

Kurzfassung

Mobilitätsbefragung 2024

Stadt Kamen



Stadt Kamen
Rathausplatz 1
59174 Kamen

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Alexander Reichert

Harriet Schröder

Dr. Christoph Mall

Elias Götze

Bilal Al Khanji

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Einige Kenngrößen im Überblick...

3,3 Wege...

... pro Einwohner:in und Tag

13 % Radverkehrsanteil...

... am Modal Split nach Wegeaufkommen

9,3 km lang ...

... ist ein alltäglicher Weg im Durchschnitt

45 % aller Haushalte...

... besitzen mindestens ein Elektrofahrrad

24 Minuten...

... dauert ein Weg durchschnittlich

12 % aller Haushalte...

... haben keinen Pkw

85 Minuten täglich...

... sind die Einwohnenden im Schnitt unterwegs

51 % aller Wege...

... sind kürzer als 5 km

Kurzfassung der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Kamen hat im Jahr 2024 im Rahmen einer Haushaltsbefragung das Mobilitätsverhalten der Menschen in Kamen erhoben. Die Mobilitätsbefragung liefert Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung und aktualisiert zudem die Ergebnisse aus der vorherigen Mobilitätsbefragung der Stadt Kamen aus dem Jahr 2012. Insgesamt haben rund 1.120 Personen (ab 6 Jahren) aus rund 600 Haushalten an der Befragung teilgenommen und an einem vorgegebenen Berichtstag ihre zurückgelegten Wege protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 2,6 % der Bevölkerung der Stadt Kamen befragt und somit repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten erzielt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die persönliche Verkehrsmittelwahl und letztlich auch die Verkehrsmittelnutzung sind die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz einer Fahrerlaubnis oder einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Einflussfaktoren. Der Großteil aller Haushalte (88 %) besitzt mindestens einen Pkw und 19 % ein Krad. In 82 % der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad) vorhanden (Vergleich 2012: 85 %). Positiv hingegen ist die Verbreitung von Elektrofahrrädern. Der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen, liegt in Kamen bei 45 %, bei der deutschlandweiten, repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) aus dem Jahre 2017 bei 9 %.

22 % der befragten Bevölkerung in Kamen ab 6 Jahren besitzt einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Davon entfallen 78 % auf das Deutschlandticket (allgemeines Deutschlandticket 54 %, Deutschlandticket Schule 17 %, JobTicket Deutschlandticket 8 %), 6 % auf Freifahrtberechtigungen (wie z. B. Schwerbehindertenausweis) und 4 % auf das Schüler Monatsticket. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über eine Fahrerlaubnis für den Pkw (92 %) und 78 % der Personen (ab 18 Jahren) können immer oder täglich auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 13 % der Personen steht ein Pkw zumindest zeitweise oder nach Absprache zur Verfügung.

