



Quelle: büro stadtVerkehr

Wallfahrtsstadt Kevelaer

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Kevelaer

Ergebnisse der Haushaltsbefragung, Stand 14.02.2020



büro stadtVerkehr

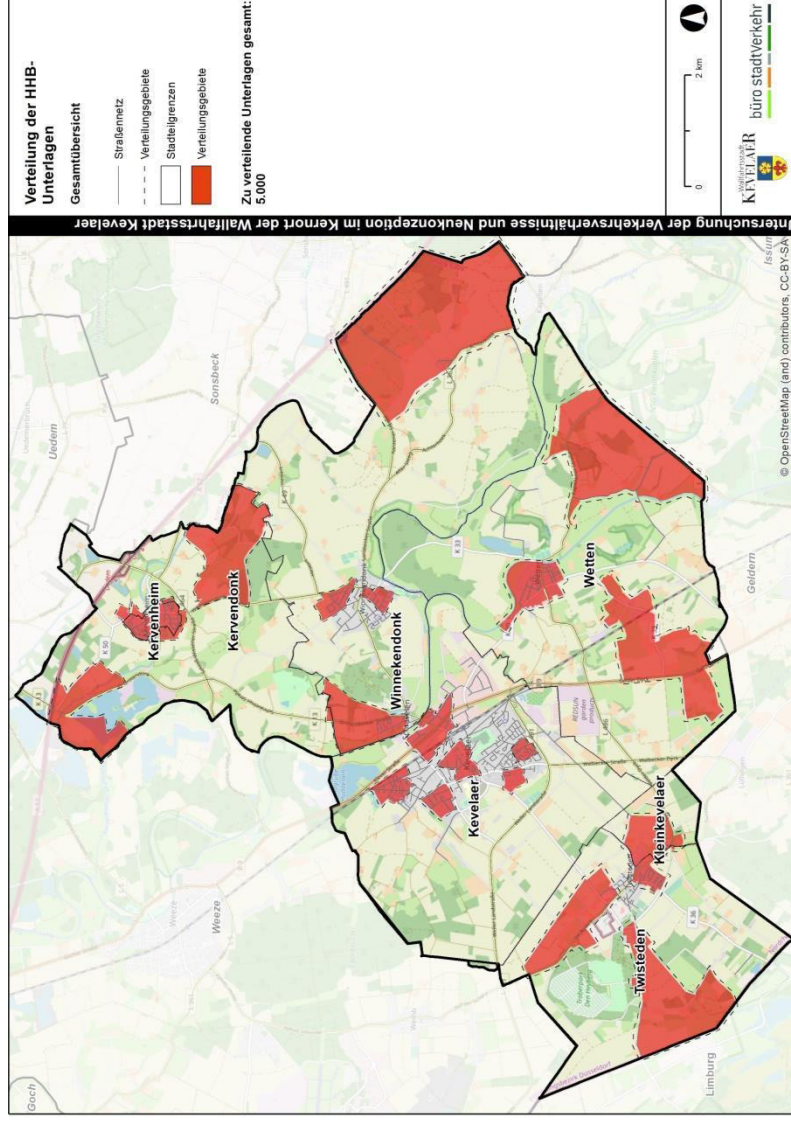
Methodik

- Schriftlich-postalische Haushaltsbefragung mit mehreren Teilnahmemöglichkeiten: schriftlich, telefonisch, online
- Orientierung methodisch und inhaltlich an „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“
- Stichtage für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens
 - Dienstag, der 12.11.2019
(Wetter: Max. 7 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag)
 - Donnerstag, der 14.11.2019
(Wetter: Max. 8 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag)
- Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse: Mindeststichprobengröße von 1% für 95%-ige statistische Sicherheit

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen ▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts ▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts 	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre ▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec-/E-Bike-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit 	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) ▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<u>Besuch der Innenstadt, Anmerkungen zum Peter-Plümpe-Platz:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genutztes Verkehrsmittel sowie Begründung ▪ Bewertung des Parkplatzangebots ▪ Meinung zu geplanten Maßnahmen auf dem Peter-Plümpe-Platz

Erhebungsgebiet

- Erforderliche Stichprobengröße: knapp 1.000 Personen (ca. 500 Haushalte)
- Verteilte Fragebögen: 5.000
- Rücklaufquote insgesamt: 22 %
- Stichprobengröße:
 - 1.114 Haushalte
 - 2.370 Personen
 - 7.120 Wege
- Teilnahmeanarten:
 - 1.032 schriftlich, 72 online und 10 telefonisch
- Untersuchungsebene: Gesamtstadt und Ortschaften
 - Aggregation der Mobilität auf Verkehrszellenebene
 - Zusammenfassung auf Ebene der Ortschaften



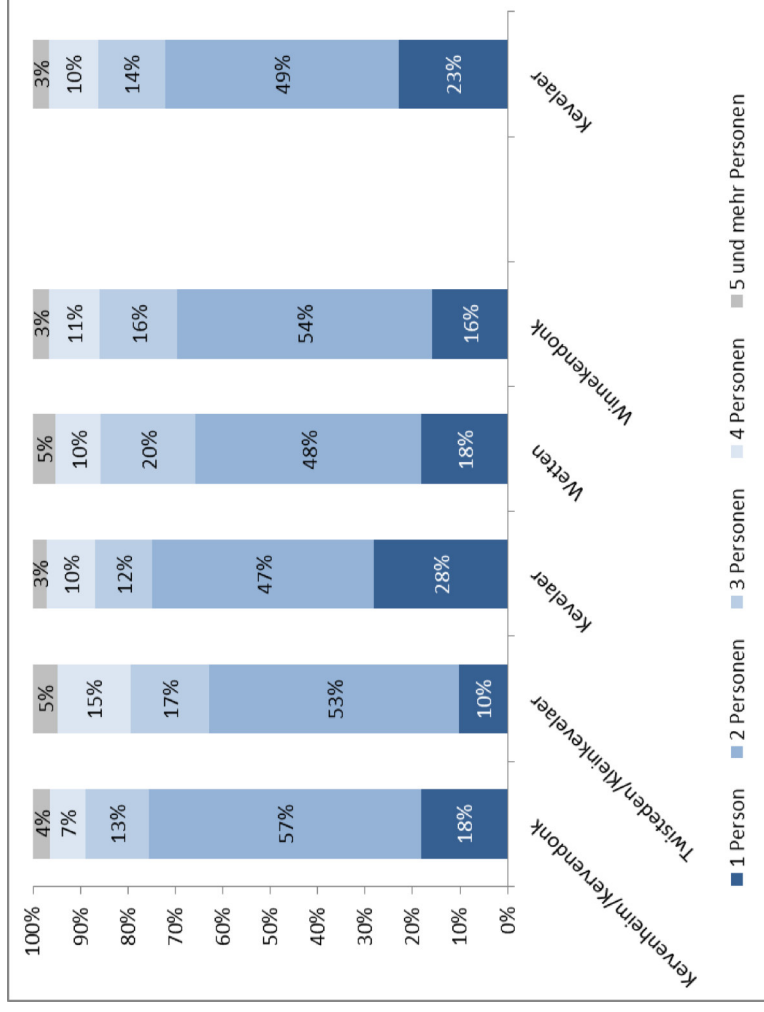
Basisdaten der Stichprobe

Rücklauf auf Ebene der Ortschaften

Ortschaft	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf Personen	Rücklaufquote
Kervenheim/ Kervendonk	92	82	173	18%
Twisteden/ Kleinkevelaer	94	78	188	15%
Kevelaer	105	635	1.299	24%
Wetten	94	105	242	15%
Winnekendonk	99	214	468	35%
Kevelaer	484	1.114	2.370	22%

- Insgesamt hoher, über den Erwartung liegender Rücklauf an der Befragung
- Höchster Rücklauf mit 35 % in der Ortschaft Winnekendonk, geringster Rücklauf mit 15 % in Wetten

Stichprobe: Haushaltsgrößen



Ortschaft	Ø-Haushaltsgröße
Kervenheim/Kervendonk	2,11
Twisteden/Kleinkevelaer	2,41
Kevelaer	2,05
Wetten	2,30
Winnekendonk	2,19
Kevelaer	2,13

- Insgesamt mit 49 % hoher Anteil an 2-Personen-Haushalten
- Geringste durchschnittliche Haushaltsgröße findet sich im Stadtvergleich in der Ortschaft Kevelaer. Dort ist auch mit 28 % der höchste Anteil an Ein-Personen-Haushalten anzutreffen

Stichprobe: Altersklassen und Geschlecht

Ortschaft	6 bis 14 Jahre	15 bis 17 Jahre	18 bis 24 Jahre	25 bis 39 Jahre	40 bis 59 Jahre	60 bis 74 Jahre	75 Jahre und älter	weiblich	männlich
Kervenheim/ Kervendonk	8,3%	1,9%	5,1%	11,5%	29,3%	13,4%	8,3%	53,7%	46,3%
Twisteden/ Kleinkevelaer	12,6%	3,3%	6,6%	13,1%	31,7%	9,3%	8,2%	46,4%	53,6%
Kevelaer	6,8%	4,1%	6,4%	14,2%	33,2%	9,3%	11,2%	52,0%	48,0%
Wetten	8,2%	4,3%	6,9%	11,6%	32,3%	10,3%	10,3%	46,6%	53,4%
Winneken- donk	7,2%	2,5%	5,3%	16,6%	30,3%	8,3%	11,3%	50,6%	49,4%
Kevelear	7,6%	3,6%	6,2%	14,1%	32,2%	9,5%	10,7%	50,8%	49,2%

- Altersklassenverteilung der Stichprobe: Personen über einem Alter von 40 Jahren sind stark repräsentiert, Anzahl jüngerer Personen geringer (insbesondere in Kervenheim/Kervendonk ist dieses Verhältnis stark ausgeprägt)
- Geschlechter sind in der Stichprobe in etwa gleich verteilt, mit geringen Vorteilen der Frau

Stichprobe: Berufstätigkeit und Kinder

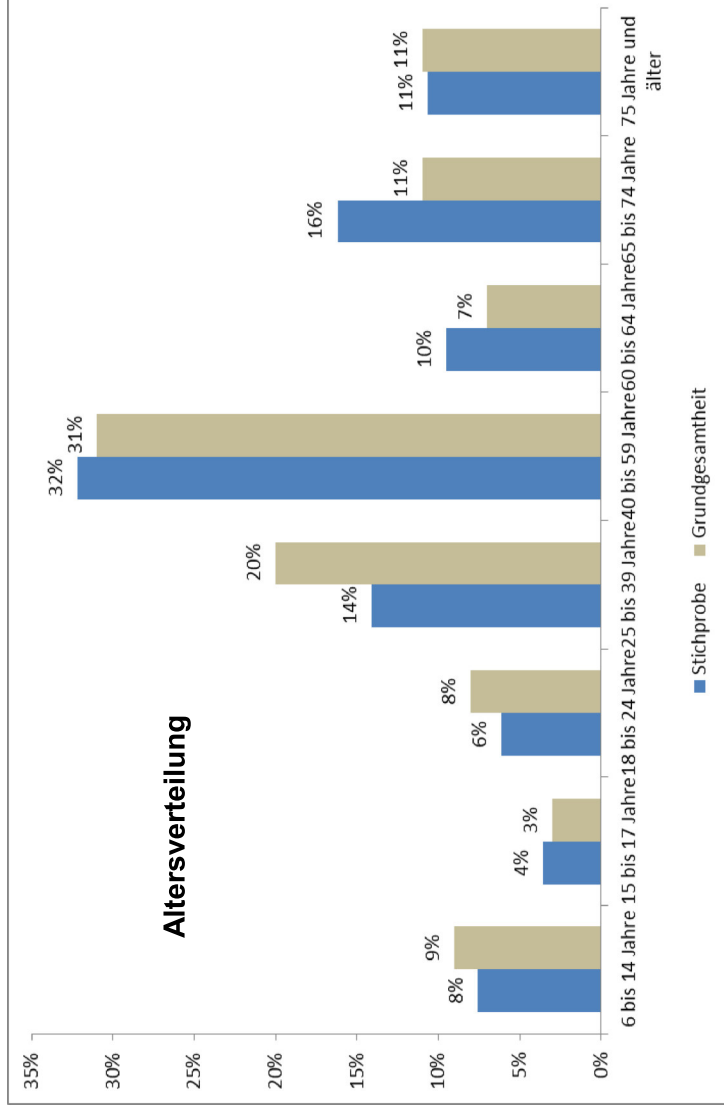
Ortschaft	Berufstätig	Nicht berufstätig	in Ausbildung
Kervenheim/ Kervendonk	47,6%	39,6%	12,8%
Twisteden/ Kleinkevelaer	50,0%	30,6%	19,4%
Kevelaer	49,7%	34,4%	15,9%
Wetten	49,4%	34,6%	16,0%
Winneken- donk	48,1%	38,8%	13,1%
Kevelear	49,2%	35,3%	15,4%

Ortschaft	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Kervenheim/ Kervendonk	93,9%	4,9%	1,2%	0,0%
Twisteden/ Kleinkevelaer	91,0%	5,1%	3,8%	0,0%
Kevelaer	93,5%	4,7%	1,7%	0,0%
Wetten	94,3%	4,8%	0,0%	1,0%
Winneken- donk	88,8%	9,3%	1,9%	0,0%
Kevelear	92,5%	5,7%	1,7%	0,1%

