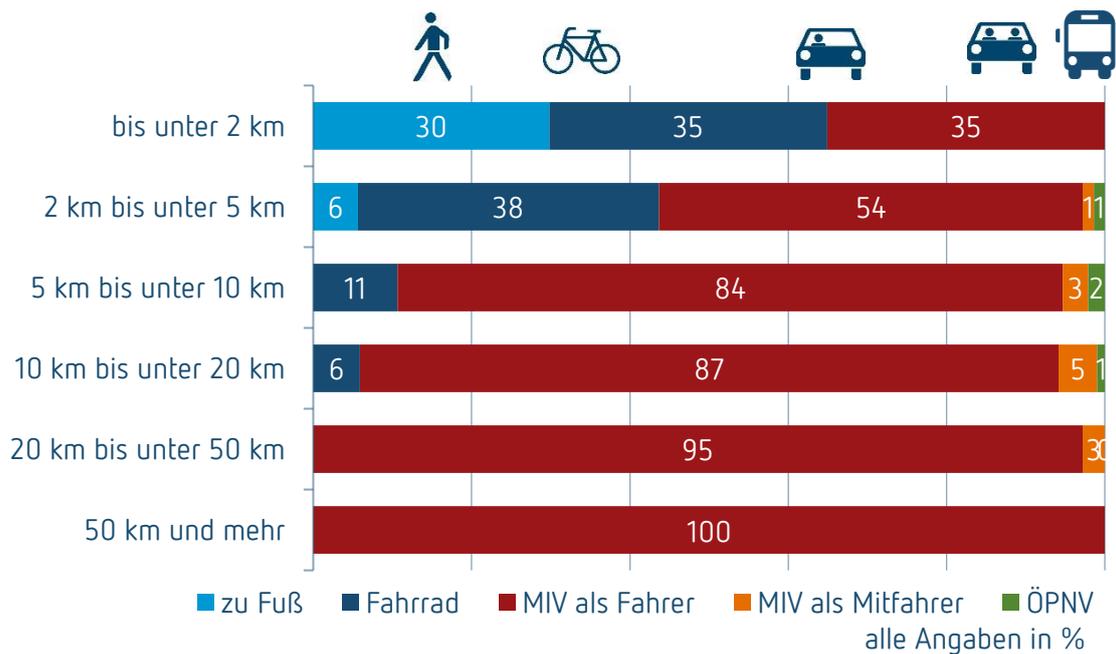
Tabelle 19: Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort von der Wohnung

Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort (alle Personen ab 6 Jahren, Entf. < 150 m) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort		
	gesamt (n=559)	Arbeitsplatz (n=425)	Schule (n=93)
unter 1 km	6	3	17
1 km bis unter 2 km	8	5	24
2 km bis unter 5 km	17	12	40
5 km bis unter 10 km	14	14	17
10 km bis unter 20 km	16	20	2
20 km bis unter 50 km	30	37	<1
50 km und mehr	9	10	<1
	100	100	100
Durchschnittliche Entfernung in km	19,4	22,1	2,9

Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeitsplatzes von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Ortsteils etwa zur Hälfte zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wird bei allen anderen Pendelwegen schwerpunktmäßig auf das eigene Auto zurückgegriffen (Wege zwischen Ortsteilen: 67 %; Wege über die Stadtgrenze: 80 % Auto als FahrerIn). Von entscheidenderer Bedeutung ist neben der Lage vor allem die Entfernung.

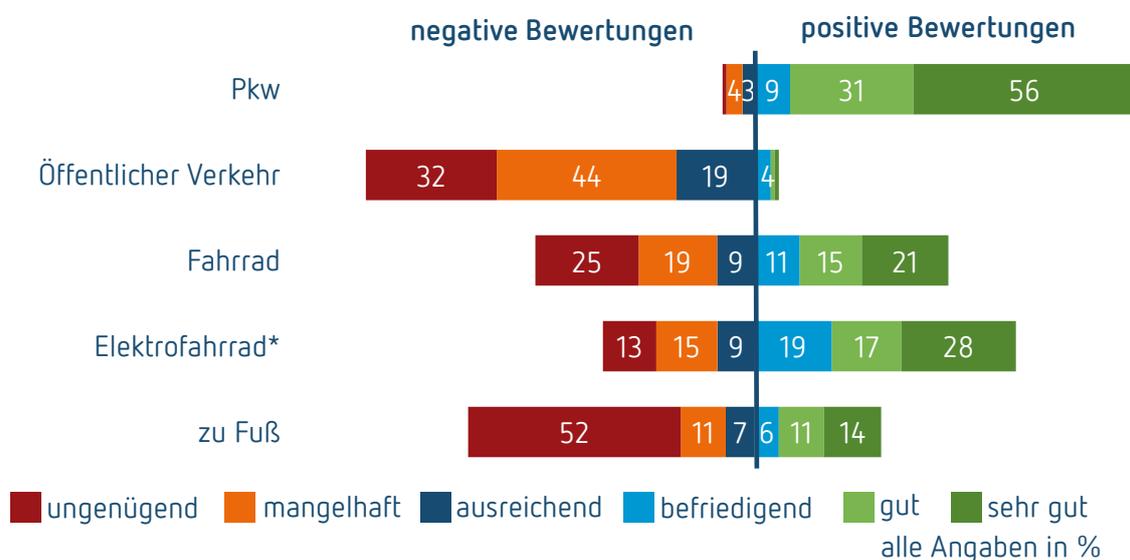
Bereits auf Arbeitswegen bis 2 km wird von vielen Erwerbstätigen das Auto genutzt (35 %), wengleich auf diesen kurzen Distanzen erwartungsgemäß die aktiven Mobilitätsformen überwiegen und auf annähernd zwei Dritteln der Wege genutzt werden. Bereits ab einer Wegedistanz von 2 km ist aber das Auto deutlich das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (54 %), obwohl sich auch in dieser Entfernungsklasse viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden könnten. Folglich bestehen hier, wie auch auf Pendelwegen zwischen 5 und 10 km vor allem vor dem Hintergrund einer stärkeren Etablierung von Elektrofahrrädern noch größere Verlagerungspotentiale hin zum Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus zeigt sich in der Auswertung die geringe Bedeutung des ÖPNV für alltägliche Wege. Hier gilt es mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke im Jahr 2025/26 entsprechend gegenzuwirken. Zudem fällt der geringe MIV-Mitfahrer-Anteil auf. Zum Beispiel durch Pendlerportale zum Austausch gleicher Arbeitsorte ließe sich hier der Anteil der MitfahrerInnen noch erhöhen und das Verkehrsaufkommen reduzieren.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung auf Arbeitswegen



Die Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen steht in engem Zusammenhang mit der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit den verschiedenen Verkehrsmitteln. Nach vorstehenden Auswertungen verwundert es nicht, dass die Erreichbarkeit mit dem Pkw die beste und die mit dem Öffentlichen Verkehr die schlechteste Bewertung erfährt. Auffällig sind die Differenzen zwischen der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und der mit Elektrofahrrad. 45 % der ElektrofahrradbesitzerInnen bewerten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes mit dem Elektrofahrrad gut oder sehr gut; für konventionelle Fahrräder wird hier ein Wert von 36 % erreicht. Somit bringt das Elektrofahrrad einen Mehrwert hinsichtlich der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit sich, erweitert die Mobilitätsoptionen ihrer BesitzerInnen nachweislich und kann zur Verlagerung von (Arbeits-) Wegen auf die aktiven Mobilitätsformen beitragen.

Abbildung 14: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit verschiedenen Verkehrsmitteln

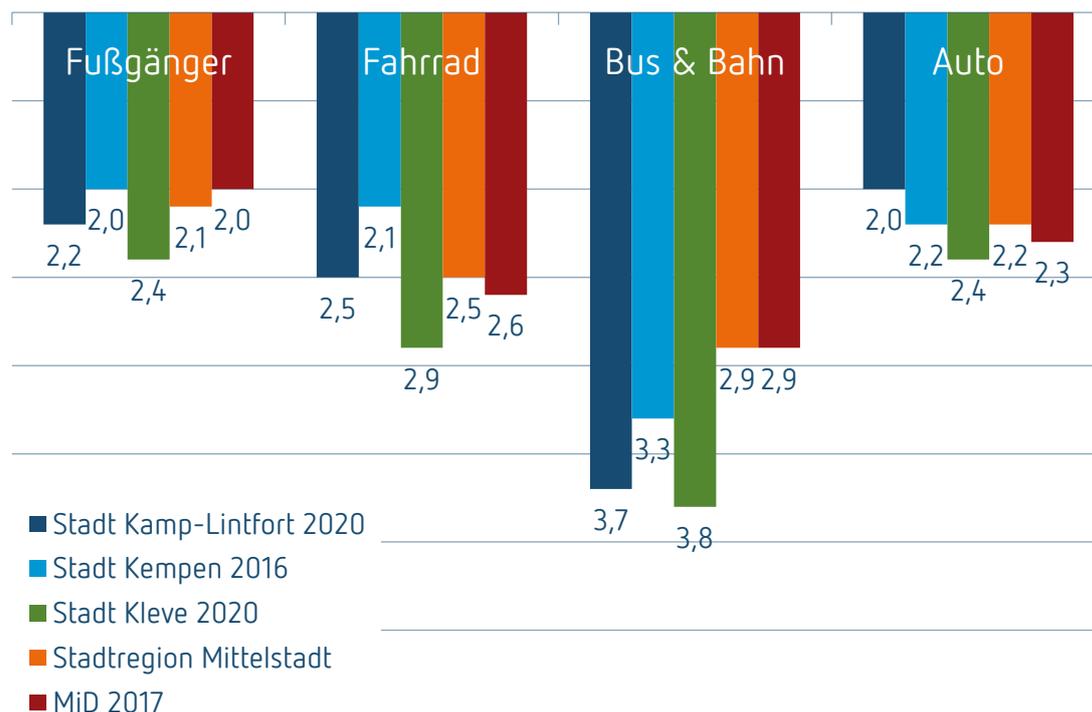


*nur Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen

5 Bewertung der Verkehrssysteme

Im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung hatten die befragten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die Qualität der Verkehrssysteme sowie verschiedene Aspekte des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des Bus- und Bahnverkehrs sowie des Autoverkehrs in der Stadt Kamp-Lintfort anhand einer Schulnotenskala zu bewerten.

Abbildung 15: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Kamp-Lintfort nach Schulnoten



Die Verkehrssysteme in der Stadt Kamp-Lintfort werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 2,0 und 3,7 unterschiedlich gut bewertet. Die Bewertung des Bus- und Bahn-Angebotes fällt mit einer Durchschnittsnote von 3,7 im Vergleich der Verkehrssysteme am schlechtesten aus und liegt damit auch deutlich unter dem Durchschnitt der vergleichbaren Mittelstädte sowie der bundesweiten Durchschnittsnote von 2,9. Vor dem Hintergrund eines nicht vorhandenen Bahnhofpunkts und den Einflüssen der Covid-19-Pandemie war zwar zu erwarten, dass die Bewertung unterdurchschnittlich ausfällt, letztlich ist eine Bewertung von 3,7 dennoch stark verbesserungswürdig. Gegenteilig verhält es sich mit der Bewertung des Autoverkehrs. Die erzielte Note von 2,0 ist besser als der Bundesschnitt auch als jener der vergleichbaren Städte. Hinsichtlich der Benotung ergeben sich im Fuß- und Radverkehr noch Verbesserungsmöglichkeiten. Die Note des Radverkehrs (2,5) entspricht derer aller vergleichbarer Städte, liegt aber noch deutlich hinter der Note einer fahrradfreundlichen Stadt wie Kempen (2,1) zurück. Im Fußverkehr fällt die Benotung leicht unterdurchschnittlich aus und bietet daher ebenfalls noch Optimierungsbedarf.

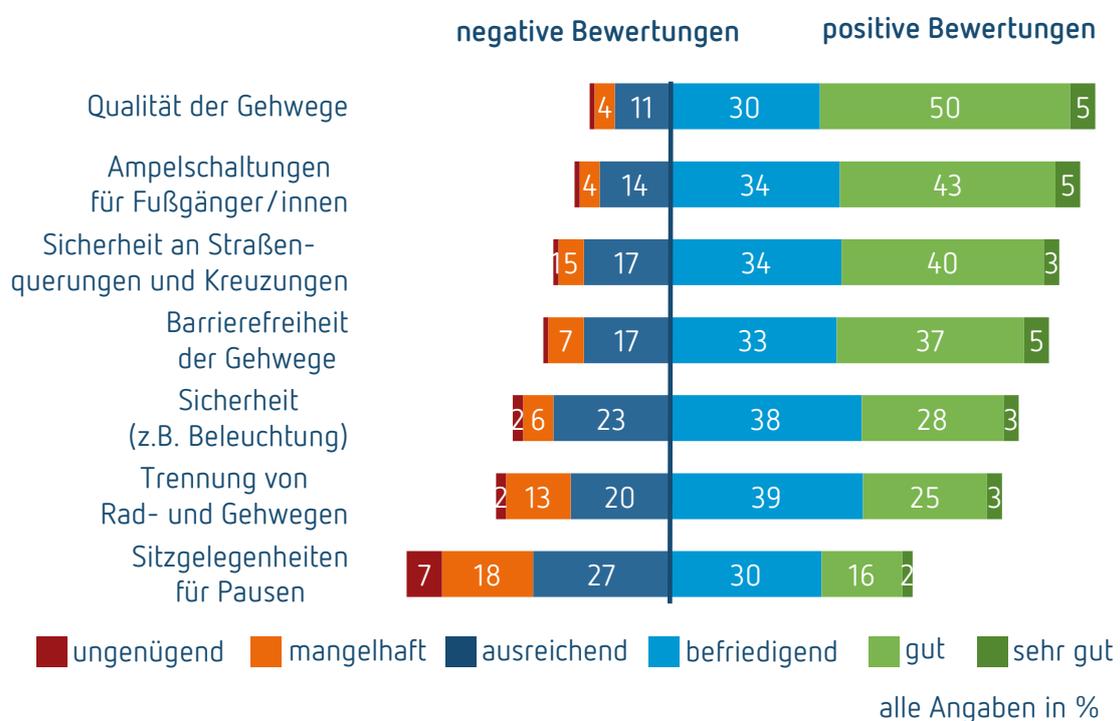
Welche Aspekte bezüglich der verschiedenen Verkehrssysteme besonders verbesserungswürdig sind, zeigen die folgenden Auswertungen.

5.1 Detailbewertungen der Verkehrssysteme

Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung Situation des Zufußgehens in der Stadt Kamp-Lintfort konnten die Befragten verschiedene Aspekte des Fußverkehrs benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können). Der Großteil (mind. 80 %) der Befragten konnte zu den verschiedenen Aspekten des Fußverkehrs eine Einschätzung abgeben. Lediglich bei der Beurteilung der Barrierefreiheit sowie des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die „Weiß nicht“-Quote mit 32 % bzw. 27 % der Befragten höher aus. Dies kann damit begründet werden, dass für einen größeren Anteil der Befragten diese Aspekte nicht relevant sind.

Abbildung 16: Bewertung der Situation des Zufußgehens



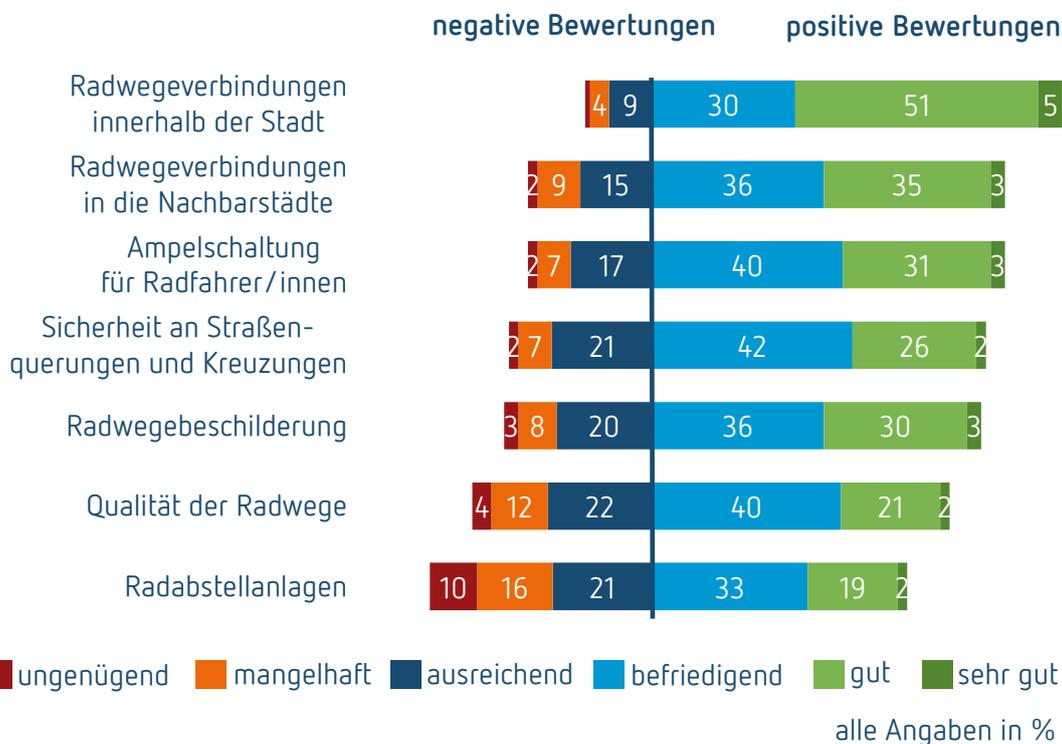
Die Qualität der Gehwege in der Stadt Kamp-Lintfort wird von 55 % der Befragten mit mindestens gut beurteilt. Aber auch andere Aspekte wie auf den Fußverkehr abgestimmte Ampelschaltungen, die Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen sowie die Barrierefreiheit werden von über 40 % der Befragten mit gut oder sehr gut bewertet. Die Bewertung von Sitzgelegenheiten für Pausen weist mit Abstand die schlechteste Bewertung auf. Über die Hälfte geben hier eine negative Bewertung ab und verdeutlichen so einen erhöhten Handlungsbedarf.

Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zu der Bewertung des Fußverkehrs konnten die Befragten der Stadt Kamp-Lintfort verschiedene Aspekte der Situation des Radfahrens beurteilen. Der Anteil der Befragten, die Einschätzungen abgegeben haben, ist bei der Bewertung des Radverkehrs etwas niedriger als bei der Bewertung der Situation des Zufußgehens und liegt im Allgemeinen zwischen 67 und 76 %, bei der Bewertung der Radabstellanlagen bei 61 %. Dies ist auf den im Vergleich zum Fußverkehr

niedrigeren Nutzungsgrads des Fahrrads zurückzuführen. Da über ein Viertel der Befragten angibt, das Fahrrad nie zu nutzen, kann ein größerer Teil der Befragten auf Grundlage eigener Erfahrungen den Radverkehr kaum bewerten.