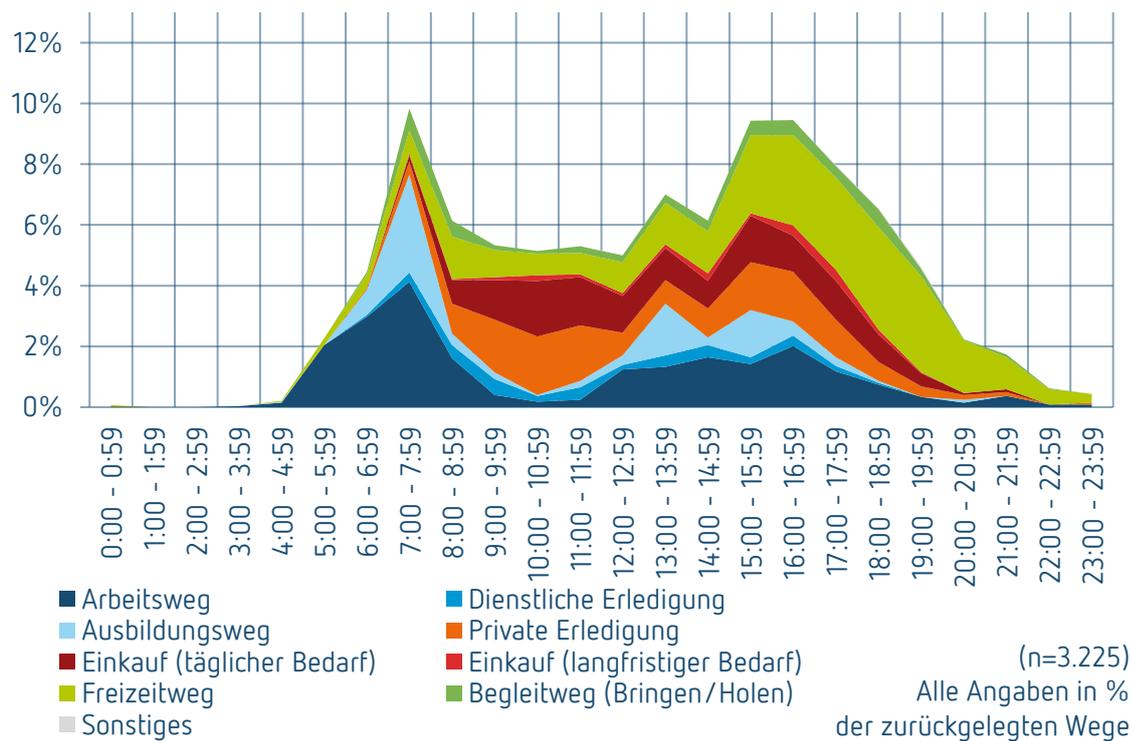
Mobilitätskennzahlen

In Kamen verlassen 89 % der Stadtbevölkerung (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Die mobilen Personen legen dabei im Schnitt jeweils 3,7 Wege pro Person täglich zurück. Werden die immobilen Personen (11 %) in die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person eingerechnet, beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 3,3 Wege pro Person pro Tag. Im Schnitt wird im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) pro Weg eine Entfernung von ca. 9,3 km zurückgelegt.

Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ein Drittel der Wege (33 %) der Einwohnenden der Stadt Kamen werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 16 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 15 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Rund ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (27 %) und ein gutes Fünftel sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz (22 %). Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (9 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (35 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen, die rund 5 % aller Wege ausmachen.

Abb. 1: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



Rund 96 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr, in denen mehr als ein Drittel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze ab 6 Uhr stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In dieser Zeit werden pro Stunde jeweils 8 % bis 9 % des täglichen Wegeaufkommens getätigt. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 13 Uhr. In diesem Zeitraum werden über 4 Stunden verteilt insgesamt rund ein Fünftel des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

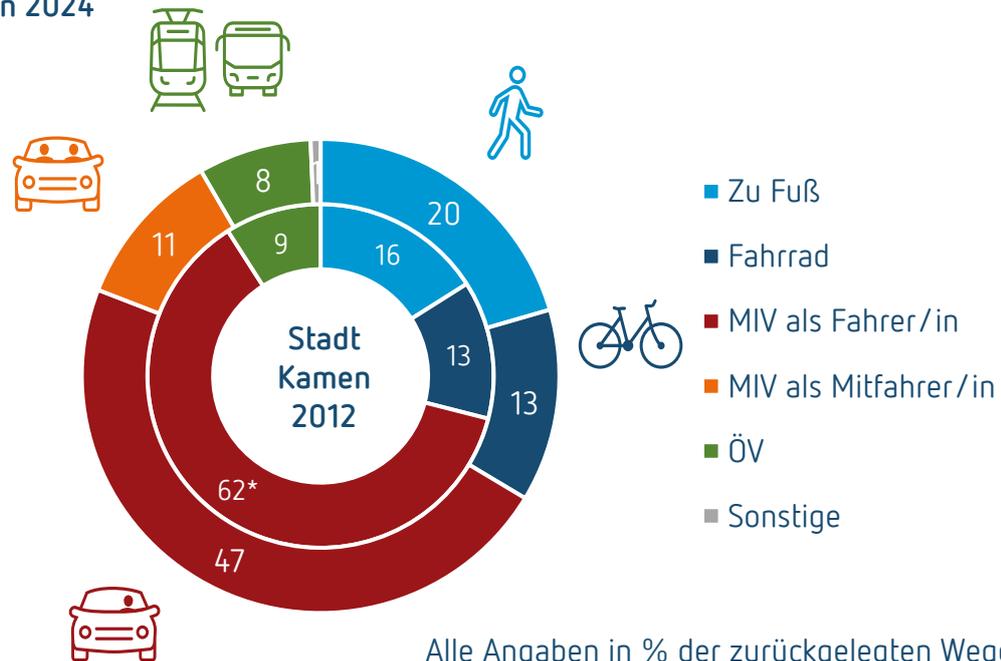
Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) weniger stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Während des Mittagstiefs und am Nachmittag werden vermehrt private Erledigungswege zurückgelegt. Der Nachmittagsspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 13 Uhr) als der des Arbeitsverkehrs. Zudem werden im Tagesverlauf zunehmend mehr Freizeitwege zurückgelegt, die in den Abendstunden die deutliche Mehrheit einnehmen.

