

Mobilität in Stadt und Region

**Verkehrsverhalten der Bevölkerung
in Rhein-Main und Hessen**



Stephan Wildhirt

Verbandsdirektor Planungsverband
Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main



Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Geschäftsführer *traffiQ*
Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main



Thomas Rabenmüller

Geschäftsführer
Nordhessischer VerkehrsVerbund



Dr. Alois Rhiel

Minister für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung des Landes Hessen

Vorwort

Zur Lösung der Verkehrsprobleme werden vermehrt ganzheitliche Konzepte gefordert, die den immer komplexeren Zusammenhängen von Wirtschaft und Transport, Bevölkerung und Mobilität, Siedlung, Landschaft und Umwelt gerecht werden. Absehbare Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung und -zusammensetzung, variable Zeitstrukturen, sich wandelnde wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die dabei zu beachtenden Wechselwirkungen mit der Siedlungsentwicklung sowohl auf der örtlichen als auch regionalen Ebene sind vielschichtige Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund sind Kenntnisse über die Grundlagen von Mobilität und Verkehrsnachfrage zentraler Baustein einer integrierten Planung von Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Warum und zu welchen Zwecken legen Menschen Wege von A nach B zurück? Wie und mit welchen Verkehrsmitteln werden die Ziele erreicht? In welcher Zeit und wie häufig finden diese Ortsveränderungen statt? Welche Erklärungsansätze gibt es hierfür? Welche Rolle spielen dabei die persönlichen Voraussetzungen, Lebensstile und -phasen, die örtliche Situation, der regionale Kontext?

Zur Beantwortung dieser Fragen, zur künftigen Abschätzung des Verkehrsaufkommens und zur Abstimmung mit der räumlichen Planung sind verlässliche Datengrundlagen erforderlich. Mit der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland 2002“ steht eine wichtige Datenbasis zum besseren Verständnis des Verkehrsverhaltens von Personen zur Verfügung. Um Aussagen für Teilregionen und eine entsprechende räumliche Differenzierung zu ermöglichen, war „Mobilität in Deutschland“ im Auftrag des Landes Hessen, des Nordhessischen Verkehrsverbundes und des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main in Hessen ausgeweitet worden.

Die Daten dieser erweiterten Stichprobe für Hessen ermöglichen einen detaillierten Einblick in das Verkehrsverhalten der hessischen Bevölkerung. Sie waren Anlass für den Planungsverband, den Nordhessischen Verkehrsverbund und *traffiQ*, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, vertiefte Auswertungen für hessische Teilregionen vorzunehmen. Begleitet wurde diese Arbeit von einem Arbeitskreis, dem neben den oben aufgeführten vier Institutionen auch die Großstädte im Rhein-Main-Gebiet, der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Gesellschaft für integriertes Verkehrsmanagement in der Region Frankfurt RheinMain angehören.

In der vorliegenden Broschüre ist eine Auswahl der interessantesten Ergebnisse zusammengestellt. Sie wurde vom Planungsverband und von *traffiQ* erarbeitet und mit Unterstützung durch den Nordhessischen Verkehrsverbund herausgegeben. Die Broschüre soll die Akteure in den verschiedenen Institutionen und Räumen sowie die interessierte Öffentlichkeit informieren und zugleich den Entscheidungsträgern eine Planungshilfe sein.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Mobilität in Stadt und Region

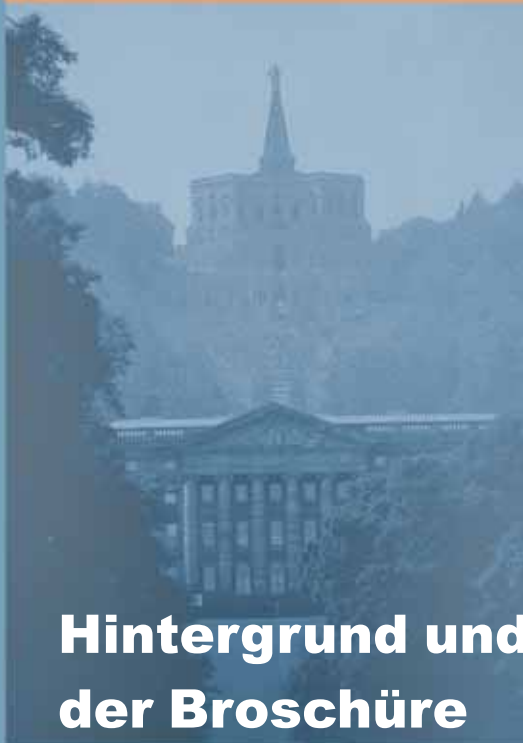
Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen

Vorwort

1. Hintergrund und Einordnung der Broschüre	3
1.1 Mobilität in Deutschland 2002 – Auswertung der Aufstockungsstichprobe Hessen	4
1.2 Charakteristika von Mobilität in Deutschland 2002	5
1.3 Einteilung und Auswahl der betrachteten Gebiete in Hessen	6
1.4 Grundsätzliche Hinweise zu den Darstellungen	8
2. Die Bevölkerung im Überblick	9
2.1 Bevölkerungsstruktur	10
2.2 Ausgewählte Zugangsbedingungen der Bevölkerung zur Mobilität	13
3. Wie häufig, warum und wie ist die Bevölkerung unterwegs?	21
3.1 Der „Durchschnitts-Weg“ der hessischen Bevölkerung	22
3.2 Warum ist die Bevölkerung unterwegs?– Wegezwecke	25
3.3 Wann ist die Bevölkerung unterwegs?– Wegezeitpunkt	28
3.4 Wie ist die Bevölkerung unterwegs?– Verkehrsmittelnutzung	30
3.5 Wie weit ist die Bevölkerung unterwegs?– Wegelängen	38
3.6 Weitere mögliche Einflüsse auf das Verkehrsverhalten	41
3.7 Stärken des ÖPNV	53
4. Mobilitäts-„Gewohnheiten“ der Befragten	55
4.1 „Wie häufig nutzen Sie in der Regel ...?“	56
4.2 „Wie gut können Sie Ihre üblichen Ziele erreichen ...?“	60
5. Zusammenfassung	63
6. Ausblick	69
Anhang: Bundesweite Trends	73
Impressum	



1



**Hintergrund und Einordnung
der Broschüre**

1.1 Mobilität in Deutschland 2002

– Auswertung der Aufstockungsstichprobe Hessen

„Mobilität in Deutschland“ (MiD) setzt die Tradition der westdeutschen „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) fort und fand 2002 nach 1976, 1982 und 1989 nunmehr zum vierten Mal und erstmalig in Gesamtdeutschland statt. In den östlichen Bundesländern wurden ebenfalls seit den 1970er-Jahren Befragungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt, die sich auf größere Städte der damaligen DDR konzentrieren und nun auch einige westdeutsche Städte miteinbeziehen. Wichtige Unterscheidungsmerkmale dieses Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) sind die stadtspezifische Erhebung des Verkehrsaufkommens sowie die Konzentration auf die Werktage Dienstag bis Donnerstag in einem bestimmten Jahreszeitraum¹. Bei der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ und den bisherigen KONTIV werden alle Wege der ortsansässigen Bevölkerung durch repräsentative Befragung über das ganze Jahr und über alle Wochentage hinweg erfasst.

Grundlage für die vorliegende aktuelle Erhebung der Daten zu „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD 2002) bildet eine bundesweite schriftliche und telefonische Befragung von Haushalten bzw. deren Personen zum Verkehrsverhalten an jeweils einem Stichtag verteilt über das ganze Jahr 2002.

Bundesweit wurden in der repräsentativen Basisstichprobe 25.000 Haushalte befragt. Auf Hessen entfielen davon 2.200 Haushalte. Ergänzt um die im Auftrag des Landes Hessen, des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (Planungsverband) und des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV) erfolgte Aufstockungsstichprobe Hessen enthalten die hier vorgestellten Ergebnisse nunmehr hessenweit 8.761 Haushalte, 21.229 Personen bzw. 66.371 Wege. Durch die Aufstockung ist in gewissem Umfang somit auch eine differenzierte Betrachtung von hessischen Teilregionen möglich. Weiteres dazu enthält das Kapitel 1.3.

Anlass für die Aufstockung bildete neben dem Wunsch, sich über die aktuelle Mobilität der Bevölkerung einen Überblick zu verschaffen, die Erfordernis, neue Erkenntnisse für die Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) zu gewinnen. Die VDRM bildet den gesamten Verkehr im Rhein-Main-Gebiet und in angrenzenden Regionen² ab und stellt somit eine anerkannte Grundlage für die Durchführung von Verkehrsuntersuchungen und zur Erstellung von Planwerken dar.

¹ Vgl. SrV Frankfurt am Main: Diese fand 1998 im Zeitraum Oktober/November und 2003 von April bis Juni statt.

² Das Gebiet der VDRM geht weit über den Planungsverband hinaus und umfasst neben weiten Teilen Hessens auch benachbarte Räume in Rheinland-Pfalz und Bayern.

1.2 Charakteristika von Mobilität in Deutschland 2002

Eine Vergleichbarkeit der vorliegenden Ergebnisse mit anderweitigen Darstellungen zu MiD 2002 bzw. vielen anderen Datenquellen ist nur eingeschränkt möglich. Zu den in dieser Broschüre vorgestellten Ergebnissen ist daher Folgendes zu berücksichtigen:

- Es handelt sich um durchschnittliche Werte. Sie resultieren aus Wegen, die an gleichmäßig über das gesamte Erhebungsjahr 2002 verteilten Stichtagen erfragt wurden.
- Die Angaben der Befragten zu Aspekten wie z. B. Wegelängen, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Qualität der Erreichbarkeit von Zielen beruhen auf persönlichen Einschätzungen.
- Es wurden Wege der Bevölkerung Hessens erfasst. Zur Abbildung des gesamten Verkehrsgeschehens fehlen daher Durchgangs- und Zielverkehre (u. a. Wege von Einpendlern, Geschäftsreisenden, Touristen sowie Wirtschaftsverkehr).

Auch eine Vergleichbarkeit mit den bisherigen KONTIV-Ergebnissen ist aus nachfolgenden Gründen nur bedingt gegeben:

- Eine Aufstockung der Stichprobe für das Gebiet des Planungsverbandes und Hessens lag bei den bisherigen Erhebungen nicht vor.
- 2002 wurden erstmalig Wege von Personen aller Altersstufen erfasst (bisher ab 10 Jahre). Umfassende personenbezogene Daten liegen jedoch erst für Befragte ab 14 Jahre vor.
- 2002 wurden auch regelmäßige berufliche Wege des Wirtschaftsverkehrs, die z. B. Handwerker, Taxifahrer und sonstige Dienstleister in Ausübung ihres Berufes durchführen, erfasst. Da diese in Ausübung des Berufes erledigten Wege jedoch von wenigen Personen gemacht werden und gesondert erfasst wurden, sind sie in der weiteren Betrachtung in der Broschüre grundsätzlich ausgeklammert, sofern nicht anders dargestellt. In der Broschüre wird nachfolgend auch der Begriff Wirtschaftsverkehr synonym für diese regelmäßigen beruflichen Wege verwandt.
- Die Aufteilung der Wegezwecke hat sich geändert. Die ehemalige Rubrik „Versorgungswege“ wird nunmehr differenziert nach Einkaufswegen und privaten Erledigungen (Arzt-, Anwaltsbesuche etc.) erfasst. Begleitwege (z. B. Bringen und Holen von Kindern) bilden eine eigene Kategorie.
- Überdies werden fallweise besondere räumliche Zuschnitte berücksichtigt (siehe Kapitel 1.3), die nur in dem für die aktuelle Studie vorliegenden erstmalig ausreichenden Stichprobenumfang möglich sind.

In dieser Broschüre wird daher auf Vergleiche – mit Ausnahme der bundesweiten Trends im Anhang – verzichtet.