Abbildung 17: Bewertung der Situation des Radfahrens

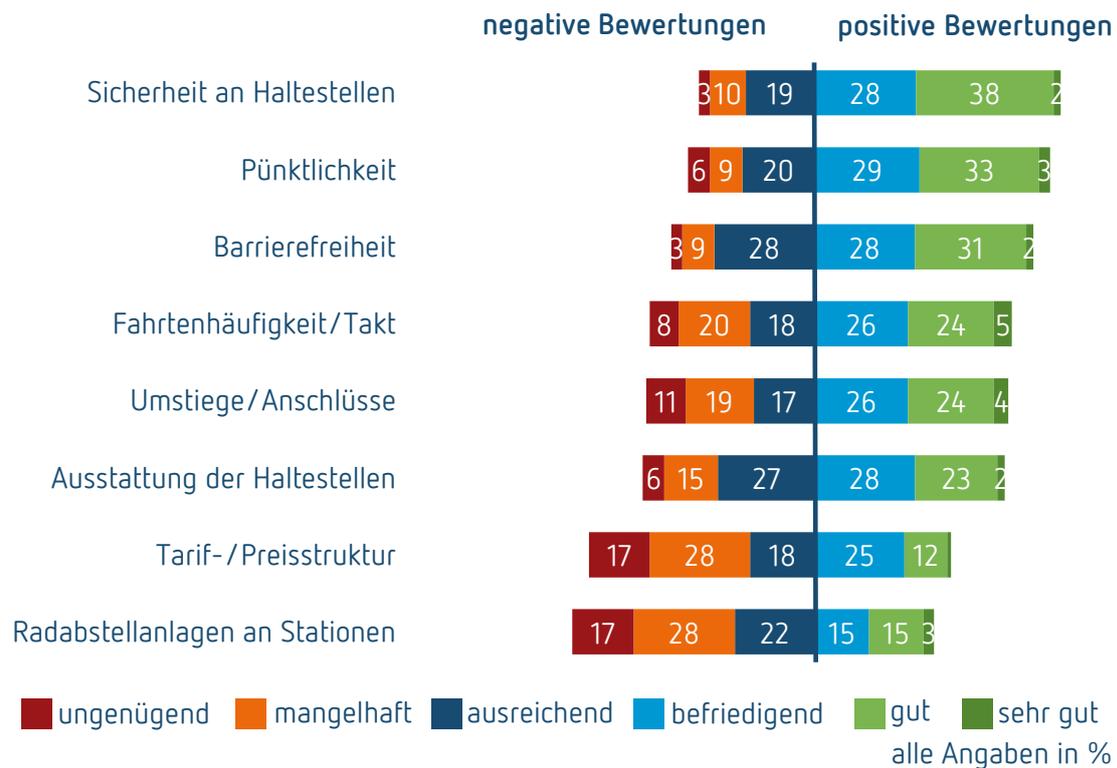


Mit Abstand am besten werden die Radwegeverbindungen innerhalb der Stadt bewertet. Auch die Radwegeverbindungen in die Nachbarstädte und die Ampelschaltungen werden zu mindestens einem Drittel mit gut bewertet. Der größte Verbesserungsbedarf zeigt sich bei Radabstellanlagen, die fast zur Hälfte negative Bewertungen erhalten. Diese sind von zentraler Bedeutung für die Verstärkung der Radverkehrsnutzung. Nur wenn die Personen, die ein Fahrrad besitzen, ihre Fahrräder auch gut und sicher abstellen können, kann es zu einer regelmäßigen Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr kommen. Die infrastrukturelle Basis scheint entsprechend der Bewertungen durchaus gegeben zu sein.

Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Bahnangebots in der Stadt Kamp-Lintfort konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte des ÖV-Angebotes benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können). Einerseits nutzen 90 % der Befragten Bus und Bahn selten oder nie, andererseits nehmen bei den Bewertungen der verschiedenen Aspekte maximal 75 % der Befragten keine Antwort oder die Angabe „weiß nicht“ vor. Dies spricht dafür, dass bei diesen Personen keine intensive Auseinandersetzung mit dem Bus- und Bahnangebot stattgefunden hat, sondern die Nichtnutzung von Bus und Bahn auch andere (subjektive) Gründe haben kann.

Abbildung 18: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs



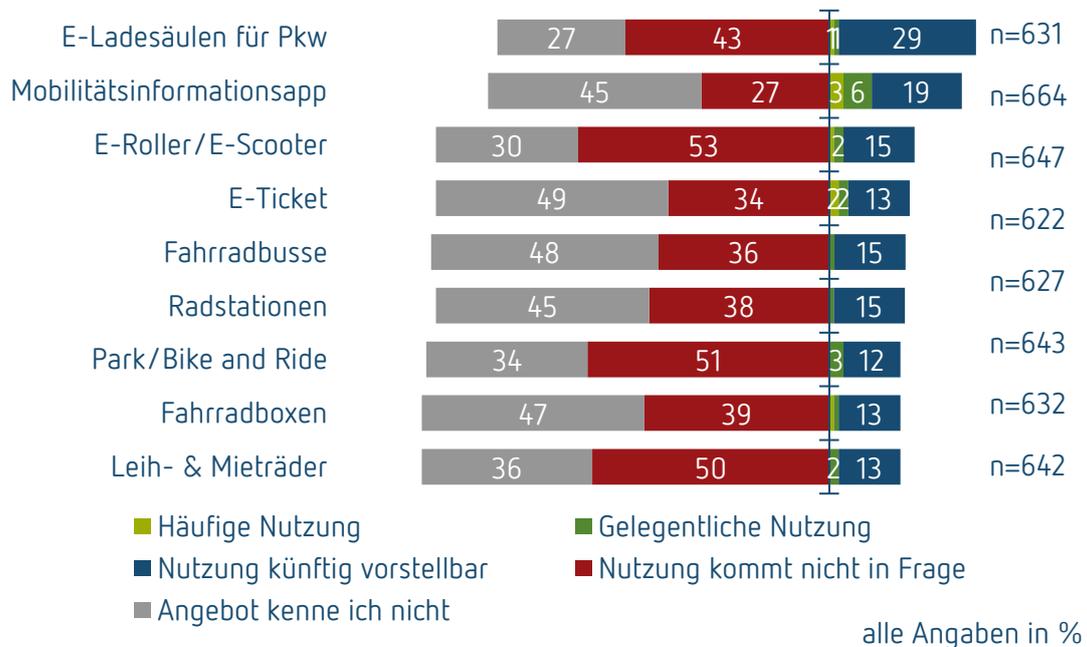
Die zu bewertenden Aspekte des Bus- und Bahnverkehrs werden zu großen Teilen mehrheitlich positiv bewertet. Am besten werden die Sicherheit an Haltestellen, die Pünktlichkeit sowie die Barrierefreiheit bewertet. Auf der negativen Seite wiederholt sich eine schlechte Bewertung aus den Detailabfragen des Radverkehrs: auch die Radabstellanlagen an Stationen werden zum Großteil negativ bewertet (67 %). Insbesondere für die Stärkung der Inter- und Multimodalität gilt es hier Verbesserungen vorzunehmen.

5.2 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote

Ziel der Befragung war es auch, die Bekanntheit und das Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten abzufragen, die gegenwärtig in verkehrsplanerischen Zusammenhängen häufig diskutiert und vorgeschlagen werden. Hierzu ist abgefragt worden, ob bestimmte Mobilitätsangebote bereits genutzt werden, eine Nutzung zukünftig vorstellbar wäre oder diese Angebote aktuell (noch) nicht bekannt sind: Carsharing, Park/Bike and Ride, Fahrradboxen, Radstation, Leih und Mieträder, Fahrradbus, E-Roller/ E-Scooter, E-Ladesäulen für Pkw, E-Ticket sowie Informations-App. Insgesamt ist festzustellen, dass die abgefragten Mobilitätsangebote bislang eine geringe Nutzungsintensität aufweisen. Allen gemein ist aber, dass ein grundsätzliches Interesse für eine künftige Nutzung besteht. Besonders ausgeprägt ist dies gegenüber (öffentlichen) E-Ladesäulen für Pkw (29 %). Wenngleich diesem Interesse 43 % der Befragten gegenüberstehen, für die eine Nutzung nicht in Frage kommt, zeigt anhand dieser Auswertung die steigende Bedeutung der E-Mobilität. Neben der Elektrifizierung bestimmen auch stärker digitalisierte Mobilitätsangebote das Interesse der Bevölkerung. So nutzen bereits kleine Teile der Bevölkerung Mobilitätsinformationsapps, E-

Roller/ E-Scooter sowie E-Tickets. Ergänzungsangebote zum Radverkehr werden bisher kaum genutzt, insbesondere Fahrradboxen, Radstationen und Park/Bike and Ride (auch in Kombination) können zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads beitragen und damit insgesamt eine inter- und multimodalere Mobilitätskultur fördern.

Abbildung 19: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Zur Förderung der Angebote in der Stadt Kamp-Lintfort bilden diese Auswertungen eine gute Grundlage, um die zukünftige Nutzung entsprechender Angebote abschätzen zu können. Hinsichtlich des bereits gegebenen Interesses sollten folglich stärker elektrifizierte und digitalisierte in der Mobilitätsinfrastruktur der Stadt Berücksichtigung finden. Darüber liegt „verborgenes“ Potential für bestimmte Angebote in Personen, die diese bislang nicht kennen. Einige der Angebote sind fast der Hälfte der Bevölkerung nicht bekannt. Diese Personen gilt es, durch Marketing- und Kommunikationsstrategien zu informieren und an neue Mobilitätsformen heranzuführen und ihnen die Vorteile dieser alternativen Verkehrsmittel aufzuzeigen.

Zur Etablierung dieser Mobilitätsformen ist es wichtig zu wissen, aus welcher Altersklasse potenzielle Nutzerinnen und Nutzer kommen. Diese Ergebnisse zeigt die folgende Tabelle. So wird beispielsweise deutlich, dass vornehmlich in den mittleren Altersklassen (18 bis unter 65 Jahren) ein höherer Anteil der Befragten sich die Nutzung zukünftig vorstellen kann. Die Gruppe der Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) hingegen zeichnet sich jeweils durch den höchsten Anteil an Befragten aus, für die eine Nutzung der weiteren Mobilitätsangebote nicht Frage kommt. Als möglicher Grund kann aufgeführt werden, dass sich das Mobilitätsverhalten im Alter bereits stark verfestigt hat.

Des Weiteren weist die Altersklasse der 6 bis unter 18-Jährigen die höchsten Anteile an Personen auf, denen die jeweiligen Mobilitätsangebote nicht bekannt sind. Dies kann mit der geringeren selbstgestalteten Mobilität von Minderjährigen begründet werden. Durch zielgruppenspezifisches Marketing für Heranwachsende kann auch in dieser Altersgruppe der Bekanntheitsgrad erhöht

werden. Weitere Schlüsselereignisse, wie beispielsweise Familiengründung und Umzüge, sind Lebensereignisse, zu denen gezieltes Mobilitätsmarketing für umweltfreundlichere Verkehrsmittel Alternativen zum eigenen Auto fördern können.

Insgesamt gilt es, die genannten Angebote weiterhin in ihrer Bekanntheit zu stärken. Sobald ein Angebot auch nur etwas stärker genutzt wird, nimmt der Bekanntheitsgrad oftmals rapide zu. Ist ein solches Angebot dann für eine langfristige Nutzung attraktiv, wird es Einzug in den Mobilitätsalltag erhalten. Voraussetzung dafür ist, von Städten und Kreisen zu lernen, in denen die Angebote bereits stärker im Fokus stehen. So können Synergieeffekte entstehen und die Etablierung neuer Mobilitätsformen mit damit einhergehenden nachhaltigen Veränderungen sind auch in der Stadt Kamp-Lintfort unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten Schritt für Schritt möglich.

5.3 Bekanntheit und Nutzung des (temporären) Regionalbahnangebots

Neben allgemeinen Mobilitätsangeboten wurde in der Mobilitätsbefragung explizit nach der Bekanntheit und Nutzung des temporären Regionalbahnangebots gefragt. Dieses wurde im Erhebungsjahr 2020 auf Grund der Landesgartenschau in Kamp-Lintfort zunächst im Zeitraum von Mai bis Oktober eingeführt und band den Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd an das regionale Schienennetz an. Mit der Niederheinbahn war es fortan möglich an Wochenenden und Feiertagen zwischen Kamp-Lintfort und Moers sowie im weiteren Verlauf Duisburg zu pendeln. Das Angebot stand im Stundentakt zur Verfügung. Für das Jahr 2025/26 ist der Regelbetrieb auf dieser Strecke geplant. Dies zum Anlass wurde in der Erhebung zum einen die aktuelle Bekanntheit und Nutzung sowie die künftig vorstellbare Nutzung differenziert nach Wegezweck erfragt.

14 % der Befragten gibt an, dass Angebot bereits zu kennen. Fast ein Drittel hat darüber hinaus von dem Angebot gehört. Unbekannt ist es weniger als einem Viertel der BewohnerInnen in Kamp-Lintfort. Im Regelbetrieb kann sich ein Großteil von 87 % eine Nutzung der neuen Bahnverbindung grundsätzlich vorstellen. Dabei gilt es zwischen Arbeits- und Freizeitwegen zu differenzieren. Auf Arbeitswegen, und somit in der alltäglichen Nutzung, kommt es nur für ein Viertel der TeilnehmerInnen in Frage. Bislang scheint ein Hauptnutzen eher für Freizeitwecke zu bestehen. Über die Hälfte der Befragten geben an, dass eine Nutzung für Freizeitfahrten an Werktagen vorstellbar sei, über zwei Drittel für Fahrten am Wochenende. Besonderheiten ergeben sich bei einer Auswertung der vorstellbaren Nutzung zwischen den verschiedenen Altersklassen. Insbesondere junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren können sich überdurchschnittlich oft eine Nutzung der Regionalbahn für Arbeitswege vorstellen (41 %). Dagegen scheint die Nutzung für werktägliche Freizeitfahrten im Alter zwischen 65 und 75 sehr reizvoll zu sein (67 %). Für die Nutzung der Bahnverbindung zu Freizeitwecken am Wochenende zeigen dagegen nicht Personen im Rentenalter ein erhöhtes Interesse, sondern vor allem solche bis 40 Jahren (72 %). Hinsichtlich der möglichen Nutzergruppen gilt es im Vorfeld der Betriebsaufnahme eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und das Angebot von Fahrkarten und Tarifen nach Möglichkeit je nach Zielgruppe differenziert auszugestalten.

Tabelle 20: Bekanntheit und Nutzung des (temporären) Regionalbahnangebots

Bekanntheitsgrad des Regionalbahnangebots zur Landesgartenschau (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort	Stadtkern, Rossenray, Lintfort	Geisbruch, Gestfeld	Niersenbruch, Kamp, Saalhoff Dachsbruch, Hoerstgen,
Bekanntheit	(n=857)	(n=266)	(n=294)	(n=286)
Kenne ich gut	14	15	12	15
Habe davon gehört	64	64	64	61
Kenne ich nicht	23	21	25	24
Zukünftige Nutzung	(n=783)	(n=241)	(n=269)	(n=270)
Grundsätzlich vorstellbar	87	86	89	84
Für Arbeitswege	25	28	21	24
Für Freizeitfahrten werktags	51	51	54	48
Für Freizeitfahrten am Wochenende	68	64	75	65
Nur in Ausnahmefällen	35	37	29	39
Nicht vorstellbar	13	14	11	16

6 Mobilität am Stichtag

Mit der Mobilitätsenerhebung wurde konkret auch die Mobilität an einem vorgegebenen Stichtag (an einem normalen Werktag) erhoben. Acht von zehn Befragten in der Stadt Kamp-Lintfort haben am Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,8 Wege pro Tag zurückgelegt. Inklusiv der immobilen Personen ergeben sich daraus 2,8 Wege pro Personen pro Tag. 37 % der Befragten haben einen oder zwei Wege zurückgelegt. Insgesamt werden durch die BürgerInnen Kamp-Lintforts somit an einem normalen Werktag etwa 108.00 Wege zurückgelegt.

Abbildung 20: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche

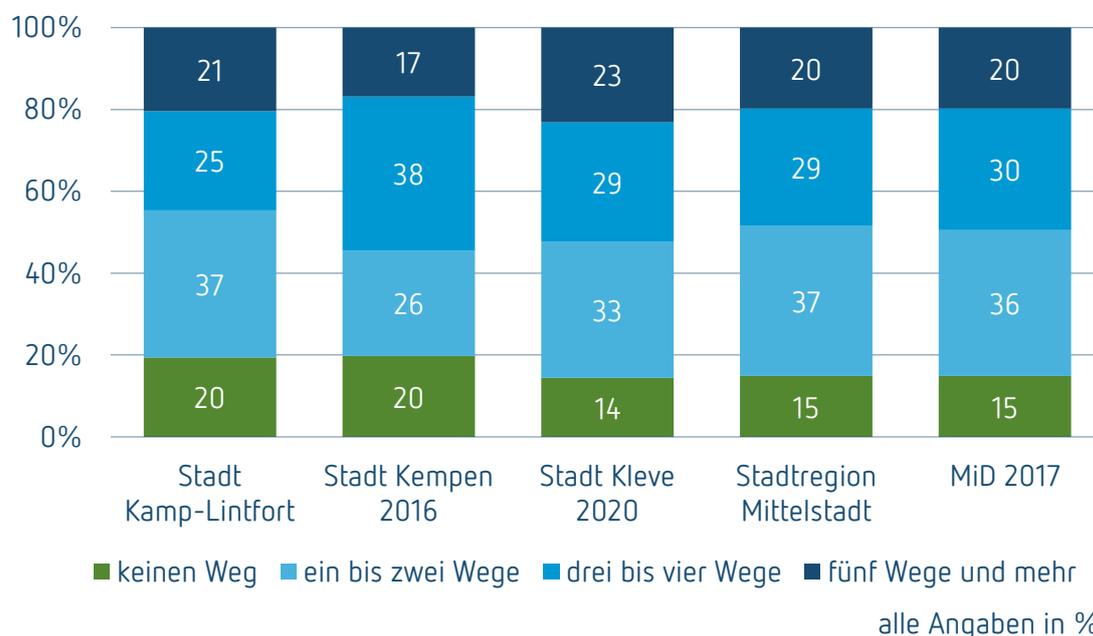


Tabelle 21: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit	Wege pro mobile Person	Anteil an Immobilien ¹³	Wege pro Person (alle)
Stadt Kamp-Lintfort (n=1.069)	3,6	20 %	2,8
Stadt Kempen 2016	3,5	17 %	2,9
Stadt Kleve 2020 (n=1.069)	3,8	14 %	3,2
Stadtregion Mittelstadt (MiD 2017)	3,6	15 %	3,1
Bundesweit (MiD 2017)	3,7	15 %	3,1

Die mobilste Bevölkerungsgruppe (bei Berücksichtigung der Immobilien) sind die Teilzeiterwerb-stätigen, die im Durchschnitt 3,8 Wege pro Werktag zurücklegen. Die RentnerInnen liegen mit 2,4

¹³ Immobile sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

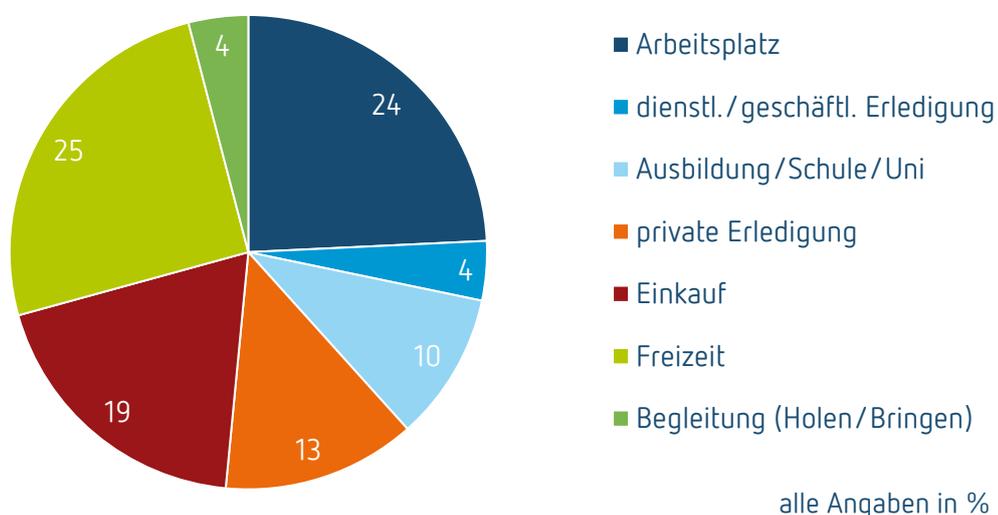
Wegen pro Werktag unter dem Durchschnitt, da hier die Wege von und zur Arbeit entfallen und RentnerInnen häufiger von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen sind, die zu einer Reduzierung der Mobilität beitragen. Mit durchschnittlich 2,8 Wegen pro Werktag liegt die Wegeanzahl der SchülerInnen im gesamtstädtischen Durchschnitt.

Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 40 bis unter 50-Jährigen mit durchschnittlich 3,6 Wegen pro Werktag die meisten Wege zurück. Äquivalent zu den Ergebnissen zeigt sich, dass hochbetagte Personen ab 75 Jahren mit lediglich 1,8 Wegen pro Werktag die immobilste Gruppe sind. Personen zwischen 65 und 75 zeigen sich dagegen noch wesentlich mobiler; ihre Quote liegt mit 3,0 sogar über dem städtischen Durchschnitt. Am mobilsten zeigen sich die Altersklassen von 30 bis unter 40 Jahren sowie 40 bis unter 50 Jahren. Dieses aktivere Mobilitätsverhalten steht im Zusammenhang mit den Haushaltstypen. Ein wesentlicher Teil der 30 bis unter 50-jährigen entstammt aus Haushalten mit Kindern. Diese Haushaltstypen weisen i. d. R. deutlich komplexere Wege- und Tagesstrukturen auf, sodass die Wegeanzahl insgesamt steigt. So legen Personen aus Paar-Haushalten mit Kindern überdurchschnittliche viele Wege pro Werktag zurück (Paare mit einem Kind: 4,0 Wege pro Werktag, Paare mit mehreren Kindern: 3,2 Wege pro Werktag). Ein-Personen-Haushalte (3,0) und Paare ohne Kinder (2,7) liegen mit ihrer durchschnittlichen Wegeanzahl pro Werktag deutlich näher an der durchschnittlichen Wegeanzahl. Dass Personen aus Mehrererwachsenen-Haushalten ohne Kinder eine unterdurchschnittliche Wegeanzahl vorweisen (2,1) verwundert nicht, da in diesen ein Großteil der Personen im Rentenalter leben.

Wegezwecke

Fast ein Drittel der Wege der Bevölkerung der Stadt Kamp-Lintfort werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 13 %, Einkauf: 19 %) zurückgelegt. Jeweils knapp ein Viertel der Wege sind Freizeitwege oder solche zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege (10 %) stehen somit 38 % der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen. Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen, die rund 4 % aller Wege ausmachen.

Abbildung 21: Wegezwecke werktags



Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke in der Stadt Kamp-Lintfort unterscheidet sich lediglich in Teilen von dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätsenerhebung MiD 2017. So werden deutschlandweit zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (14 %) und weniger Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (6 %) zurückgelegt, demgegenüber aber mehr zu dienstlichen Zwecken (11 %).

Tabelle 22: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

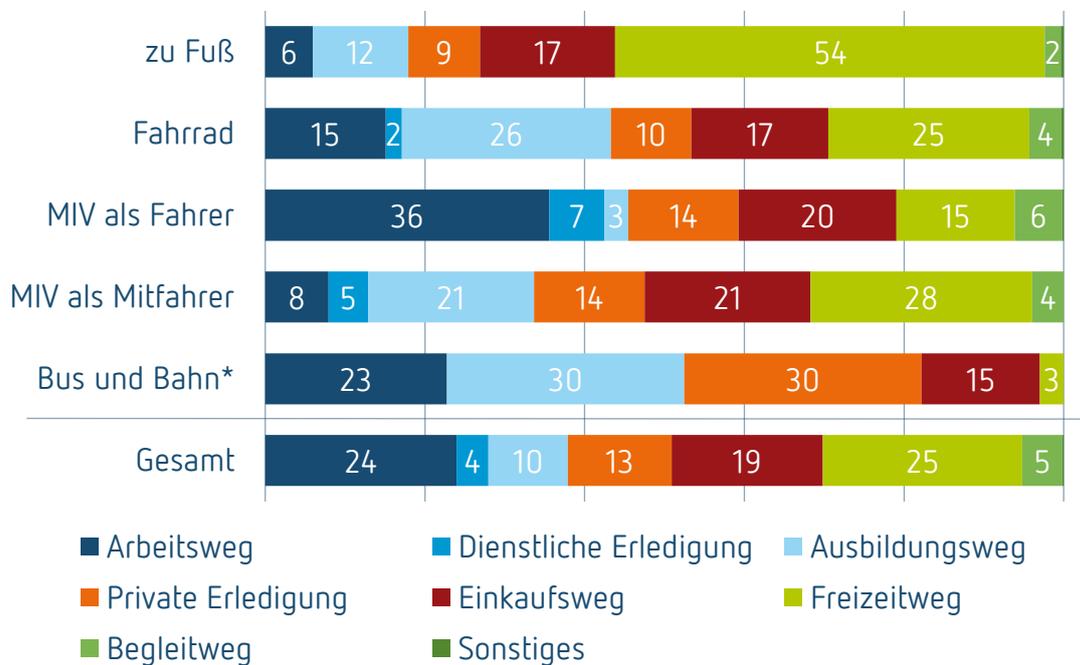
Wegezweck (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=2.432)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=2.546)	Stadt Kleve (n=3.235)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
Arbeitsweg	24	24	24	15	14
Dienstlich/geschäftlich	4	3	4	10	11
Ausbildung/Schule/Uni	10	16	11	7	6
Private Erledigung	13	11	12	14	14
Einkauf	19	14	15	17	17
Freizeit	25	26	28	29	29
Begleitung (Holen/Bringen)	4	6	5	8	8
Sonstiges	<1	<1	<1	k. A.	k. A.
	100	100	100	100	100

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen. Besonders deutlich wird dies z. B. bei der Betrachtung der Fußwege. Über die Hälfte der Fußwege werden zu Freizeit Zwecken (54 %) zurückgelegt. Rund 43 % der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sind Wege zum oder vom Arbeits-, Ausbildungs- bzw. Schulort und bilden somit den größten Anteil der Wege mit Fahrrad. Dieser Wert zeigt, dass das Fahrrad zwar einen Stellenwert im Alltagsverkehr erreicht hat, dieser aber noch weiter ausgebaut werden kann. Eine Aufschlüsselung nach konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigt, dass mit konventionellen Fahrrädern vor allem Wege zur Ausbildung, Schule oder Hochschule (26 %) und Freizeitwege (25 %) zurückgelegt werden, während mit Elektrofahrrädern anteilig mehr Einkaufs- und Erledigungswege (je 22 %) nicht aber mehr Arbeitswege (konventionell 15 %, elektrisch 14 %) gemacht werden. Dies unterstreicht nochmals, dass das Elektrofahrrad bislang zumeist eine Ergänzung der Mobilitätsoptionen und keinen gänzlichen Ersatz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) oder ÖPNV darstellt.

46 % der Wege mit dem MIV als Fahrer/in ist ein Weg zum oder vom Arbeitsplatz. Mit dem MIV als Mitfahrer/in werden am häufigsten Wege zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (28 %). Des Weiteren weist dieses Verkehrsmittel im Vergleich den höchsten Anteil an Wegen zum Zweck privater Versorgungszwecke (private Erledigungen und Einkauf) auf (34 %). Auch der ÖV wird zu allen Zwecken genutzt. Ein Anteil von 10 % Ausbildungswegen deutet vor allem im Vergleich zum Radverkehr (26 %) auf kompakte Stadtstrukturen in Kombination mit einem Bedeutungs- und Vertrauensverlust im Zuge der Covid-19-Pandemie hin. Die Einflüsse der Pandemie erklären auch den vergleichsweise hohen Anteil von Ausbildungswegen als MIV-Mitfahrende (21 %). Diesen Anteil der sogenannten „Eltern-Taxis“ gilt es möglichst gering zu halten, um die eigenständige Mobilität

von Kindern und Jugendlichen zu fördern und die Sicherheit im direkten Umfeld von Schulen zu erhöhen.

Abbildung 22: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



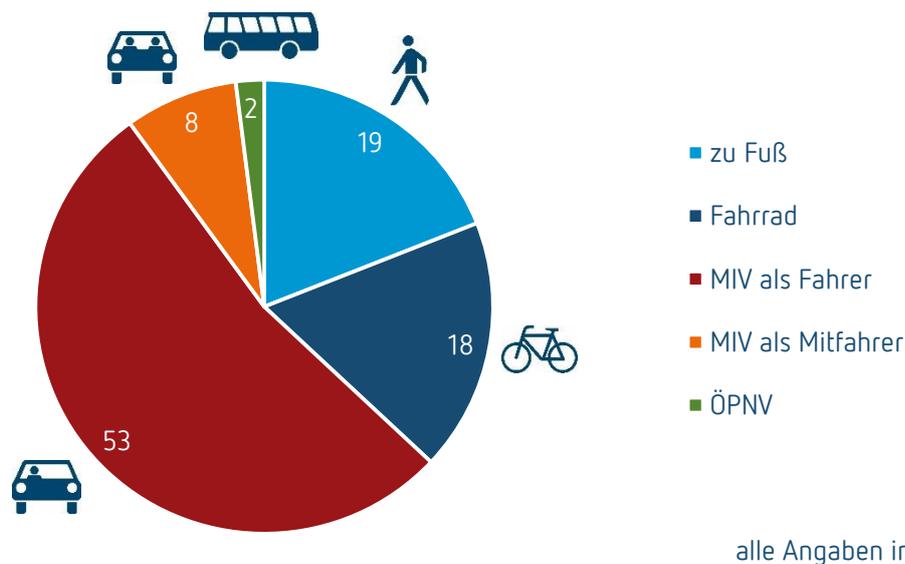
*geringe Fallzahl (n=40)

alle Angaben in %

6.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Insgesamt 37 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 19 % der Wege zu Fuß unternommen und für 18 % der Wege das Fahrrad genutzt. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden lediglich 2 % der Wege bewältigt. Das dominante Verkehrsmittel ist das Auto, das für insgesamt 61 % der Wege eingesetzt wird. Dabei werden 53 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 8 % als mitfahrende Person zurückgelegt.

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in Kamp-Lintfort

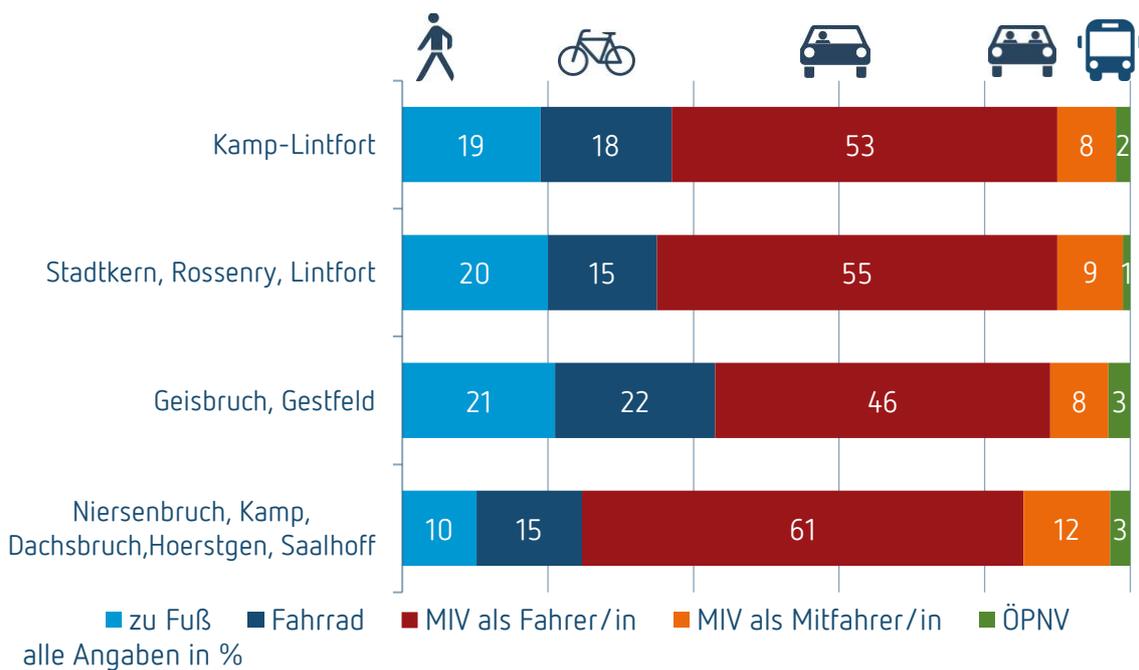


In die Modal-Split-Auswertung fließt nur das Verkehrsmittel ein, mit dem die längste Wegstrecke bewältigt wurde (Hauptverkehrsmittel). Bei einer Auswertung nach dem Etappenprinzip, die auch Zu- und Abgangswege berücksichtigt, erhöht sich der Fußwegeanteil um einen auf 20 %. Gegenteilig reduziert sich der Radverkehrsanteil um einen Prozentpunkt auf 17 %. ÖV und MIV bleiben dagegen unverändert.

Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen

Zwischen den Stadtteilen, hier unterschieden in die drei definierten Untersuchungseinheiten, gibt es Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Die Bedeutung des Fußverkehrs ist in den zentraler gelegenen Stadtteilen höher als in Randlagen bestehend aus Niersenbruch, Kamp, Dachsbruch, Hoerstgen und Saalhoff. Auch der Radverkehrsanteil ist hier leicht unterdurchschnittlich. Demgegenüber steht ein mit in Summe 73 % hoher MIV-Anteil. Wohingegen sich die äußeren Ortsteile also durch eine verstärkte MIV-Nutzung auszeichnen, ist dies insbesondere in Geisbruch und Gestfeld für die aktiven Mobilitätsformen der Fall. Sowohl der Anteil des Fußverkehrs als auch der des Radverkehrs liegen oberhalb des städtischen Durchschnitts, der MIV-Anteil dagegen darunter. Die Verkehrsmittelwahl im Stadtkern, Rossenray und Lintfort kommt dem der Gesamtstadt verhältnismäßig nah. Trotz der Nähe zum Zentrum ist der Radverkehrsanteil aber auch hier leicht unterdurchschnittlich.

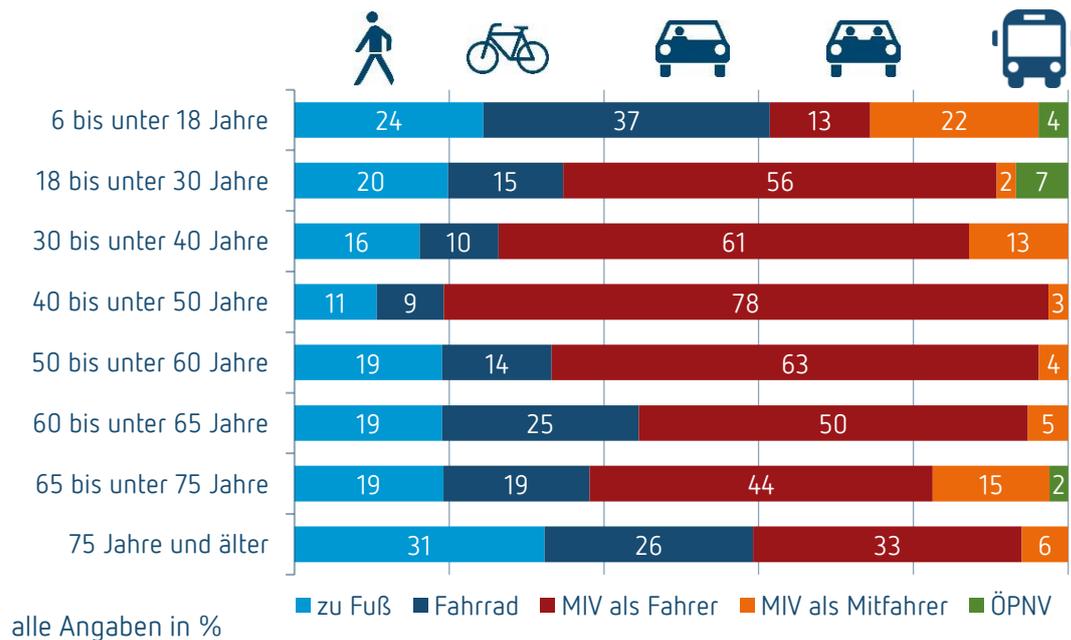
Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen



Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

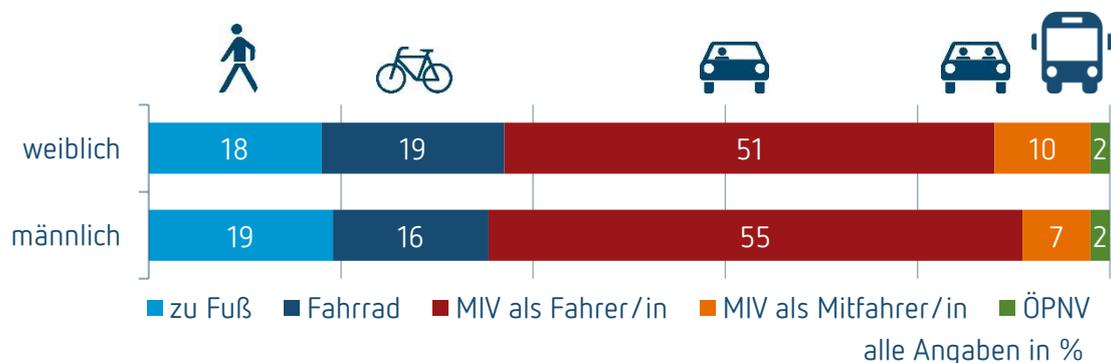
Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, sind tendenziell eher nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, unterwegs. Bei den Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren ist das Fahrrad das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (37 % der Wege). Der ÖPNV spielt lediglich in den Altersklassen unter 30 Jahren eine nennenswerte Rolle. Auffällig ist zudem, dass mit Eintritt der Volljährigkeit das Auto zum am stärksten genutzten Verkehrsmittel wird. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Mit dem Führerscheinwerb werden Wege zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV durch Wege mit dem Auto ersetzt. Die Nutzung des Pkw bleibt in den folgenden Altersklassen auf einem sehr hohen Niveau, erreicht mit einem Anteil von 81 % in der Altersklasse der 40 bis 50-jährigen ihren Höhepunkt und nimmt ab einem Alter von 60 Jahren, wenn der Anteil der RentnerInnen deutlich steigt, wieder ab. Hochbetagte legen schließlich wieder mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Hier wirken neben einem geringeren Führerscheinbesitz auch Sicherheitsbedenken und Unsicherheiten im eigenen Fahrverhalten einen entscheidenden Einfluss.

Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich hinsichtlich des Alters, aber auch leichte geschlechter-spezifische Unterschiede lassen sich identifizieren. Männer nutzen den MIV häufiger als Fahrer und seltener als Mitfahrer. In Summe fällt die MIV-Nutzung etwas höher aus. Frauen wählen dagegen etwas häufiger das Fahrrad als Männer. Die ÖPNV-Nutzung unterscheidet sich zwischen den Geschlechtern kaum.

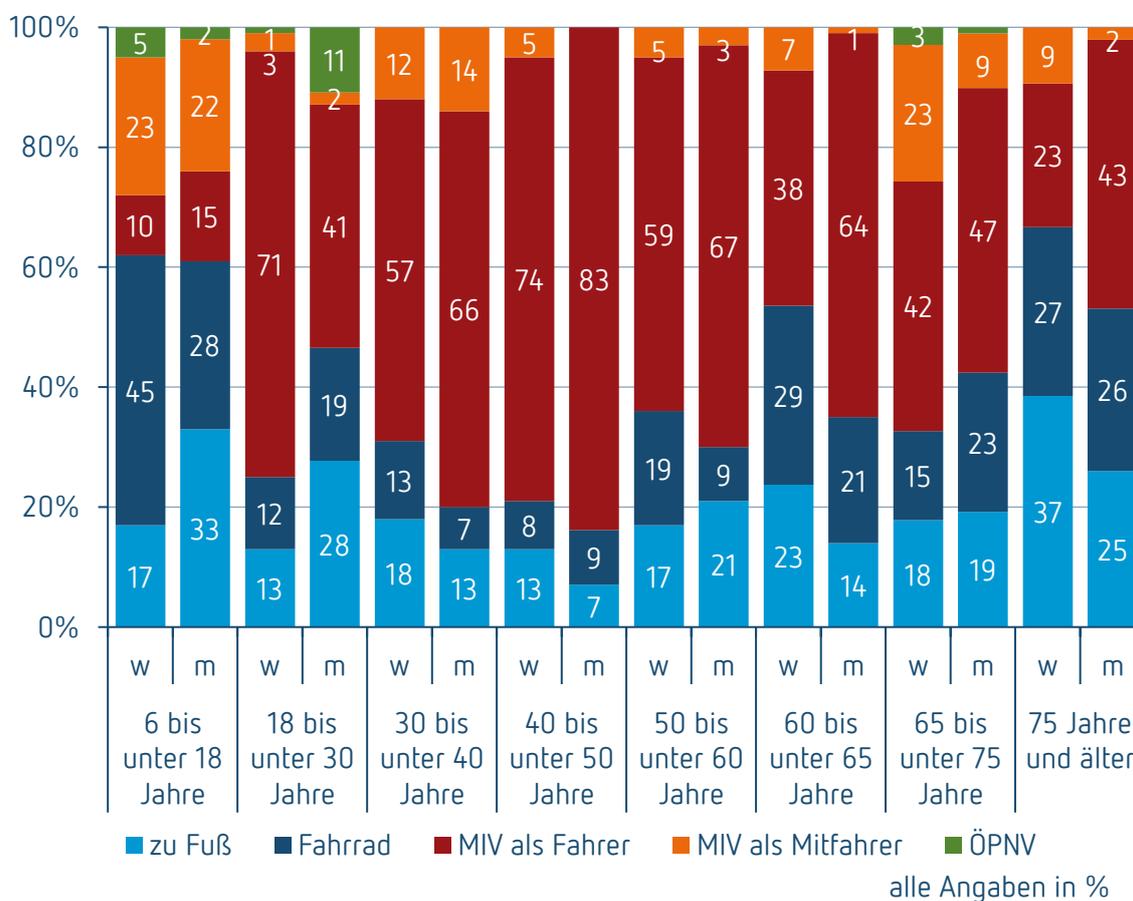
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Deutlichere geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich jedoch bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht identifizieren. Bereits im Kindesalter lassen Unterschiede erkennen. Mädchen nutzen sehr viel häufiger das Fahrrad als Jungen, die stattdessen häufiger zu Fuß unterwegs sind. Wesentliche Unterschiede ergeben sich in der Altersklasse der jungen Erwachsenen von 18 bis unter 30 Jahren. Während Frauen bereits stark auf den MIV zurückgreifen (können), nutzen Männer vermehrt den ÖPNV sowie die aktiven Mobilitätsformen. In keiner anderen Altersklasse werden derart große Differenzen in der Pkw-Nutzung deutlich. Einfluss nimmt hier unter anderem der geringere Führerscheinbesitz. Da diese jungen Männer aber nicht weniger mobil sind, zeigt diese Auswertung aber auch, dass es adäquate Optionen abseits des MIV gibt. Werden diese weiter ausgebaut, kann eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds

über weitere Altersklassen erreicht werden. In den folgenden Altersklassen übersteigt die MIV-Nutzung der Männer, die der Frauen. Insbesondere im Alter von 50 bis 65 Jahren legen diese verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurück. Der geringere Führerscheinbesitz von Frauen ab 65 Jahren zeigt sich auch in einem höheren Anteil von MIV-MitfahrerInnen. Insbesondere hochbetagte Frauen legen nur noch wenige Wege eigenständig mit Auto zurück. Hier kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich die Anteile durch den Kohorteneffekt in Zukunft angleichen werden. Gleichzeitig bedeutet dies im Umkehrschluss aber auch, dass die übrige Verkehrsinfrastruktur insbesondere mit Rücksicht auf Hochbetagte hergestellt bzw. verbessert werden muss. Dies schließt vor allem eine ausreichende Barrierefreiheit ein, da die gesundheitlichen Einschränkungen, insbesondere Gehbehinderungen, in dieser Altersklasse sehr hoch sind.

Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

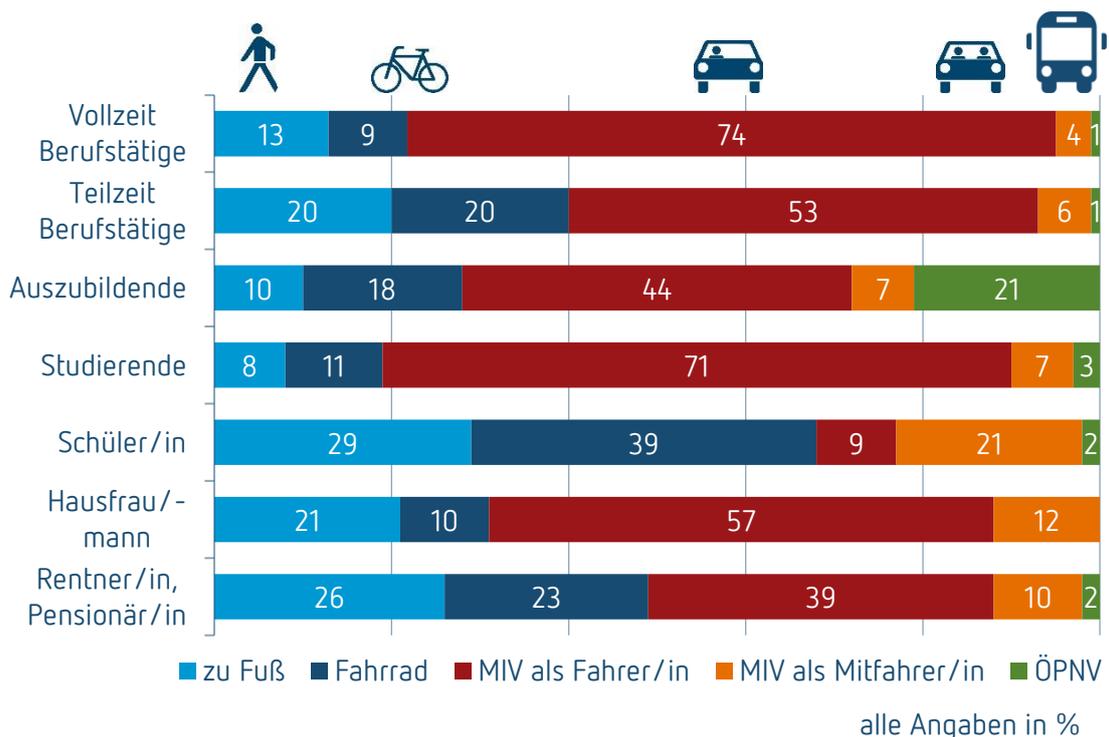


Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus. Berufstätige nutzen erwartungsgemäß häufig MIV. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen Vollzeit- und Teilzeit-Erwerbstätigen. Während bei Vollzeit-Erwerbstätigen der Anteil des MIV in Summe bei 78 % liegt, erreicht er bei Teilzeiterwerbstätigen lediglich 59 %. Die komplexeren Tages- und Wegestrukturen äußern sich in einer intensiveren Nutzung des Radverkehrs (20 %). Gleichermäßen werden Wege zu Fuß bewältigt. Besonders auffällig ist die hohe Nutzung des MIV durch Studierenden. Obwohl diese Gruppe über einen hohen ÖPNV-Zeitkartenbesitz verfügt,

macht sie davon kaum gebrauch und kompensiert durch den MIV. Die Verkehrsmittelwahl gleicht daher eher jener von Vollzeitberufstätigen. Mit der Reaktivierung des Regionalbahnangebots kann hier möglicherweise ein Wandel in der Verkehrsmittelwahl gelingen. SchülerInnen wählen im Vergleich der Erwerbsgruppen am häufigsten aktive Mobilitätsformen (68 %), da ihnen die Nutzung des MIV noch verwehrt bleibt. Es folgen ihnen RentnerInnen. Insgesamt legen sie annähernd zwei von fünf Wegen zu Fuß (26 %) oder mit dem Fahrrad (23 %) zurück und erweisen dadurch als aktivste erwachsenen Erwerbsgruppe. Die ÖPNV-Nutzung wird wesentlich durch Auszubildende geprägt. Die übrigen Erwerbsgruppen greifen nur in Ausnahmefällen auf diesen zurück.

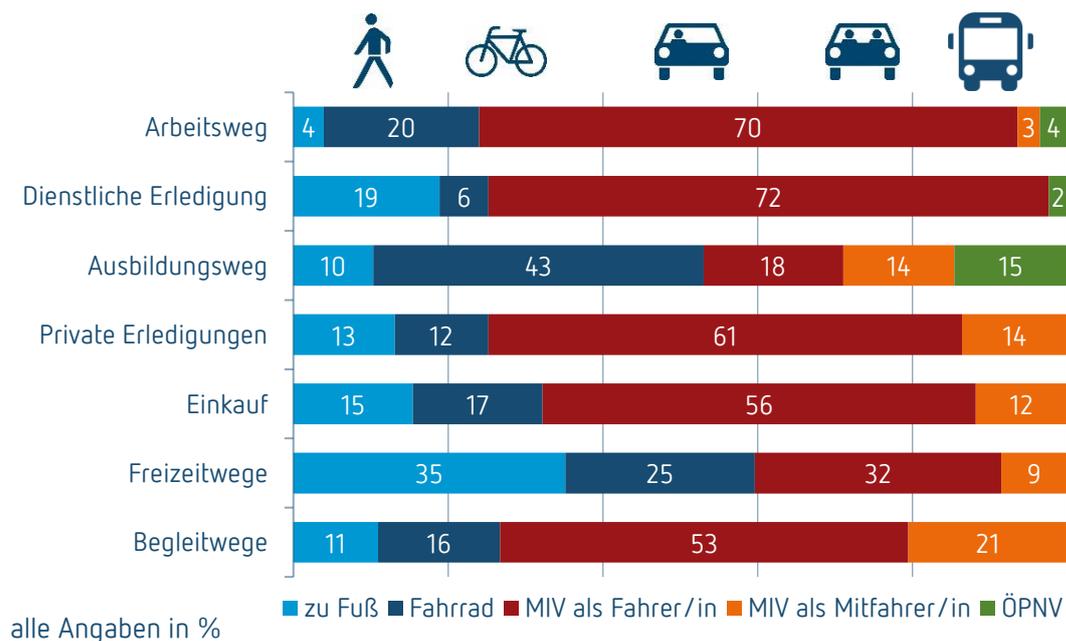
Abbildung 28: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf. Dagegen weisen die Ausbildungswege den höchsten ÖPNV-Anteil auf. Freizeit- und auch Ausbildungswege werden am häufigsten aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Dennoch ist mit Ausnahme der Freizeitwege und des Ausbildungsverkehrs der MIV das dominierende Verkehrsmittel und wird zu meist auf mehr als zwei Drittel der Wege des jeweiligen Zwecks genutzt. Außer im Ausbildungsverkehr (15 %) hat der ÖPNV für andere Zwecke mit Anteilen bis zu 4 % auf Arbeitswegen nur eine geringfügige bis keine Bedeutung. Das Maximum des Fußverkehrs (35 %) an einem Wegezweck wird auf Freizeitwegen und das Maximum des Radverkehrs (43 %) wird im Ausbildungsverkehr erreicht.

Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



6.2 Wegelängen und Wegedauer

Wegelängen

Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag der Bevölkerung der Stadt Kamp-Lintfort liegt bei etwa 10,6 km. Betrachtet man lediglich die Wege unter 100 km Länge, liegt die durchschnittliche Länge bei etwa 10,2 km. Über ein Viertel der Wege sind dabei kürzer als 2 km und etwa 55 % der Wege kürzer als 5 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt legt die Stadtbevölkerung der Stadt Kamp-Lintfort damit insgesamt vergleichsweise kurze Wege zurück.

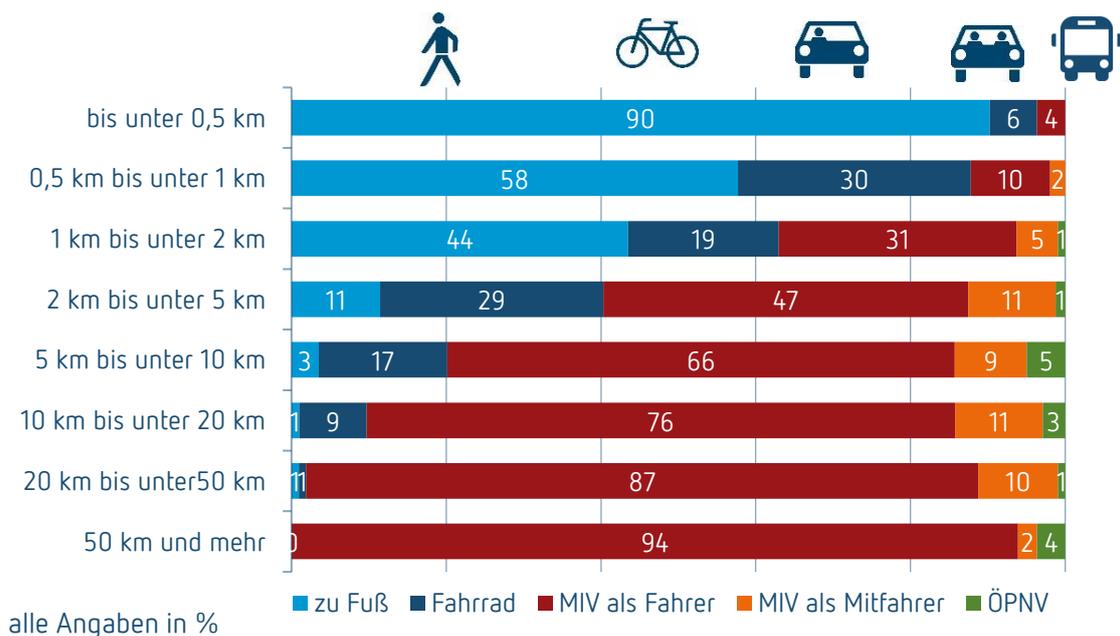
Tabelle 23: Entfernung der zurückgelegten Wege

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Kamp- Lintfort (n=2.440)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=2.539)	Stadt Kleve 2020 (n=3.277)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
bis unter 0,5 km	3	12	3	9	10
0,5 km bis unter 1 km	7		7	11	11
1 km bis unter 2 km	18	15	17	14	14
2 km bis unter 5 km	27	32	34	23	23
5 km bis unter 10 km	14	12	18	16	16
10 km bis unter 20 km	13	15	12	14	13
20 km bis unter 50 km	14	11	6	10	9
50 km und mehr	4	3	3	4	4
	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	10,6	11,6	8,4	12,9	12,5
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	10,2	10,0	7,3	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (in km)	4,0	4,0	3,0	k. A.	k. A.

Die durchschnittlich längsten Strecken mit 19,7 km werden auf Arbeitswegen zurückgelegt. Auch dienstliche Wege sind überdurchschnittlich lang (14,8 km). Kürzer sind dagegen Besorgungswege, wobei die Wege für private Erledigungen (7,9 km) länger ausfallen als Einkaufswege (5,1 km). Kürzer als letztere sind nur noch Begleitwege (4,6 km). Dass Ausbildungs- (7,0 km) und Freizeitwege (6,6 km) spricht für eine gute Schulinfrastruktur sowie ein angemessenes Freizeitangebot. In Kamp-Lintfort.

Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen - bei der Auswertung der Wege unter 100 km - feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,5 km lang, Fahrradwege 3,6 km. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als FahrerIn liegen bei 14,5 km, mit MIV als MitfahrerIn bei 10,2 km und mit dem ÖPNV bei 10 km. Die mittlere Reisedistanz im ÖPNV deutet darauf hin, dass dieser nur bedingt für den innerstädtischen Verkehre genutzt wird.

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Kurze Wege bis 2 km werden mehrheitlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Wegen bis 1 km überwiegen die Fußwege noch deutlich. Aber bereits ab einer Wegelänge von 2 km dominiert der MIV (als FahrerIn und MitfahrerIn) und macht bereits 58 % aller Wege zwischen 1 km und 2 km aus. Die Dominanz des MIV zeigt sich fortan in allen Entfernungsklassen. Insbesondere Wege mit einer Entfernung bis zu 5 km eignen sich für die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel. Insgesamt lassen sich 55 % aller Wege in die Distanzklassen von 1 km bis unter 5 km einordnen, wovon über 40 % mit dem Auto zurückgelegt (42 % der Wege von 1 km bis unter 5 km). Dieser große Anteil der Wege zwischen 1 km bis unter 5 km zeigt in Kombination mit dem Autoverkehrsanteil, dass insbesondere hier noch deutliche Verlagerungspotenziale auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) liegen.