Modal Split nach Wegeaufkommen

Die Verkehrsmittelwahl – der sogenannte Modal Split – verteilt sich wie folgt: Insgesamt 33 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 20 % der Wege zu Fuß unternommen und für 13 % der Wege das Fahrrad genutzt. Mit dem öffentlichen Verkehr werden 8 % der Wege bewältigt. 4 % der Wege werden dabei mit dem Bus zurückgelegt; 3 % entfällt auf Nahverkehrszüge. Insgesamt werden somit rund zwei Fünftel der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt (41 % der Wege). Dementsprechend wird der Großteil des täglichen Wegeaufkommens mit dem Auto zurückgelegt. Dabei werden 47 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 11 % als mitfahrende Person zurückgelegt.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Wegen 2024 im Vergleich zu 2012

Stadt Kamen 2024
(n=3.406)

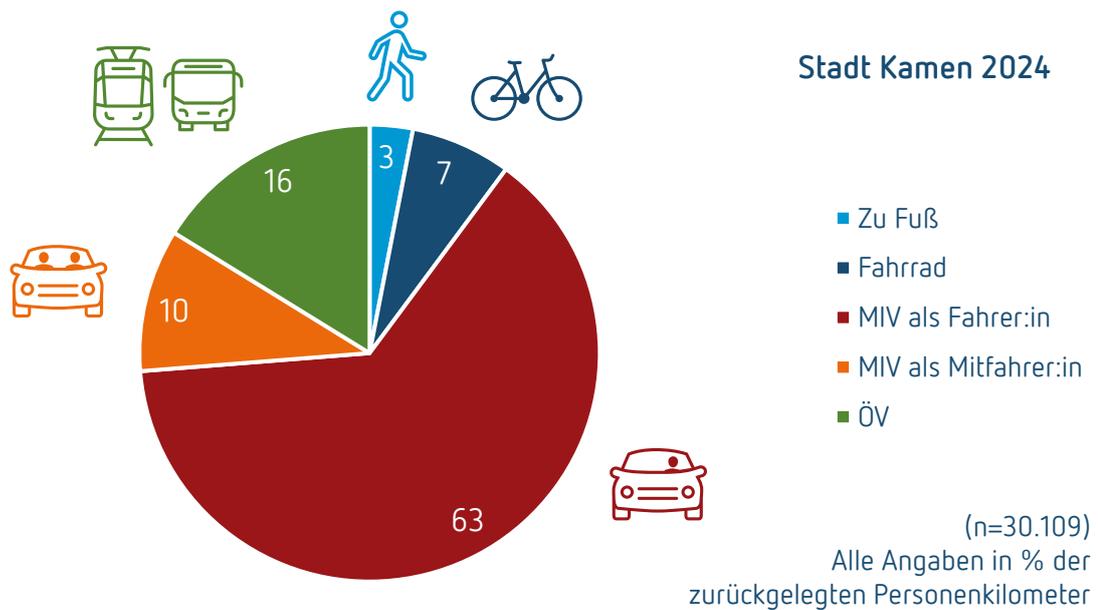


Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2012 kann in der Stadt Kamen eine positive Tendenz in der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens festgestellt werden: Der Fußverkehrsanteil am Wegeaufkommen konnte um 4 Prozentpunkte gesteigert werden, der Radverkehrsanteil ist dabei konstant geblieben. Gleichzeitig ist der Anteil der mit dem MIV gefahrenen Wege an allen Wegen um 4 Prozentpunkte gesunken. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am gesamten Wegeaufkommen hat im Vergleich zum Jahr 2012 allerdings um 1 Prozentpunkt abgenommen.

Modal Split nach Verkehrsleistung