Methodisch weitergehende Informationen zu den Fragebögen, zur Durchführung der Befragung und zu den bundesweiten Ergebnissen können den Projektberichten der zur Durchführung von MiD 2002 beauftragten Institutionen infas-Institut und Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) sowie der einschlägigen Fachliteratur entnommen werden. Die für die Studie eingerichteten Internetseiten <http://www.mid2002.de> und <http://www.kontiv2002.de> enthalten alle relevanten Informationen und Quellen hierzu.

1.3 Einteilung und Auswahl der betrachteten Gebiete in Hessen

Die hessischen Ergebnisse von Mobilität in Deutschland können nach einzelnen Teilregionen gegliedert werden. Diese Einteilung folgt weitgehend den Kreisgrenzen und fasst die Gebietskörperschaften nach regionalen Aspekten zusammen. Bei den nachfolgend genannten Zuschnitten spielen neben politisch-administrativen Aspekten auch strukturelle Verflechtungen der einzelnen Gebietskörperschaften zueinander eine Rolle (**Abbildung 1**):

- Südhessen: Region Starkenburg
- Planungsverband (PV): Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main³
- Westhessen: Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis
- Mittelhessen: Regierungspräsidium Gießen (teilw. Vogelsberg- und Wetteraukreis)
- Osthessen: Landkreis Fulda mit östlichem Main-Kinzig-Kreis und Kreis Hersfeld-Rotenburg
- Nordhessen: Nordhessischer VerkehrsVerbund (ohne Kreis Hersfeld-Rotenburg)

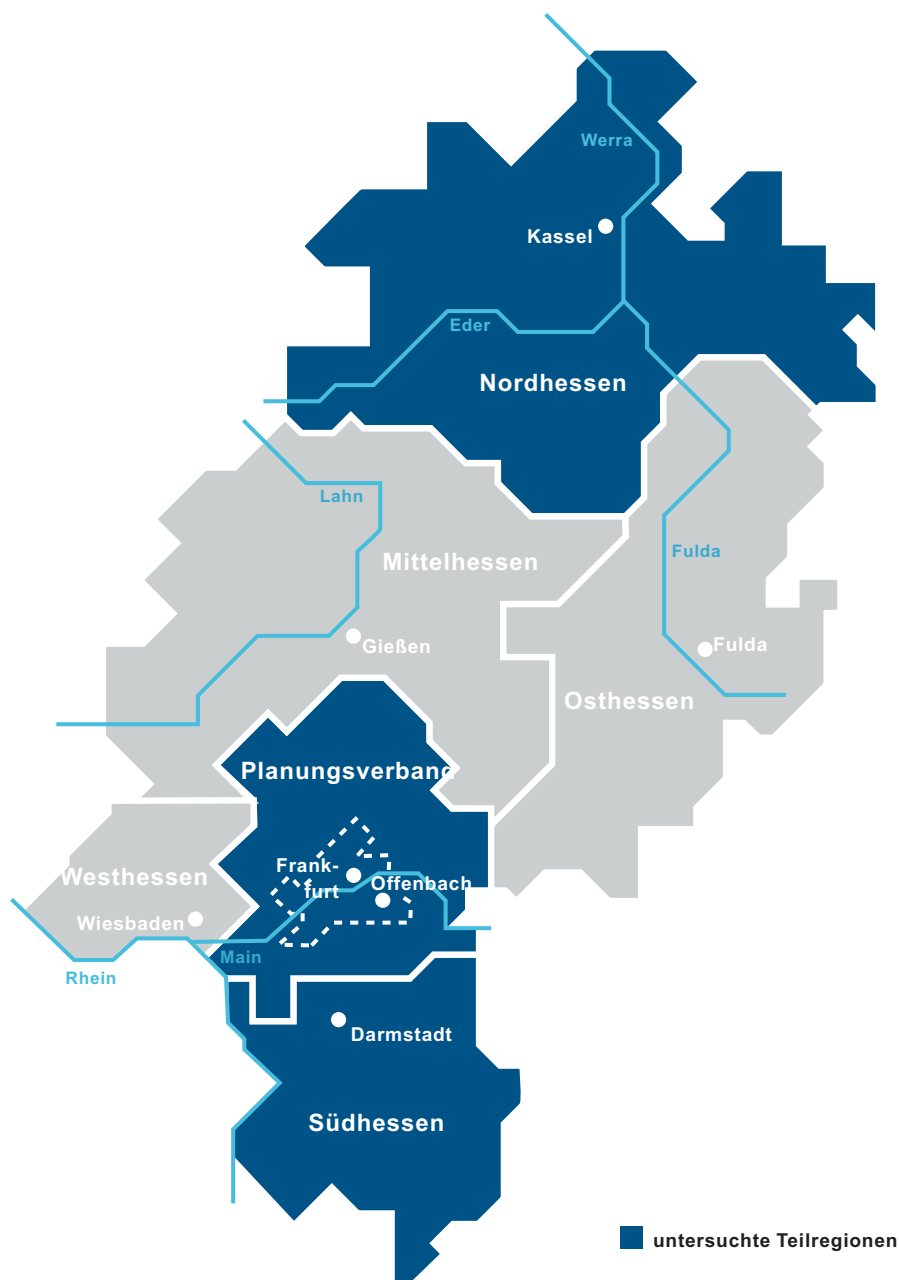
Die Auswertung der Daten ergibt insbesondere räumlich bedingte Unterschiede. Sehr deutlich wird dies bei der Gegenüberstellung von verdichteten städtischen und ländlich geprägten Regionen, da sich hier die unterschiedlichen Raum- und Nutzungsstrukturen und damit verbunden das Infrastrukturangebot bemerkbar machen. Aus diesem Grunde ist eine räumliche Differenzierung des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main zum einen in die beiden Kernstädte Frankfurt und Offenbach und zum anderen in die benachbarten Kreise sinnvoll. Eine weitere, örtlich differenzierte Auswertung ist wegen der dann zu kleinen Fallzahlen nicht sinnvoll. Auf Ebene der hessischen Teilregionen werden exemplarisch die Ergebnisse Nord- und Südhessens dargestellt.

³ Das Gebiet des Planungsverbandes umfasst die Großstädte Frankfurt und Offenbach sowie 73 weitere Kommunen in den Kreisen Groß-Gerau, Offenbach, Main-Kinzig, Main-Taunus, Hochtaunus und Wetterau. Im Juni 2004 zählte der Verband 2,18 Mio. Einwohner (Hessisches Statistisches Landesamt).

Abbildung 1 verdeutlicht die gewählte Abgrenzung (in Klammern: Fallzahlen):

- Hessen (8.761 Haushalte; 21.229 Personen)
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main > **PV gesamt** (3.083; 7.471)
- Großstädte Frankfurt und Offenbach > **F/OF** (1.182; 2.876)
- Planungsverband ohne Frankfurt und Offenbach > **PV ohne F/OF**⁴ (1.901; 4.595)
- Ergänzende Betrachtung von Nordhessen (1.939; 3.245) und Südhessen (1.232; 2.985)

Abbildung 1: Die hessischen Teilregionen der Erhebung Mobilität in Deutschland



⁴ In den meisten Abbildungen bzw. Tabellen werden aus Platzgründen in der Darstellung die (Teil-) Gebiete des Planungsverbandes mit den genannten Abkürzungen (PV gesamt, F/OF, PV ohne F/OF) versehen.

1.4 Grundsätzliche Hinweise zu den Darstellungen

In Bezug auf sämtliche Ergebnisdarstellungen in den folgenden Tabellen bzw. Abbildungen ist zu beachten:

Die Summen der Prozent-Anteile der Merkmalsausprägungen können rundungsbedingt von 100% abweichen (+/- 1%).

Bezüglich der aufgeführten Fallzahlen sei darauf hingewiesen, dass diese für dieselbe „Grundgesamtheit“ (Personenebene) unterschiedlich sein können: Auf Grund der im Hinblick auf möglichst genaue und realitätsgetreue Ergebnisse bei MiD angewendeten Methoden-Kombination aus schriftlicher und mündlicher Erhebung der Angaben bei den befragten Personen/Haushaltsmitgliedern (grundsätzlich bei den Haushaltsmitgliedern selbst, z. T. auch stellvertretend für andere, z. B. Kinder) wurden nicht allen Personen alle Fragen (insbesondere Fragen zur eigenen subjektiven Einschätzung) gleichermaßen gestellt. Gleichwohl soll auf die Angabe der Fallzahlen als Anhaltspunkt für den Umfang der jeweils zu Grunde liegenden Datenbasis nicht verzichtet werden.



2

Die Bevölkerung im Überblick

2.1 Bevölkerungsstruktur

Der Gegenstand der vorliegenden Broschüre, nämlich das „Gesamt-Bild“ der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner Hessens, das im Rahmen der Studie MiD 2002 entstanden ist, wird grundlegend von der soziodemografischen Bevölkerungsstruktur geprägt. **Tabelle 1** gibt einen Überblick über die Struktur der Bevölkerung, bezogen auf Hessen bzw. die im Folgenden näher betrachteten hessischen Teilregionen. Sie gibt die Zusammensetzung der Befragten anhand soziodemografischer Merkmale⁵ wieder und liefert damit Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit den Ausprägungen des gesamten Mobilitätsverhaltens. Einige dieser Strukturmerkmale werden daher auch in den folgenden Kapiteln als Kriterien für differenzierte Betrachtungen herangezogen.

In **Tabelle 1** sind die Strukturmerkmale Geschlecht, Alter und Größe des Haushalts sowie Erwerbsstatus und Wohndauer nach prozentualen Anteilen dargestellt. Für Hessen ergibt sich danach:

- ein Frauenanteil von 51 % (Männer 49 %)
- ein Anteil von 18 % der Bevölkerung unter 18 Jahren (ab 60 Jahre: 24 %)
- ein Anteil von 16 % der Hessen, die in einem Ein-Personen-Haushalt leben (33 % in Haushalten mit mindestens vier Personen)

Tabelle 1: Bevölkerungsstruktur nach Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße (in %)

Merkmale	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
weiblich	51	52	53	51	50	50
männlich	49	48	47	49	50	50
bis 13 Jahre	14	14	12	15	16	14
14–17 Jahre	4	4	3	4	5	5
18–24 Jahre	8	7	6	8	7	7
25–44 Jahre	31	31	33	30	32	32
45–59 Jahre	19	20	19	21	18	20
ab 60 Jahre	24	25	27	23	23	23
Person lebt in:						
Haushalt mit 1 Person	16	18	24	13	12	14
Haushalt mit 2 Personen	32	35	37	33	30	33
Haushalt mit 3 Personen	20	20	15	23	20	20
Haushalt mit 4 Personen und mehr	33	28	24	31	37	33

Basis: Angaben von 21.229 Personen, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

⁵ Es handelt sich hier um eine Darstellung der Ergebnisse aus den im Rahmen von MiD 2002 erhobenen Daten der Stichprobe für Hessen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Werte in jedem Merkmal – insbesondere bei Teilregionen – vollkommen identisch mit der realen Bevölkerungsstruktur sind. Durch mögliche Abweichungen zu anderen Datenquellen (Bevölkerungstatistiken) von ggf. wenigen Prozentpunkten werden die Ergebnisse von MiD 2002 im Hinblick auf Repräsentativität und Aussagekraft insgesamt jedoch nicht beeinträchtigt.

Gemäß **Tabelle 2** ist bezogen auf die Merkmale Erwerbsstatus und Wohndauer für die Befragten ab 14 Jahre⁶ festzuhalten:

- Etwa 10% befinden sich im Status beruflicher, schulischer oder universitärer Ausbildung.
- 38% Vollzeit-Erwerbstätigen stehen gut ebenso viele (39%) Nicht-Erwerbstätige gegenüber. Zu Letzteren zählen Rentnerinnen und Rentner, Personen auf Arbeitssuche, im Erziehungsurlaub, Hausfrauen und -männer.
- 13% befinden sich im Status der Teilzeit- bzw. geringfügigen Erwerbstätigkeit.
- 73% der Befragten leben seit fünf Jahren und länger im selben Haus bzw. derselben Wohnung.