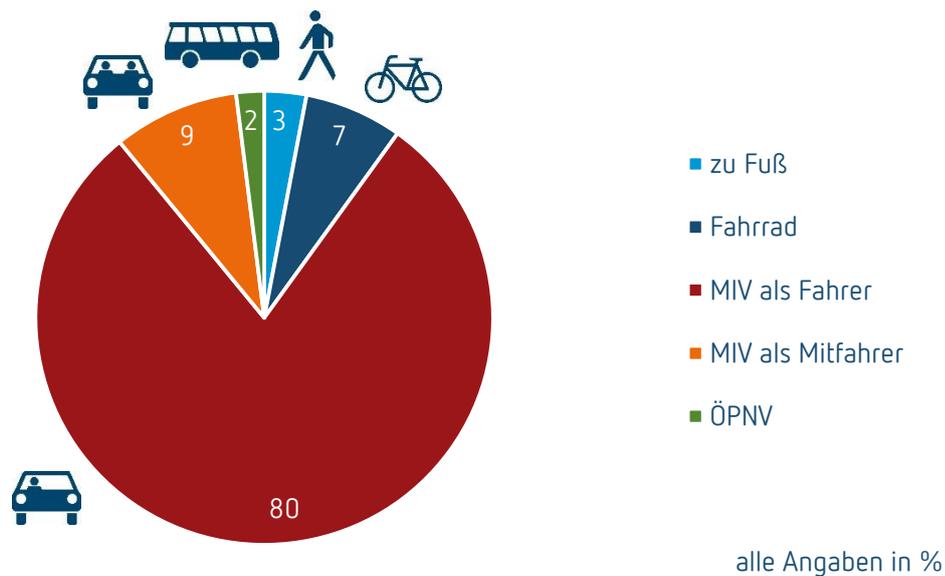
Der Radverkehr hat auf Strecken mit einer Länge von bis zu 20 km einen merklichen, fast immer zweistelligen Anteil. Mit Hilfe von Elektrofahrrädern können heutzutage auch Alltagsstrecken ab 5 km zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden und bieten daher Verlagerungspotenziale. Der ÖPNV weist nur kaum wahrnehmbare Anteile auf. Am häufigsten wird er auf Distanzen von 5 bis 20 km sowie auf langen Strecken ab 50 km genutzt und damit bislang keine nennenswerte Bedeutung auf Wegen im Binnenverkehr.

Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Insgesamt legt ein Einwohner oder eine Einwohnerin der Stadt Kamp-Lintfort an einem normalen Werktag im Durchschnitt rund 28 km zurück, ein mobiler Einwohner oder eine mobile Einwohnerin kommt auf gut 36 km. Zur Vermeidung von Ausreißer bleiben Wege ab 100 km bei dieser Auswertung unberücksichtigt.

Von der Tagesstrecke von knapp 36 km legt eine Person durchschnittlich 1,1 km zu Fuß, 2,3 km mit dem Rad, 0,7 km mit Bus und Bahn sowie 28,6 km als MIV-FahrerIn und 3,2 km als MIV-MitfahrerIn zurück. Der Modal Split nach der Verkehrsaufwand setzt demnach wie folgt zusammen:

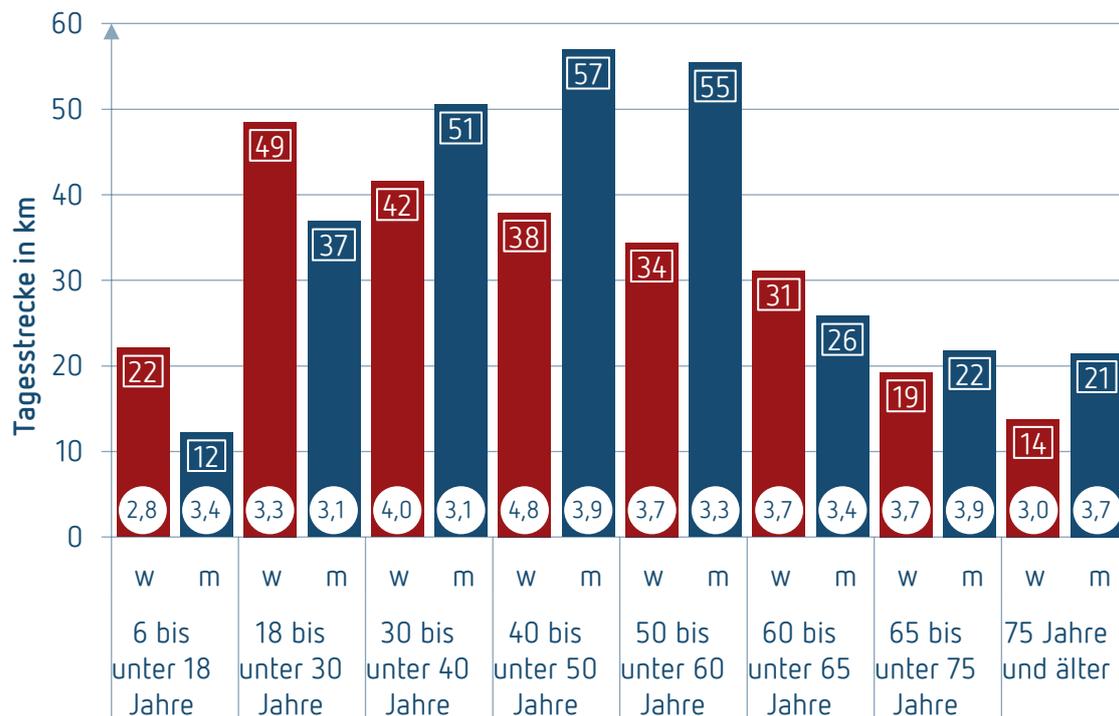
Abbildung 31: Modal Split nach Verkehrsaufwand



Fast 90 % der zurückgelegten Kilometer im alltäglichen Verkehr absolvieren die BürgerInnen von Kamp-Lintfort mit dem MIV. Die aktiven Mobilitätsformen des Fuß- und Radverkehrs erreichen in Kombination 10 %. Zur Erhöhung dieser Anteile kann insbesondere auch die Verlagerung der zahlreichen kurzen Wege auf die Formen der Nahmobilität beitragen.

Im Folgenden wird die Tagesstrecke ausschließlich von mobilen Personen dargestellt und näher betrachtet. Um Ausreißer zu vermeiden werden erneut lediglich Wege unter 100 km berücksichtigt. Die längsten Tagesstrecken legen männliche Personen zwischen 40 und 50 Jahren (57 km) und 50 und 60 Jahren (55 km) zurück. Auch Männer zwischen 30 und 40 Jahren weisen eine hohe Tagesstrecke auf (51 km). Dieser Wert übersteigt das Maximum bei Frauen, welches bei 49 km in der Altersklasse von 18 bis 30 Jahren nachgewiesen werden konnte. Da in der folgenden weiblichen Altersklasse die Tagesstrecke rückläufig ist, nehmen auch die Differenzen gegenüber den männlichen Personen derselben Altersklasse zu. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang in erster Linie, dass die Wegeanzahl der Frauen in allen Altersklassen von 18 bis 65 Jahren oberhalb jener der Männer liegt. Dennoch weisen sie geringere Tagesstrecke auf. Es kann daher festgehalten werden, dass Frauen in der Tendenz mehr kürzere Wege zurücklegen als Männer. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind häufiger in Vollzeit tätig, Frauen in diesem Alter üben dagegen bislang häufiger eine Teilzeiterwerbstätigkeit aus, die in der Regel kürzere Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort zur Folge hat. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind. Insgesamt stellt sich das tägliche Mobilitätsverhalten von Frauen somit wesentlich komplexer dar und erfordert daher gleichermaßen flexible Mobilitäts Optionen.

Abbildung 32: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen



28 Tagesstrecke (in Kilometer) 3,8 durchschnittliche Wegeanzahl (mobile Personen)

Wegedauer

Im Schnitt dauert werktags ein Weg der EinwohnerInnen der Stadt Kamp-Lintfort 22 Minuten. Mobile Personen sind damit am Tag etwa 76 Minuten unterwegs. Beide Werte liegen unterhalb des ermittelten Bundesdurchschnitts aus dem Jahr 2017 (27 bzw. 94 Minuten) wie auch unter dem Niveau der strukturähnlichen Mittelstädte in Stadtregionen (27 bzw. 97 Min). Mögliche Gründe dafür können die kompakte Stadtstruktur Kamp-Lintforts inkl. einer guten Versorgungsstruktur sein. Auch verfügt die Stadt innerhalb ihrer Grenzen über jegliche Schulformen. Nicht auszuschließen ist allerdings ebenso, dass durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie direktere und damit schnellere Wege gewählt wurden.

Tabelle 24: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Kamp-Lintfort (n=2.311)	Vergleichswerte			
		Stadt Kempen 2016 (n=2.486)	Stadt Kleve 2020 (n=2.905)	Stadtregion Mittelstadt	MiD 2017
bis unter 5 Minuten	3	22	5	3	3
5 bis unter 10 Minuten	17		16	17	17
10 bis unter 20 Minuten	37	39	41	37	36
20 bis unter 30 Minuten	17	13	16	14	14
30 bis unter 60 Minuten	22	18	16	19	20
1 bis unter 2 Stunden	5	7	5	10	10
2 Stunden und mehr	1	1	1		
	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in Min.)	22	24	21	27	27
Unterwegszeit pro Tag (mobile Personen) (in Min.)	76	81	77	97	100

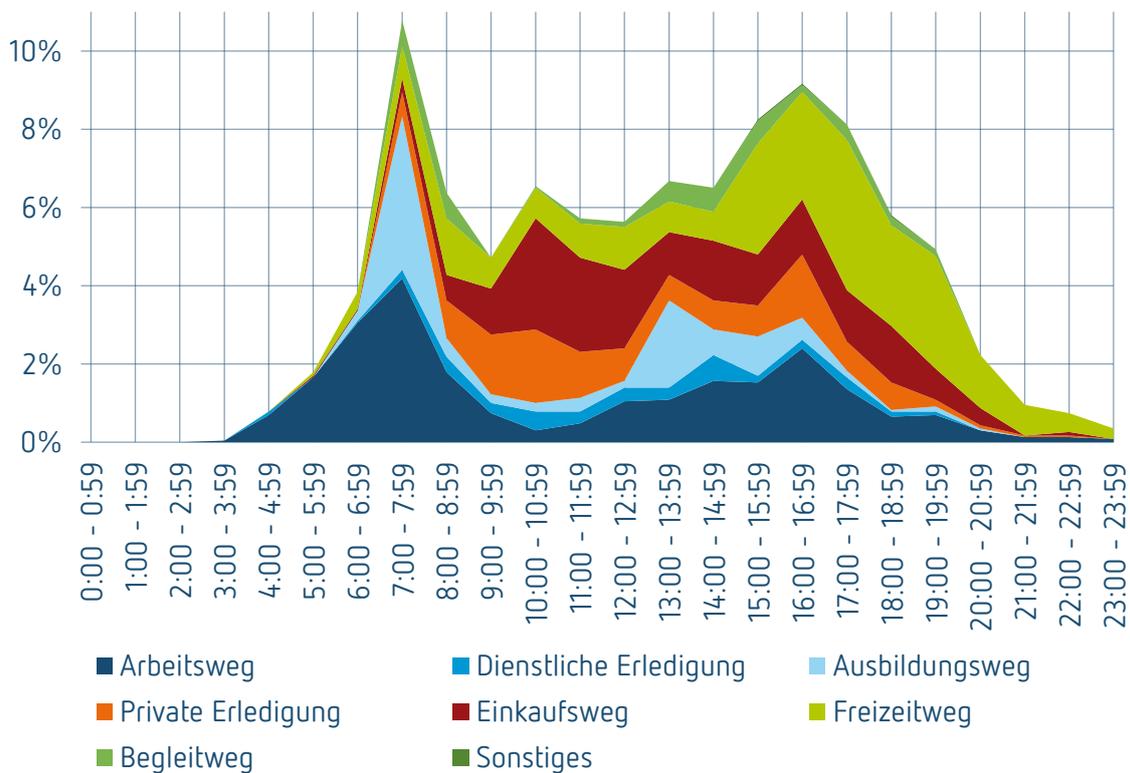
Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege werden zu Begleit Zwecken (12 Minuten) zurückgelegt. Dass darauf mit 18 Minuten Dauer Wege zu Einkaufszwecken folgen, unterstreicht die Annahme einer guten Versorgungsstruktur. Auch, dass für Ausbildungs- und Erledigungswege kaum mehr als 20 Minuten nötig sind, zeugt von einer soliden Schul- und Sozialinfrastruktur (20 bzw. 21 Minuten). Leicht überdurchschnittlich fällt die Wegedauer zu Freizeit Zwecken (23 Minuten) und zum Arbeitsplatz aus (28 Minuten).

Tageszeitliche Verteilung

Rund 95 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die meisten Wege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr mit etwa 11 % aller zurückgelegten Wege. Die Nachmittagsspitze erstreckt sich über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden über jeweils 8 % und mehr des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde getätigt. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 10 Uhr.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebeginns differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen Spitze und der nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege mit jeweils rund 4 % die Zusammensetzung der Wege. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Der Nachmittagspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 13 Uhr) und bleibt bis 16 Uhr bei rund 3 %. Vormittags wird das Verkehrsgeschehen in erster Linie durch Versorgungs- und Erledigungswege geprägt.

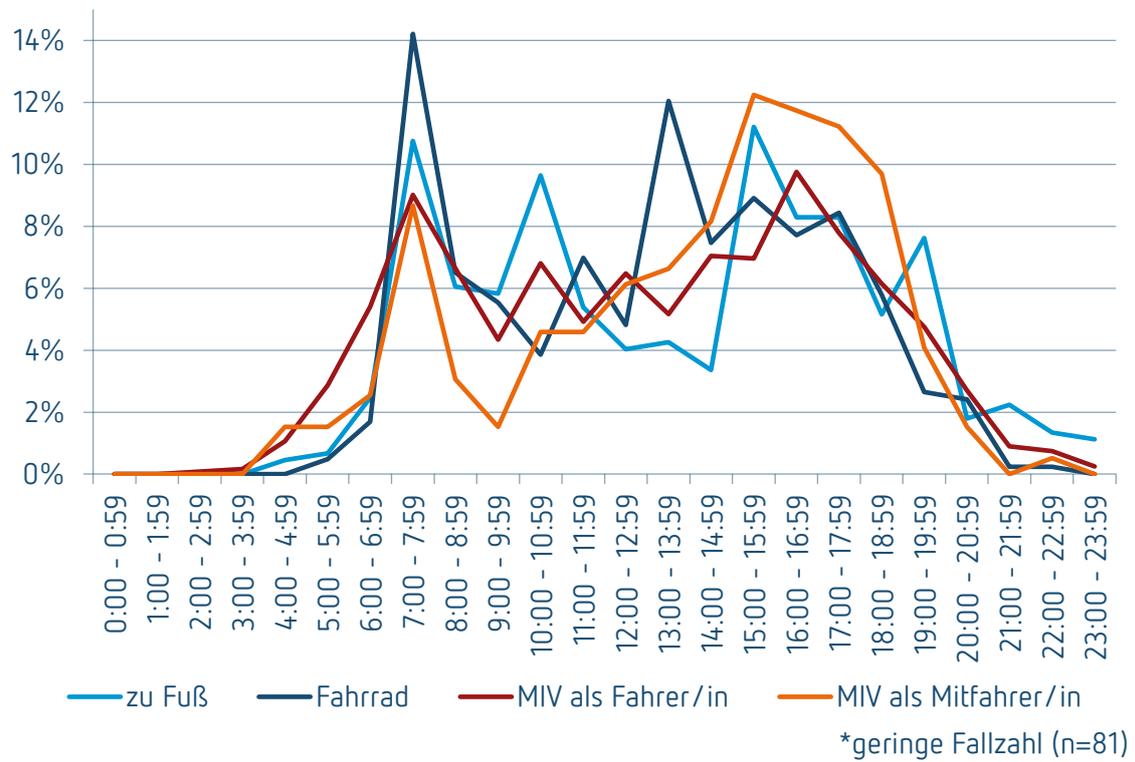
Abbildung 33: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



Bei der Betrachtung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls bestimmte Muster erkennen. Die Daten der ÖPNV-Wege mit genauer Zeitangabe bieten leider nicht die nötige Grundlage, um repräsentative Aussagen abzuleiten. In der Tendenz ist aber insbesondere ein deutliches morgendliches Hoch zwischen 7 und 9 Uhr bedingt durch die Wege zu den Ausbildungsstandorten zu erkennen. Es ist anzunehmen, dass in diesem etwa ein Drittel aller ÖPNV-Wege zurückgelegt werden.

Im Autoverkehr zeigt sich das typische Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr. Das Nachmittagspiel liegt zwischen 16 und 17 Uhr. Auch in den Stunden davor und danach sind aber erhöhte Anteile zu verzeichnen. Über einen längeren Zeitraum erstreckt sich dagegen das nachmittägliche Hoch der MIV-MitfahrerInnen im Zeitraum von 15 bis 19 Uhr. Grund dafür können unter anderem Begleitwege von Kindern und Jugendlichen z. B. zu Hobbies am Nachmittag sein. Der Einfluss von Kindern und Jugendlichen zeigt sich insbesondere in einem Mittagshoch des Radverkehrs zwischen 13 und 14 Uhr, der zu großen Teilen auf den Schulverkehr zurückgeführt werden kann. In diesem Zusammenhang steht auch das morgendliche Hoch, in dem zwischen 7 und 8 Uhr 14 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Fußverkehr bilden sich vier Peks aus. Im Zusammenhang mit Arbeitswegen ein morgendliches wie auch nachmittägliches Hoch, sowie im Zusammenhang mit Freizeitwegen und hier insbesondere Spazierwegen am Vormittag sowie Abend.

Abbildung 34: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



6.3 Räumliche Wegebeziehungen

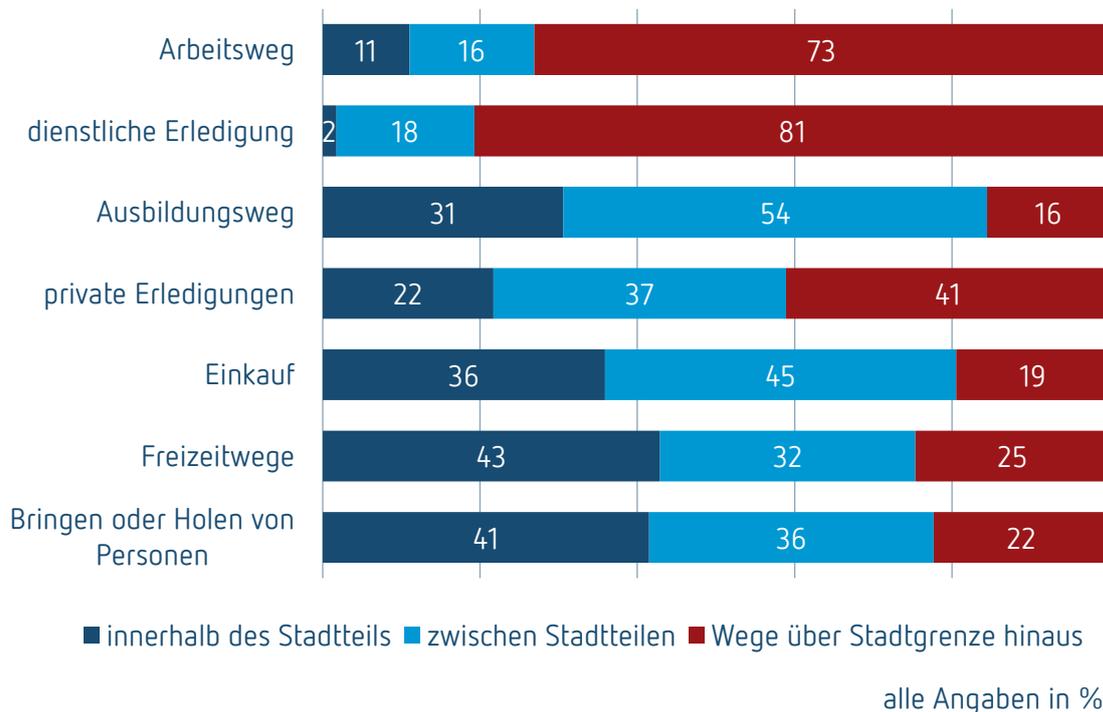
Drei von fünf Wegen werden innerhalb der Stadt Kamp-Lintfort zurückgelegt und gehören somit zum Binnenverkehr. Etwa 35 % der Wege der Stadtbevölkerung führen über die Stadtgrenze hinaus und rund 5 % der Wege haben keinen Bezug zur Stadt Kamp-Lintfort und finden gänzlich außerhalb statt.