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des MIV weiterhin den Großteil am Modal Split ein (siehe Abbildung 3). So werden rund 63 % der werktäglich zurückgelegten Wegestrecke mit dem MIV als Fahrer:in und weitere 10 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer:in gefahren. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich ein Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung von 16 % ergibt. Demgegenüber sind die Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 3 % (zu Fuß) bzw. 7 % (Fahrrad) an den werktäglichen Personenkilometern im Vergleich zu den Anteilen am Modal Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 20 %, Fahrrad: 13 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

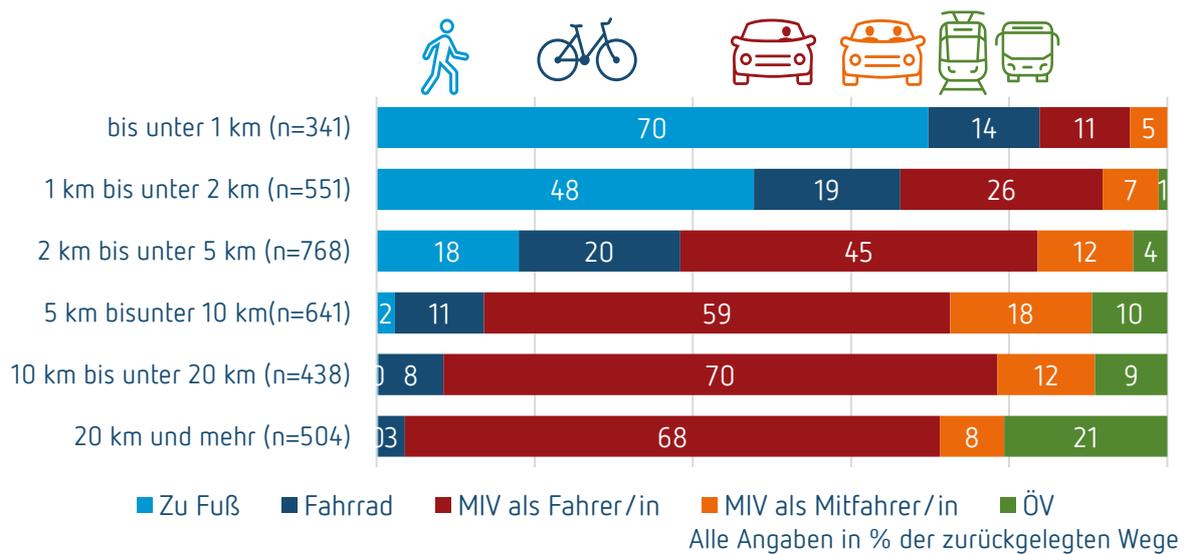
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km



Modal Split nach Wegeaufkommen, differenziert nach Entfernung

Knapp 40 % der Wege mit einer Wegelänge von 2 bis unter 5 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 18 %; Fahrrad: 20 %). 45 % der Wege von 2 bis unter 5 km werden mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt und weitere 12 % mit dem MIV als Mitfahrer:in gefahren. Ab einer Wegelänge von mindestens 5 km dominiert das Auto bzw. Krad (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) und macht mit 77 % deutlich mehr als zwei Drittel aller Wege mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km aus. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden bereits auf Wegen von 2 km bis unter 5 km Länge zu einem Anteil von 4 % der Wege genutzt. Mit zunehmender Entfernung nimmt auch die Nutzung des ÖV leicht zu. So werden rund 10 % der Wege zwischen 5 km und 20 km mit dem ÖV gefahren, ab 20 km Wegelänge sind es 21 % der Wege.