Tabelle 2: Bevölkerungsstruktur nach Erwerbsstatus und Wohndauer (in %)

Merkmale	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Vollzeit-Erwerbstätige	38	40	40	41	35	38
Teilzeit-/geringfügig Erwerbstätige	13	12	11	13	14	13
in Ausbildung/Schule/Studium	11	9	8	9	11	11
Nicht-Erwerbstätige	39	38	41	37	40	38
Wohndauer weniger als 1 Jahr	4	4	5	4	4	3
Wohndauer 1 bis unter 2 Jahre	7	7	8	6	6	6
Wohndauer 2 bis unter 5 Jahre	17	19	21	17	15	15
Wohndauer 5 Jahre und mehr	73	71	67	74	75	76

Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und *traffiQ*

⁶ Bei MiD 2002 wurden diese Merkmale ab einem Alter von 14 Jahren erfasst

Nach Teilregionen differenziert ergeben sich jeweils ähnliche Anteile hinsichtlich Alter, Geschlecht und Erwerbsstatus. Frankfurt und Offenbach weichen dagegen bei der Wohndauer bzw. Haushaltsgröße deutlich von den übrigen Teilregionen ab.

- In beiden Großstädten herrscht eine deutlich höhere Fluktuation bezüglich der Wohndauer. Dort sind 33% in den letzten fünf Jahren mindestens einmal umgezogen, in den weiteren Kommunen des Verbandsgebiets, Nord- und Südhessen hingegen lediglich 24% bis 26%.
- Während in den vorgenannten drei Gebieten nur 12% bis 14% alleine leben, sind es in Frankfurt/Offenbach fast doppelt so viele (**Tabelle 1**). Dort lebt fast jede vierte Person allein, was sich – bezogen auf die Grundgesamtheit der Haushalte – in dem für Großstadtbereiche typischen hohen Anteil von 48% Single-Haushalten ausdrückt (**Tabelle 3**).

Tabelle 3 zeigt die entsprechende prozentuale Verteilung von Haushaltsgrößen in den hessischen Teilregionen.

Tabelle 3: Haushaltsgrößen (in %)

Merkmale	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Anteile von Haushalten mit ...						
1 Person	35	38	48	31	28	32
2 Personen	35	36	34	37	37	37
3 Personen	15	14	10	17	16	14
4 Personen und mehr	16	13	9	15	19	16
durchschnittliche Anzahl Personen je Haushalt	2,2	2,1	1,8	2,2	2,3	2,2

Basis: 8.761 Haushalte, Hessen

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

2.2 Ausgewählte Zugangsbedingungen der Bevölkerung zur Mobilität

Neben den Strukturmerkmalen der Bevölkerung erfasst MiD 2002 viele weitere Aspekte mit hoher Relevanz für das Mobilitätsverhalten, von denen im Folgenden eine Auswahl dargestellt wird. Hierunter fallen sowohl Angaben zum Haushalt, beispielsweise über:

- die Ausstattung des Haushaltes mit Pkw
- die Existenz von Fahrrädern im Haushalt

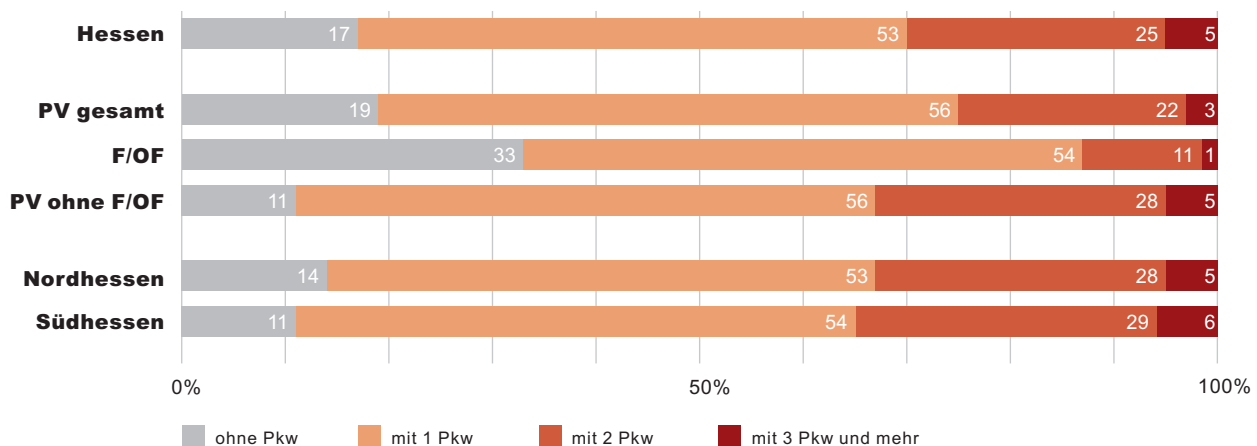
als auch Angaben zur Person, beispielsweise hinsichtlich:

- Verfügbarkeit eines Pkw
- Besitz eines Führerscheins
- Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte
- der eigenen Einschätzung der Fußwegentfernung zwischen Wohnung und nächster Haltestelle des ÖPNV

17 % der Haushalte in Hessen ohne eigenen Pkw

17 % autofreien hessischen Haushalten stehen 83 % gegenüber, die über mindestens einen Pkw verfügen (**Abbildung 2**). Im Bereich des Planungsverbandes besitzt insgesamt knapp jeder fünfte Haushalt kein Auto. In der weiteren Differenzierung stehen 33 % Pkw-losen Haushalten in Frankfurt und Offenbach 11 % Haushalte ohne Auto in den weiteren Kommunen des Planungsverbandes gegenüber. Auch für die Vergleichsregion Südhessen ergibt sich ein Anteil von 11 % ohne Pkw; in Nordhessen sind es 14 %.

Abbildung 2: Anteile von Haushalten mit und ohne Pkw (in %)



Basis: 8.761 Haushalte, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Damit ergibt sich die in **Tabelle 4** dargestellte entsprechende Aufteilung der Bevölkerung auf die mit unterschiedlicher Pkw-Anzahl ausgestatteten Haushalte.

Dass in Frankfurt und Offenbach ein Drittel der Haushalte bzw. ein Viertel der Bevölkerung ohne Pkw auskommt, dürfte zum einen an dem guten ÖPNV-Angebot liegen, zum anderen an dem hohen Anteil von Ein-Personen-Haushalten. Möglicherweise spielt hier wiederum die Bevölkerungsstruktur eine Rolle (auch Einkommensverteilung, Anteil ausländischer Bürgerinnen und Bürger). **Abbildung 3** verdeutlicht den Zusammenhang von Pkw-Ausstattung und Haushaltsgröße.

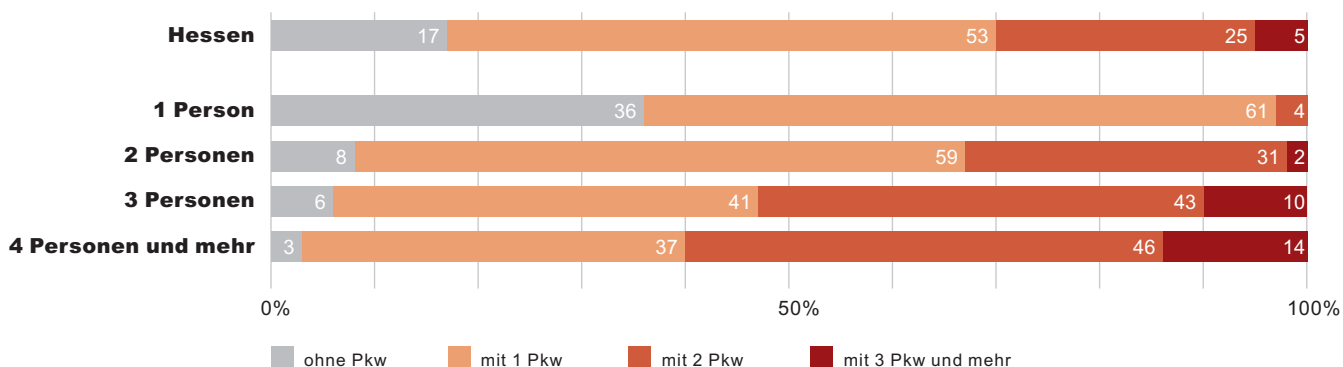
Tabelle 4: Aufteilung der Bevölkerung nach Pkw-Ausstattung der Haushalte (in %)

Bevölkerung	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Person lebt in Haushalt						
ohne Pkw	12	15	26	7	8	8
mit 1 Pkw	48	53	57	50	48	45
mit 2 Pkw	33	27	15	35	36	38
mit 3 Pkw und mehr	7	5	2	8	8	9

Basis: Angaben von 21.229 Personen, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Abbildung 3: Pkw-Ausstattung nach Haushaltsgrößen (in %)



Basis: 8.761 Haushalte, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Der Anteil der Haushalte ohne Pkw bezogen auf die hessischen Ein-Personen-Haushalte beträgt 36%. Bereits bei Zwei-Personen-Haushalten sinkt er auf 8%. Allerdings können, wollen oder müssen auch 6% der Drei-Personen-Haushalte bzw. 3% der Haushalte mit mindestens vier Personen auf einen Pkw verzichten. Andererseits besitzt ca. ein Drittel der Zwei-Personen-Haushalte bzw. weit über die Hälfte der Drei- und Vier-Personen-Haushalte mindestens zwei Pkw (**Abbildung 3**).

In wechselseitigem Zusammenhang mit der Pkw-Ausstattung der Haushalte steht die persönliche Pkw-Verfügbarkeit: Über 70% der erwachsenen Bevölkerung in Hessen können jederzeit als Fahrerin bzw. Fahrer über einen Pkw verfügen (**Tabelle 5**). Während es in den Großstädten des Planungsverbandes 60% sind, ergibt sich für die weiteren Kommunen des Planungsverbandes bzw. Nord- und Südhessen ein Anteil von 75% bis 77%.

Speziell in der Bevölkerungsgruppe der erwachsenen Vollzeit-Erwerbstätigen steigt dieser Anteil auf bis zu 90% (Nordhessen).

Tabelle 5: Anteile von Erwachsenen mit jederzeitiger Pkw-Verfügbarkeit (in %)

Pkw-Verfügbarkeit	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Anteil an allen Erwachsenen	72	70	60	77	75	77
Anteil an allen erwachsenen Vollzeit-Erwerbstätigen	86	82	72	88	90	89

Basis: Angaben von 15.508 Personen ab 18 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und *traffiQ*

Mehr Haushalte in Hessen ohne Fahrrad als ohne Pkw ...

In mehr als jedem fünften hessischen Haushalt (knapp 23%) gibt es kein verkehrstüchtiges Fahrrad. Damit sind in ganz Hessen mehr Haushalte ohne Fahrrad als ohne Pkw (**Abbildung 4**). Eine Ausnahme bilden Frankfurt und Offenbach mit knapp 29% ohne Fahrrad gegenüber 33% ohne Pkw.

Dies bestätigt sich schließlich auch bei Betrachtung der Anteile der Bevölkerung (ab 14 Jahre), die im Besitz eines verkehrstüchtigen Fahrrades sind (**Tabelle 6**).