Tabelle 25: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Räumliche Verkehrsbeziehung (alle Wege von Personen ab 6 Jahren)	Stadt Kamp-Lintfort (n=2.326)	Vergleichswerte	
		Stadt Kempen 2016 (n=2.532)	Stadt Kleve 2020 (n=3.340)
Binnenverkehr	60	65	74
- Innerhalb des Stadtteils	26		32
- Zwischen Stadtteilen	30		41
- Unbestimmter Binnenverkehr	4		1
Wege über die Stadtgrenze hinaus	35	25	25
Wege ohne Bezug zur Stadt	5	9	2
	100	100	100

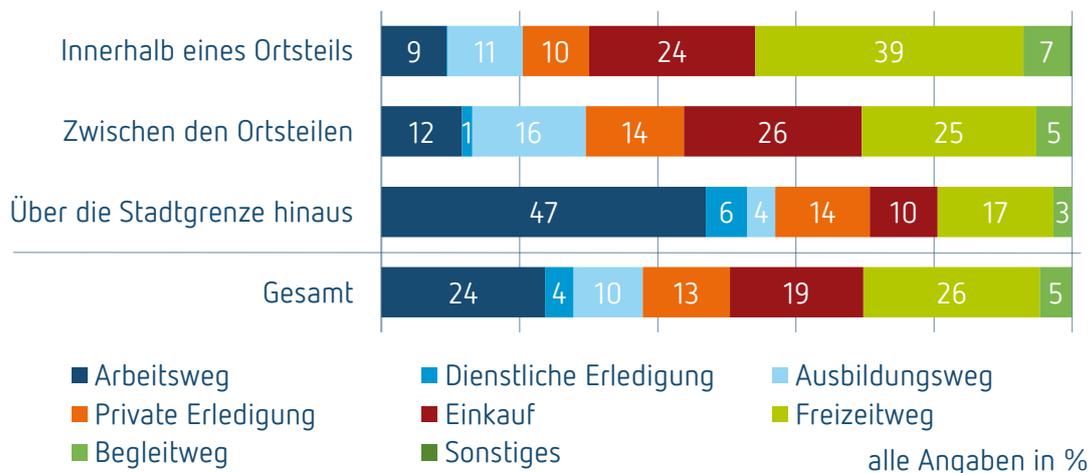
Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig. Nur 16 % der Ausbildungswege und 19 % der Einkaufswege führen über die Stadtgrenze Kamp-Lintforts hinaus. Folglich zeichnet sich die Stadt durch eine gute Schul- und Versorgungsinfrastruktur aus. Auch Freizeitwege verbleiben zu drei Vierteln in Kamp-Lintfort; insgesamt 43 % sogar innerhalb des eigenen Stadtteils. Auffällig viele Erledigungswege führen in umliegende Städte und Gemeinden. Dies schließt z. B. Arztbesuche oder Behördengänge ein. Hier gilt es ggfs. Versorgungsempässe aufzudecken. Der Weg zur Arbeit für einen überwiegenden Großteil der Bevölkerung über die Stadtgrenze. Fast drei Viertel der Wege enden nicht in Kamp-Lintfort. Demgegenüber verbleiben aber auch 11 % der Arbeitswege im eigenen Stadtteil.

Abbildung 35: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



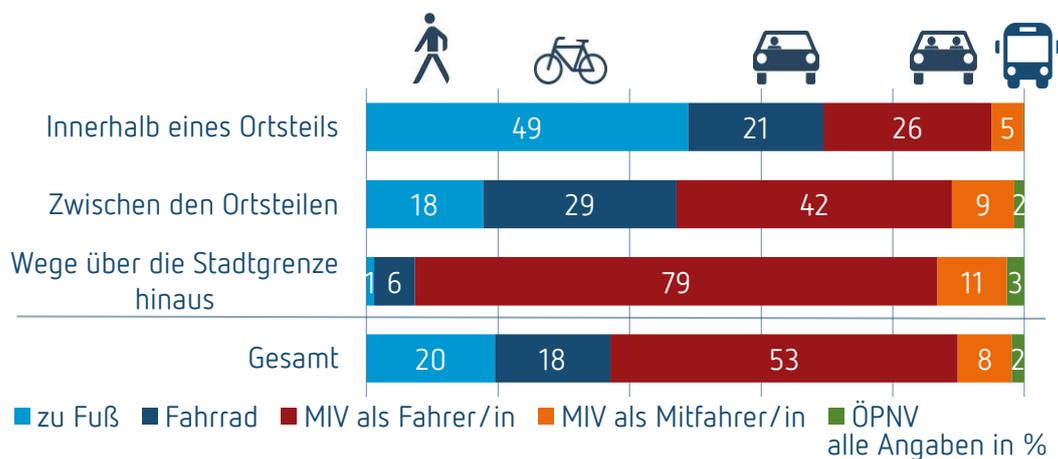
Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege aus unterschiedlichen Gründen durchgeführt. Bei fast zwei Drittel der Wege innerhalb eines Ortsteils handelt es sich um Einkaufs- oder Freizeitwege, bei den Stadtgrenzen überschreitenden Wegen sind es hingegen nur 27 %, die diesen Zwecken zugeordnet werden können. Lediglich 9 % der Wege innerhalb eines Ortsteils sind Arbeitswege. Des Weiteren weisen die Wege zwischen den Ortsteilen im Vergleich zum Anteil an allen Wegen einen höheren Anteil an Ausbildungswegen (16 %) auf. Die häufigsten Wegezwecke zwischen den Ortsteilen sind Einkaufs- (26 %) und Freizeitwege (25 %). Der Anteil der Arbeitswege an den Wegen zwischen den Ortsteilen in Kamp-Lintfort liegt bei 12 %. Damit liegt der Anteil der Arbeitswege auf den Wegen des Binnenverkehrs unter dem Anteil aller Wege der Kamp-Lintforter Bevölkerung (24 %). Je weiter die Ziele vom Wohnort entfernt liegen, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind 46 % der Wege, die die Stadtgrenze überschreiten Wege zum Arbeitsplatz.

Abbildung 36: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung



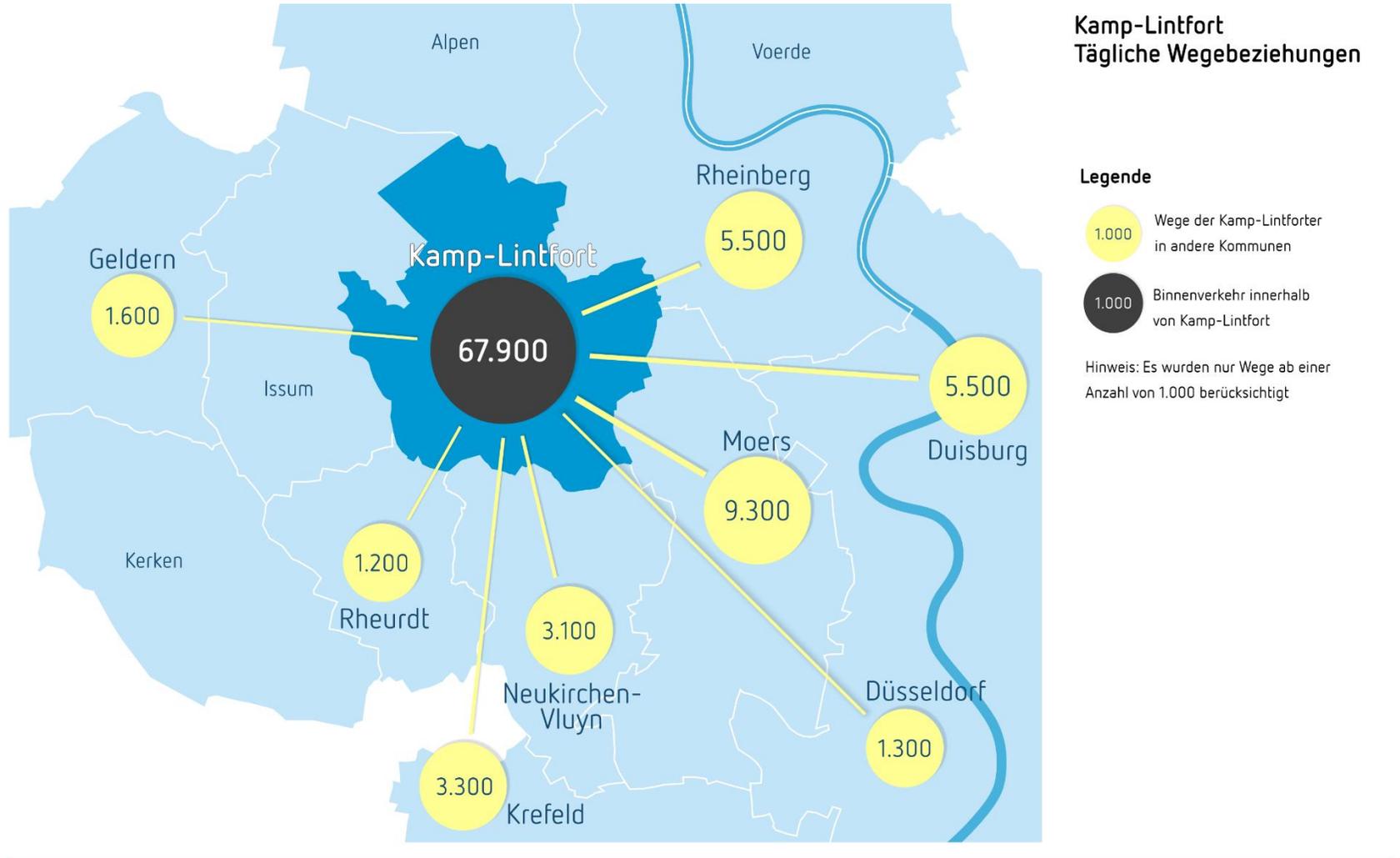
Der Großteil der Wege innerhalb eines Ortsteils – 70 % – wird in Kamp-Lintfort zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt (49 % zu Fuß, 21 % Fahrrad). Dem stehen 31 % der Wege mit dem MIV gegenüber. Schon wenn die Ortsteilgrenze überquert wird, gewinnt das Auto sowohl als FahrerIn als auch als MitfahrerIn enorm an Stellenwert: Für über die Hälfte der Wege wird bereits das Auto genutzt. Wege über die Stadtgrenze hinaus werden erwartungsgemäß vom Auto dominiert. 9 von 10 Wegen über die Stadtgrenze entfallen auf dem MIV. Auf Wegerelationen zwischen den Ortsteilen bieten sich noch Entwicklungspotenziale für den Radverkehr. Auf Grund der kompakten Stadtstruktur weisen diese Wege häufig eine mit dem Fahrrad gut zu bewältigende Distanz dar.

Abbildung 37: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung



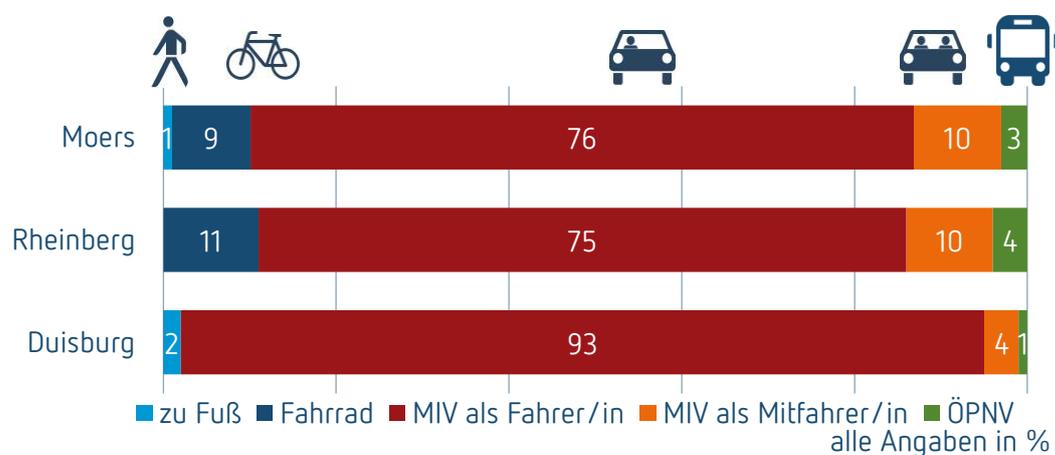
Hochgerechnet werden von den insgesamt rund 108.000 an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegten Wegen etwa 68.000 Wege innerhalb der Stadt Kamp-Lintfort gemacht und zählen somit zum Binnenverkehr. Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen der Bevölkerung der Stadt Kamp-Lintfort bestehen zu den Nachbargemeinden Moers mit hochgerechnet rund 9.300 Wegen und Rheinberg mit hochgerechnet 5.500 Wegen. Wichtige Wegerelationen bestehen darüber hinaus nach Duisburg (5.500 Wege), Krefeld (3.300 Wege) und Neukirchen-Vluyn (3.100 Wege). Hochgerechnet über 1.000 Wege pro Tag führen außerdem nach Geldern und Düsseldorf.

Abbildung 38: Wegebeziehungen zwischen der Stadt Kamp-Lintfort und dem Umland



Von den bedeutsamen Wegerelationen geht immer auch ein großes Potential für eine Verlagerung in der Verkehrsmittelwahl aus. Der Umfang der Daten erlaubt keine absolut repräsentativen Aussagen, dennoch sollen anhand der folgenden Abbildung Tendenzen veranschaulicht werden. Im Ergebnis wird deutlich, dass der MIV erwartungsgemäß dominant ist. Dennoch bieten liegen die Distanzen auch im Potentialbereich des Radverkehrs. Dieser erreicht auf der Wegebeziehung nach Rheinberg und Moers bereits einen merklichen Anteil. Durch stärkere Radverkehrsförderung auf diesen Beziehungen sind in Kombination mit dem nachweislichen Elektrofahrrad-Boom weitere Verlagerungen vom MIV auf den Radverkehr möglich. Sollten die Umstände eine Nutzung des Radverkehrs dennoch ausschließen bieten vor allem auch die hier genannten Relationen nach Moers und Duisburg Potential für den ÖPNV im Zuge der Reaktivierung der Bahntrasse.

Abbildung 39: Modal-Split auf ausgewählten Relationen



Hinweis: sehr geringe Fallzahl, lediglich als Tendenz zu interpretieren

6.4 Wegeketten

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

Tabelle 26: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsplatz	581	78	22
Dienstlich/geschäftlich	99	21	79
Ausbildung	245	89	11
Private Erledigung	310	62	38
Einkauf	469	62	38
Freizeit	618	77	23
Begleitwege (Bringen/Holen)	108	49	51
Durchschnitt gesamt	2.433	70	30

Bei 70 % aller Wege von EinwohnerInnen der Stadt Kamp-Lintfort handelt es sich um einfache Wegeketten. Insbesondere bei Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht. Dagegen werden in erster Linie dienstliche bzw. geschäftliche Wege sowie Begleitwege und in Teilen auch Einkaufs- und private Erledigungswege mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen nur in 21 % gleicht, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tabelle 27: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Zu Fuß	456	80	20
Fahrrad	427	74	26
MIV als Fahrer/in	1292	64	36
MIV als Mitfahrer/in	205	65	35
Bus und Bahn*	49	47	53
Anteil gesamt	2.431	68	32

*geringe Fallzahl

Insbesondere bei Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad handelt es sich zu hohen Teilen um einfache Wegeketten. Bei etwas mehr als einem Drittel der Wege mit dem MIV handelt es sich um komplexe Wegeketten (36 % MIV als FahrerIn, 35 % MIV als MitfahrerIn), bei denen mehrere Ziele hintereinander angesteuert werden. Der MIV erweist damit in dieser Erhebung als das Verkehrsmittel,

mit denen am meisten Wege kombiniert werden. Gerade innerstädtisch liegen hier aber häufig auch große Vorteile im Fuß- und Radverkehr. Etwa 55 % aller Wege, die die Bevölkerung der Stadt Kamp-Lintfort zurücklegt, sind kürzer als 5 km und bieten daher diese möglichen Verlagerungspotenziale auf aktive Mobilitätsformen.

Tabelle 28: Wegekettens (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegekettens nach Verkehrsmittel (Wege bis unter 5 km von Personen ab 6 Jahre) (in %) (n=1.325)	Einfache Wegekettens	Komplexe Wegekettens	Modal Split auf den Wegen bis 5 km
Zu Fuß	26	6	32
Fahrrad	17	7	25
MIV als Fahrer/in	22	13	35
MIV als Mitfahrer/in	5	2	8
Bus und Bahn	<1	1	1
Anteil der einfachen bzw. komplexen Wegekettens an den Wegen bis 5 km insgesamt	71	29	100

Eine detailliertere Analyse dieser Wege zeigt, dass rund 43 % dieser kurzen Wege mit dem Auto gefahren werden. Fast zwei Drittel dieser Wege (27 % an allen Wegen) sind dabei einfache Wegekettens. Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegekettens auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (bspw. wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl sind vor allem im Bereich der Arbeits- und Freizeitwege erhebliche Verlagerungspotenziale vorhanden, die 12 % bzw. 20 % der einfachen Wegekettens mit dem MIV ausmachen. Auch der Ausbildungsverkehr (13 % der einfachen Wegekettens mit dem MIV) bietet Verlagerungsmöglichkeiten. Zu großen Teilen handelt es sich hier um Fahrten als MIV-MitfahrerIn (Elterntaxi). Mit einem gezielten schulischen Mobilitätsmanagement und Unterstützung der Eltern kann die eigenständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen gefördert und die Wege im Elterntaxi verzichtbar machen.

Konkret ergeben sich z. B. folgende Verlagerungspotenziale: Wenn nur 20 % der kurzen, einfachen Autowege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal Split im Stadtgebiet um rund 3 Prozentpunkte auf 58 % MIV-Anteil über alle Wege sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl von 50 % dieser kurzen, einfachen Autowege ergäbe sich ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund von 7 Prozentpunkten des MIV-Anteils auf 54 % am Modal Split.