- Berufstätigkeitsquote der Stichprobe: 49,2%
- Im Vergleich der Ortschaften unterdurchschnittlich viele Berufstätige in Kervenheim/ Kervendonk

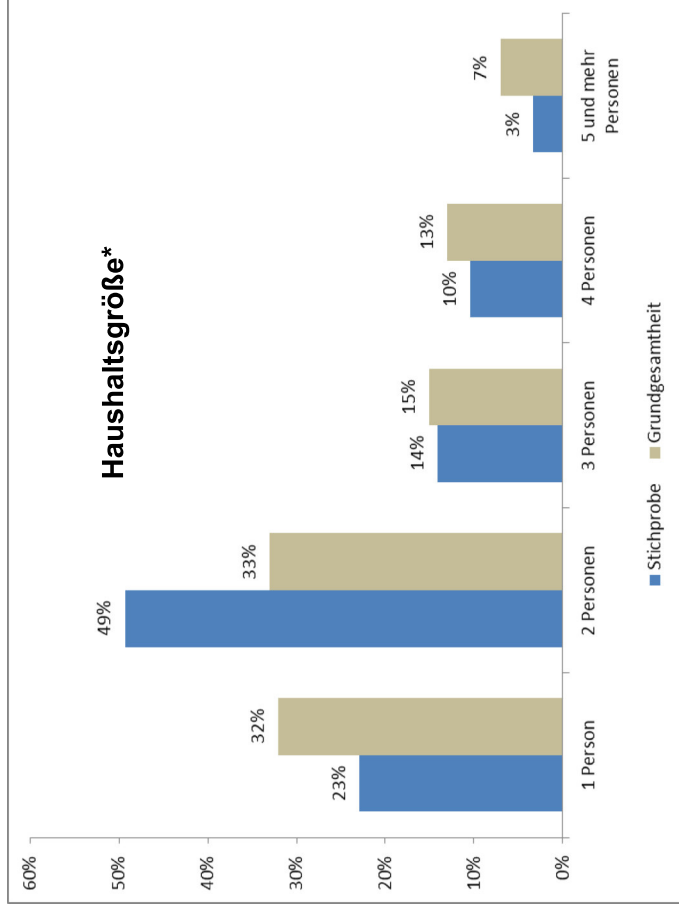
- In den 1.114 befragten Haushalte leben 104 Kinder unter 6 Jahren. Diese werden bei der Auswertung der Mobilität nicht berücksichtigt, da sie gewöhnlicherweise keine selbstständige Mobilität bestreiten.
- In 7,5 % der Haushalte Kevelaers lebt mindestens ein Kind unter 6 Jahren
- Gemäß Stichprobe leben in Wetten die wenigsten Kinder unter 6 Jahren, in Winneken-donk die meisten

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit



- Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd der Grundgesamtheit in Kevelaer. Über- und unterrepräsentierte Altersklassen (bspw. Personen der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre) werden mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit angeglichen
- In der Befragung wurden lediglich Personen ab 6 Jahren befragt
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Altersverteilung spiegeln die unterschiedliche Bereitschaft der Personen zur Teilnahme an der Befragung wider

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit

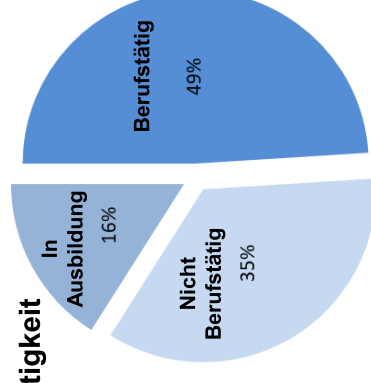


- An der Befragung haben vermehrt 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Ein-Personen- sowie Familienhaushalte sind in der Stichprobe hingegen leicht unterrepräsentiert
- In der Stichprobe ist eine weitestgehend homogene Verteilung in Bezug auf Geschlecht und Berufstätigkeit zu verzeichnen
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit spiegeln auch hier die unterschiedliche Bereitschaft zur Teilnahme an der Befragung wider

Geschlecht



Berufstätigkeit

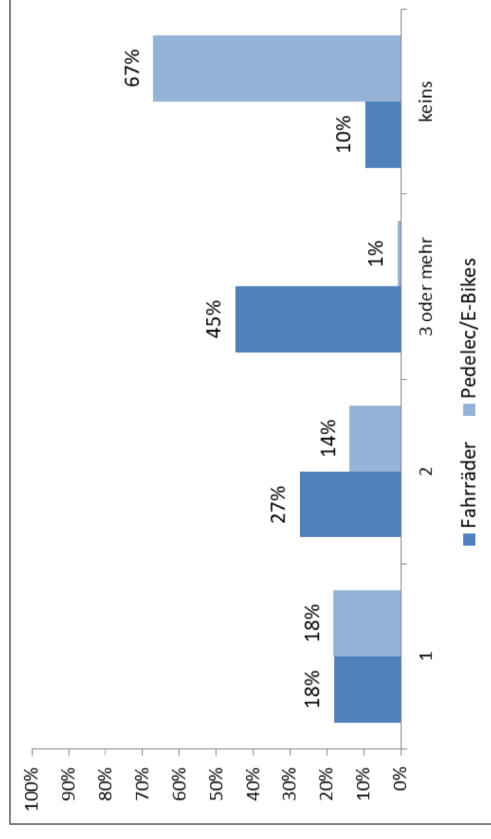
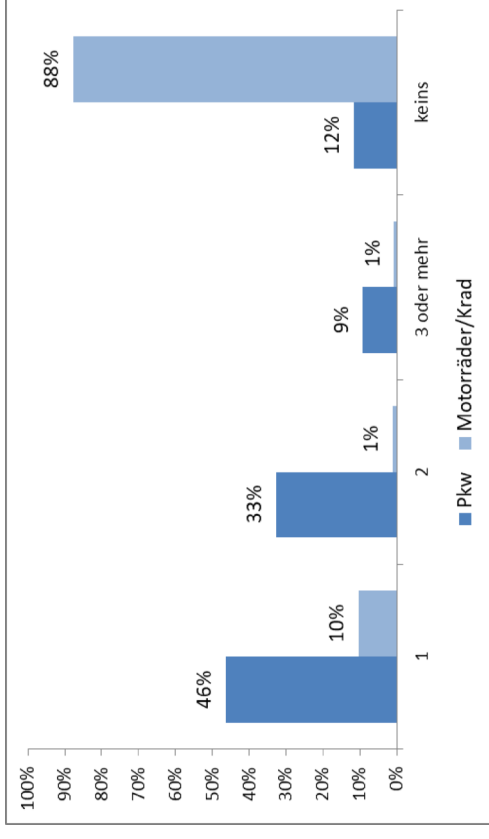


* Daten zur Haushaltsgröße für die Stadt Kevelaer gemäß der Zensusdaten (Haushalte nach Haushaltsgrößen) von IT.NRW
 Anm.: Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Ortschaften. Durch die Gewichtung kann es aufgrund von Rundungsunterschieden in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

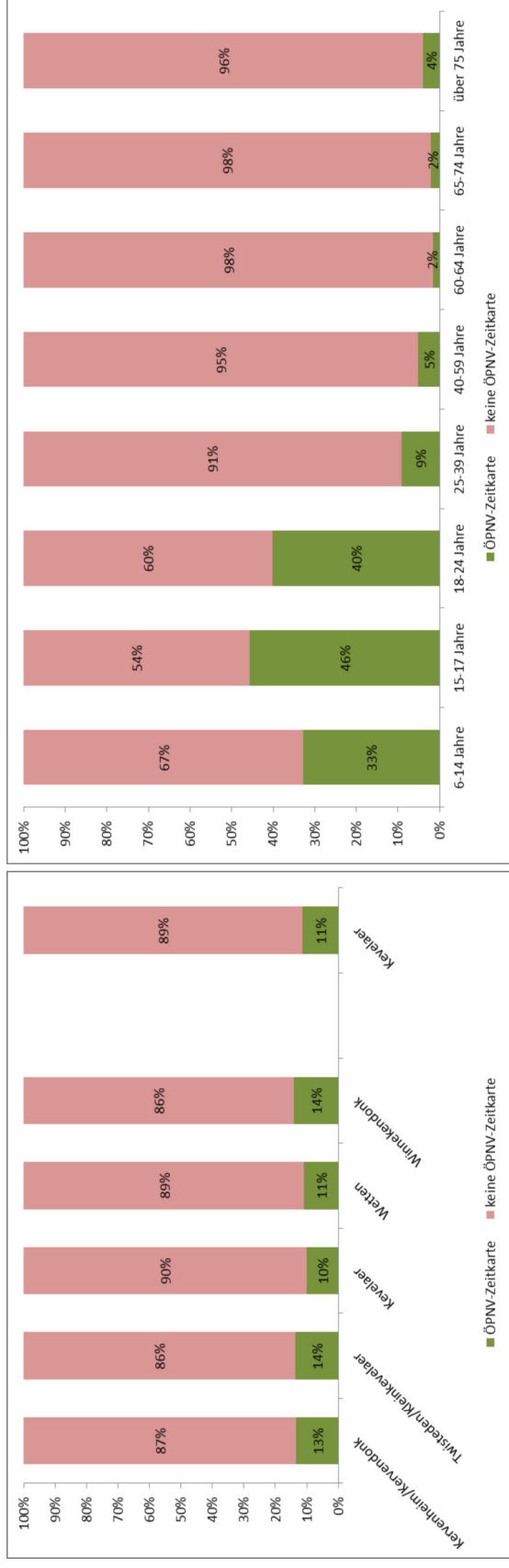
Auswertung der Basisdaten

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten

- Hoher Motorisierungsgrad (lediglich 12 % der Haushalte haben keinen privaten Pkw)
- ca. 42 % der Haushalte besitzen mehr als einen privaten Pkw
- Pkw je Haushalt im Durchschnitt: 1,41
- 90 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, 72 % der Haushalte besitzen mehr als ein Fahrrad
- 33 % der Haushalte besitzen bereits mindestens ein Pedelec/E-Bike
- Fahrräder je Haushalt im Durchschnitt: 2,62
- Pedelec/E-Bike je Haushalt im Durchschnitt: 0,49

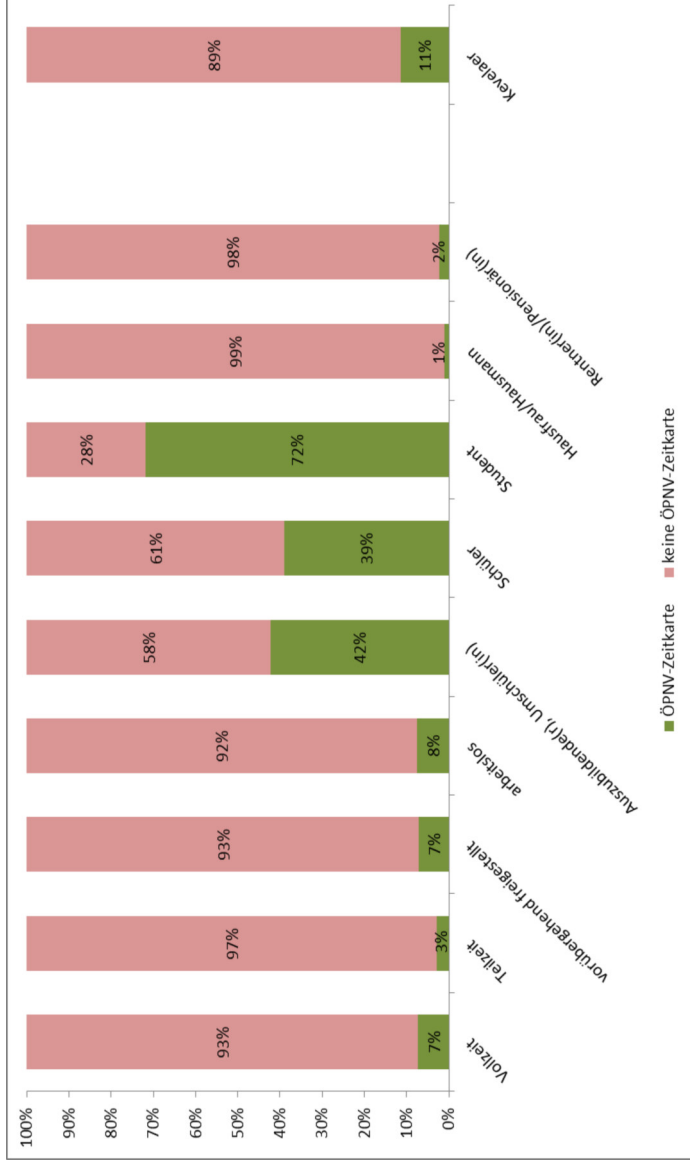


ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort und Alter



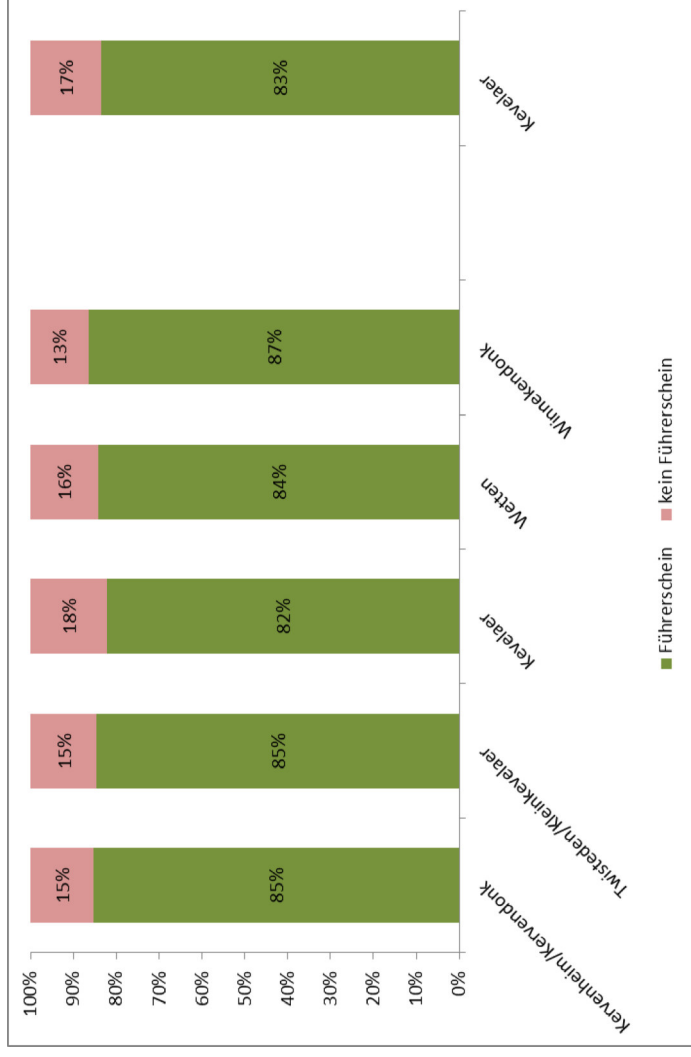
- 11 % der Personen sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.)
- Im Vergleich der Ortschaften liegen die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in Kevelaer unterhalb des stadtweiten Durchschnitts
- Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmenden Alter der befragten Personen ab
- Während in der Altersklasse der 15 bis 17-Jährigen mehr als 46 % der Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer mit 2 % über 60 Jahre deutlich geringer

ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit



- Der höchste Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitz bzw. –verfügbarkeit liegt bei der Gruppe der Auszubildenden, Schüler und Studenten
→ unterstreicht den hohen Stellenwert des Ausbildungs- und Schülerverkehrs für den gesamten ÖPNV

Führerscheinbesitz (Personen über 18 Jahren)



- In der Stadt Kevelaer verfügen 83 % der Personen über 18 Jahren über einen Führerschein
- In der Ortschaft Kevelaer vergleichsweise geringster Führerscheinbesitz

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

- Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit der Verkehrsmittelwahl
- Die Mobilität der Personen, die weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, gilt als eingeschränkt
- Allgemeine Trends:
Frauen und ältere Personen sind häufiger mobil eingeschränkt, in den Ortschaften Twisteden/Kleinkevelaer und Winnekendonk ist eine hohe Abhängigkeit vom Auto und Führerschein erkennbar. Es zeigt sich eine erste Tendenz, dass der ÖPNV für Kevelaer eine untergeordnete Rolle spielt.
- Wahlfrei in der Verkehrsmittelwahl sind diejenigen Personen, die über Führerschein und Zeitkarte verfügen. Diese Wahlfreiheit trifft auf 5 % der Personen zu
- 6 % der Bewohner besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte aber keinen Führerschein, 78 % besitzen hingegen einen Führerschein aber keine ÖPNV-Zeitkarte

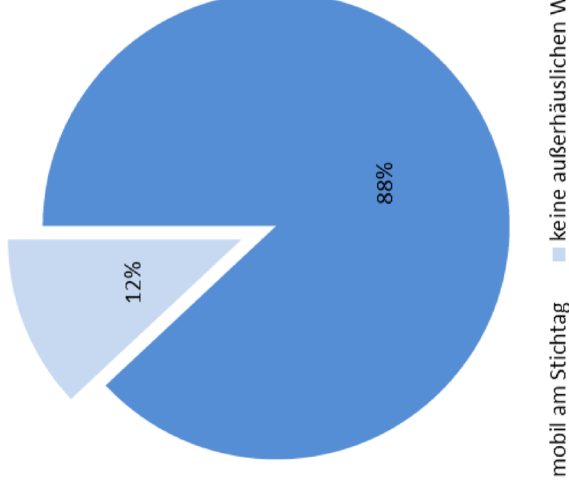
Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Wohnort (Personen ab 18 Jahren)				
Kervenheim/ Kervendonk	7%	8%	79%	5%
Twisteden/ Kleinkevelaer	7%	9%	81%	3%
Kevelaer	14%	4%	76%	6%
Wetten	12%	5%	78%	6%
Winnekendonk	4%	9%	82%	5%
Alter				
Alter 18-24 Jahre	3%	13%	57%	27%
Alter 25-39 Jahre	2%	1%	88%	8%
Alter 40-59 Jahre	2%	0%	93%	5%
Alter 60-64 Jahre	1%	0%	97%	2%
Alter 65-74 Jahre	7%	1%	92%	1%
Alter ab 75 Jahre	13%	1%	83%	2%
Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)				
Geschlecht weiblich	11%	7%	78%	5%
Geschlecht männlich	11%	5%	78%	6%
Kevelaer	11%	6%	78%	5%

Mobilität

Mobilität

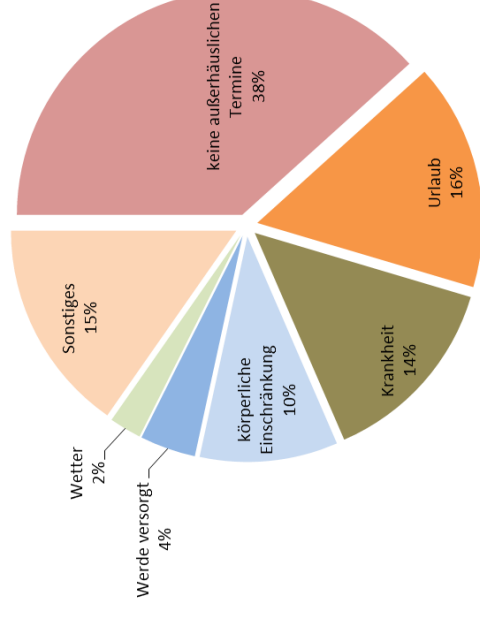
Mobilität

- Insgesamt waren rund 88 % der Personen an dem angegebenen Stichtag mobil, also außerhalb der Wohnung oder des eigenen Grundstücks unterwegs



Gründe für „Nicht-Mobilität“

- Bei den Personen, die nicht mobil waren, werden eine Reihe verschiedener Gründe angegeben, am häufigsten, dass es keine außerhäuslichen Termine gab (38 %), gefolgt von Urlaub (16 %), Krankheit (14 %) oder einer dauerhaften körperlichen Einschränkung (10 %) sowie sonstigen Gründen (15 %)



Mobilität und Wegeanzahl

Mobilität nach Wohnort

- Bewohner der Ortschaft Kevelaer sind am mobilsten
- Stadtweit haben 12 % der Personen mehr als 6 Wege und 5 % der Befragten mehr als 8 Wege pro Tag durchgeführt
- Anzahl der Wege pro Person: 3,3
- Anzahl der Wege pro mobiler Person: 3,8

Ortschaft	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ mobile Person
Kervenheim/ Kervendonk	17%	1%	42%	27%	12%	2%	3,5
Twisteden/ Kleinkevelaer	10%	0%	44%	34%	9%	4%	3,6
Kevelaer	11%	0%	36%	34%	13%	5%	3,9
Wetten	12%	0%	37%	37%	9%	5%	3,7
Winnekendonk	13%	0%	41%	30%	11%	4%	3,7
Kevelaer	12%	0%	38%	33%	12%	5%	3,8

Mobilität und Wegeanzahl

Mobilität nach Berufstätigkeit

- Berufstätige sind grundsätzlich am mobilsten und haben den geringsten Anteil an „Nicht-Mobilen“
- Nicht-Berufstätige sind im Mittel weniger mobil als die Berufstätigen oder Personen in Ausbildung, aber die Personen, die außerhäuslich unterwegs sind, sind mobiler als die Personen in Ausbildung

Ortschaft	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ mobile Person
Berufstätig	6%	0%	39%	35%	13%	6%	3,9
Nicht berufstätig	24%	0%	33%	27%	11%	5%	3,9
In Ausbildung	6%	0%	45%	40%	7%	1%	3,3
Kevelaer	12%	0%	38%	33%	12%	5%	3,3

Mobilität und Wegeanzahl

Mobilität nach Alter

- Wegeanzahl der Bewohner Kevelaers steigt zunächst mit dem Alter und sinkt dann ab einem gewissen Alter wieder (ab der Altersklasse 65 bis 74 Jahre)
- Mobilste Personen sind bei der Altersklasse der 25 bis 39-Jährigen (3,9 Wege pro Person) zu finden sowie bei den 40 bis 59-Jährigen (3,6 Wege pro Person)
→ hohe Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen, Bring- und Holverkehr von Kindern zu Kindergarten und Schule etc.
- Am wenigsten mobil sind ältere Personen (ab 75 Jahren) sowie junge Personen (18-24 Jahre)

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	4%	0%	42%	46%	7%	1%	3,4	3,5
15 bis 17 Jahre	0%	0%	43%	47%	8%	1%	3,4	3,4
18 bis 24 Jahre	12%	0%	51%	28%	8%	1%	2,8	3,1
25 bis 39 Jahre	5%	0%	39%	33%	14%	9%	3,9	4,1
40 bis 59 Jahre	7%	0%	38%	35%	14%	5%	3,6	3,9
60 bis 64 Jahre	13%	0%	35%	32%	15%	6%	3,5	4,0
65 bis 74 Jahre	19%	0%	39%	27%	10%	5%	3,0	3,7
75 Jahre und älter	31%	0%	32%	23%	10%	4%	2,6	3,7
Gesamt	12%	0%	38%	33%	12%	5%	3,3	3,8

Modal Split

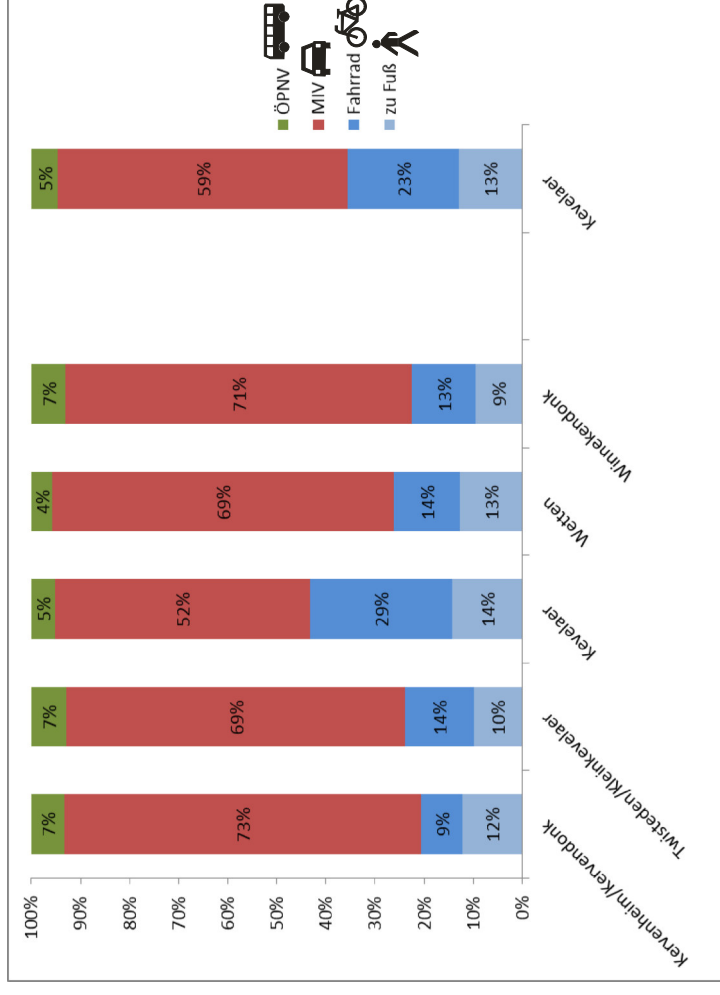
Modal Split

Modal Split*

- Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege
- Auswertung nach Wohnort der Personen
- Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels

Ortschaften in Kevelaer

- ÖPNV-Anteil liegt in Wetten unter dem Durchschnitt Kevelaers
- Umweltverbundanteil** in der Ortschaft Kevelaer am höchsten
- Höchste MIV***-Anteile bei den Bewohnern von Kervenheim/Kervendonk bei gleichzeitig geringstem Umweltverbundanteil
- Die 5 % ÖPNV-Anteil für die Gesamtstadt teilen sich in etwa gleich auf den Zug und Bus auf
- Insgesamt werden 36 % der Wege in Kevelaer entweder zu Fuß (13 %) oder mit dem Fahrrad (23 %) zurückgelegt, ca. 4 % entfallen dabei auf Pedelecs/E-Bikes