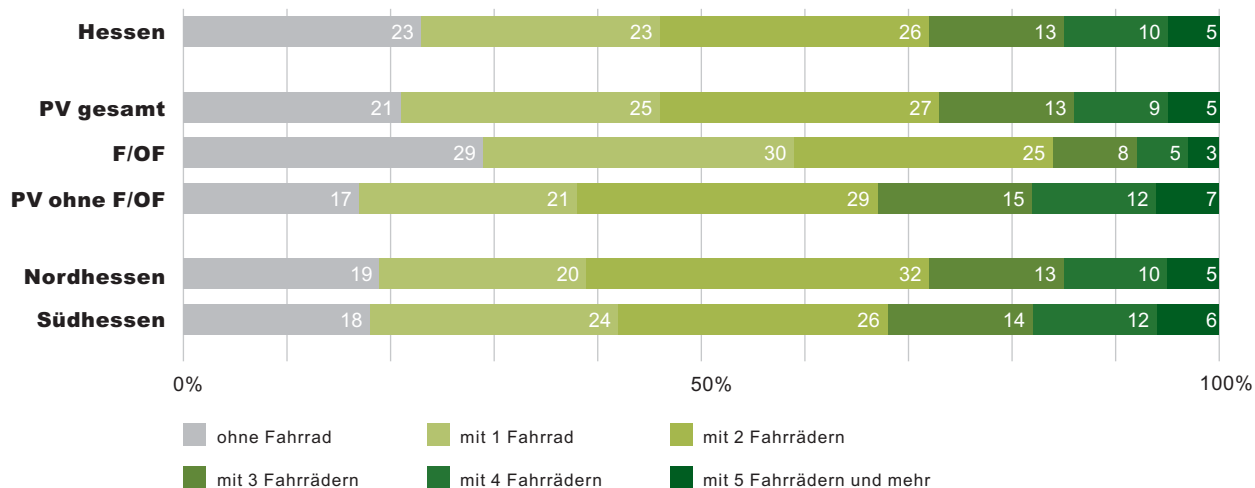
Tabelle 6: Besitz eines verkehrstüchtigen Fahrrades (in %)

Fahrradbesitz	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Anteil an der Bevölkerung ab 14 Jahren	72	75	68	80	73	76

Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Abbildung 4: Anteile von Haushalten mit und ohne Fahrrad (in %)



Basis: 8.761 Haushalte, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

... aber durchschnittlich mehr Fahrräder als Pkw je Haushalt

In **Tabelle 7** ist die durchschnittliche Ausstattung der Haushalte mit Pkw, Fahrrad und motorisiertem Zweirad dargestellt.

- Die Haushalte Frankfurts und Offenbachs sind durchschnittlich mit nur 0,8 Pkw ausgestattet, während in Nord- und Südhessen und im Planungsverband ohne Frankfurt und Offenbach 1,3 Pkw auf jeden Haushalt entfallen. Der hessenweite Durchschnittswert liegt bei 1,2 Pkw je Haushalt.
- Auch bezüglich der Fahrrad-Ausstattung ergibt sich ein entsprechender Unterschied. Den durchschnittlich 1,4 Fahrrädern pro Haushalt in Frankfurt/Offenbach stehen mindestens 1,9 Fahrräder in den übrigen Teilregionen gegenüber.
- Motorisierte Zweiräder sind dagegen in den Haushalten sämtlicher Teilregionen vergleichsweise wenig vertreten.

Insgesamt sind die Haushalte in Frankfurt und Offenbach mit deutlich weniger „individuellen“ Verkehrsmitteln ausgestattet als die Haushalte in den Vergleichsräumen.

Tabelle 7: Durchschnittliche Anzahl von Verkehrsmitteln je Haushalt

Durchschnittliche Anzahl	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Pkw je Haushalt	1,2	1,1	0,8	1,3	1,3	1,3
Fahrräder je Haushalt	1,8	1,8	1,4	2,1	1,9	2,0
Mofas/Motorräder je Haushalt	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2

Basis: 8.761 Haushalte, Hessen

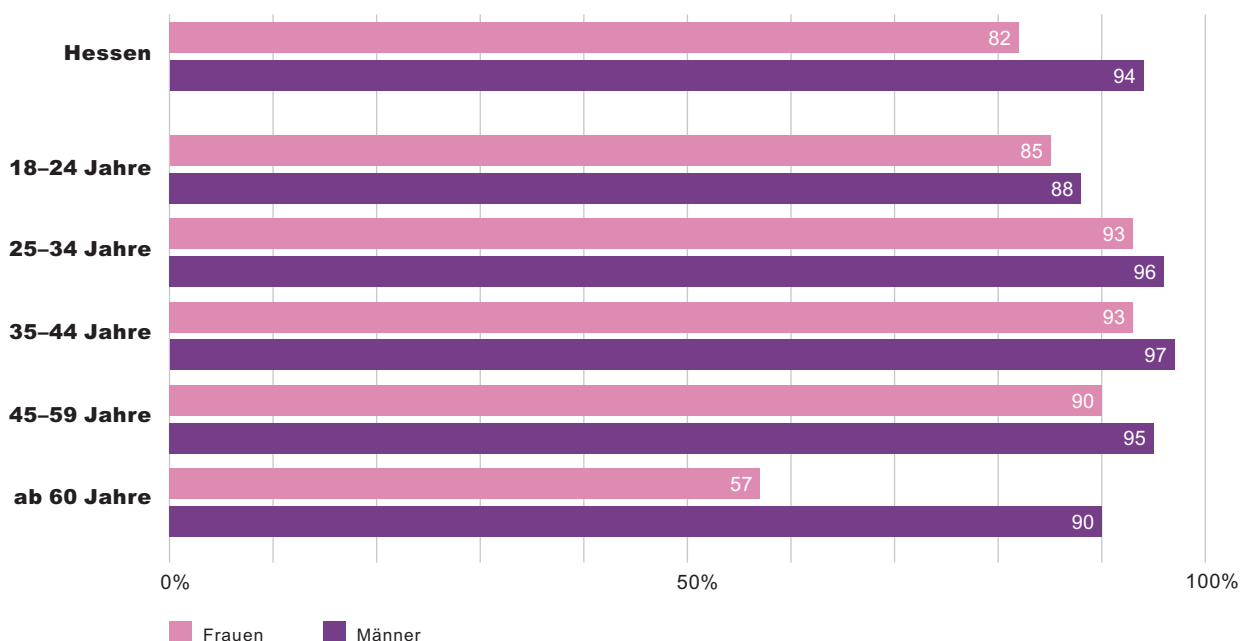
Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und *traffiQ*

87 % aller Erwachsenen in Hessen mit Führerschein

Über 87% der erwachsenen Bevölkerung (knapp 94% der Männer und knapp 82% der Frauen) in Hessen haben einen Führerschein. Innerhalb des Planungsverbandes sind deutliche Unterschiede zu verzeichnen: 81% in Frankfurt/Offenbach stehen gut 90% der Erwachsenen mit Führerscheinbesitz im Verbandsgebiet ohne Frankfurt und Offenbach bzw. 90% in Südhessen gegenüber.

Wie **Abbildung 5** für Hessen zeigt, weisen gegenwärtig (noch) die Frauen höherer Altersgruppen die höchsten Anteile von führerscheinlosen Personen auf. Bereits heute erreicht dagegen beispielsweise der Anteil von Personen mit Führerscheinbesitz in der Bevölkerungsgruppe der 35- bis 44-Jährigen ca. 95% (Frauen 93%, Männer 97%). Dadurch wird sich in Zukunft die Pkw-Mobilität noch stärker als Alternative in allen Altersgruppen beider Geschlechter etablieren.

Abbildung 5: Führerscheinbesitz der Erwachsenen nach Alter und Geschlecht (in %)



Basis: Angaben von 15.508 Personen ab 18 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

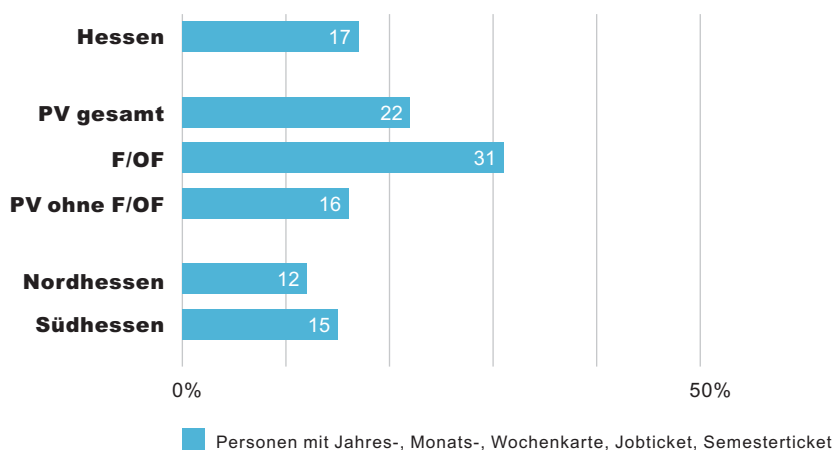
Frankfurt/Offenbach: Überdurchschnittlich hoher Bevölkerungsanteil mit Zeitkarte für Bus und Bahn

Abbildung 6 zeigt, dass ca. 17% der Bevölkerung in Hessen (ab 14 Jahre) eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel haben. Hierin sind die ÖPNV-Zeitkartenangebote Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte, Jobticket, Semesterticket enthalten. Eine aussagekräftige differenziertere Betrachtung einzelner Tarifarten ist nicht möglich, da durch die bundesweite Standardisierung im Fragebogen nicht auf die spezifischen Tarif-Angebote des jeweiligen Verkehrsverbundes eingegangen werden konnte.

Die weiteren 83% der hessischen Bevölkerung ab 14 Jahre sind damit den Bartarif-Kundinnen und -Kunden des ÖPNV – Personen, die Busse und Bahnen mit Einzelfahrkarten, ggf. Mehrfach-Einzelkarten (NVV), Tageskarten oder Gruppentageskarten nutzen – und Nichtnutzern zuzurechnen.

Mit 31% verfügen in Frankfurt und Offenbach fast doppelt so viele Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte wie im Planungsverband ohne die beiden Großstädte (16%) bzw. fast doppelt so viele wie in Hessen insgesamt (17%, **Abbildung 6**). Das in Großstädten vergleichsweise gute ÖPNV-Angebot dürfte hierbei eine Rolle spielen. Dies korrespondiert mit der im Vorhergehenden festgestellten geringeren Ausstattung der Haushalte der Städte Frankfurt/Offenbach mit „individuellen“ Verkehrsmitteln.

Abbildung 6: ÖPNV-Zeitkartenbesitz ab 14 Jahre (in %)



Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

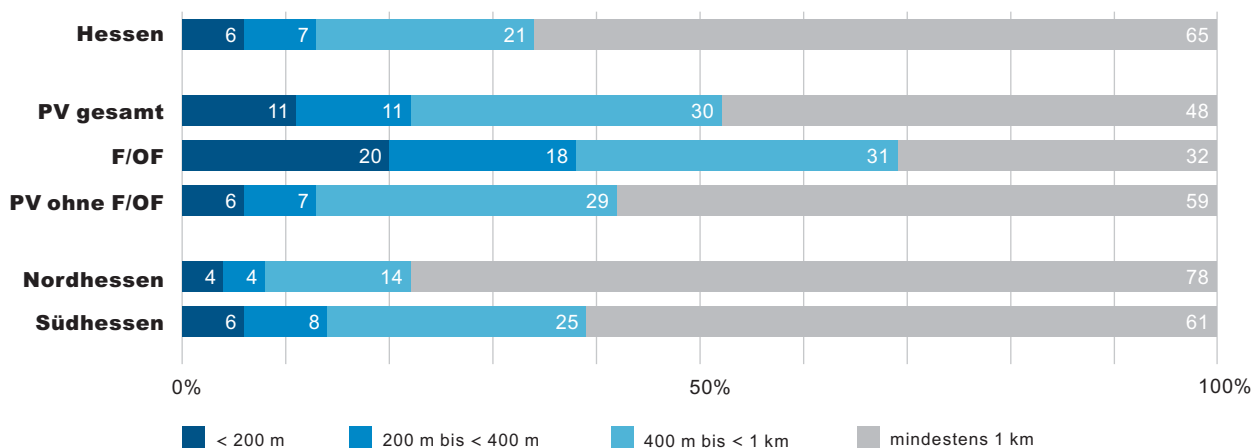
ÖPNV-Schieneverkehr: PV-Großstädte mit höchster (subjektiver) Erschließungsqualität

Nicht nur in Großstädten spielt eine gute Erschließungsqualität im Sinne einer hohen (Schiene-) Netzichte eine wichtige Rolle für die Qualität des ÖPNV-Angebotes und damit für die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen.