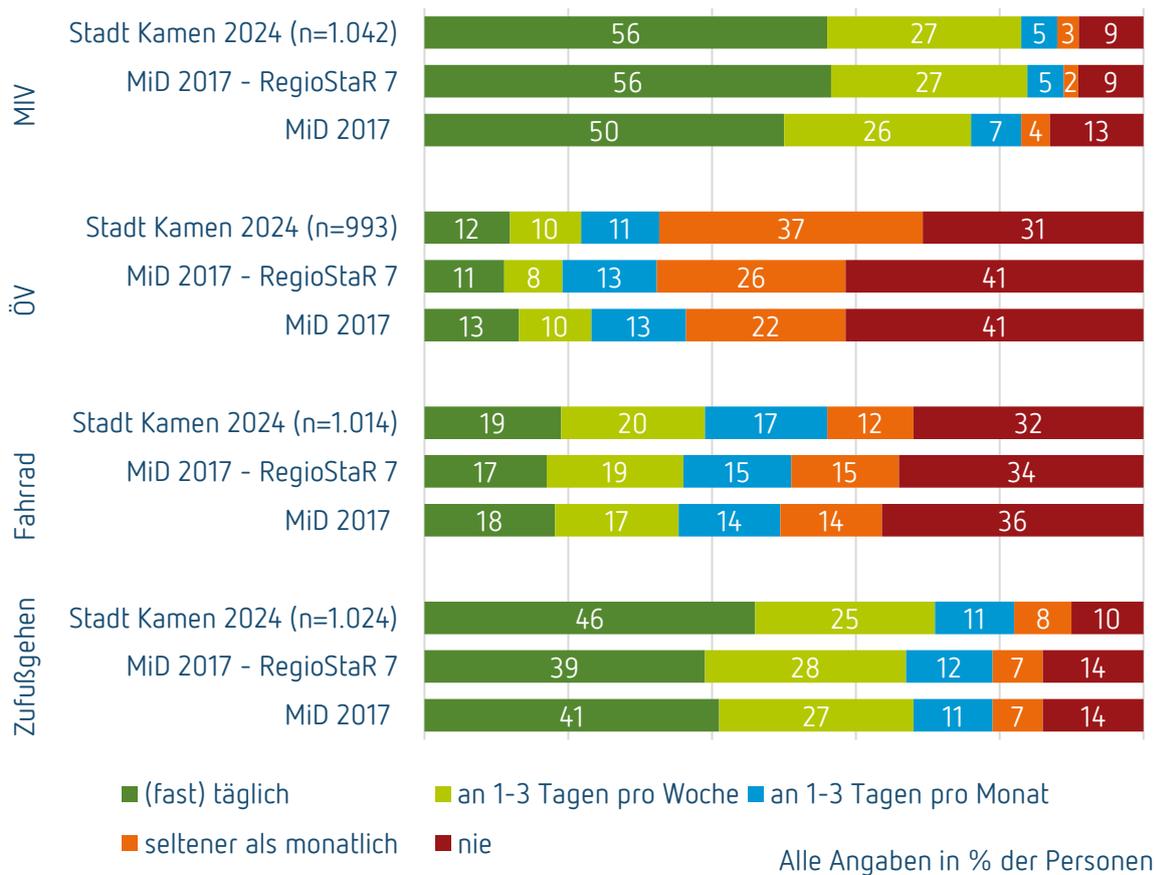
Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Neben der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; es wird von 83 % der Menschen in Kamen täglich oder mindestens einmal wöchentlich genutzt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von einem kleineren Anteil der befragten Personen (fast) täglich (Bus: 9 %; Bahn: 6 %) oder mindestens einmal wöchentlich (Bus: 7 %; Bahn: 7 %) genutzt. Die Werte für Kamen sind etwas geringer im Vergleich zu den Werten der raumstrukturell vergleichbaren „Stadtregionen - Mittelstädte, städtischer Raum“ aus der RegioStaR7 der MiD (MiD 2017 - RegioStaR 7) sowie im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt der MiD 2017.