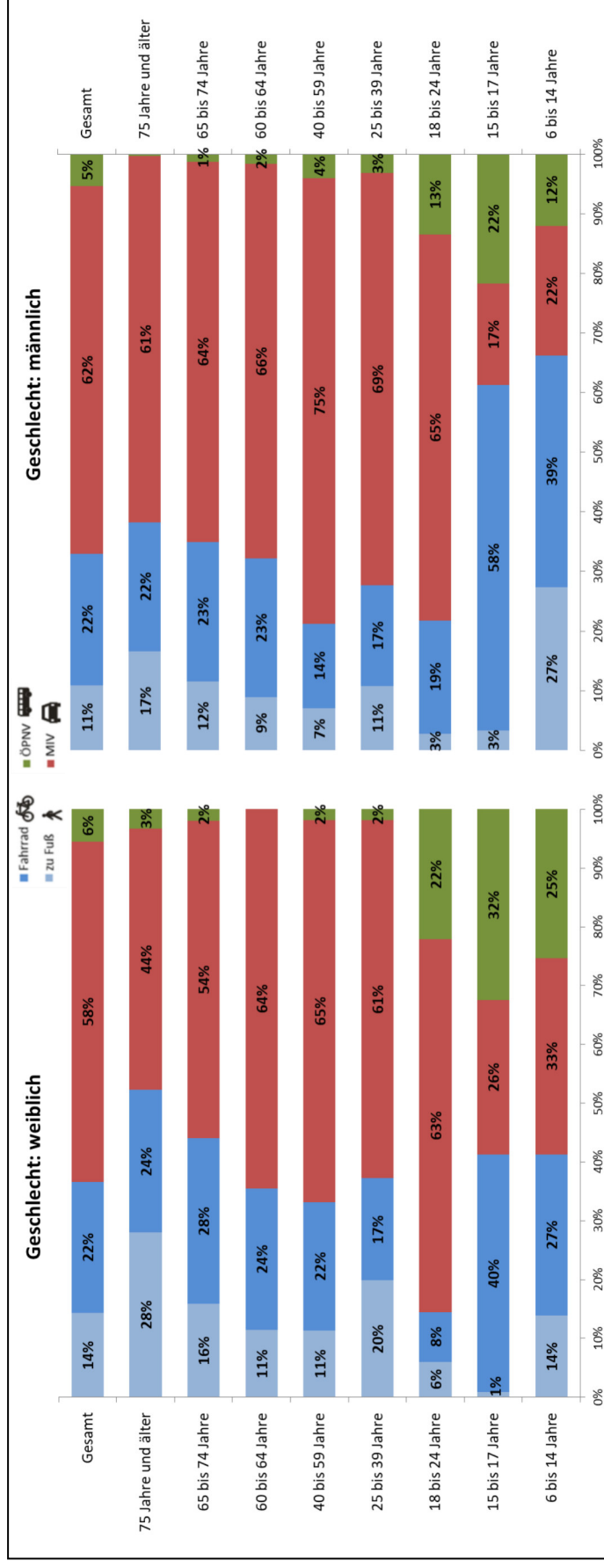


* Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split)
 ** Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖPNV) zusammengefasst.
 *** MIV=Motorisierter Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer)

Modal Split nach Geschlecht und Alter

Geschlecht und Alter

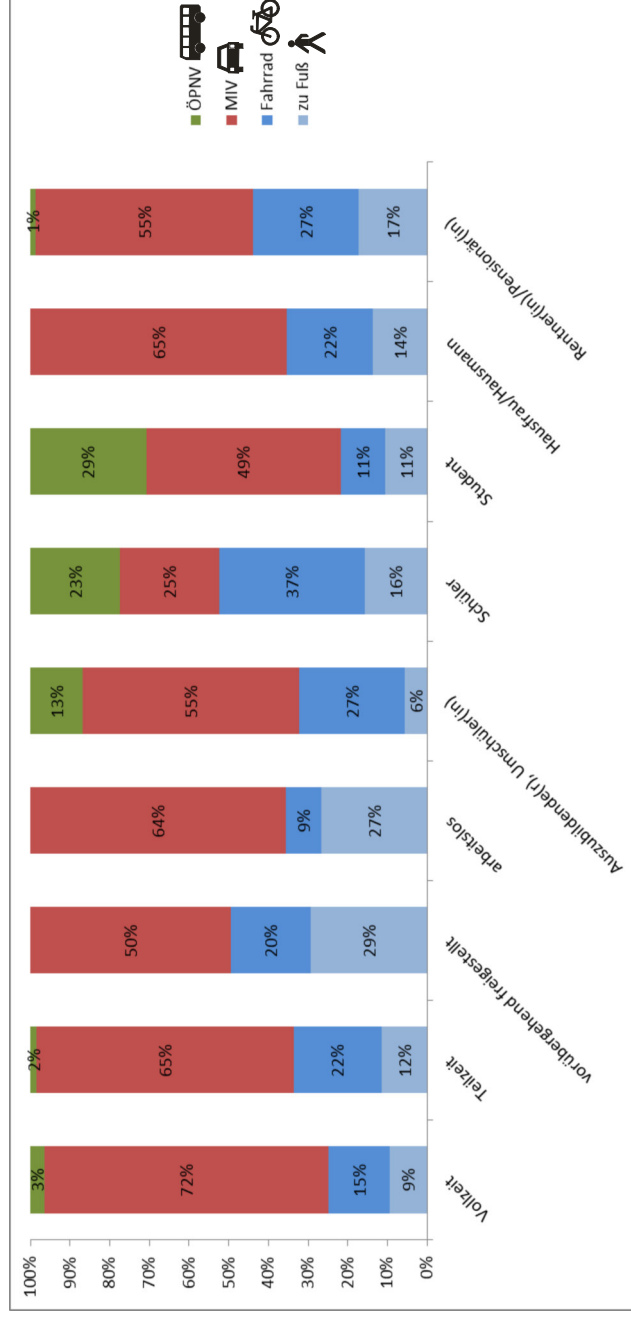
- Frauen nutzen seltener das Auto als Männer und gehen häufiger zu Fuß. Das Rad und der ÖPNV wird von beiden Gruppen zu ähnlichen Anteilen genutzt
- Der Anteil des PKWs als Verkehrsmittel ist tendenziell in den Altersklassen zwischen 18 und 65 Jahren hoch
- Frauen gehen vor allem in der Altersklasse 25-39 Jahre sowie in der Altersklasse ab 75 Jahren häufiger zu Fuß als Männer



Modal Split nach Berufstätigkeit

Berufstätigkeit

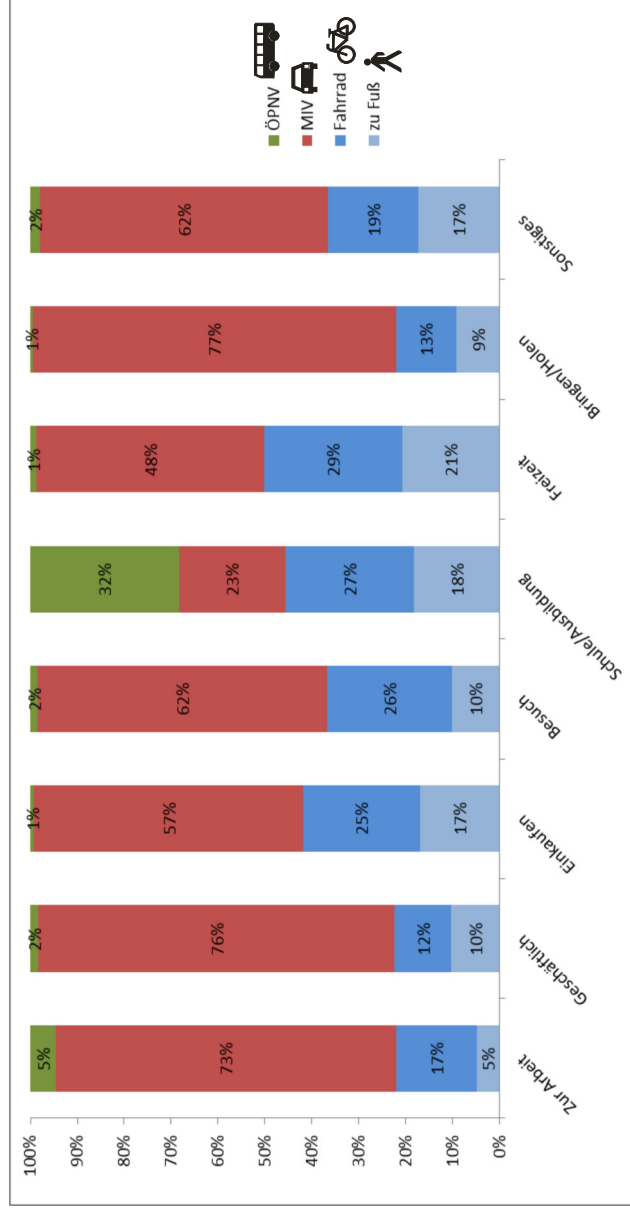
- Die Lebensphase der Personen wirkt sich auf deren Verkehrsverhalten aus. In Vollzeit erwerbstätige Personen nutzen zu 72 % vor allem das Auto als Verkehrsmittel, Erwerbslose gehen im Vergleich wesentlich häufiger zu Fuß
- Ein hoher ÖPNV-Anteil ist im Ausbildungsverkehr (Auszubildende, Schüler, Studenten) zu erkennen. Auszubildende nutzen jedoch gleichzeitig zu starken Anteilen das Auto.
- Der höchste Radverkehrsanteil findet sich mit 37 % bei den Schülern gefolgt von Auszubildenden und Rentnern mit jeweils 27 %



Modal Split nach Wegezweck

Wegezweck

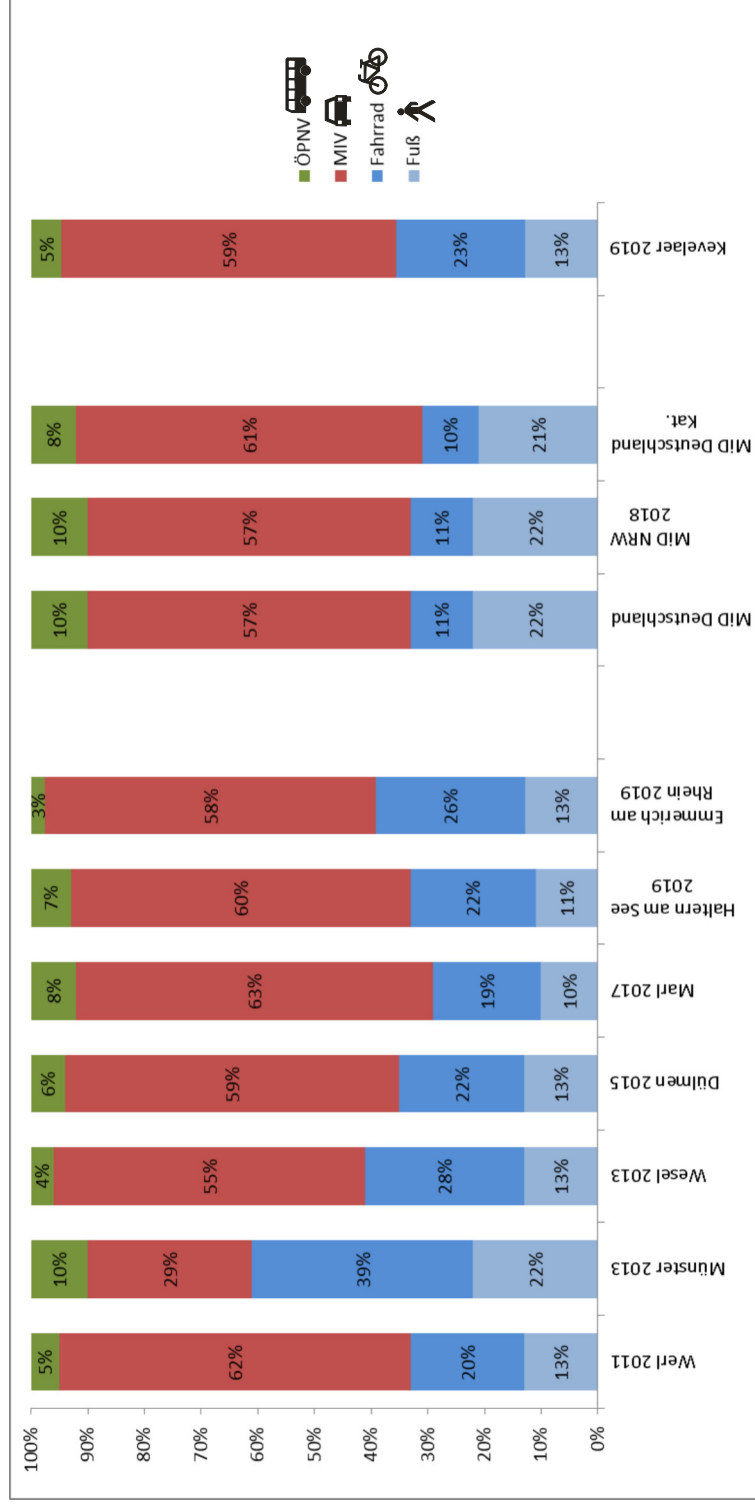
- Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen:
 - MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“ sowie „Bringen/Holen“ auf
 - Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (18 % zu Fuß, 27 % Fahrrad, 32 % ÖPNV)
 - Ausbildungs-, Freizeit- und Einkaufswege weisen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf (hoher Fuß- und Fahrradanteil)