Abbildung 7 greift den Aspekt der Entfernung zwischen der Wohnung der Befragten und der nächstgelegenen Schienenverkehrshaltestelle auf. Dabei ergeben sich sehr unterschiedliche Erschließungsqualitäten, die ihren Ausdruck in den Angaben der Befragten (ab 14 Jahre) zur Fußwegentfernung finden⁷. Über zwei Drittel der Befragten in Frankfurt und Offenbach geben an, weniger als 1 km zu Fuß von der nächsten Bahnhaltestelle entfernt zu wohnen. Das weitere Planungsverbandsgebiet liegt mit 42% ebenso wie Südhessen mit 39% noch über dem entsprechenden hessenweiten Anteil von 34%. Dies dürfte auch auf die Erschließung der Rhein-Main-Region durch ein leistungsfähiges S-Bahn-System zurückzuführen sein. Insgesamt vergleichsweise weit entfernt von Schienenverkehrshaltestellen wohnen die Nordhessen. In Nordhessen entspricht dies einem Anteil von 22% mit weniger als 1 km Entfernung zur Bahnhaltestelle.

Die hier erfassten Fußwegentfernungen sind als Kategorien im Fragebogen entsprechend vorgegeben und beruhen auf den Angaben der Befragten, die von der realen Entfernung abweichen können. Doch gerade diese „empfundene“ Entfernung im Sinne des wahrgenommenen Aufwandes für den Fußweg zur Station spielt letztlich eine entscheidende Rolle für die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen.

Abbildung 7: Entfernung von der Wohnung zum nächsten Bahnhaltepunkt des ÖPNV (in %)



Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

⁷ ohne Berücksichtigung eines Anteils von 2 bis 4% ohne Angabe/„weiß nicht“



**Wie häufig, warum und wie
ist die Bevölkerung unterwegs?**

Die nachfolgenden Ergebnisse verdeutlichen das Verkehrsverhalten von Personen bezogen auf einen durchschnittlichen Tag, der sich aus der Gesamtheit der über das gesamte Erhebungsjahr 2002 verteilten Stichtage ergibt. Es werden verschiedene mögliche Einflussgrößen der Verkehrsmittelwahl (z. B. Bevölkerungsstruktur, räumliche Struktur, Verfügbarkeiten, Wegezweck, Tageszeitpunkt bzw. Wochentag) beleuchtet.

3.1 Der „Durchschnitts-Weg“ der hessischen Bevölkerung

In Hessen werden – bezogen auf alle Einwohnerinnen und Einwohner – durchschnittlich 3,2 Wege pro Tag und Person zurückgelegt. Allerdings sind aus verschiedenen Gründen nicht alle unterwegs, z. B. wegen Krankheit oder weil über den ganzen Tag hinweg (Stichtag) kein Mobilitätsbedürfnis besteht: Durchschnittlich ca. 14 % der Bevölkerung legen am Tag gar keinen Weg zurück. Damit ergibt sich bezogen auf die so genannten Mobilen, also diejenigen, die am Stichtag mindestens einen Weg absolviert haben, eine mittlere Wegeanzahl von 3,7 Wegen je mobiler Person (**Tabelle 8**).

20 Minuten für 8 km

Die mittlere Wegelänge je mobiler Person – bezogen auf Wege unter 100 km bzw. drei Stunden – beträgt in Hessen ca. 8 km. Hierfür werden durchschnittlich knapp 20 Minuten benötigt. Insgesamt legt jede mobile Person täglich durchschnittlich gut 28 km zurück und ist dabei ca. 70 Minuten unterwegs. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt dabei knapp 23 km/h.

Tabelle 8: Ausgewählte Kennziffern für die Mobilität der Bevölkerung

Personen	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Durchschnittlicher Anteil mobiler Personen der Bevölkerung (in %)	86%	86%	84%	88%	85%	85%
Durchschnittliche Wegezahl je Person und Tag	3,2	3,2	3,0	3,3	3,0	3,1
Durchschnittliche Wegezahl je mobiler Person und Tag	3,7	3,7	3,6	3,8	3,6	3,7

Basis: Angaben von 21.229 Personen, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

⁸ Anmerkung: Ohne diese Kappung ergäben sich beispielsweise stattdessen für die durchschnittliche Wegedauer 23,1 Minuten (85,4 Minuten täglich) bzw. für die durchschnittliche Wegelänge 10,6 km (39,4 km täglich).

Diese Kennziffern der Mobilität für Alltagswege sind in **Tabelle 9** enthalten. Um den möglichen Einfluss weniger sehr weiter Wege („Ausreißer“) auf die Durchschnittswerte zu vermeiden, werden in **Tabelle 9** nur die Wege unter 100 km Länge bzw. drei Stunden Dauer betrachtet. Das sind ca. 96 % aller von den Befragten angegebenen Wege am Stichtag⁸. Weitere Ausführungen zu den Wegelängen folgen in Kapitel 3.5.

Wie **Tabelle 9** weiterhin zeigt, ist die Mobilität in den hier näher betrachteten hessischen Teilregionen hinsichtlich der Anteile mobiler Personen, Entfernungen und Dauer von Wegen größtenteils ähnlich ausgeprägt. Einzig das Gebiet der Städte Frankfurt und Offenbach erweist sich tendenziell als Raum kurzer Wege: Während im hessischen Durchschnitt ca. 8 km pro Weg in knapp 20 Minuten absolviert werden, legt die Bevölkerung bei einer geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit von insgesamt 18 km/h hier nur 7 km im Mittel zurück – allerdings in 21 Minuten. Dies dürfte nicht nur auf die in großstädtischen Gebieten hohen Anteile der Wege zu Fuß, sondern auch auf das etwas niedrigere Geschwindigkeitsniveau sowohl bei der Pkw-Nutzung als auch ÖPNV-Nutzung zurückzuführen sein (vgl. Kapitel 3.4 zur Verkehrsmittel-nutzung).

Es ist anzunehmen, dass bei ausschließlicher Betrachtung des Binnenverkehrs die Unterschiede zwischen den Städten Frankfurt/Offenbach und den anderen Teilregionen noch deutlicher ausfallen würden.

Tabelle 9: Ausgewählte Kennziffern für Alltagswege unter 100 km/drei Stunden

Durchschnittswerte pro Weg	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Durchschnittliche Wegelänge	8,0 km	7,7 km	7,2 km	7,9 km	7,8 km	8,9 km
Durchschnittliche Wegedauer	19,7 min	20,4 min	21,4 min	19,8 min	19,3 min	20,6 min
Durchschnittliche Wegegeschwindigkeit	22,8 km/h	21,1 km/h	18,0 km/h	22,8 km/h	23,7 km/h	23,8 km/h
davon						
– Pkw	32,1 km/h	31,1 km/h	29,0 km/h	32,0 km/h	32,9 km/h	32,7 km/h
– ÖPNV	18,4 km/h	17,7 km/h	15,7 km/h	19,9 km/h	18,0 km/h	20,1 km/h
– Fahrrad	10,5 km/h	10,2 km/h	10,9 km/h	10,0 km/h	10,8 km/h	10,4 km/h
– zu Fuß	4,3 km/h	4,3 km/h	4,4 km/h	4,3 km/h	4,4 km/h	4,3 km/h
Durchschnittswerte pro Tag	Hessen gesamt	PV gesamt	F/OF	PV ohne F/OF	Nord- hessen	Süd- hessen
Durchschnittliche Wegelänge je mobiler Person und Tag ca.	28,2 km	27,4 km	24,6 km	28,7 km	26,7 km	31,3 km
Durchschnittliche Wegedauer je mobiler Person und Tag ca.	69,7 min	72,5 min	73,1 min	71,9 min	66,0 min	72,5 min

Basis: Angaben von 21.229 Personen bzw. 63.368 Alltagswege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und *traffiQ*

Teilzeit-Erwerbstätige fast viermal am Tag unterwegs

Gemäß **Tabelle 10** sind an Sonntagen 24 % der Bevölkerung nicht unterwegs; an Werktagen sind es nur halb so viele (12%). Der eher berufsverkehrsfreie Sonntag weist eine geringere „Mobilitätsintensität“ auf – sowohl im Vergleich zu Werktagen (Montag bis Freitag) als auch zu Samstagen⁹. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sind im Vergleich zu Erwachsenen am häufigsten außer Haus – unabhängig von Länge und Zeit für das Unterwegssein. Für die Mobilität von Frauen bzw. Männern ergibt sich ein sehr differenziertes Bild. Insgesamt sind mehr Männer (knapp 88%) als Frauen (84%) unterwegs. Bezogen auf mobile Personen weisen jedoch Frauen im Vergleich zu Männern eine höhere durchschnittliche Wegehäufigkeit auf (3,8 bzw. 3,6). Diese intensivere Mobilität der Frauen bestätigt sich bei den Vollzeit-Erwerbstätigen (ebenfalls 3,8 bzw. 3,6). Auch die Bevölkerungsgruppe der Erwerbstätigen in Teilzeit – diese besteht zu 90% aus Frauen – weist eine besonders hohe Mobilität im Sinne von Wegehäufigkeiten auf: Pro mobiler Person ergeben

Tabelle 10: Mobilität nach ausgewählten Merkmalen

Ausgewählte Merkmale	Anteil mobiler Personen	Durchschnittliche Wegezahl pro Person	Durchschnittliche Wegezahl pro mobiler Person
Hessen gesamt	86%	3,2	3,7
Wochentage Mo–Fr	88%	3,4	3,8
Samstag	85%	3,1	3,6
Sonntag	76%	2,3	3,0
Frauen	84%	3,2	3,8
Männer	88%	3,2	3,6
bis 17 Jahre	92%	3,1	3,4
18–59 Jahre	88%	3,4	3,8
ab 60 Jahre	77%	2,8	3,7
Vollzeit-Erwerbstätige	89%	3,3	3,7
– Frauen	88%	3,3	3,8
– Männer	90%	3,2	3,6
Teilzeit-Erwerbstätige	90%	3,8	4,2
– Frauen	91%	3,8	4,2
– Männer	88%	3,4	3,9
Hausfrauen/Hausmänner	81%	3,3	4,1
Personen in Rente/Pension	77%	2,9	3,7
mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	88%	3,4	3,8
ohne ständige Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	78%	2,7	3,5

Basis: Angaben von 21.229 Personen, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

⁹ An den Samstagen könnten sich das Verkehrsaufkommen und damit die Anzahl der Wege je mobiler Person nach 2002 infolge der Ausdehnung von Ladenöffnungszeiten erhöht haben.

sich 4,2 Wege pro Tag. Gleiches gilt für die Bevölkerungsgruppe der Hausfrauen und -männer – diese besteht zu 98% aus Frauen – mit durchschnittlich 4,1 Wegen pro Tag. Die insgesamt höhere Wegeanzahl bei Frauen liegt wahrscheinlich auch an deren stärkeren Einbindung in Aktivitäten wie Begleiten von Personen, private Erledigungen, Einkäufe etc. begründet (vgl. **Abbildung 9**).

Die Wegehäufigkeit von Personen in Rente liegt mit 3,7 Wegen je mobiler Person im hessischen Gesamtdurchschnitt (**Tabelle 10**).

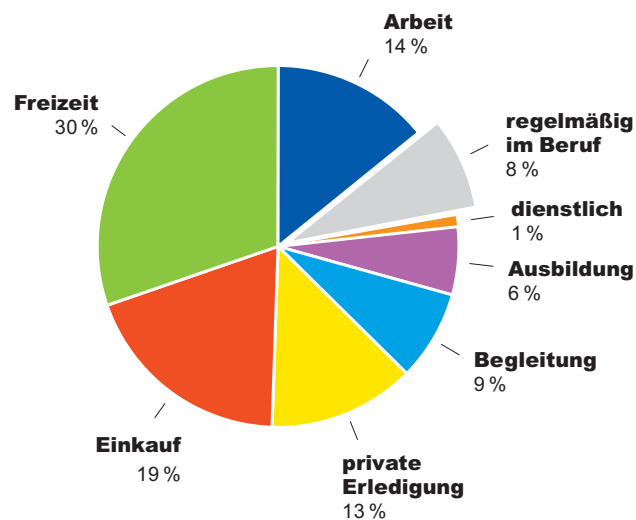
Personen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit weisen eine höhere so genannte Mobilitätsrate als diejenigen ohne Pkw auf. Eine hohe oder niedrige Mobilitätsrate muss nicht zwangsläufig auf eine effiziente Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse schließen lassen. Denn entscheidend ist, ob mit den sich bietenden Mobilitäts-Optionen die erforderlichen Außer-Haus-Aktivitäten organisiert werden können. Daher kann eine niedrigere Wegezahl der Personen ohne Pkw auf eine von dieser Teilgruppe effizientere Abdeckung ihrer Mobilitätsbedürfnisse durch Wahl des geeigneten Verkehrsmittels und somit auf eine bessere Gesamtorganisation hindeuten.