7 Potenzialermittlung

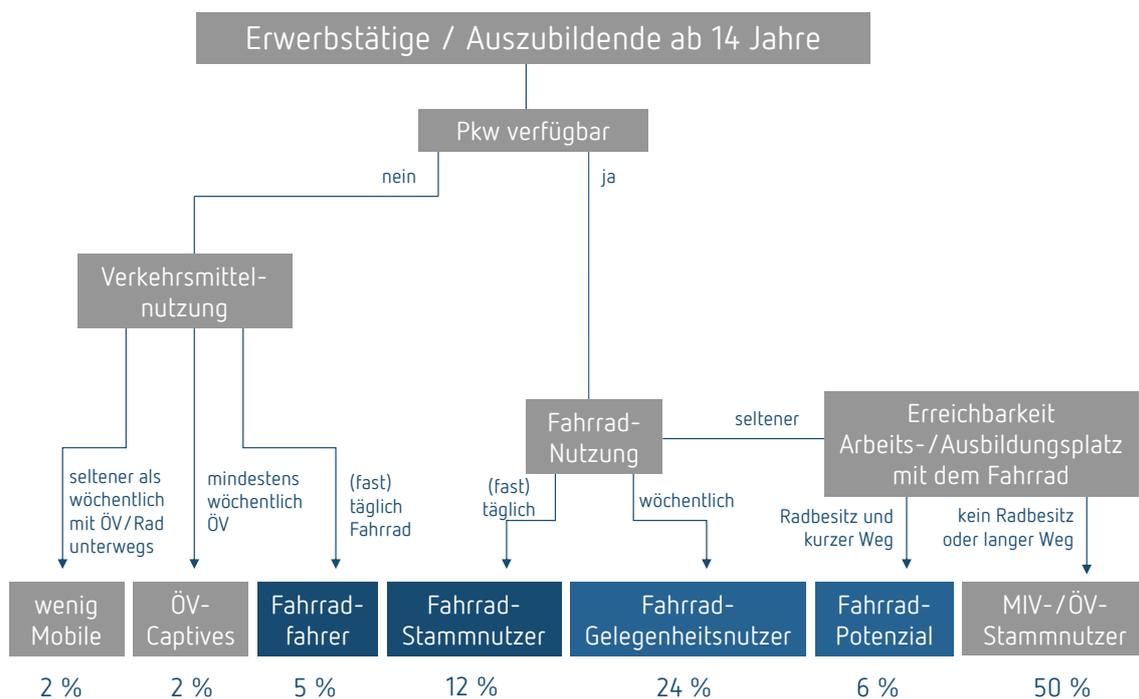
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege in der Stadt Kamp-Lintfort auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können.

7.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen.

Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, zusammen mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung¹⁴ sowie der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, kombiniert aus dem Fahrradbesitz und der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz¹⁵, hergeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden der Stadt Kamp-Lintfort noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

Abbildung 40: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Kamp-Lintfort



Der Anteil der FahrradnutzerInnen erweist sich im Vergleich zu anderen Städten mit 41 % als durchschnittlich. Nur wenige dieser Gruppe können aber als Fahrradfahrende (5 %) bezeichnet

14 Bezüglich der Nutzung werden konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst.

15 Der Arbeitsplatz gilt als mit dem Fahrrad erreichbar, wenn die Person ein Fahrrad besitzt und die Entfernung zum Arbeitsplatz nicht weiter als 5 km beträgt. Beim Besitz eines Elektrofahrrads besteht die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bis zu einer Entfernung von 10 km.

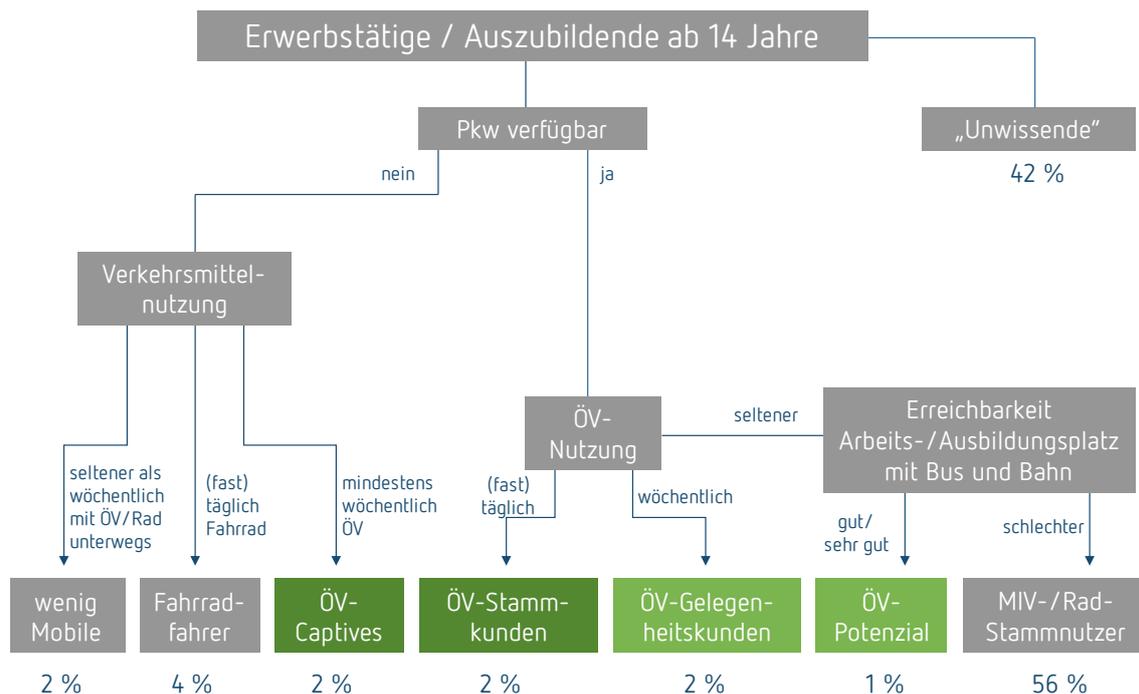
werden, was auf die hohe Pkw-Verfügbarkeit zurückgeführt werden kann. Rund 12 % der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden gehören zu den Fahrradstammnutzern, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos (fast) täglich nutzen. Weitere 24 % nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzern. Hier besteht grundsätzlich eine Affinität zum Fahrrad, die es weiter auszuprägen gilt. Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, welches bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber ihren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz aufgrund der kurzer Arbeitswege mit dem Fahrrad erreichen können. Hier bestehen bei insgesamt 6 % der Stadtbevölkerung (Erwerbstätige/Auszubildende ab 14 Jahren) gute Voraussetzungen für einen Umstieg auf das Fahrrad.

Trotz des bereits durchschnittlichen Anteils der Fahrradnutzenden kann damit für die Stadt Kamp-Lintfort weiteres Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr festgestellt werden, welches sich insbesondere aus einer intensiveren Nutzung der Fahrrad-GelegenheitsnutzerInnen sowie dem Fahrrad-Potential im engeren Sinne auf Grund der guten Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsstandortes ergeben. Weitere 50 % werden als MIV-/ÖV-Stammnutzer identifiziert. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die entweder kein Fahrrad besitzen oder ihr Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz zu weit entfernt liegt.

7.2 Potentiale zur Verlagerung auf Bus und Bahn

Mit ähnlicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Potentiale zur Verlagerung auf Bus und Bahn bestimmen. Wobei die Erreichbarkeit der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz in dieser Potenzialermittlung abweichend auf der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV beruht. Im Ergebnis kann ebenfalls ein Potenzial für eine regelmäßige Nutzung von Bus und Bahn in der Stadt Kamp-Lintfort identifiziert werden.

Abbildung 41: Nutzersegmente und Potentiale für Bus und Bahn in der Stadt Kamp-Lintfort



2 % der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus der Stadt Kamp-Lintfort gelten als ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen können und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 2 % im unterdurchschnittlichen Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 2 % gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen. Dieses Nutzersegment fällt damit ebenfalls vergleichsweise klein aus.

Mit insgesamt 4 % liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Lediglich 1 % der Befragten sind als ÖV-Potenzial zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber als gut oder sehr gut. Damit kann für die Stadt Kamp-Lintfort bislang nur ein sehr geringes Verlagerungspotenzial auf Bus und Bahn identifiziert werden. Dies ist in erster Linie auf das Fehlen eines Bahnhaltdepot zurückzuführen. Folglich sollte eine solche Potenzialermittlung nach Reaktivierung des Bahnangebotes im Jahr 2025/26 erneut durchgeführt werden. Bietet diese Bahnverbindung eine gute Zuverlässigkeit

und hohe Attraktivität, wird sich weiteres Potential zur Erweiterung der ÖV-Kundschaft auf tun. Flankierend gilt es rechtzeitig weitere geeignete Maßnahmen wie attraktive Umsteigerangebote, Anpassungen in der Tarifgestaltung sowie Marketing und Kommunikation durchzusetzen.

8 Handlungsansätze für die Mobilitätsplanung

Die Ergebnisse der durchgeführten Mobilitätsanalyse der Bevölkerung Kamp-Lintforts zeigen auf, dass sich in Kamp-Lintfort noch viele Möglichkeiten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ergeben. Insbesondere die aktuell noch hohe Nutzung des MIV auf kurzen Wegen bis 5 km bietet enormes Potential zur Verlagerung vieler Wege auf die Nahmobilität bestehend aus Fuß- und Radverkehr. Bereits ab einer Wegelänge von 2 km ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel und auch auf Wegen von 1 bis 2 km wird es bereits zu mehr als einem Drittel genutzt. Insbesondere auf diesen können weitere Wege verlagert werden. Die kürzesten z. B. durch mehr Wege zu Fuß. Mit steigender Distanz eignet sich das Fahrrad oder Elektrofahrrad. Letzteres – das haben die Ergebnisse der Untersuchung gezeigt – erfährt neben dem ohnehin bestehenden Marktboom einen noch stärkeren Aufschwung und gewinnt zunehmend an Bedeutung. Bereits 39 % der Haushalte und 20 % der Personen in Kamp-Lintfort verfügen heute über ein Elektrofahrrad. Noch scheint dieses aber primär eine Ergänzung der Mobilitätsoptionen zu sein. Es werden zwar dadurch einige Wege des MIV und des ÖPNV verlagert, dass eine Anschaffung eines Elektrofahrrads aber eine Abschaffung eines Autos oder einer ÖPNV-Zeitkarte bewirkt, lässt sich noch nicht beobachten. Dies muss auch nicht zwingend das Ziel sein. Vielmehr gilt es, alltägliche Wege, die gut mit dem (Elektro-) Fahrrad bewältigt werden können, auch tatsächlich auf diese zu verlagern. Die Potentialanalyse zur Verlagerung von alltäglichen Wegen auf den Radverkehr hat ergeben, dass dies auf 6 % der Erwerbstätigen zutrifft. Neben diesem Potential im engeren Sinne kann vor allem eine intensivere Nutzung der zahlreichen Fahrrad-Gelegenheitsnutzer erzielt werden. Diese Gruppe weist grundsätzlich eine Affinität zum Radverkehr auf, die es stärker zu nutzen gilt.

Neben der Förderung der Nahmobilität zeigt die Mobilitätserhebung insbesondere auch der ÖPNV in Kamp-Lintfort Handlungsbedarfe auf. Die Bedeutung des ÖPNV in Kamp-Lintfort fällt sehr gering aus. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf das unzureichende Angebot im Busverkehr sowie dem Fehlen einer Schienenanbindung. Innerstädtisch spielt der ÖPNV nur eine sehr marginale Rolle. Aber auch im Überlandverkehr zu den Nachbarkommunen kann die Nutzung des ÖPNV durch flexiblere Angebote oder Zielgruppenangebote weiter ausgebaut werden. Mit dem temporären Angebot im Zuge des Landesgartenschau konnte ein erster Eindruck von schienengebundenem ÖPNV in Kamp-Lintfort vermittelt werden. Mit der Aufnahme der Bahnverbindung Richtung Moers/Duisburg in den Regelbetrieb im Jahr 2025/26 ergeben sich neue Möglichkeiten zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs. Dafür gilt es zuvor die nötigen Maßnahmen zu treffen, um unmittelbar Verlagerungen zu erwirken.

Aus den Ergebnissen der Mobilitätserhebung werden schwerpunktmäßig folgende Handlungsfelder für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsplanung vorgeschlagen:

Förderung des Radverkehrs – den Trend nutzen

Die Ergebnisse zeigen offensichtlich den vorherrschenden Trend im Radverkehr – vor allem auch begünstigt durch die Marktdurchsetzung von Elektrofahrrädern im Zuge der Covid-19-Pandemie. Flankierend zu diesen positiven Entwicklungen ist es Aufgabe der Stadt weitere fördernde

Maßnahmen einzubringen. Durch die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Maßnahmenkonzeptes für den Radverkehr können maßgebliche Verbesserungen in den Bereichen geplant und erreicht werden, in denen die Befragten der Mobilitätsuntersuchung dem Radverkehr in Kamp-Lintfort einen Verbesserungsbedarf attestieren. Dies betrifft u.a. die Themen der Radabstellanlagen, die Qualität der Radwege sowie die Radwegebeschilderung und Sicherheit an Knotenpunkten. Insofern gilt es, im Rahmen eines gesamtstädtischen Maßnahmenkonzeptes entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse zu entwickeln.

Bei der Maßnahmenentwicklung ist ein besonderer Fokus auf die Anbindung der Ortsteile an die Versorgungseinrichtungen und das Stadtzentrum zu richten. Diese Wegebeziehung zu großen Anteilen im Nutzungsbereich des Radverkehrs. Eine entsprechende Anbindungsqualität erleichtert die Nutzung des (Elektro-) Fahrrads. Dies schließt auch laufende Verbesserungen im Alltagsgeschäft durch kleine Maßnahmen. Hierzu zählen bspw. die Ausbesserungen von Unebenheiten (Schlaglöchern oder zu hohe Fahrbahnkanten), Rückschnitt von Vegetation an Einmündungen und Kreuzungen, Markierungsarbeiten und Geschwindigkeitsreduzierungen wie auch eine Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei Baustellen, Kontrollen des ruhenden Verkehrs sowie im Winterdienst.

Von wesentlicher Bedeutung im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung (und auch der Fußverkehrsförderung) ist es für die Stadt Kamp-Lintfort, die Aufnahme in die AGFS-NRW zu verfolgen. Über ein solches Netzwerk kann es gelingen, weitere Synergieeffekte zu generieren, die Einzug in die lokale Planung finden können.

Förderung eigenständiger Mobilität – „von 9 bis 99“

Die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung haben auch gezeigt, dass einige Personengruppen in ihrer eigenständigen Mobilität eingeschränkt sind. In erster Linie sind dies Kinder und Jugendliche sowie Hochbetagte.

14 % der Ausbildungswege – und damit in vielen Fällen Schulwege – werden als MIV-MitfahrerIn und somit durch Unterstützung Erwachsener zurückgelegt. Das sogenannten Elterntaxi ist noch immer sehr ausgeprägt. Durch ein gezieltes schulisches Mobilitätsmanagement und Unterstützung der Eltern kann die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen weiter gefördert werden. Dazu bedarf es der Sensibilisierung von Kindern und Eltern für das Thema Mobilitäts- und Verkehrserziehung z. B. durch Maßnahmen wie Schulwegdetektive, Verkehrsunterricht, Radverkehrstraining o. Ä.. Infrastrukturell sind Begegnungs- und Bewegungsräume im Straßenraum denkbar.

Insbesondere Hochbetagte sind in ihrer Mobilität durch gesundheitliche Probleme eingeschränkt. Nicht selten sind dies Gehbehinderungen. Das Mobilitätsverhalten dieser Personen zeichnet sich durch eine hohe Quote Immobiler aus. Bei einer stärkeren Berücksichtigung der Belange dieser Personen z. B. hinsichtlich der Barrierefreiheit, Sicherheit oder ausreichender Sitzmöglichkeiten für Pausen, wird eine eigenständige Mobilität auch im hohen Alter ermöglicht. Diese Maßnahmen betreffen vordergründig Aspekte der Fußverkehrsförderung und kommen so der gesamten Bevölkerung zugute.

Auch hier kann eine Mitgliedschaft in der AGFS-NRW neue Möglichkeiten aufzeigen. Die Bedeutung und Relevanz der Themen kann bspw. durch Aktionsprogramme noch erhöht werden.

Förderung des ÖPNV und intermodaler Mobilität – Schnittstelle Bahnhofsteppunkt

In der Förderung des ÖPNV zeigen sich zwei Handlungsschwerpunkte. Zum einen gilt es durch ein gesamtstädtisches Maßnahmenkonzept Verbesserungen im Busverkehrsnetz zu erreichen. Die Nutzung des Busverkehrs im städtischen Kontext ist unterdurchschnittlich. Dazu gilt es insbesondere auch moderne Alternativen wie OnDemand-Systeme zu prüfen. Auf der anderen Seite muss eine gute Integration des Bahnangebotes ab 2025/26 erreicht werden. Bus und Bahn sind dann attraktiv, wenn sich mit dem Angebot konkurrenzfähige Reisezeiten von Haustür zu Haustür erreichen lassen. Dies kann insbesondere erreicht werden, wenn der Zugang zum Schienenpersonennahverkehr oder Schnellbus-Verkehr mit dem Fahrrad erfolgt und dieses sicher ganztägig am (Bus-) Bahnhof abgestellt werden kann. Gelingt dies, können die künftigen Haltepunkte Kamp-Lintfort und Kamp-Lintfort Süd bald als intermodale Schnittstellen fungieren. Dass grundsätzlich ein hohes Nutzungsinteresse an der neuen Bahnverbindung besteht, haben die Befragungsergebnisse gezeigt.

Hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten erschließen dieses Potential und können damit auch ein wesentliches Nutzungshemmnis des öffentlichen Verkehrs abbauen. Ein gutes Beispiel für hochwertige Fahrradabstellanlagen, die sicher und flexibel nutzbar sind, ist das aktuelle Projekt Dein-Radschloss beim Verkehrsverbund Rhein/Ruhr: Die Fahrräder werden in einzelnen Fahrradboxen und teilweise in Sammelschließanlagen untergebracht. Dabei kann ein Teil der Abstellplätze dauerhaft vermietet werden und ein Teil bleibt für eine spontane stunden- bzw. tageweise Nutzung verfügbar. Die Reservierung, Buchung und Abrechnung erfolgt durch eine VRR-weite Plattform per App oder Internet.

Förderung nachhaltiger Mobilität durch Information und Kommunikation

Die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung im Hinblick auf Interesse und Bekanntheitsgrad neuer Mobilitätsangebote zeigen, dass hier das Wissen der Bevölkerung noch ausbaufähig ist, sich aber andeutet, dass die Bevölkerung offen gegenüber einer stärkeren Digitalisierung und Elektrifizierung ist. Daher gilt es, im Zuge der Ausweitung ergänzender Mobilitätsangebote im Bereich der vernetzten Mobilität auch gleichzeitig offensiv über Vorteile und geeignete Nutzungszwecke zu informieren und durch Einführungsaktionen auf diese Angebote hinzuweisen und zum Ausprobieren einzuladen. Dies gilt auch insbesondere für Synergien mit der neuen Bahnverbindung, die durch eine Verknüpfung des geplanten Bahnangebotes mit neuen Mobilitätsangeboten für die erste bzw. letzte Meile erzeugt werden können.

9 Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätserhebung konnten aktuelle repräsentative Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Kamp-Lintfort ermittelt werden. Die Einflüsse der Covid-19-Pandemie sind insgesamt nicht sehr ausgeprägt, da sich zum Zeitpunkt der Erhebung das Mobilitätsverhalten wie auch das öffentliche Leben in großen Teilen normalisiert hat. So war ein geregelter Schulbetrieb und auch die Öffnung der Gastronomie und des Vereinswesens gegeben. Auffällig und auf die Pandemielage zurückzuführen war vor allem eine höhere Quote an immobilen Personen, das häufigere Arbeiten im Homeoffice sowie insbesondere eine überdurchschnittlich hohe Besitzquote von Elektrofahrzeugen.

Insgesamt zeigt sich eine klare Dominanz des Autos gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln. Insbesondere wird deutlich, dass diese Dominanz bereits auf Wegen ab einer Länge von 2 km einsetzt. Hier bieten sich demzufolge auch erhebliche Verlagerungspotentiale zu Gunsten der Nahmobilität. Diese ist in Kamp-Lintfort bis dato auf einem durchschnittlichen Niveau, lässt sich aber ausbauen. Im Zuge der Potentialanalyse zum Radverkehr wurde bspw. deutlich, dass 6 % der Bevölkerung ein Potential für den Radverkehr im engeren Sinne aufweisen (sie nutzen das Fahrrad bisher nicht) und weitere 24 % als GelegenheitsnutzerInnen ebenfalls Potential für eine stärkere Nutzung bieten. In Kombination mit der Marktdurchsetzung von Elektrofahrzeugen ergeben sich für die Stadt Kamp-Lintfort also gute Möglichkeiten hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Unterstützt werden kann dies auch durch eine Bewerbung für die Mitgliedschaft in der AGFS-NRW.