Modal Split im Vergleich

Vergleich mit anderen Städten

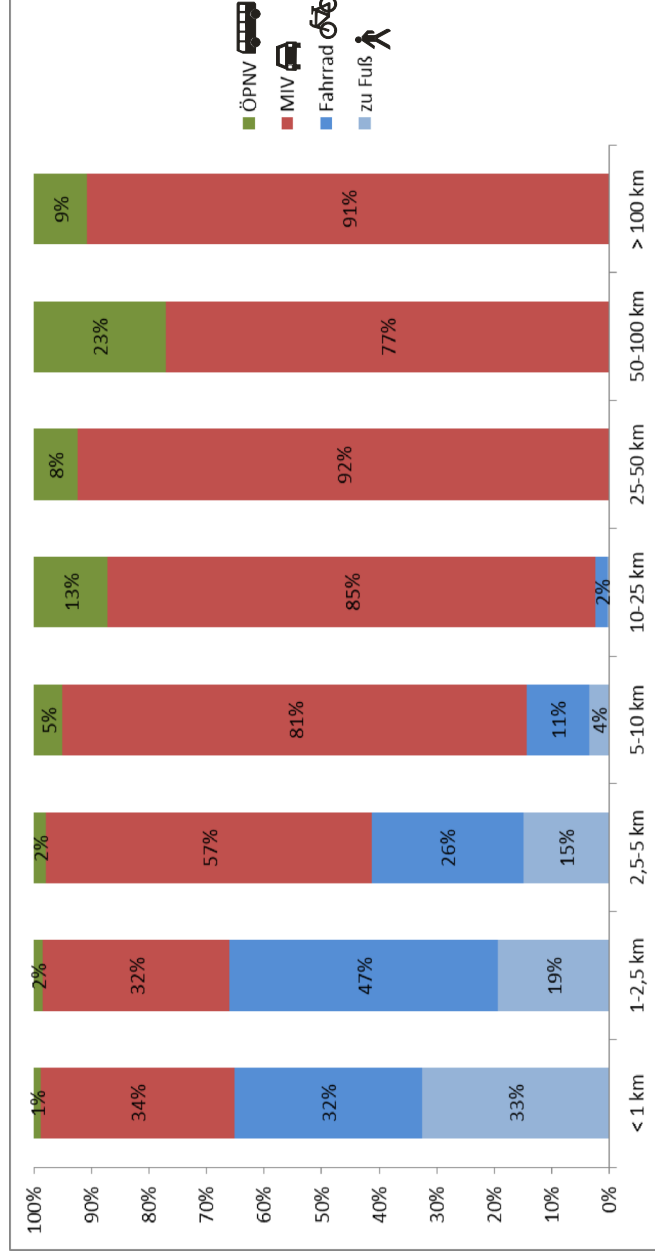
- Im Vergleich mit anderen Städten liegt Kevelaer mit einem Umweltverbundanteil von 41 % in einem ähnlichen Bereich wie Düren (41 %), Haltern am See (40 %) und Emmerich am Rhein (42 %)
- Vergleich mit anderen Mittelwerten NRW der Studie Mobilität in Deutschland: deutlich stärkere Nutzung des Fahrrads in Kevelaer, dafür aber geringere Anteile im ÖPNV und Fußverkehr



Modal Split nach Wegelänge

Wegelänge

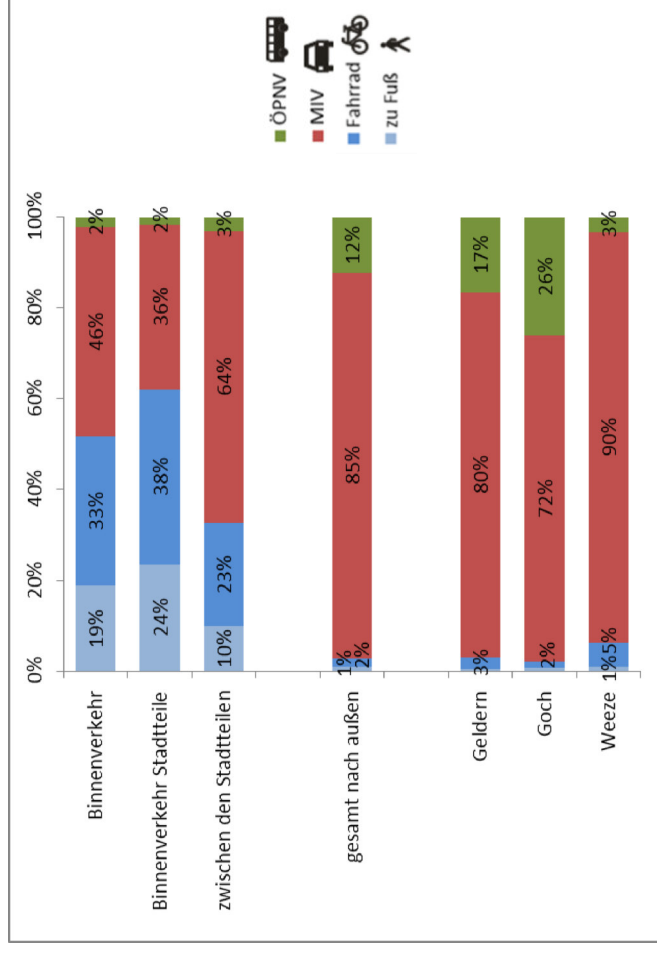
- Im Nahbereich (Wege < 1 km und 1-2,5 km) wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei weiteren Distanzen (v.a. ab 5 km) nehmen die Fuß- und Radverkehrsanteile deutlich ab
- Bereits im Nahbereich werden zahlreiche Wege mit dem MIV zurückgelegt
- Der hohe ÖPNV-Anteil in der Wegelängenkategorie 10-25 km ist u.a. auf die Distanz nach Geldern und Goch zurückzuführen (ÖPNV-Verbindung mit dem RE10)
- Insgesamt dominieren bei weiten Distanzen die Anteile des MIV



Modal Split nach Verkehrsverflechtungen

Verkehrsverflechtungen

- Wege innerhalb Kevelaers werden zu 52 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt
- Wege innerhalb der einzelnen Ortschaften werden zu 62 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt
- Bei Wegen zwischen den Ortschaften wird zum Großteil der MIV (64 %) genutzt
- Wege von/nach Geldern werden zu 80 % mit dem MIV (Fahrer und Mitfahrer) durchgeführt
- Wege von/nach Goch erfolgen zu 26 % mit dem ÖPNV



Wegelängen und -dauer

Wege der Gesamtbevölkerung

Gesamtwegeaufkommen*

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Ortschaften
- Die Bewohner Kevelaers bestreiten täglich ca. 99.700 Wege, davon entfallen ca. 58.900 auf den MIV
- Etwa 22.600 Wege werden täglich mit dem Fahrrad und 12.900 Wege zu Fuß zurückgelegt

Ortschaft	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Kervenheim/ Kervendonk	800	600	4.900	500	6.800	2,90
Twisteden/ Kleinkevelaer	800	1.100	5.600	600	8.100	3,25
Kevelaer	8.700	17.700	31.700	2.900	61.100	3,45
Wetten	1.100	1.200	5.900	400	8.500	3,30
Winnekendonk	1.400	2.000	10.700	1.100	15.200	3,26
Gesamt	12.900	22.600	58.900	5.400	99.700	3,35

Wege der Gesamtbevölkerung

Mittlere Wegedistanz und Wegedauer nach Verkehrsmittel*

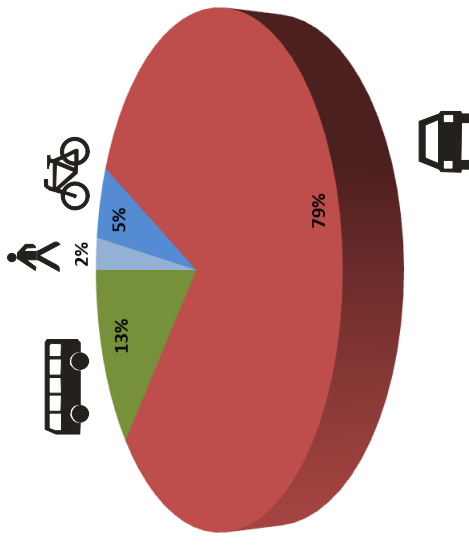
- Kürzeste Wegelänge mit 1,9 km im Fußverkehr und 2,3 km im Radverkehr
- Längste mittlere Wegedistanzen sind beim MIV (14,4 km) sowie im Zugverkehr (36,4 km) zu finden
- Im Binnenverkehr zeigt sich ein geringer Unterschied hinsichtlich der Wegedistanzen der Verkehrsmittel
- Grundsätzlich ist die Dauer der Wege ähnlich aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,9	15	1,8	15
Fahrrad	2,3	14	2,1	13
Pedelec/E-Bike	3,0	15	2,6	14
Motorrad	13,0	18	5,4	9
Auto als Fahrer	14,4	17	4,0	8
Auto als Mitfahrer	10,8	14	3,8	8
Bus	12,3	18	4,9	9
Zug	36,4	34	2,6	6
Mittelwert	10,3	16	3,0	11

Wege der Gesamtbevölkerung

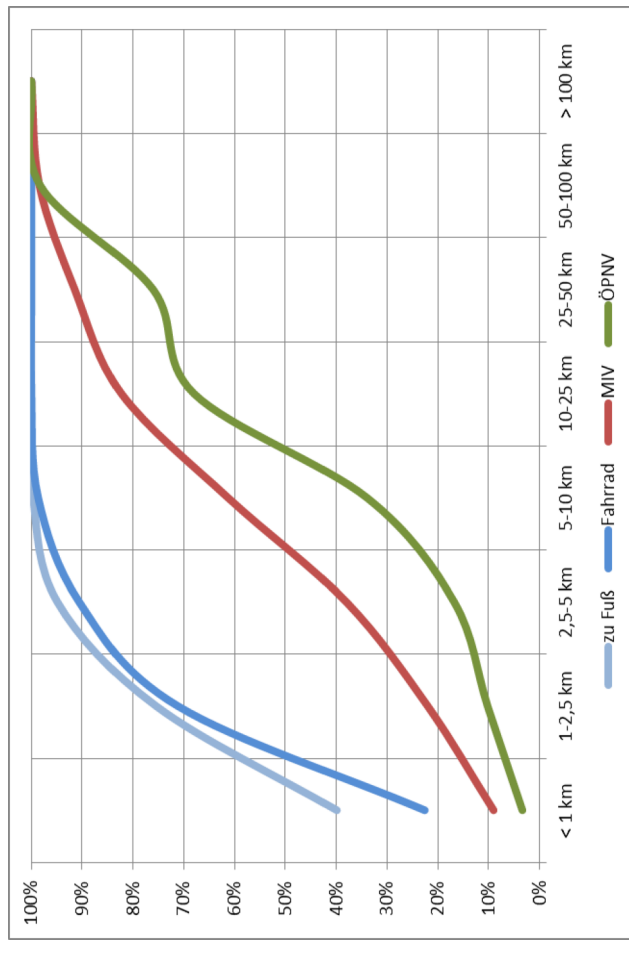
Modal Split nach Verkehrsleistung*

- Bei zusätzlicher Betrachtung der Wegelängen zeigt sich ein erhöhter Anteil des MIV und des ÖPNV
- Fuß- und Radverkehr mit deutlich reduzierten Anteilen
- Verhältnis MIV zu Umweltverbund: 79 % zu 21 %



Distanz (kumuliert nach Entfernungsklassen)

- Im Fußverkehr werden knapp 90 % aller Wege über eine Distanz zurückgelegt, die kürzer ist als 2,5 km
- Der Radverkehr erreicht sein Maximum bei ca. 10 km
- Bei kurzen Distanzen wird der ÖPNV nur selten genutzt



Wegeverflechtungen

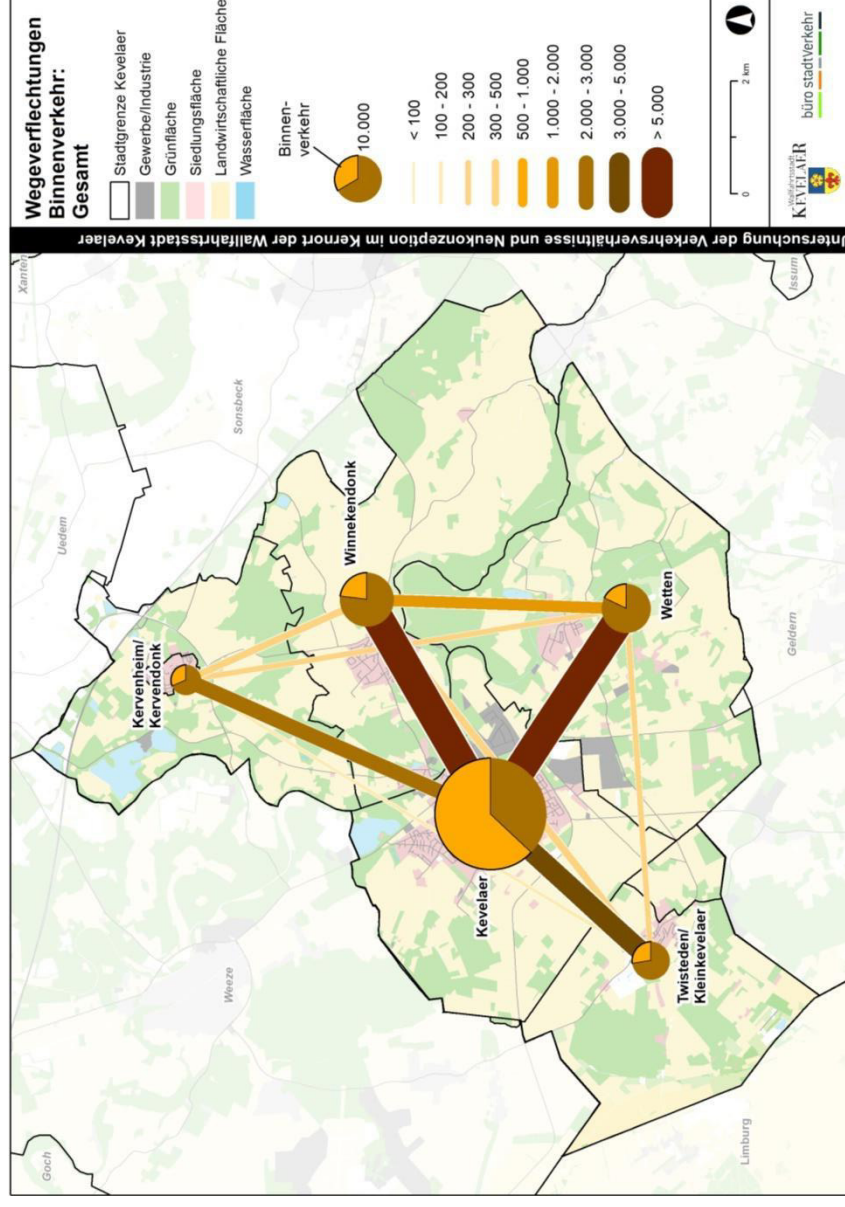
Wegeverflechtungen

Hinweis: Darstellung der Verkehrsverflechtungen

- Darstellung des Binnenverkehrsanteils der jeweiligen Ortschaften
- Darstellung des Wegeaufkommens zwischen allen Ortschaften im Querschnitt
- Größe der Kreise und Strichdicke entspricht Höhe des Wegeaufkommens