3.2 Warum ist die Bevölkerung unterwegs?– Wegezwecke

Der Freizeitverkehr macht in Hessen 30% aller Wege aus (siehe **Abbildung 8**), an zweiter Stelle folgen Einkäufe mit einem Anteil von rund 19%, gefolgt vom Berufsverkehr (Wege zum/vom Arbeitsplatz) mit 14% und privaten Erledigungen mit 13%. Zu privaten Erledigungen gehört die Inanspruchnahme von Dienstleistungen wie z. B. Bankgeschäfte, Arzt- oder Anwaltsbesuche. Der Ausbildungsverkehr verzeichnet mit 6% den geringsten Anteil und liegt damit noch hinter den Begleitwegen, die sich u. a. auf die elterlichen Bring- und Holdienste von Schülern und Kindern erstrecken (9%). Die Verteilung der Wege nach der jeweiligen Aktivität legt zudem die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs offen (**Abbildung 8**). Rund 8% aller Wege in Hessen werden zu diesen regelmäßigen beruflichen Zwecken durchgeführt. Der eigentliche Geschäfts- und Dienstreiseverkehr entspricht 1% aller Wege. Das Verhalten der Bevölkerung in den hessischen Teilregionen entspricht der hier skizzierten Situation in Hessen.

Wird die Verteilung der Wegezwecke nach Geschlechtern differenziert betrachtet, so ergeben sich zum Teil deutliche Unterschiede (**Abbildung 9**). Der Zusammenhang mit der geschlechtsspezifischen gesellschaftlichen Rollenverteilung zwischen Mann und Frau ist dabei offensichtlich. Der Löwenanteil der Wege im Wirtschaftsverkehr (regelmäßig im Beruf) wird von Männern durchgeführt. Bei diesen beträgt der Anteil 14 %, bei Frauen nur 2 %. Frauen legen hingegen wesentlich mehr Wege zwecks Einkaufen (23 % im Gegensatz zu 15 % bei den Männern) und Begleitung (11 % zu 7 %) zurück.

Abbildung 8: Aufteilung aller Wege nach Zwecken mit Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs (regelmäßige berufliche Wege) in %



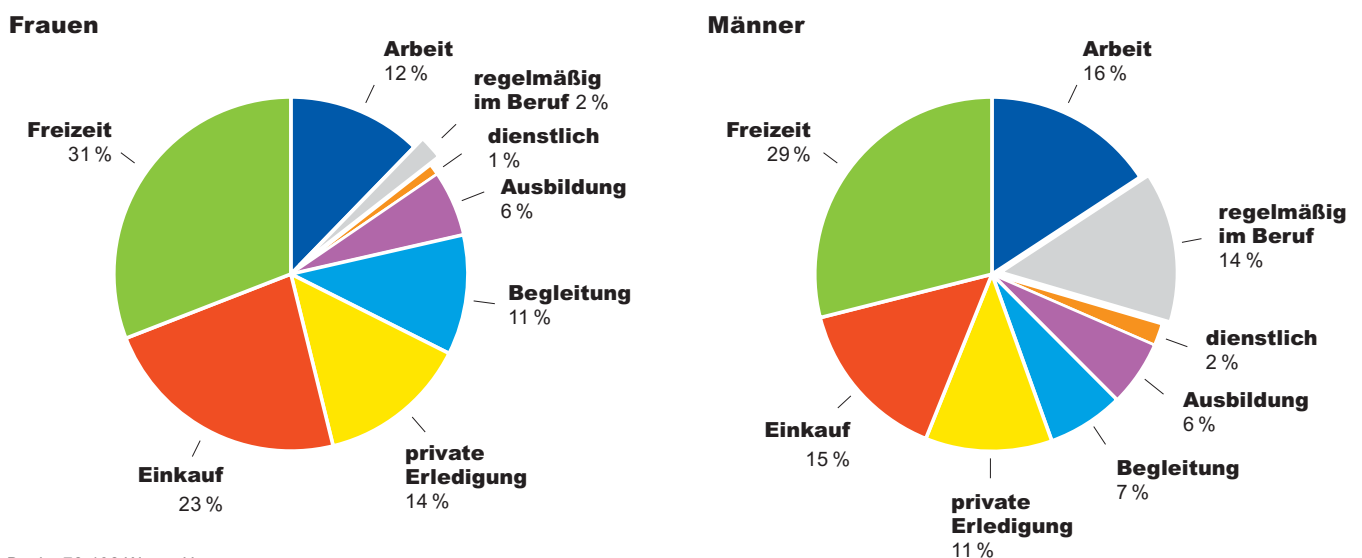
Basis: 72.492 Wege, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Montag bis Freitag: jeder vierte Weg zu Freizeitzwecken

Von Montag bis Freitag verzeichnet der Berufsverkehr (Wege zum/vom Arbeitsplatz) in Hessen mit 17% erwartungsgemäß einen höheren Anteil an allen Wegen als in der gesamten Woche. Wege zur Ausbildung machen 8% aus, der Wirtschaftsverkehr steigt dann auf 10%. Einkaufs-, Begleitwege sowie Wege für private Erledigungen entsprechen dem Wochendurchschnitt. Der größte Unterschied besteht beim Freizeitverkehr, der nur noch 24% aller Wege ausmacht. Auch hier gleicht die Situation in den Teilregionen der Gesamthessens weitgehend.

Abbildung 9: Geschlechterdifferenzierte Aufteilung aller Wege nach Zwecken mit Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs (regelmäßige berufliche Wege) in %



Basis: 72.492 Wege, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

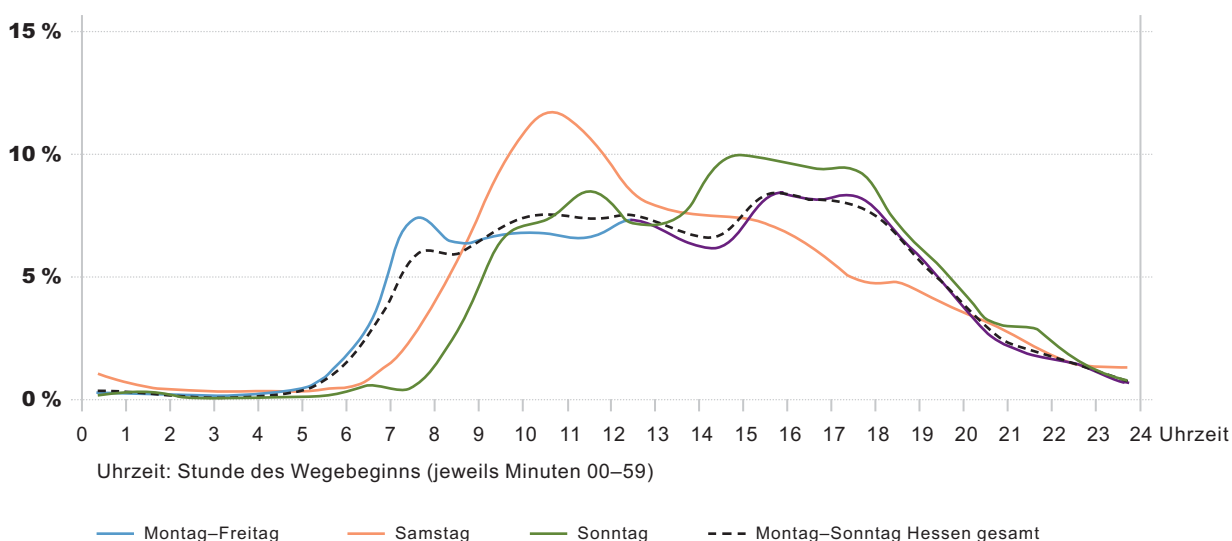
3.3 Wann ist die Bevölkerung unterwegs? – Wegezeitpunkt

Von Montag bis Freitag verteilt sich der Verkehr (einschließlich der Fußwege, ohne die eingangs erläuterten Wege des Wirtschaftsverkehrs) relativ gleichmäßig über den Tag zwischen 7 und 19 Uhr, denn das stündliche Verkehrsaufkommen schwankt in diesem Zeitraum lediglich zwischen 6 % und 8 % bezogen auf die gesamte Tagesmenge. Eine ausgeprägte Hauptverkehrszeit ist weder am Morgen noch am Nachmittag erkennbar (**Abbildung 10**).

Rund 17 % aller Wege finden zwischen 6 und 9 Uhr statt, 31 % zwischen 15 und 19 Uhr. Am Wochenende bildet sich eine verkehrliche Spitze am späten Vormittag, die an Samstagen gegenüber Sonntagen etwas früher einsetzt (ca. 9 Uhr gegenüber 11 Uhr). An den besonders von Einkaufswegen geprägten Samstagen nimmt das Verkehrsaufkommen schon nach 16 Uhr deutlich ab und lässt einen Zusammenhang mit den zur Erhebungszeit geltenden Geschäftszeiten vermuten (2002 bis 16 Uhr). Der Anteil des abendlichen Verkehrs nach 20 Uhr liegt am Wochenende nur geringfügig über demjenigen an Wochentagen (Ausnahme: Nacht von Samstag auf Sonntag und sonntag-abends).

Zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Anteile am gesamten Verkehr über die Woche: Die Werktage Montag bis Freitag machen ca. drei Viertel aller Wege aus, 14 % entfallen auf Samstag und gut jeder zehnte Weg auf den Sonntag.

Abbildung 10: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs (Wegebeginn) nach Wochentagen in Hessen (in %)



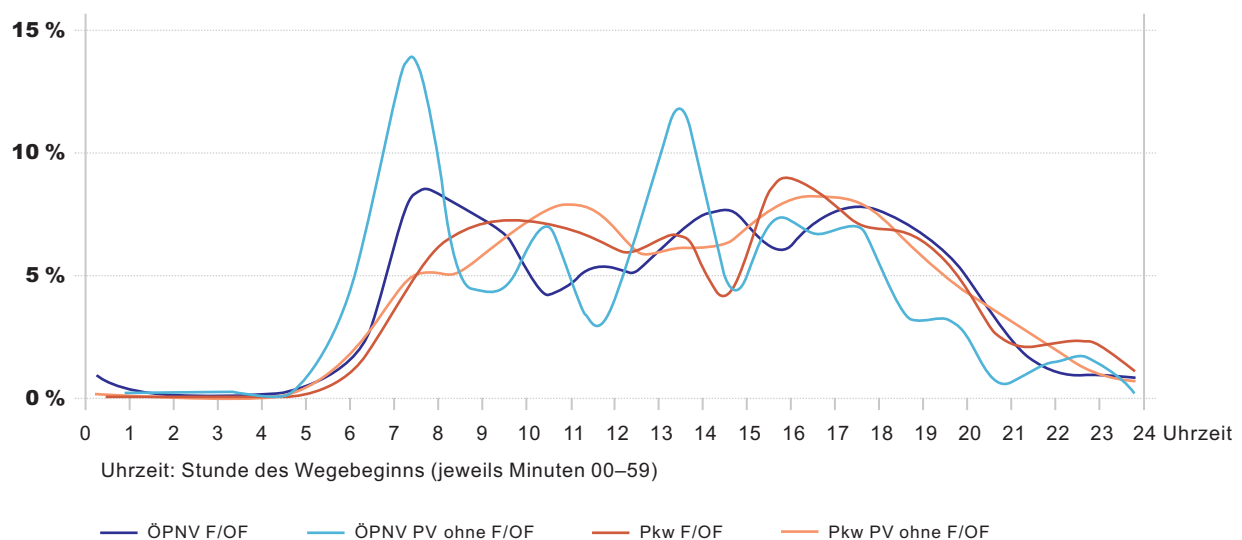
Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

ÖPNV-„Spitzen“ außerhalb der Großstädte

Abbildung 11 zeigt die über alle Wochentage durchschnittliche zeitliche Verteilung getrennt nach den Verkehrsmitteln ÖPNV und Pkw im Planungsverband. Im Unterschied zum Vorhergehenden werden die großen zeitlichen Schwankungen speziell bei der ÖPNV-Nachfrage deutlich, die vor allem zu Schulbeginn und -ende im Gebiet der weiteren PV-Kommunen besonders hoch ist. In großen Städten wie Frankfurt und Offenbach sind diese Spitzen weniger ausgeprägt. Dort spielt der ÖPNV im gesamten Tagesverlauf eine größere Rolle und wird für vielfältige Zwecke genutzt. Durch die höheren Anteile außerberuflicher Zwecke ist die Bedeutung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs weniger herausragend. Zu berücksichtigen sind auch die unterschiedlichen Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (vgl. dazu die folgenden Ausführungen zur Verkehrsmittelnutzung).