Abb. 5: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



Für das Fahrrad wird von 19 % der Befragten eine (fast) tägliche Nutzung und von 20 % eine Nutzung an ein bis drei Tage in der Woche angegeben. Die (fast) tägliche oder wöchentliche Nutzung liegt damit leicht über den Vergleichswerten der Mittelstädte in Stadtregionen (MiD 2017 - RegioStaR7, 36 %) sowie dem bundesweiten Durchschnitt (35 %). Zudem nutzt knapp ein Drittel (31 %) der befragten Personen das Fahrrad nie. Dieser Wert liegt leicht unter den Vergleichswerten (34 % bzw. 36 %). Fast die Hälfte (46 %) der befragten Personen gibt an, (fast) täglich zu Fuß zu gehen, 25 % der Befragten gehen an ein bis drei Tagen in der Woche zu Fuß. Im Vergleich dazu gehen sowohl im deutschlandweiten Schnitt (68 %) als auch in den Mittelstädten in Stadtregionen (MiD 2017 - RegioStaR7, 67 %) etwa zwei Drittel – und damit etwas weniger – der Personen mindestens wöchentlich zu Fuß.

Über die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen¹ ableiten. Insgesamt 58 % der Befragten können als monomodale Personen eingestuft werden, da sie vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, ÖV) regelmäßig unterwegs sind. Der Großteil der Personen nutzt nur das Auto regelmäßig; sie sind somit Pkw-monomodal (46 % aller Personen). Der Anteil der monomodalen Fahrradfahrenden liegt mit 7 % der Personen in

¹ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Pkw, und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 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 (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

Kamen auf einem leicht höheren Niveau im Vergleich zum Anteil der monomodalen ÖV-Nutzenden (5 % der Personen).

Mehr als ein Drittel (38 %) der Befragten nutzen verschiedene Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche und können somit als multimodale Personen eingestuft werden. Dieser Wert wird vor allem durch die multimodalen Nutzenden von Pkw und Fahrrad erreicht, zu denen 21 % der befragten Personen zählen. Der Anteil der Personen, die weder Pkw noch Fahrrad oder ÖV regelmäßig nutzen, wird als wenig mobile Personen eingestuft (6 % der Personen). Insgesamt ist festzustellen, dass das Auto, das am meisten genutzte Verkehrsmittel bleibt, aber insbesondere durch die Nutzung des Fahrrads und des ÖV zu einem leicht gestiegenen Maße ergänzt wird.

Aus den allgemeinen Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel lassen sich Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bzw. ÖV identifizieren. Für den Radverkehr liegt das Verlagerungspotential bei 14 % der Personen in Kamen. Das ÖV-Potenzial liegt ebenfalls bei 14 % der Personen. So verfügen diese Personen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln allerdings positiv.

