

# Mobilitätsuntersuchung der Stadt Lahr

Die Stadt Lahr hat im Zuge der Bearbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans im Frühjahr 2019 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt. Fast 1.300 Personen aus rund 620 Haushalten haben sich an dieser Erhebung beteiligt und ihre Wege an

ausgewählten Tagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten fast 3 % der Bevölkerung in Lahr befragt werden. Diese Hinweise werden für die zukünftige Verkehrsplanung verwendet und fließen direkt in die aktuelle Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans ein.

## Eckdaten des Mobilitätsverhaltens

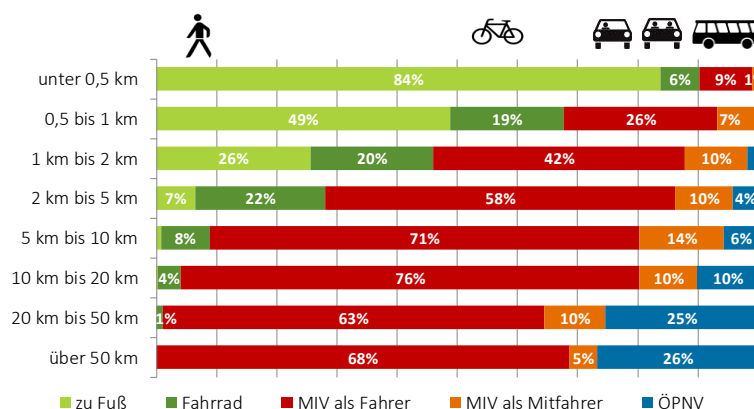
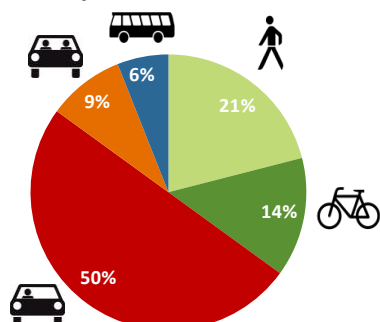
<b>Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)</b>	3,7 Wege
<b>Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege &lt; 100 km)</b>	7,4 km
<b>Mittlere Dauer eines Weges</b>	19 Minuten
<b>Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person</b>	67 Minuten/Tag
<b>Wege an einem Werktag (hochgerechnet)</b>	146.000

## Verkehrsmittelwahl

Auch wenn die meisten Wege der Lahrer Bevölkerung mit dem Auto zurückgelegt werden (50% als Fahrer, 9% als Mitfahrer), nehmen auch der Fuß- und Radverkehr eine bedeutende Rolle in der Mobilität ein: etwas mehr als jeder fünfte Weg wird zu Fuß absolviert, weitere 14% mit dem Fahrrad. Auf den übrigen 6% der Wege wird auf den ÖPNV zurückgegriffen. Gegenüber strukturell vergleichbaren Städten in Deutschland (vgl. RegioStaR nach BMVI) wird in Lahr etwas häufiger mit dem Auto (vergleichbare Städte: 41+15%) und dem Fahrrad gefahren (13%). Weniger Wege werden dagegen mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln (7%) und zu Fuß (24%) zurückgelegt.

Erkennbare Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl ergeben sich auch nach der Länge des Weges. Es zeigt sich, dass der ÖPNV für die Erschließung des Umlands eine nennenswerte Bedeutung aufweist (>10km), für den städtischen Verkehr aber nur einen untergeordneten Stellenwert einnimmt. Auch wird deutlich, dass bereits ab einer Länge von 1 km mehr als die Hälfte der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. Obwohl Lahr bereits einen angemessenen Radverkehrsanteil vorweisen kann, ergeben sich hier auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs noch deutliche Potenziale zur Förderung des Radverkehrs.