Hinweis: Wegeaufkommen

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Ortschaften
- Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Kevelaers, also Quellverkehr (dunkle Kreisfläche) und Binnenverkehr (helle Kreisfläche), jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Ortschaften hinein

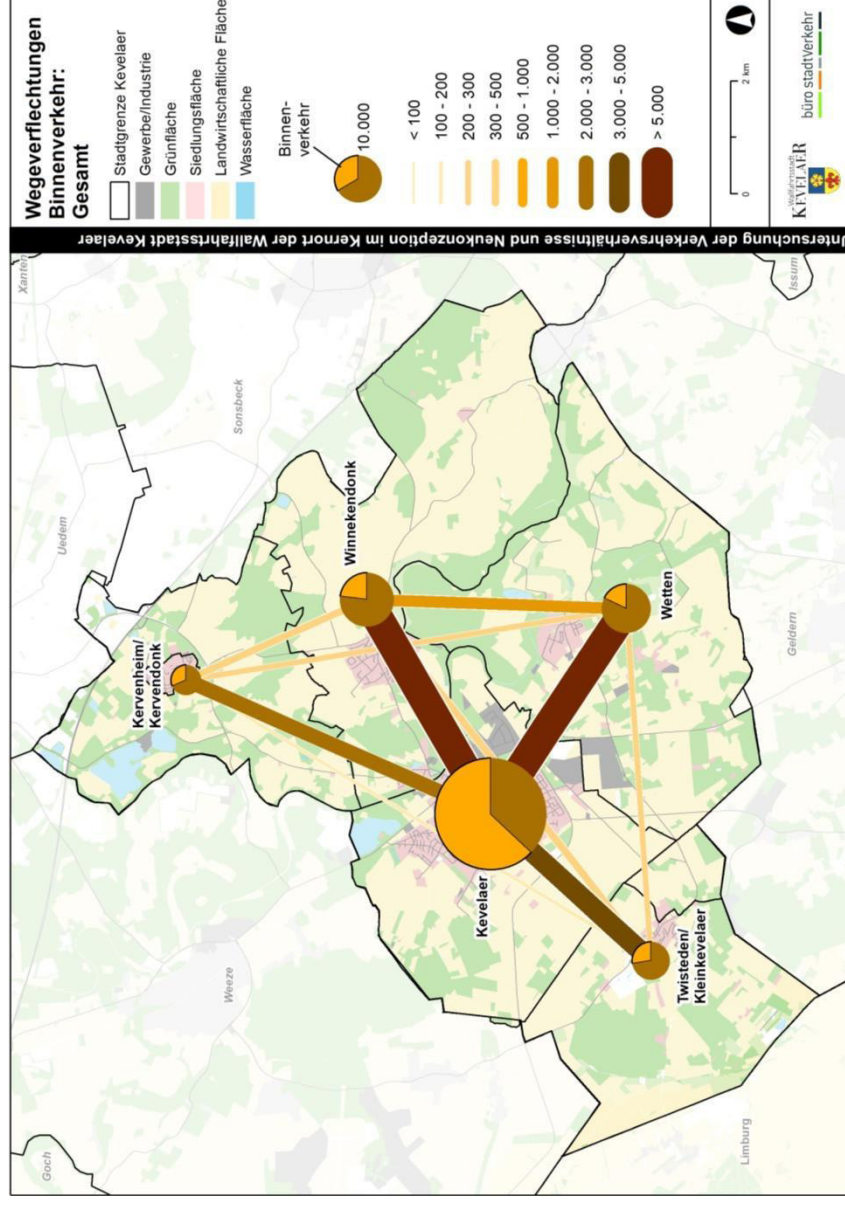


Wegeverflechtungen

Auswertung:

Summe aller Verkehrsmittel

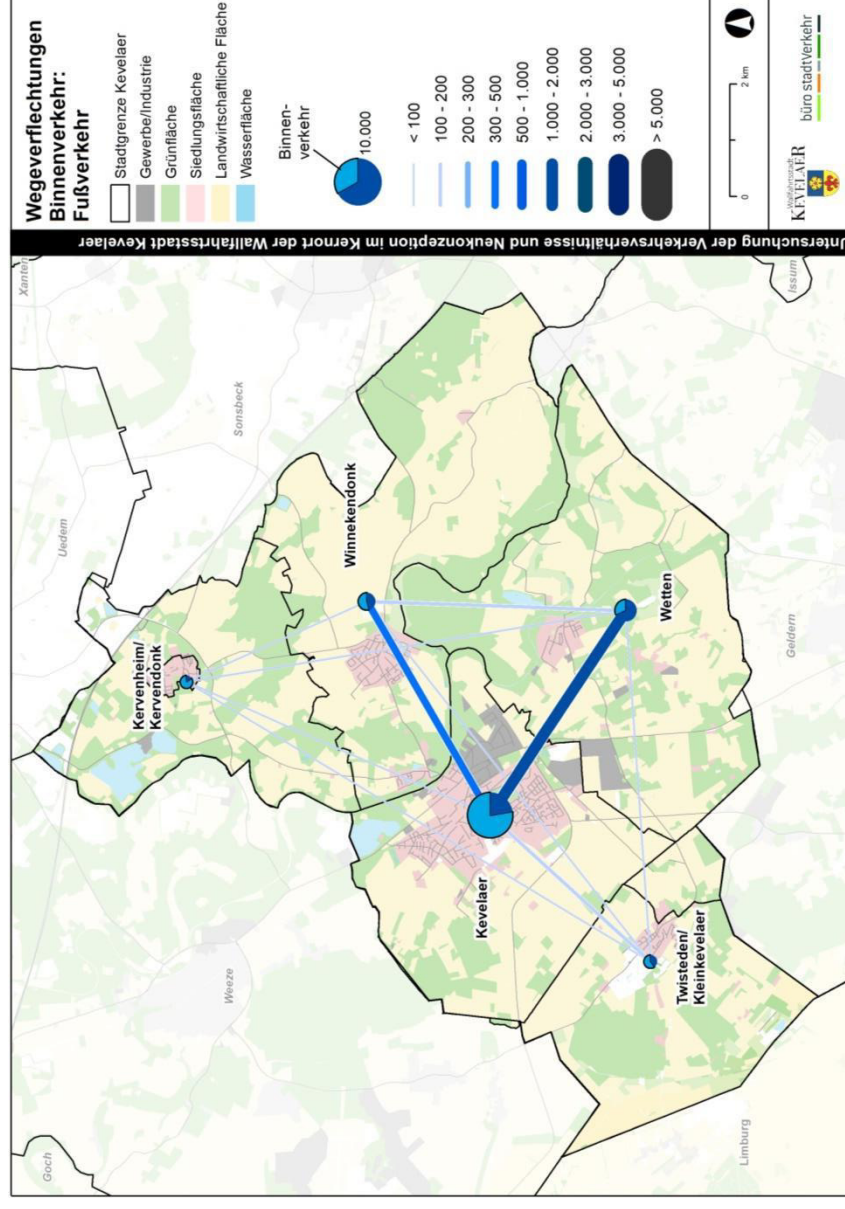
- Stärkste Verflechtungen verlaufen auf die Ortschaft Kevelaer zu, aus den Ortschaften Winnekendonk und Wetten mit jeweils mehr als 5.000 Wegen pro Werktag
- Geringes Wegeaufkommen zwischen den nördlichen/nordöstlichen und den südwestlichen Ortschaften (< 200 Wege/Tag)
- Meiste Wege ohne Bezug zum Stadtkern zwischen Winnekendonk und Wetten (ca. 1.300 Wege/Tag)
- Hoher Binnenverkehrsanteil (innerhalb der jeweiligen Ortschaft) in der Ortschaft Kevelaer



Wegeverflechtungen

Auswertung:
Fußverkehr

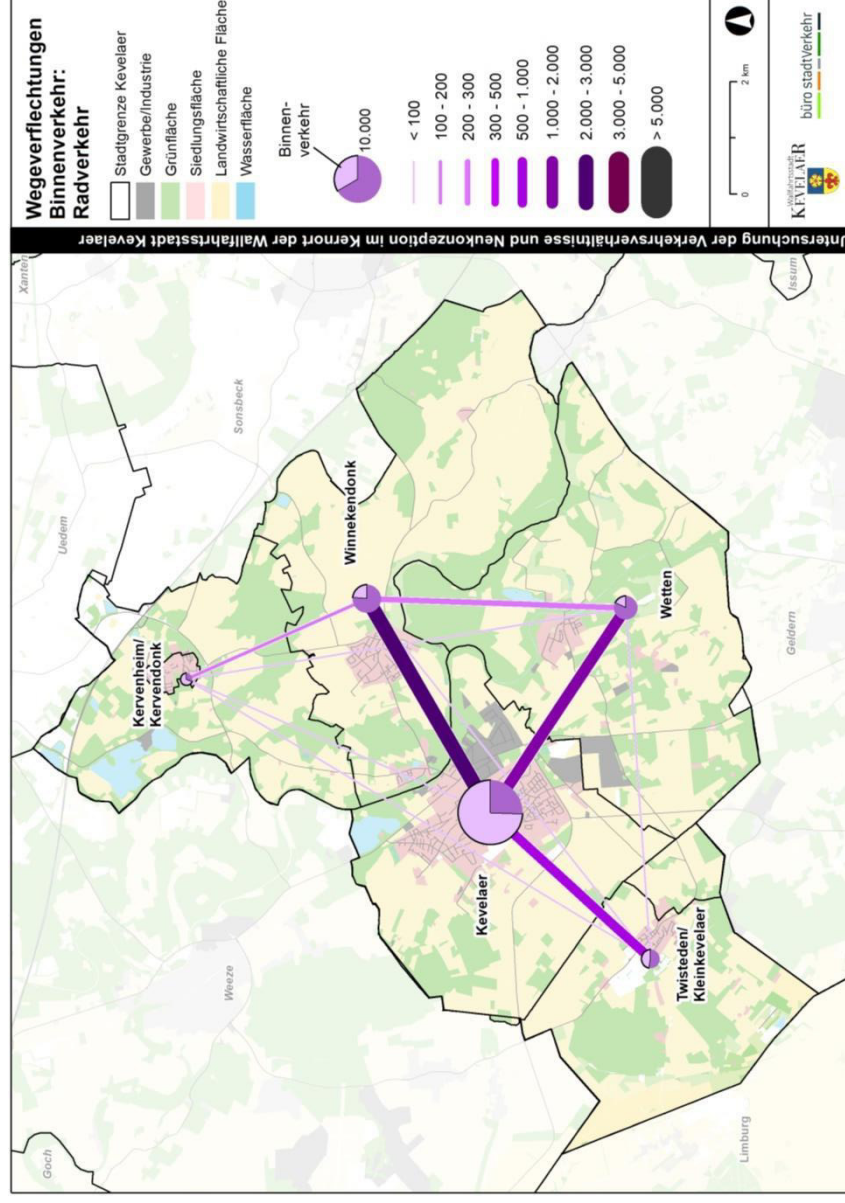
- Im Fußverkehr geringere Anzahl von Wegeverflechtungen über die Ortsgrenzen hinaus
- Grundsätzlich in allen Ortschaften hoher Binnenverkehrsanteil
- Vergleichsweise stärkste Fußverkehrsbeziehung mit ca. 1.300 Wegen zwischen Wetten und Kevelaer



Wegeverflechtungen

Auswertung:
Radverkehr

- Im Radverkehr Verflechtungen ausgeprägter als im Fußverkehr
- Im Radverkehr geringerer Binnenverkehrsanteil als im Fußverkehr → längere Distanzen werden zurückgelegt
- Stärkste Verflechtungen laufen auch hier auf den Stadtkern zu
- Häufigste Wegebeziehung zwischen Winnekendonk und dem Stadtkern mit mehr als 2.000 Wegen
- Daneben zahlreiche Fahrten zwischen Wetten und Kevelaer mit mehr als 1.700 Wegen