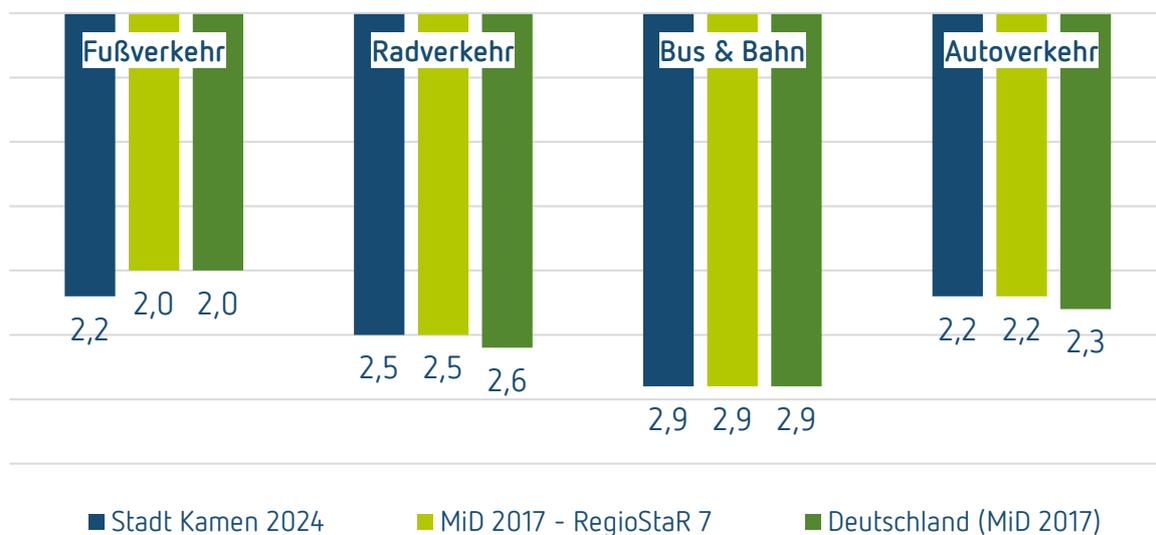
Bewertung der Verkehrssysteme

Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Stadt Kamen durch die Befragten mit Schulnoten zwischen durchschnittlich 2,2 und 2,9 bewertet. Der Fußverkehr sowie der MIV erhalten die besten Durchschnittsnoten (jeweils $\bar{0}$ 2,2). Der Fußverkehr und der MIV liegen damit auf einem vergleichbaren Niveau zum bundesweiten Durchschnitt und den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen.

Das Zufußgehen in Kamen liegt mit einer Durchschnittsnote von 2,2 im Vergleich zur Bewertung in den Mittelstädten in Stadtregionen und der deutschlandweiten Bewertung von $\bar{0}$ 2,0 auf einem etwas unterdurchschnittlichen - aber guten - Niveau. Mängel sind hier vor allem die Sicherheit (z. B. fehlende Beleuchtung), die fehlende Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie fehlende Sitzgelegenheiten. Die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn werden jeweils mit der Durchschnittsnote 2,9 und der Fahrradverkehr (konventionelle Fahrräder und Elektrofahrrad) mit der Durchschnittsnote 2,5 bewertet.

Die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel liegt sowohl im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt ($\bar{0}$ 2,9) als auch im Vergleich zu den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen ($\bar{0}$ 2,9) auf gleichem Niveau. Die Verständlichkeit der Tarif und Preisstruktur, die Haltestellensicherheit und -ausstattung sowie Radabstellanlagen an Haltestellen sind hier zentrale Handlungsfelder. Beim Radverkehr, der mit der Durchschnittsnote 2,5 im Vergleich zu den Vergleichsräumen ähnlich ausfällt, sind es mehrere Faktoren, die zu einer negativeren Bewertung führen. Die Verkehrssicherheit, die Qualität der Radweg, radfahrerfreundliche Ampelschaltungen sowie Radabstellanlagen sind hier zentrale Handlungsfelder.

Abb. 6: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme (Schulnoten)



Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung wurden aktuelle repräsentative Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Kamen ermittelt und mit den Daten der Befragung aus dem Jahre 2012 sowie weiteren zentralen Studienergebnissen der MiD 2017 / MiD 2017 – RegioStaR 7 verglichen. Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 12 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Stadt Kamen weitgehend konstant - mit einer leicht positiven Tendenz hinsichtlich der Nahmobilität - gehalten hat: So konnte der Fußverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen auf 20 % der zurückgelegten Wege – zu Lasten des Auto-Anteils und des ÖV-Anteils - gesteigert werden. Der Radverkehrsanteil ist mit 13 % konstant geblieben.