Neben dem Radverkehr bieten sich weitere Entwicklungsmöglichkeiten durch die Einführung des Bahnangebotes zum Jahr 2025/26. Wie die Ergebnisse deuten auf eine hohes grundsätzliches Nutzungsinteresse der Bahnverbindung Richtung Moers/Duisburg hin. Ziel sollte daher sein, frühzeitig Maßnahme zu ergreifen, die unmittelbar zu einer stärkeren Nutzung des bislang nur wenig genutzten ÖPNV beitragen. Die Haltepunkte Kamp-Lintfort und Kamp-Lintfort Süd können so künftig zu intermodalen Schnittpunkten zwischen ÖPNV und Radverkehr werden.

Neue Mobilitätsoptionen sind häufig noch nicht allen BewohnerInnen Kamp-Lintforts bekannt, wengleich sich Teile der Bevölkerung offen für die Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs zeigen. Nicht nur aus diesem Grund gilt es den Fokus künftig auch Information und Kommunikation in Bezug zur Mobilität zu legen. Die ist ein entscheidender Baustein hin zu einer nachhaltigeren Mobilität in Kamp-Lintfort.

Welche Potenziale im Radverkehr sowie auch durch eine attraktive Bahnanbindung stecken, zeigt beispielhaft die Stadt Kempen auf, deren Nutzerzahlen deutlich höher sind als in Kamp-Lintfort. Kempen ist seit vielen Jahren Mitglied der AGFS und bekannt durch eine Vorrangpolitik für den Radverkehr sowie die Schaffung von eigenständigen, attraktiven und sicheren Radwegen. Ein Radkonzept könnte auch in Kamp-Lintfort diese Potentiale konkret aufzeigen.

Quellenverzeichnis

Google 2020: Mobilitätsbericht zur Coronakrise: Deutschland 30. August 2020. Abgerufen unter: https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-08-30_DE_Mobility_Report_de.pdf (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)

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

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

Stadt Kamp-Lintfort (2020): Einwohnermelderegister – Einwohnerzahlen.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020): Zensus 2011 (Größe des privaten Haushalts am 09.05.2011).

Statistisches Landesamt NRW (2020): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2020).

RKI, Teralytics 2020: Covid-19 und Mobilität. Abgerufen unter: <https://rki.mobility-covid19.teralytics.net/> (zuletzt zugegriffen am 26.02.2020)

Empirische Untersuchungen in Städten zum Mobilitätsverhalten:

Stadt Kempen (2017): Mobilitätsuntersuchung 2016: Bearbeiter Planersocietät.

Stadt Kleve (2021): Mobilitätsuntersuchung 2020: Bearbeiter Planersocietät.

Internetquellen:

www.agfs-nrw.de

www.regionalstatistik.de/genesis/online

www.mobilitaet-in-deutschland.de

www.wetterkontor.de

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung	8
Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/ gewichtet)	11
Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/ gewichtet)	11
Abbildung 4: Räumliche Einordnung der Stadt Kamp-Lintfort.....	14
Abbildung 5: Besitz von Fahrradtypen nach Alter	20
Abbildung 6: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbstatus	20
Abbildung 7: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße	23
Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	24
Abbildung 9: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.....	26
Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	29
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich	30
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads.....	32
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung auf Arbeitswegen	36
Abbildung 14: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit verschiedenen Verkehrsmitteln	36
Abbildung 15: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Kamp-Lintfort nach Schulnoten	37
Abbildung 16: Bewertung der Situation des Zufußgehens	38
Abbildung 17: Bewertung der Situation des Radfahrens	39
Abbildung 18: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs.....	40
Abbildung 19: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten	41
Abbildung 20: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche.....	44
Abbildung 21: Wegezwecke werktags	45
Abbildung 22: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln.....	47
Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in Kamp-Lintfort.....	48
Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen.....	49
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen.....	50
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	50
Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter.....	51
Abbildung 28: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus.....	52
Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	53
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	55
Abbildung 31: Modal Split nach Verkehrsaufwand	56
Abbildung 32: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	57
Abbildung 33: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck	59
Abbildung 34: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	60
Abbildung 35: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck.....	62
Abbildung 36: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung	63
Abbildung 37: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung.....	63
Abbildung 38: Wegebeziehungen zwischen der Stadt Kamp-Lintfort und dem Umland.....	64
Abbildung 39: Modal-Split auf ausgewählten Relationen.....	65
Abbildung 40: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Kamp-Lintfort	68
Abbildung 41: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in der Stadt Kamp-Lintfort.....	70

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung	6
Tabelle 2: Befragungsinhalte	9
Tabelle 3: Eckdaten der Erhebung	9
Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen	10
Tabelle 5: Kenndaten der Stadt Kamp-Lintfort	13
Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen	16
Tabelle 7: Haushaltsstruktur	16
Tabelle 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme	17
Tabelle 9: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahräder)	18
Tabelle 10: Haushalte mit Elektrofahrädern im Vergleich	19
Tabelle 11: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern	21
Tabelle 12: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	23
Tabelle 13: Verfügbarkeit über ein Auto	25
Tabelle 14: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	25
Tabelle 15: Mobilitätsvoraussetzungen	27
Tabelle 16: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle	28
Tabelle 17: Typen der Verkehrsmittelnutzung	33
Tabelle 18: Räumliche Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes	34
Tabelle 19: Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort von der Wohnung	35
Tabelle 20: Bekanntheit und Nutzung des (temporären) Regionalbahnangebots	43
Tabelle 21: Mobilität am Werktag im Vergleich	44
Tabelle 22: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)	46
Tabelle 23: Entfernung der zurückgelegten Wege	54
Tabelle 24: Dauer der zurückgelegten Wege	58
Tabelle 25: Struktur der Verkehrsbeziehungen	61
Tabelle 26: Wegeketten nach Zweck des Weges	66
Tabelle 27: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	66
Tabelle 28: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl	67

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz¹⁶. 40 % der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 35 % der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite www.kamp-lintfort.de/mobil zu beantworten. 15 % wurde die telefonische Teilnahme vorgeschlagen. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben, das von der Bürgermeisterin unterschrieben wurde,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- ein Wegeprotokoll für bis zu vier Personen und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Internetseite www.kamp-lintfort.de/mobil mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

¹⁶ Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Haushaltsfragebogen

Mobilitätsuntersuchung Mobil in Kamp-Lintfort

Haushaltsfragebogen

Wir bitten Sie den Haushaltsfragebogen einmal für den gesamten Haushalt ausfüllen. Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen in einer Wohnung zusammenleben.
Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Online-Teilnahme finden Sie unter www.kamp-lintfort.de/mobil

1 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst mitgerechnet?
 Personen

2 In welchem Stadtteil von Kamp-Lintfort wohnen Sie?

<input type="checkbox"/> Kamp-Lintfort (Stadtkern)	<input type="checkbox"/> Lintfort
<input type="checkbox"/> Dachsbruch	<input type="checkbox"/> Niersenbruch
<input type="checkbox"/> Geisbruch	<input type="checkbox"/> Rossenray
<input type="checkbox"/> Gestfeld	<input type="checkbox"/> Saalhoff
<input type="checkbox"/> Hoerstgen	
<input type="checkbox"/> Kamp	

3 Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle?
 ca. Meter zur Bushaltestelle
 ca. Meter zur Bahnhaltestelle

4 Sind die folgenden Fahrzeuge in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie, falls zutreffend, bitte eine Anzahl an.

	privater Pkw	Dienst-Pkw	elektrisch angetrieben	Fahrleistung in km pro Jahr
1. Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100px;" type="text"/>
2. Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100px;" type="text"/>
3. Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100px;" type="text"/>
4. Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100px;" type="text"/>

nein	ja, Anzahl	
<input type="checkbox"/>	<input style="width: 50px;" type="text"/>	Motorrad / Motorroller / Mofa
<input type="checkbox"/>	<input style="width: 50px;" type="text"/>	Fahrrad (fahrbereit)
<input type="checkbox"/>	<input style="width: 50px;" type="text"/>	Pedelec / E-Bike
<input type="checkbox"/>	<input style="width: 50px;" type="text"/>	Lastenrad / E-Lastenrad
<input type="checkbox"/>	<input style="width: 50px;" type="text"/>	Sonstige:

5 Angaben zu den einzelnen Personen im Haushalt:	Person Nr. 1	Person Nr. 2	Person Nr. 3	Person Nr. 4	Person Nr. 5	Person Nr. 6
Geburtsjahr	<input style="width: 40px;" type="text"/>					
Geschlecht (weiblich / männlich / divers)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Hauptsächliche Tätigkeit						
vollzeit berufstätig	<input type="checkbox"/>					
teilzeit berufstätig	<input type="checkbox"/>					
vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschutz, Elternzeit)	<input type="checkbox"/>					
Auszubildende/r	<input type="checkbox"/>					
Student/in	<input type="checkbox"/>					
Schüler/in	<input type="checkbox"/>					
Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="checkbox"/>					
Hausfrau/-mann	<input type="checkbox"/>					
Rentner/in, Pensionär/in, Vorruhestand	<input type="checkbox"/>					
zurzeit ohne berufliche Beschäftigung	<input type="checkbox"/>					
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>					

Personenfragebogen (Seite 1)

Mobilitätsuntersuchung
Mobil in Kamp-Lintfort



Personenfragebogen

Wir bitten Sie für jede Person ab sechs Jahren einen Personenfragebogen ausfüllen. Falls Sie mehr als vier Personenfragebögen benötigen, können Sie diese unter www.kamp-lintfort.de/mobil herunterladen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

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

- 1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?
 ja nein
- 2 Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?
 immer / täglich
 zeitweise / nach Absprache
 nie
- 3 Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad, (E-) Lastenrad oder E-Bike / Pedelec? (Mehrfachantworten möglich)
 nein ja, E-Bike / Pedelec
 ja, Fahrrad ja, (E-) Lastenrad
- 4 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?
 nein
ja, und zwar (Mehrfachantworten möglich):
 SchokoTicket Firmenticket
 YoungTicketPLUS BahnCard 25/50
 Semesterticket BärenTicket
 Ticket1000/Ticket2000 Freifahrt mit Preisstufe: _____ Schwerbehindertenausweis
 SozialTicket / MeinTicket Sonstiges: _____
- 5 Welche Bus- und / oder Bahnlinien (wie z. B. Bus 2, 076, SB10, RB31) nutzen Sie mehrmals im Monat?
 keine
 folgende Linien: _____
- 6 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt? (Mehrfachantworten möglich)
 nein ja, durch Gehbehinderung
 ja, durch Sehbehinderung
 ja, andere Einschränkung(en)
- 7 Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt und wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort? (falls nicht zutreffend: weiter mit Frage 9)
ca. _____, _____ km
 Ich arbeite von zuhause.
 im gleichen Stadtteil wie die Wohnung
 in Kamp-Lintfort, aber in einem anderen Stadtteil
 außerhalb von Kamp-Lintfort

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

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>						
Bus	<input type="checkbox"/>						
Bahn	<input type="checkbox"/>						
Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
E-Bike / Pedelec	<input type="checkbox"/>						
als Fußgänger/-in	<input type="checkbox"/>						

- 9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>				
Bus	<input type="checkbox"/>				
Bahn	<input type="checkbox"/>				
Fahrrad	<input type="checkbox"/>				
E-Bike / Pedelec	<input type="checkbox"/>				
als Fußgänger/-in	<input type="checkbox"/>				

- 10 Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Kamp-Lintfort!

als Nutzer/-in von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>						
Bus/Bahn	<input type="checkbox"/>						
Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
E-Bike / Pedelec	<input type="checkbox"/>						
als Fußgänger/-in	<input type="checkbox"/>						

Bitte umblättern! →

Personenfragebogen (Seite 2; Rückseite)

11 Bitte bewerten Sie die Situation des **Zufußgehens** in Kamp-Lintfort!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Qualität der Gehwege	<input type="checkbox"/>						
Barrierefreiheit der Gehwege	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Fußgänger/-innen	<input type="checkbox"/>						
Ampelschaltungen für Fußgänger/-innen	<input type="checkbox"/>						
Trennung von Rad- und Gehwegen	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit (z. B. Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>						
Sitzgelegenheiten für Pausen	<input type="checkbox"/>						

12 Bitte bewerten Sie den **Bus- und Bahnverkehr** in Kamp-Lintfort!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Fahrtshäufigkeit / Takt	<input type="checkbox"/>						
Umstiege / Anschlüsse	<input type="checkbox"/>						
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>						
Tarif- / Preisstruktur	<input type="checkbox"/>						
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>						
Ausstattung der Haltestellen	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit in Bussen	<input type="checkbox"/>						
Radabstellanlagen an Stationen	<input type="checkbox"/>						

13 Bitte bewerten Sie die Situation des **Radfahrens** in Kamp-Lintfort!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Radwegverbindungen innerhalb der Stadt	<input type="checkbox"/>						
Radwegverbindungen in die Nachbarstädte	<input type="checkbox"/>						
Qualität der Radwege (z.B. Fahrbahnoberfläche)	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrer/-innen	<input type="checkbox"/>						
Ampelschaltung für Radfahrer/-innen	<input type="checkbox"/>						
Radwegebeschilderung	<input type="checkbox"/>						
Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>						

14 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote?

	häufige Nutzung	gelegentliche Nutzung	künftig vorstellbar	kommt nicht in Frage	Angebot kenne ich nicht	weiß nicht
Carsharing	<input type="checkbox"/>					
Park/Bike and Ride	<input type="checkbox"/>					
Fahrradboxen	<input type="checkbox"/>					
Radstation	<input type="checkbox"/>					
Leih- und Mieträder	<input type="checkbox"/>					
Fahrradbus	<input type="checkbox"/>					
E-Roller/E-Scooter	<input type="checkbox"/>					
E-Ladesäulen für Pkw	<input type="checkbox"/>					
E-Ticket	<input type="checkbox"/>					
Informations-App	<input type="checkbox"/>					

15 Kennen Sie das zur Landesgartenschau eingeführte Regionalbahnangebot?

- kenne ich gut habe davon gehört
 kenne ich nicht

Können Sie sich eine Nutzung vorstellen, wenn diese Verbindung täglich besteht?

zukünftig vorstellbare Nutzung (Mehrfachantwort möglich)
<input type="checkbox"/> für Arbeitswege
<input type="checkbox"/> für Freizeitfahrten werktags
<input type="checkbox"/> für Freizeitfahrten am Wochenende
<input type="checkbox"/> nur in Ausnahmefällen
<input type="checkbox"/> nicht vorstellbar

16 Vergleichen Sie bitte Ihr aktuelles Verkehrsverhalten mit Ihrem Verkehrsverhalten vor den Corona-Einschränkungen!

	häufiger als zuvor	genauso häufig wie zuvor	seltenere als zuvor	überhaupt nicht mehr
Nutzung von Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung von Bus / Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wege mit dem (Elektro-)Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wege als Fußgänger/-in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung des Flugzeugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verlassen der Wohnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17 Haben Sie Anregungen oder Vorschläge für die Verkehrsplanung in Kamp-Lintfort?

Wegeprotokoll (Seite 1)

**Mobilitätsuntersuchung
Mobil in Kamp-Lintfort**



Wegeprotokoll
(nur für Personen ab 6 Jahren)

Bitte füllen Sie für jede Person ab sechs Jahren in Ihrem Haushalt das Wegeprotokoll aus. Falls Sie ein weiteres Wegeprotokoll benötigen, können Sie dieses unter www.kamp-lintfort.de/mobil herunterladen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Bitte tragen Sie in diesem Dokument Ihre Wege ein, die Sie an Ihrem Berichtstag zurückgelegt haben.

Ihr Berichtstag: ____ . ____ . ____

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

Hinweise zum Wegeprotokoll

- Bitte tragen Sie nur Wege des angegebenen Berichtstages ein.
- Jedes Ziel ist ein Weg mit einem eigenen Wegezweck (z. B. der Besuch im Supermarkt).
- Die Hin- und Rückwege werden getrennt eingetragen.
- Beim Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln und gleichem Ziel bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel und Fußwege an.
- Falls Sie beruflich unterwegs sind (z. B. Taxifahrer/-in, Handwerker/-in), tragen Sie nur den ersten und letzten Weg zur bzw. von der Arbeit ein.

Auf der Rückseite finden Sie ein Beispiel.

Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?	Person Nr. 1	Person Nr. 2	Person Nr. 3	Person Nr. 4	
Geburtsjahr	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □	Die verschiedenen Verkehrsmittel werden im Wegeprotokoll in folgende Gruppen unterschieden: <ul style="list-style-type: none">  a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller, E-Scooter)  b) Fahrrad / Lastenrad  c) E-Bike / Pedelec / E-Lastenrad  d) Mofa / Moped / Motorrad  e) Pkw als Fahrer/-in  f) Pkw als Mitfahrer/-in  g) Bus (auch Schulbus, Taxi-Bus, Bürgerbus)  h) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn  i) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)  j) Fernverkehrszug (IC / ICE) ... k) Sonstiges
ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
nein, denn ...					
... ich war krank.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
... ich hatte Homeoffice.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
... ich hatte Urlaub.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
... ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
... das Wetter war zu schlecht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
... ich habe eine Person zu Hause betreut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
... ich bin altersbedingt nicht mobil.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sonstiges:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(direkte Texteingabe): _____					

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

Wegeprotokoll (Seiten 2 u. 3; innenliegende Doppelseiten)

Mobilitätsuntersuchung
Mobil in Kamp-Lintfort

Ihre Wege an Ihrem Berichtstag.
(Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.)

	Start und Ziel				Verwendete Verkehrsmittel											
	Start- Uhrzeit	Ziel des Weges <small>(Bitte tragen Sie die Stadt bzw. den Ort und Stadtteil Ihres Ziels ein. Alternativ können Sie eine konkrete Zieladresse angeben.)</small>		zurück- gelegte Entfernung	Ankunfts- Uhrzeit											...
		<small>Denken Sie bitte auch an Ihre Rückweg!</small>				zu Fuß	Fahr- rad	E-Bike	mot. Zwei- rad	Pkw Fahrer	Pkw Mit- fahrer	Bus	U-/ S-Bahn	Nah- verkehr	Fern- verkehr	Sonstiges
Person 1	Startort: <input type="checkbox"/> zu Hause oder: <input type="checkbox"/> _____				a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)	i)	j)	k)	
Weg 1	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 2	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 3	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 4	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 5	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 6	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 7	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 8	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Person 2	Startort: <input type="checkbox"/> zu Hause oder: <input type="checkbox"/> _____				a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)	i)	j)	k)	
Weg 1	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 2	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 3	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 4	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 5	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 6	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 7	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 8	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Person 3	Startort: <input type="checkbox"/> zu Hause oder: <input type="checkbox"/> _____				a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)	i)	j)	k)	
Weg 1	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 2	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 3	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 4	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 5	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 6	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 7	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 8	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Person 4	Startort: <input type="checkbox"/> zu Hause oder: <input type="checkbox"/> _____				a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)	i)	j)	k)	
Weg 1	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 2	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 3	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 4	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 5	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 6	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 7	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Weg 8	:		km	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