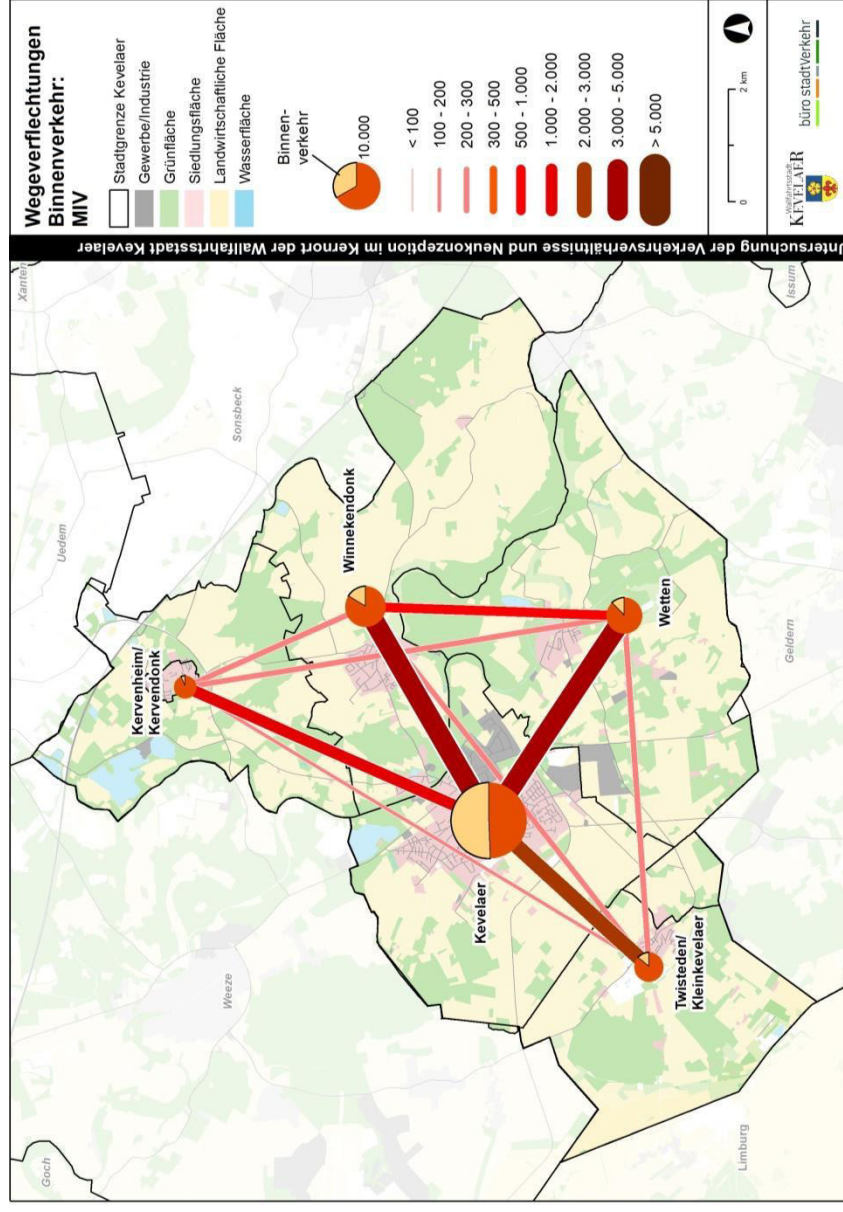


Wegeverflechtungen

Auswertung:

MIV

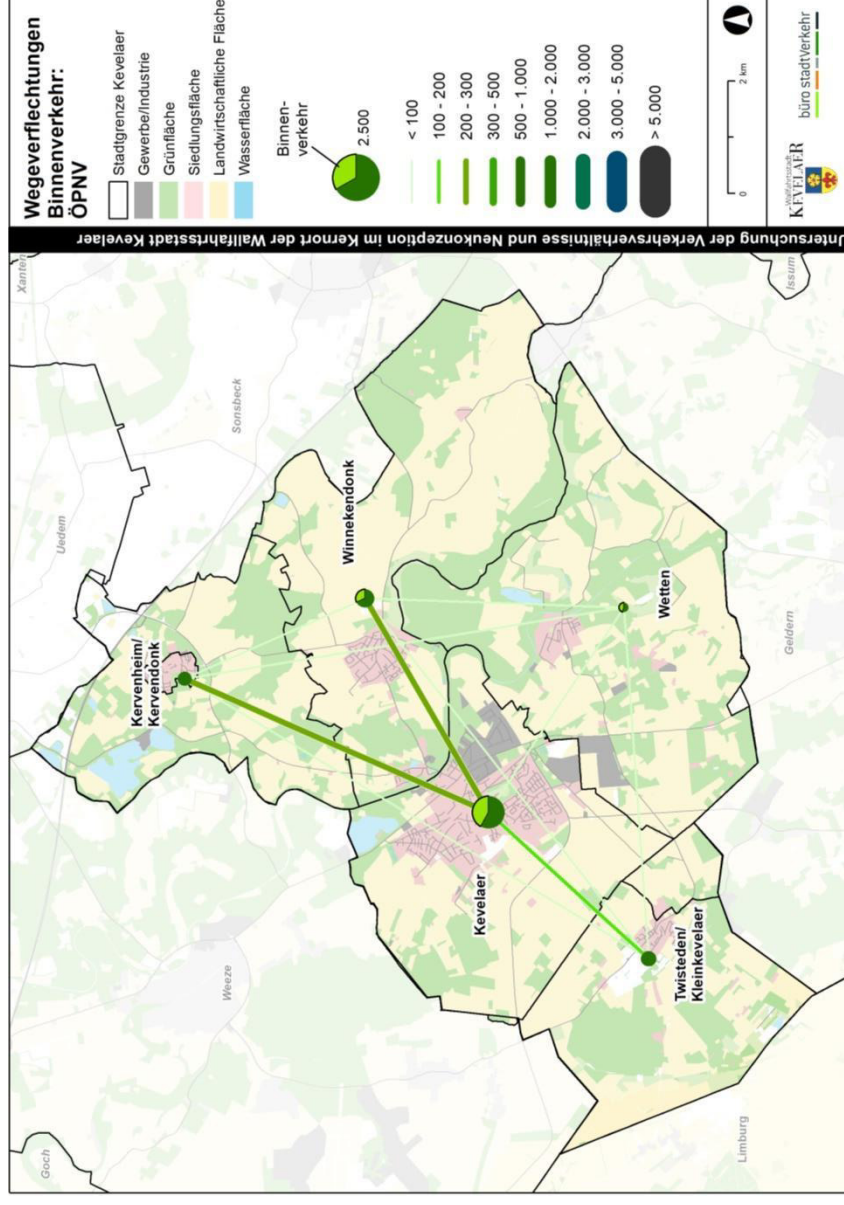
- Im innerstädtischen Verkehr des MIV in den meisten Ortschaftengeringe Binnenverkehrsanteile
- Höchste Binnenverkehrsquote in der Ortschaft Kevelaer
- Auch im MIV starke Ausrichtung der Wege auf den Stadtkern, häufigste Wege zwischen Winnekendonk und Kevelaer mit mehr als 4.700 Wegen sowie zwischen Wetten und Kevelaer (> 3.800 Wege/Tag)



Wegeverflechtungen

Auswertung:
ÖPNV

- Im ÖPNV ist der Binnenverkehrsanteil niedrig, im Vergleich der Ortschaften in der Ortschaft Kevelaer noch am höchsten
- Verflechtungen zwischen den einzelnen Ortschaften nicht sonderlich stark ausgeprägt
- Bezüglich des Gesamtaufkommens spielen die ÖPNV-Wege für den innerstädtischen Verkehr eine untergeordnete Rolle
- Die vergleichsweise dominantesten Verbindungen mit jeweils mehr als 200 täglichen Fahrten zeigen sich zwischen den Ortschaften Kervenheim/Kervendonk – Kevelaer sowie zwischen Winnekendonk – Kevelaer

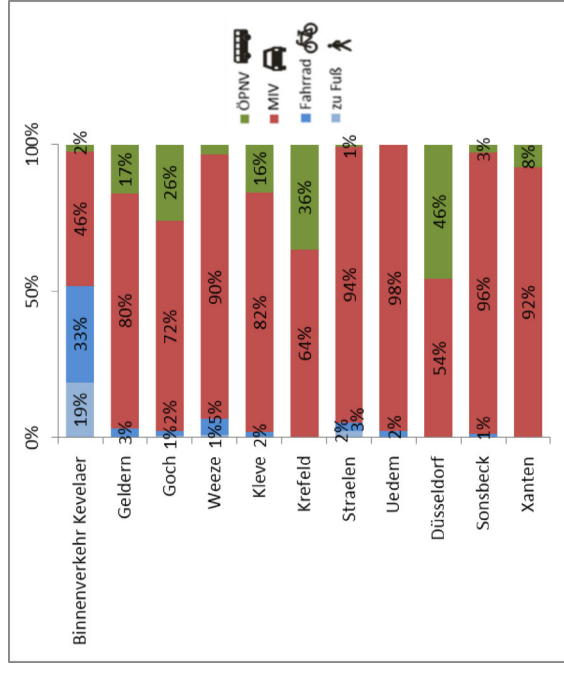


Wegeverflechtungen

Zusammenfassung

- ca. 67 % Binnenverkehrsanteil für Kevelaer
- Im Binnenverkehr sind die Anteile des Umweltverbundes erhöht (Anteil MIV zu Umweltverbund: 46 % zu 54 %)
- Ein Großteil der Wege erfolgt nach Geldern (mehr als 8 % aller Wege), davon die meisten mit dem MIV
- Bei Wegen nach Goch, Krefeld und Düsseldorf sind die höchsten ÖPNV-Anteile zu erkennen

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut*
Binnenverkehr Stadt	66,9%		66.700
Binnenverkehr Ortschaften		43,6%	43.500
zwischen den Ortschaften		23,2%	23.200
nach außen	33,1%		33.400
Geldern		8,1%	8.200
Goch		2,8%	2.800
Weeze		2,6%	2.600
Kleve		1,6%	1.600
Krefeld		1,5%	1.400
Straelen		1,4%	1.400
Uedem		1,3%	1.300
Düsseldorf		1,2%	1.200
Sonsbeck		1,2%	1.200
Xanten		0,7%	700
Sonstige Außenziele		11,0%	10.900
Summe	100%	100%	100.800

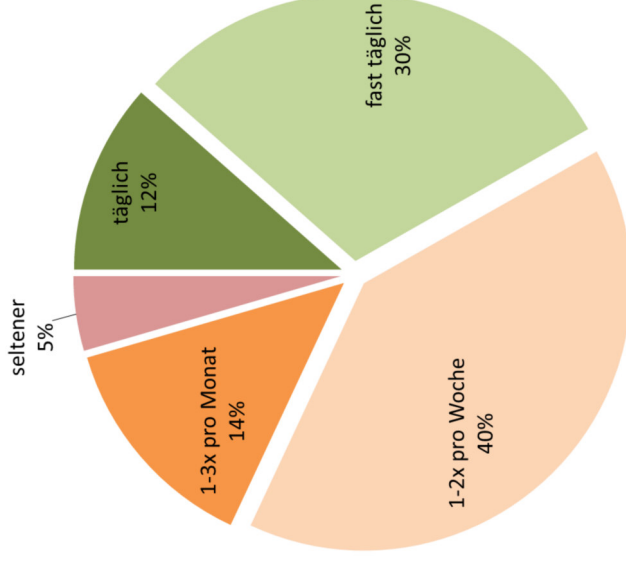


Ergebnisse der Zusatzfragen

Zusatzfragebogen

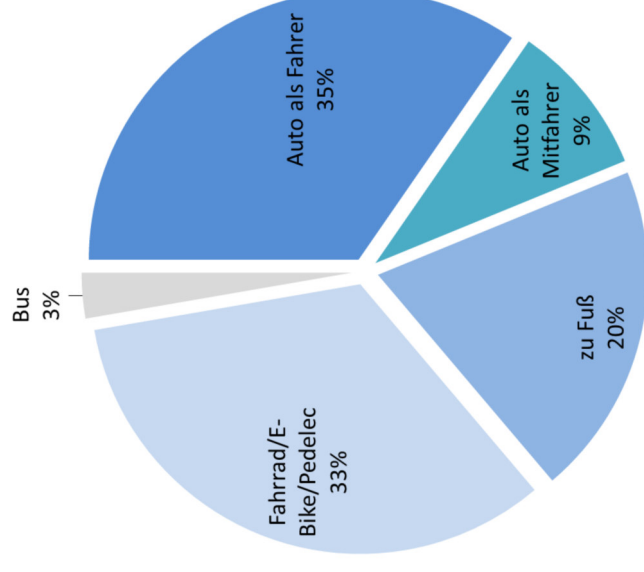
Wie häufig besuchen Sie die Innenstadt von Kevelaer?