In Kamen ist das Mobilitätsverhalten der Menschen weiterhin stark auf den Autoverkehr ausgerichtet. Selbst auf kurzen Wegen von 1 bis unter 2 km im Binnenverkehr nimmt der Autoverkehr bereits einen hohen Anteil ein. Mit einem Anteil von 19 % an diesen kurzen Wegen ist der Radverkehr dort weiterhin stark ausbaufähig. Der Anteil des Radverkehrs in Kamen liegt im Vergleich der Erhebungen aus dem Jahr 2012 und 2024 konstant bei 13 %. Um die beschriebenen Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr zu erreichen, sind in den nächsten Jahren weitere Anstrengungen notwendig. Handlungsfelder sind nach wie vor der weitere Ausbau der Radinfrastruktur, auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit, kombiniert mit Maßnahmen einer integrierten Radsystemförderung (Service, Abstellanlagen Öffentlichkeitsarbeit etc.).

Die Fahrradausstattung der Haushalte in Kamen ist weiterhin gut: 83% der Haushalte besitzen mindestens ein (fahrbereites) Fahrrad (2012: 86 % der Haushalte). Hierbei hat die Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern (45 %) eine besondere Relevanz. Durch die elektrische Tretunterstützung werden auch weitere Wegstrecken für den Fahrradverkehr attraktiv und können komfortabler zurückgelegt werden. Der stark wachsende Anteil der Elektrofahrräder bietet realistische Chancen, z. B. längere Wege häufiger mit dem Rad zurückzulegen und mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen. Insbesondere die hohen Anteile der kurzen Wege bis 5 km stellen ein großes Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes dar. Wird nur jeder 5. Weg unter 5 km, der Teil einer einfachen Wegekette ist, statt mit dem Auto zukünftig zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt, würde sich der Autoanteil am gesamten Modal Split um knapp 2 Prozentpunkte verringern.

Die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehr liegen vor allem in den Ausbildungsverkehren, beispielsweise zur Schule oder Hochschule. Rund ein Fünftel der Personen (22 %) besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Zudem gibt rund die Hälfte (52 %) der Befragten Personen in Kamen an, nie mit dem Bus Wege zurückzulegen, die Bahn nutzen rund ein Drittel (35 %) der Personen nie. Das spricht dafür, dass mehr als die Hälfte der Einwohnenden der Stadt Kamen die öffentlichen Verkehrsmittel als eine Mobilitätsoption wahrnimmt. Insgesamt gilt es hier – im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Kamen – auf eine Verbesserung und Stärkung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte und den positiven Impuls durch das Deutschlandticket zu nutzen.

Eine stärkere ÖV-Nutzung lässt sich vor allem über tarifliche Maßnahmen und über den Zeitkartenbesitz steuern. Hier konnte das Deutschlandticket seit der Einführung im Jahr vor der Befragung erste Erfolge verzeichnen, in dem der durchschnittliche Preis für ein ÖPNV-Abo gesenkt und das Tarifsystem vereinfacht wurde. Zwei zentrale Hemmnisse des bisherigen ÖPNV werden damit adressiert. Zudem werden Angebotsverbesserungen (z. B. in Form der Pünktlichkeit, Barrierefreiheit Haltestellenausstattung) und eine bessere Verknüpfung im Gesamtverkehrssystem (z. B. in Form von Umstiegen/Anschlüssen und Radabstellanlagen) von den Bürger:innen als Verbesserungsvorschläge vorgebracht. Insgesamt bieten sowohl der Radverkehr (auf kurzen Wegen) als auch der ÖV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale.

In der Langfassung des Endberichts zur Mobilitätsbefragung werden die dargestellten Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Kamen weiter ausgeführt und Querbezüge hergestellt, indem Mobilitätskennziffern u. a. mit soziodemografischen Merkmalen verschnitten oder nach Zielgruppen ausgewertet werden.