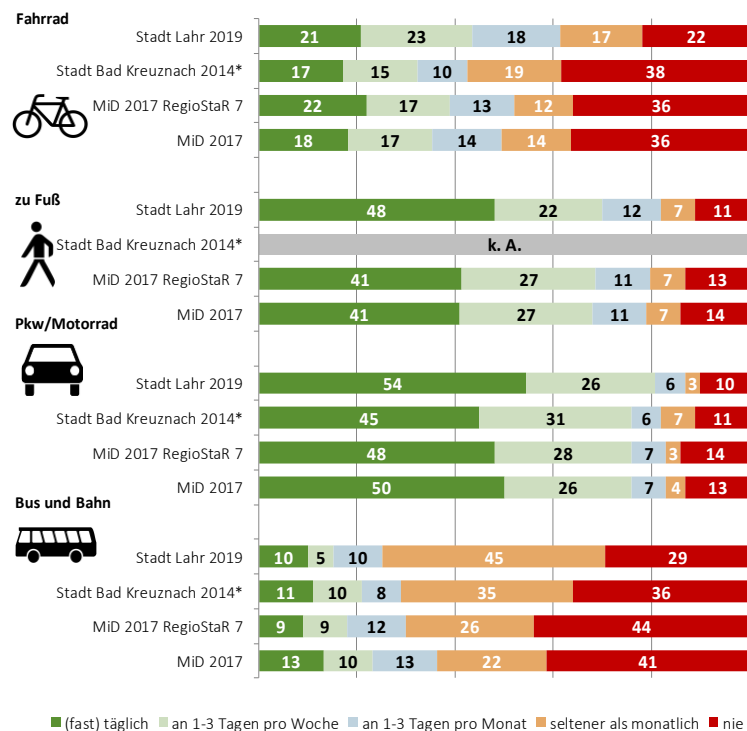
## Modal Split



### Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Wird betrachtet, wie häufig welches Verkehrsmittel im Zeitverlauf zum Einsatz kommt, werden die vorangestellten Ergebnisse unterstrichen: Acht von zehn Einwohnern nutzen das Auto mindestens einmal pro Woche, über die Hälfte nahezu täglich. Im gleichen Zeitraum nutzen dagegen lediglich 15% den ÖPNV. Hier zeigen sich Entwicklungspotenziale zur Stärkung der Multimodalität in Lahr.

Hinweis: In Bad Kreuznach ist eine leicht abweichende Skala zur Einordnung der Nutzungshäufigkeit angewendet worden. Die Ergebnisse sind dennoch vergleichbar.



### Bewertung der Verkehrsarten

Das Fußgängersystem erhält mit 2,1 zwar die Bestnote in Lahr, wird aber wie Bus und Bahn (3,1) im gesamtdeutschen Vergleich etwas schlechter bewertet. Das Fahrrad- und Autosystem (2,5 bzw. 2,3) liegen auch gegenüber der bundesweiten Erhebung im Durchschnitt.

### Pkw-Besitz

Der Pkw-Besitz der Haushalte ist überdurchschnittlich hoch. Wohingegen in vergleichbaren Städten etwa 80% der Haushalte maximal einen Pkw besitzen, sind es in Lahr lediglich 51%. Fast jeder fünfte Haushalt verfügt über drei oder mehr Fahrzeuge.

### Kurze Wege und kompakte Strukturen

Das Mobilitätsverhalten in der Stadt Lahr entspricht in etwa dem Durchschnitt dieses Stadttyps. Das Auto ist mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel. Bereits ab einer Wegelänge von 1km wird der Großteil der Wege motorisiert zurückgelegt. So birgt vor allem der Anteil kurzer Wege ein Verlagerungspotenzial für die Nahmobilität.

Die durchschnittliche Entfernung sowie Dauer von Wegen sind verhältnismäßig gering und

unterstreichen die guten Rahmenbedingungen für die Nahmobilität innerhalb der Stadt Lahr.

### Wegezwecke

27% aller Wege an einem Werktag sind Arbeitswege. Jeweils 13% der Wege dienen dem Einkauf, privaten Erledigungen bzw. der Ausbildung. Daneben sind 21% Freizeitwege, 5% dienstliche Wege und weitere 8% Begleitwege.

### Potenzial im ÖPNV

Im Busverkehr wünscht sich die Bevölkerung Lahrs in erster Linie bessere Fahrpläne (Taktung) und Tarif-/Preisstrukturen sowie weniger Umstiege und bessere Anschlüsse bzw. Direktverbindungen. Ebenso sind längere Betriebszeiten von Bedeutung.

### Neue Mobilitätsmöglichkeiten

Unbekannt sind Teilen der Bevölkerung neuere Mobilitätsangebote wie etwa E-Mobilität (Laden von Rad u. Auto, 42 u. 46%), Carsharing (50%) oder das Fahrradverleihsystem (48%). Ein verstärktes Marketing könnte diese Mobilitätsalternativen stärker bewerben.