Abbildung 11: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs (Wegebeginn) bei Pkw und ÖPNV in Teilgebieten des Planungsverbandes (in %)



Basis: 14.903 Wege, ohne Wirtschaftsverkehr

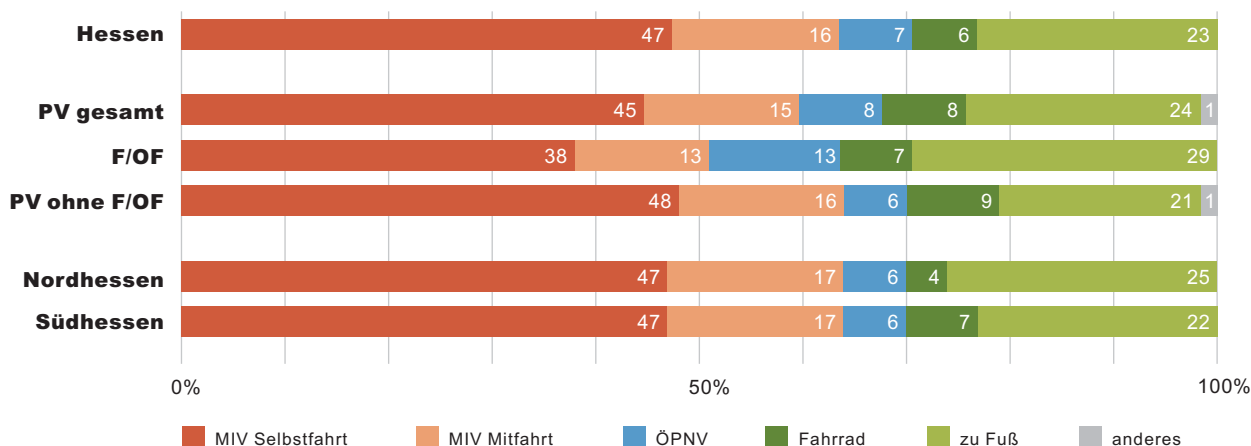
Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

3.4 Wie ist die Bevölkerung unterwegs? – Verkehrsmittelnutzung

Die folgenden Abbildungen zur Verkehrsmittelnutzung stellen die Anteile der pro Weg genutzten Verkehrsmittelarten dar. Dabei wird jedem Weg nach festem Prinzip ein Verkehrsmittel, das sog. Hauptverkehrsmittel, zugeordnet. Dies bedeutet, dass pro Weg durchaus eine Nutzung weiterer Verkehrsmittel (Fahrrad oder Pkw als Zubringer im Rahmen von B+R bzw. P+R¹⁰, Umsteigen zwischen verschiedenen ÖPNV-Arten und nicht zuletzt ergänzende Fußwege) erfolgen kann.

Abbildung 12 gibt einen Überblick über die genutzten Verkehrsmittel und berücksichtigt dabei den Wirtschaftsverkehr, der die regelmäßigen, in Ausübung des Berufes gemachten Wege beinhaltet. Im weiteren Verlauf der Broschüre werden diese Wege nicht weiter betrachtet. Gleichwohl finden die sonstigen dienstlichen und geschäftlichen Wege Berücksichtigung (siehe auch Kapitel 1). In Hessen und fast allen Teilregionen werden demnach rund zwei von drei Wegen mit dem MIV¹¹ (Pkw, Lkw, Motorrad oder Mofa) durchgeführt. Lediglich in Frankfurt und Offenbach liegt dieser Anteil niedriger. Dort kommt der ÖPNV auf 13% und ist somit doppelt so hoch wie in den anderen Gebieten. Der Radverkehrsanteil ist hingegen im weiteren PV-Gebiet mit 9% am höchsten, in Nordhessen mit 4% am niedrigsten. Beachtlich sind auch die Fußwege, die in Nordhessen 25% ausmachen, in Frankfurt und Offenbach sogar 29%.

Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung – einschließlich regelmäßige berufliche Wege (in %)



Basis: 72.492 Wege, Hessen, mit Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

¹⁰ Beispielsweise macht die Kombination Pkw und ÖPNV im Rahmen der vorliegenden Erhebung knapp 6% aller unter ÖPNV subsumierten Wege (Hessen) aus.

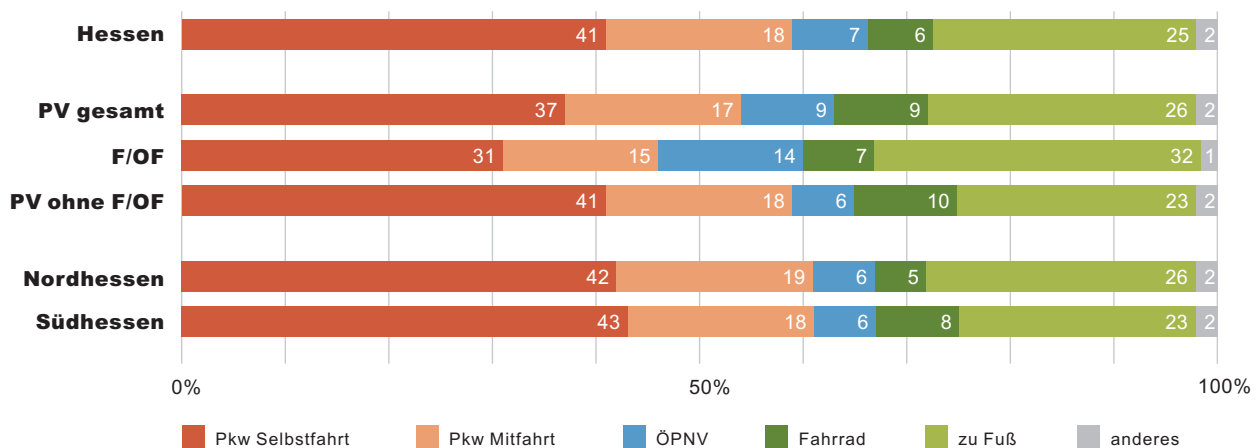
¹¹ MIV = motorisierter Individualverkehr. Aus auswertungstechnischen Gründen wurden hier unter der Kategorie MIV, Pkw, Lkw, Motorrad und Mofa subsumiert.

Jeder vierte Weg in Hessen ausschließlich zu Fuß

Abbildung 13 stellt den Modal-Split ohne die vorab erwähnten regelmäßigen beruflichen Wege dar. Danach werden durchschnittlich drei von fünf Wegen in Hessen mit dem Pkw zurückgelegt. 25% entfallen auf Wege zu Fuß, 7% auf den ÖPNV und 6% auf das Fahrrad. Die Teilgebiete Südhessen, Nordhessen und der Planungsverband ohne Frankfurt/Offenbach ähneln dem Landeswert im Hinblick auf den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV. Das Fahrrad wird am meisten in den PV-Gemeinden ohne Frankfurt und Offenbach für 10% aller Wege genutzt, gefolgt von Südhessen mit einem Anteil von 8%. Dagegen wird in Nordhessen mit 5% aller Wege am wenigsten Rad gefahren – möglicherweise bedingt durch die insgesamt ungünstigere Topografie.

Unter der Kategorie „anderes“ sind – im Unterschied zur einzigen Ausnahme in **Abbildung 12** (bedingt durch die bei Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs notwendige Auswertungsprozedur, die nur die Kategorie „MIV“ zulässt) – in den folgenden Darstellungen die Verkehrsmittel Motorrad, Mofa, Taxi, Lkw, Busse und Bahnen des Fernverkehrs bzw. Flugzeug subsumiert. Dabei wird deutlich, dass diese einen eher geringen Anteil von zusammengekommen 1% bis 2% der Gesamtheit der erfragten Alltagswege ausmachen.

Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung – ohne regelmäßige berufliche Wege (in %)



Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

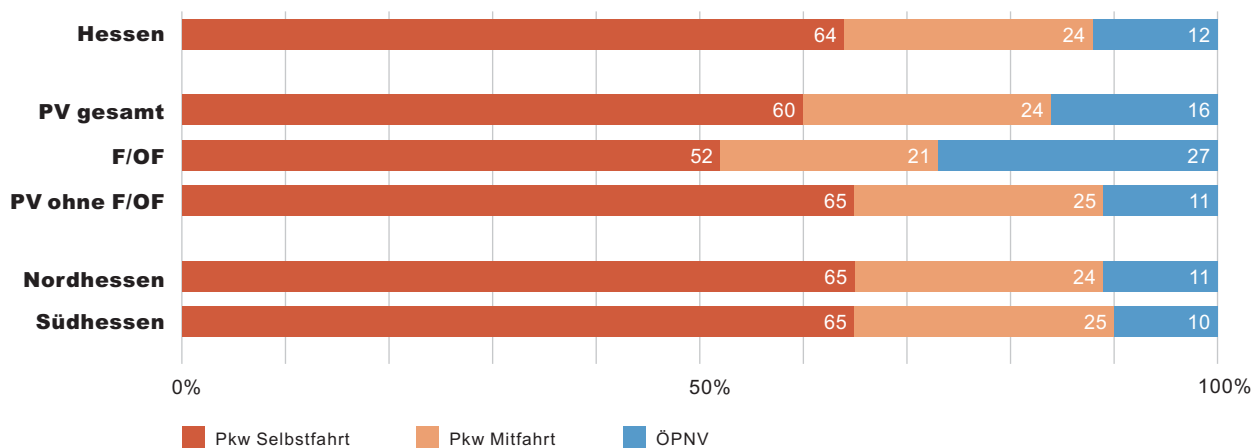
Der Vergleich der beiden **Abbildungen 12** und **13** verdeutlicht die vom Wirtschaftsverkehr ausgehenden Wirkungen. Insbesondere der Pkw-Selbstfahrer-Anteil liegt in allen Gebieten durchschnittlich rund vier bis acht Prozentpunkte höher, sofern regelmäßige Wege in Ausübung des Berufes berücksichtigt werden. Entsprechend ergeben sich leichte Verschiebungen bei den Anteilen der anderen Verkehrsmittel in einer Größenordnung von ein bis maximal drei Prozentpunkten.

Der Werktagsverkehr von Montag bis Freitag weicht nur geringfügig vom gesamtwöchentlichen Verkehrsverhalten ab. Der ÖPNV-Anteil steigt in allen Gebieten um rund ein bis zwei Prozentpunkte an. Im Gegenzug nehmen die Fußwege ab.

Pkw und ÖPNV, werktags Montag bis Freitag

Der auf die Werktage Montag bis Freitag bezogene ausschließliche Vergleich der motorisierten Verkehrsmittel ÖPNV und Pkw, die sich in der Verteilung der Wegelängen (siehe auch Kapitel 3.6) am ähnlichsten sind, zeigt, dass insbesondere in Frankfurt und Offenbach der Nahverkehr mit einem Anteil von 27% an allen Wegen einen wesentlichen Beitrag zur Abwicklung des Verkehrs leistet. **Abbildung 14** verdeutlicht zudem die relativ ähnlichen Muster in Nordhessen, Südhessen und im Planungsverband ohne die Großstädte Frankfurt und Offenbach. In diesen Gebieten überwiegt der Gebrauch des Pkw bei neun von zehn Fahrten.