- Die meisten befragten Haushalte besuchen mehrmals pro Woche (40 %) oder fast täglich (30 %) die Innenstadt von Kevelaer



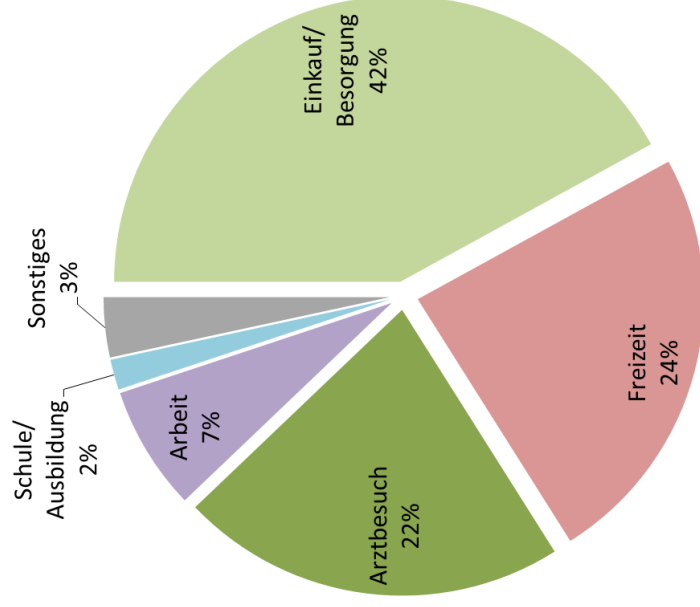
Welche Verkehrsmittel benutzen Sie um die Innenstadt von Kevelaer zu erreichen?

- Die Innenstadt Kevelaers erreichen die Befragten laut eigener Aussage hauptsächlich mit dem Auto (Fahrer und Mitfahrer zusammen: 44 %) oder mit dem Fahrrad/E-Bike/Pedelec erreicht (33 %)



Zusatzfragebogen

Was sind die Gründe für Ihren Innenstadtbesuch?



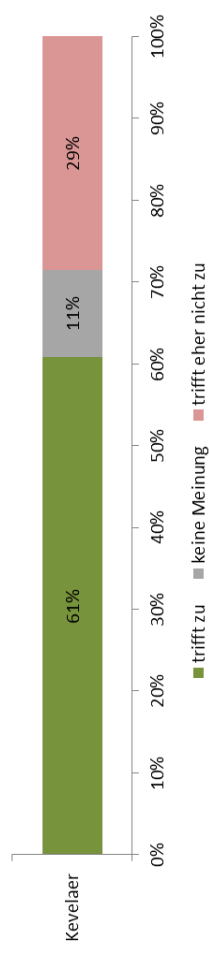
Grund für Innenstadtbesuch	Nennungen
1 Einkauf/Besorgung	42%
2 Freizeit	24%
3 Arztbesuch	22%
4 Arbeit	7%
5 Schule/Ausbildung	2%
6 Sonstiges	3%
	Davon
	Besuch (Familie/Freunde) 26%
	Kirche 26%
	Freizeit 18%
	Ehrenamt 11%
	Bringen/Abholen 10%
	Erledigungen (Behörden etc.) 8%

Zusatzfragebogen

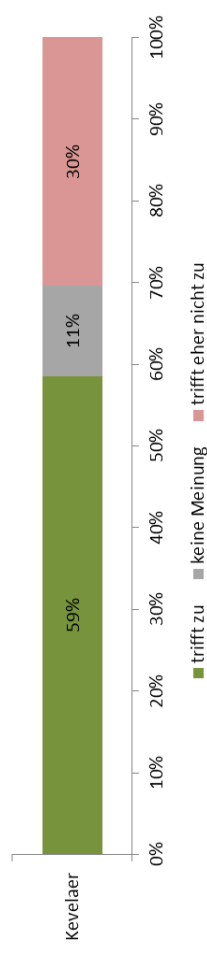
Wie bewerten Sie das Parkplatzangebot in der Innenstadt von Kevelaer?

- Eine Mehrheit von 61 % der befragten Bewohner in Kevelaer geben an, dass in der Innenstadt eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für Autos existiert
- 59 % der Befragten nutzen regelmäßig das Parkplatzangebot in der Innenstadt

Es ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für Autos vorhanden.



Ich nutze regelmäßig Parkplatzeangebote in der Innenstadt.

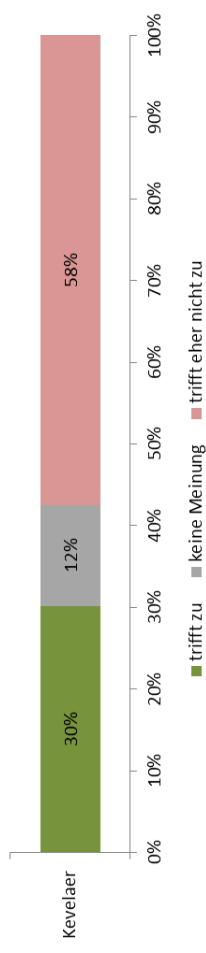


Zusatzfragebogen

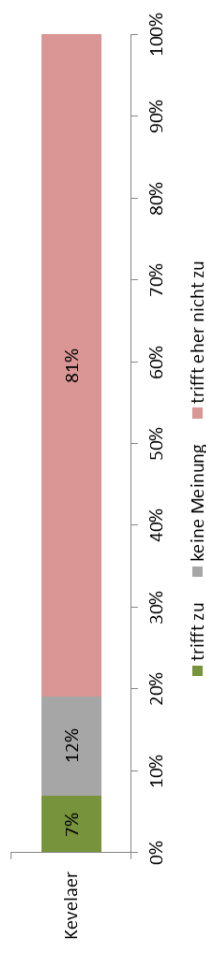
Der Peter-Plümpe-Platz soll zukünftig städtebaulich aufgewertet werden. Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

- Mehr als die Hälfte der Befragten (58 %) sind der Meinung, dass das Parkplatzangebot auf dem PPP nicht zu Gunsten anderer Nutzungen reduziert werden sollte
- Lediglich 7 % stimmen für eine vollständige Aufgabe des Parkplatzangebotes
- Sollte das Parkplatzangebot auf dem PPP verringert werden wünschen sich 69 % der Befragten einen Angebotersatz in der Nähe des PPP

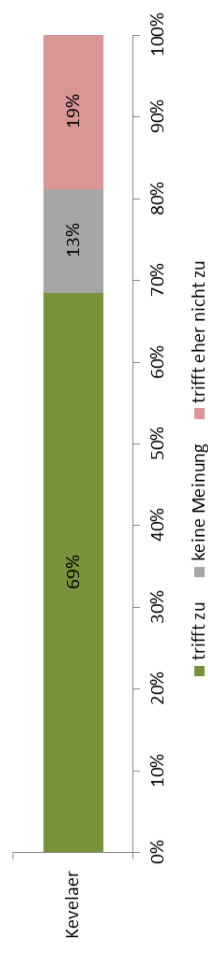
Das Parkplatzangebot auf dem Peter-Plümpe-Platz sollte zu Gunsten anderer Nutzungen reduziert werden.



Das Parkplatzangebot auf dem Peter-Plümpe-Platz sollte zu Gunsten anderer Nutzungen ganz aufgegeben werden.



Für das entfallende Parkplatzangebot auf dem Peter-Plümpe-Platz sollte in der Nähe Ersatz geschaffen werden.

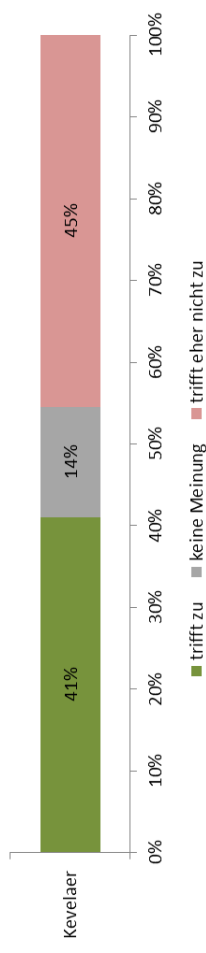


Zusatzfragebogen

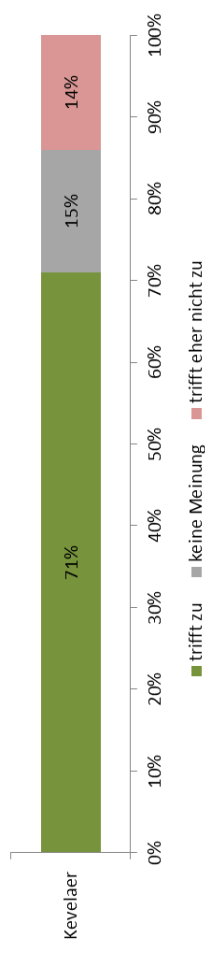
Der Peter-Piümpe-Platz soll zukünftig städtebaulich aufgewertet werden. Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

- Sollten Parkplätze auf dem PPP weggelassen werden die meisten Befragten (45 %) nicht bereit, etwas weiter entfernt (bis 500 m) zu parken
- Der Großteil der Befragten (71 %) würde sich über den Bau sicherer Radabstellanlagen in der Innenstadt Kevelaers freuen
- Ebenfalls knapp 70 % meinen, dass das Radfahrangebot in Richtung Innenstadt verbessert werden sollte

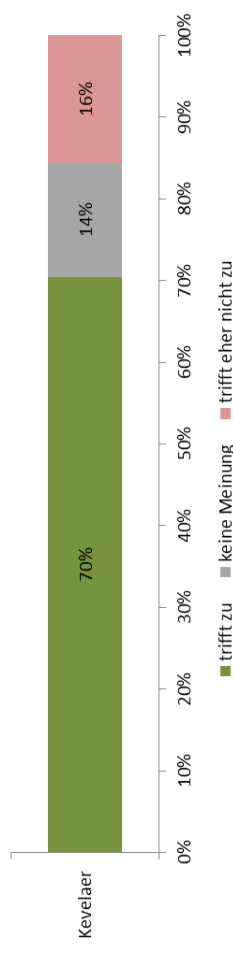
Bei Entfall des Parkplatzangebotes könnte ich mir auch vorstellen, etwas weiter entfernt zu parken (bis 500 m).



Es sollten mehr sichere Radabstellanlagen in der Innenstadt gebaut werden.



Das Radfahrangebot in Richtung Innenstadt sollte verbessert werden.

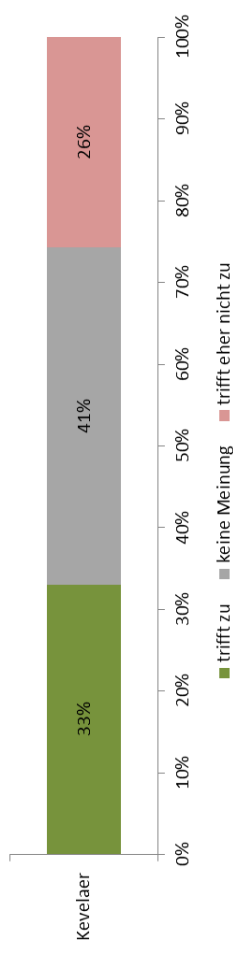


Zusatzfragebogen

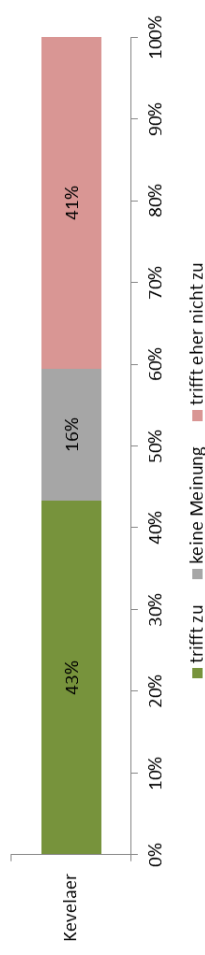
Der Peter-Plümpe-Platz soll zukünftig städtebaulich aufgewertet werden. Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

- Bezüglich der Verbesserung des Busangebots in Richtung Innenstadt sind die meisten Befragten neutral gegenüber (41 % haben diesbezüglich keine feste Meinung)
- Grundsätzlich sind mehr Befragte (43 %) der Meinung, dass im Innenstadtbereich um den PPP weniger Autoverkehr sein sollte, gleichzeitig sehen jedoch 41 % der Befragten diesbezüglich keine Probleme
- Etwa 60 % der befragten Personen stimmen zu, dass Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer zu Lasten des Autoverkehrs gehen können

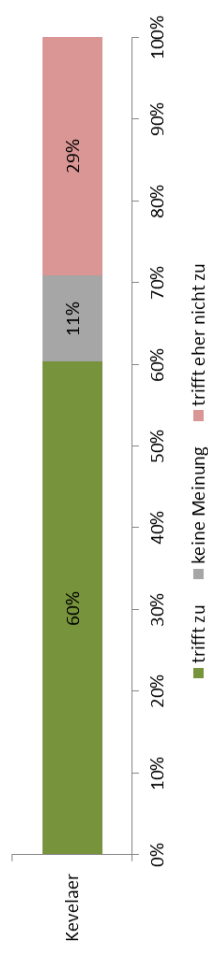
Das Busangebot in Richtung Innenstadt sollte verbessert werden.



Im Innenstadtbereich um den Peter-Plümpe-Platz sollte weniger Autoverkehr sein.



Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer dürfen auch zu Lasten des Autoverkehrs gehen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55
D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 0

Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier
E-Mail: latteier@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 16

B. Sc. Karsten Strack, Geographie
E-Mail: strack@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 – 19

M. Sc. Marius Lenz
E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 – 17

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255