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung – Pkw und ÖPNV im direkten Vergleich, Werktag Montag bis Freitag (in %)



Basis: 33.645 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Verkehrsmittelnutzung in hohem Maße von Aktivitäten abhängig

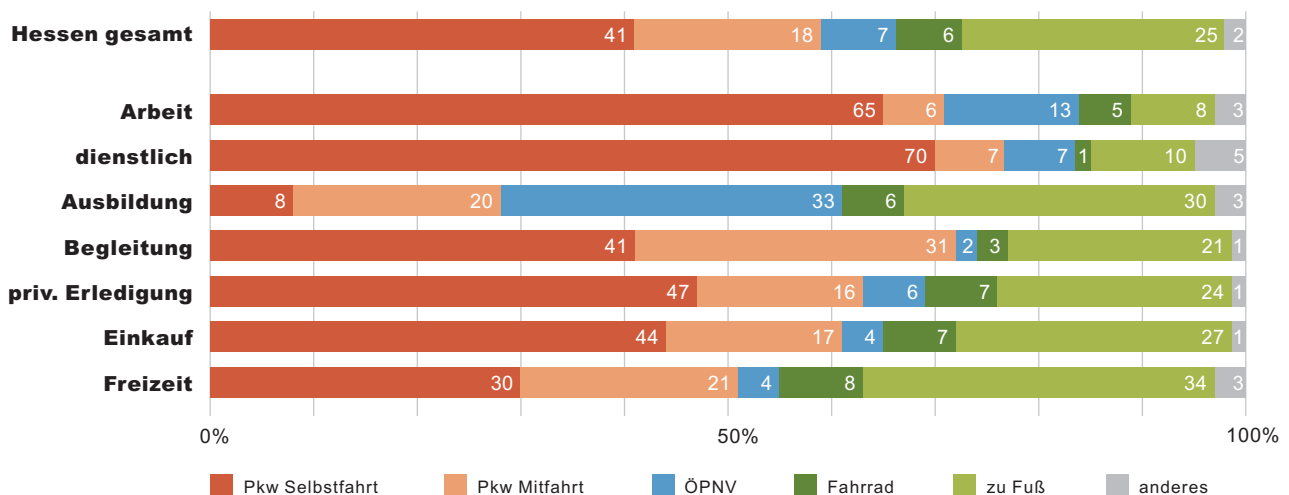
Bei der täglichen Fahrt zur Arbeitsstätte dominiert hessenweit der Pkw mit 71% (**Abbildung 15**). Für den ÖPNV entscheiden sich 13%. Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß liegen weit darunter (5% bzw. 8%).

Bei Wegen zur Schule, Universität und Berufsausbildung schneidet der Pkw mit 28% nicht nur altersbedingt (viele Kinder und Jugendliche) schlechter ab, sondern vermutlich auch wegen der für diese Gruppen attraktiven Angebote Auszubildendenkarte bzw. Semesterticket (siehe auch Verkehrsmittelnutzung nach Erwerbsstatus in Kapitel 3.6). Der ÖPNV erzielt hier mit 33% seinen höchsten Anteil. 30% gehen zu Fuß zur Ausbildungsstätte, 6% nutzen das Fahrrad.

Begleitwege werden in fast drei von vier Fällen mit dem Pkw durchgeführt. Hierin sind u. a. die bereits angesprochenen Bring- und Holddienste der Eltern für den Nachwuchs beispielsweise zur Schule oder zu Freizeiteinrichtungen enthalten. Dies drückt sich auch in dem vergleichsweise hohen Anteil der im Pkw Mitfahrenden (31%) aus. Jeder fünfte Begleitweg erfolgt zu Fuß. Die Fahrrad- und ÖPNV-Anteile spielen eine nachrangige Rolle (3% bzw. 2%).

Bei privaten Erledigungen ist der Pkw in fast zwei von drei Fällen erste Wahl. Zu Fuß gehen 24%, Bus oder Bahn nutzen 6%, das Fahrrad 7%.

Abbildung 15: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken (in %)



Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

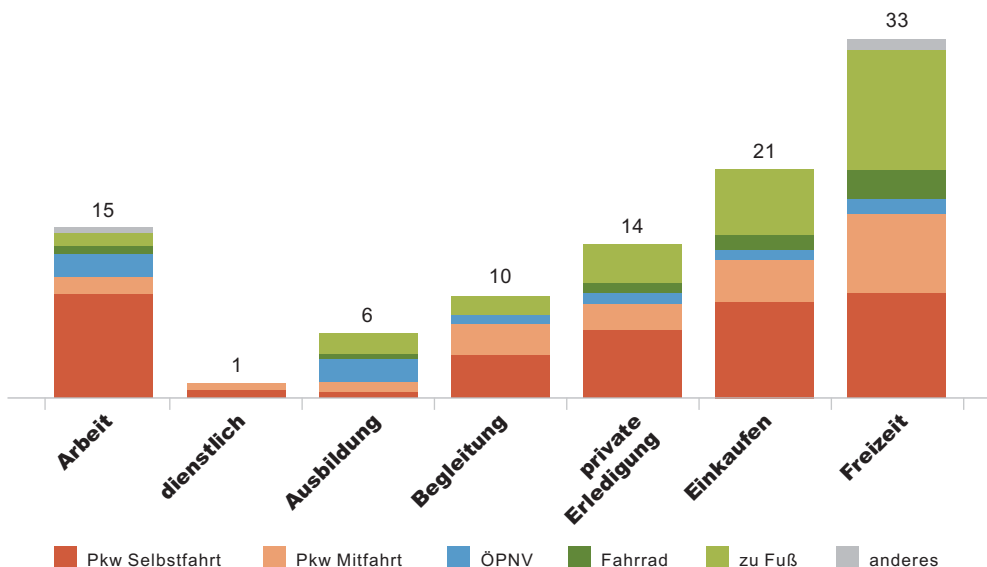
Im Einkaufsverkehr liegt der Anteil von Wegen zu Fuß mit 27 % geringfügig höher. Die Nutzung des Pkw dominiert mit einem Anteil von 61 %.

Im Freizeitverkehr wird knapp die Hälfte aller Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt, wobei mit 34 % die Fußwege einen Großteil ausmachen. 51 % entfallen auf den Pkw.

Eindeutig ist die Situation bei den am Stichtag durchgeführten Dienst- und Geschäftswegen. Mit einem Anteil von 77 % dominiert der Pkw.

Zu berücksichtigen ist allerdings – wie bei sämtlichen nach bestimmten Aspekten und Teilgruppen differenzierten Betrachtungen – das unterschiedliche absolute Ausmaß, in dem diese Kriterien – hier: Wegezwecke entsprechend **Abbildung 8** – ins Gewicht fallen. Exemplarisch zeigt **Abbildung 16** für Hessen den Modal-Split nach Wegezwecken, wobei durch die Höhe der Balken das Gewicht des jeweiligen Zwecks in Bezug auf das Verkehrsaufkommen (hier: ohne Wirtschaftsverkehr) insgesamt visualisiert wird.

Abbildung 16: Verkehrsmittelnutzung und Wegezweckhäufigkeit (in %)



Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

PV ohne Frankfurt/Offenbach bei (fast) allen Aktivitäten mit höheren Fahrradanteilen

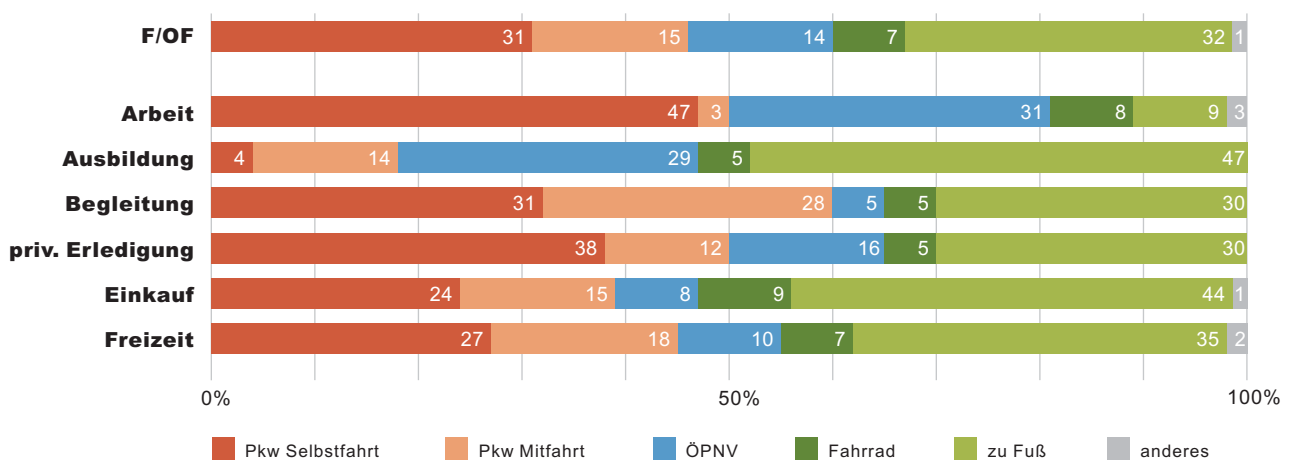
Ein attraktives Infrastrukturangebot in Wohnungsnähe kann Freizeitaktivitäten und Einkäufe im Nahbereich vor Ort begünstigen. Eine solche kleinteilige Nutzungsmischung und eine hohe Bevölkerungsdichte ist in den großen Städten Frankfurt und Offenbach stärker vorhanden als in den weiteren PV-Gemeinden. Der mit 44 % in den beiden Großstädten gegenüber 24 % im PV-Gebiet ohne Frankfurt und Offenbach höhere Anteil des Fußverkehrs bei Einkaufswegen legt dies nahe (**Abbildungen 17** und **18**).

Auch Begleitwege und private Erledigungen werden in Frankfurt und Offenbach verstärkt fußläufig oder mit dem ÖPNV durchgeführt und weniger mit dem Pkw. Neben dem besseren ÖPNV-Angebot dürften die bereits dargestellte insgesamt niedrigere Motorisierung und die Parkraumbedingungen in den Kernstädten zu diesen Ergebnissen beitragen. Hervorzuheben ist der im Vergleich zum weiteren Verbandsgebiet in Frankfurt und Offenbach mehr als doppelt so hohe ÖPNV-Anteil von 31 % bei Wegen mit dem Zweck Arbeit, wofür ähnliche wie die vorgenannten Bedingungen gelten.

Mit Ausnahme des Berufsverkehrs erzielt das Gebiet des Planungsverbands ohne die großen Städte Frankfurt und Offenbach hessenweit bei allen Wegezwecken die höchsten Fahrradanteile (**Abbildungen 15** bzw. **18**).

Anmerkung: In den nachfolgenden **Abbildungen 17** bis **19** ist der Wegezweck „dienstlich/geschäftlich“ wegen zu geringer Fallzahlen nicht aufgeführt.

Abbildung 17: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken – Frankfurt/Offenbach (in %)



Basis: 8.312 Wege, Frankfurt/Offenbach gesamt, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und *traffiQ*

Abbildung 19 zeigt die Verkehrsmittelnutzung in Nordhessen, welche in Bezug auf Einkaufs-, Freizeit- und Begleitwege sowie private Erledigungen Ähnlichkeiten zum Planungsverband ohne Frankfurt und Offenbach aufweist. Ausgenommen hiervon ist das in Nordhessen generell wenig genutzte Fahrrad. Bemerkenswert ist der Anteil des ÖPNV von 39% im Ausbildungsverkehr. Im Berufsverkehr zeigen sich Unterschiede zwischen dem PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach und Nordhessen bezüglich des ÖPNV-Anteils. Während in Nordhessen nur 7% mit Bus und Bahn zur Arbeit fahren, sind es auch außerhalb von Frankfurt und Offenbach im PV-Gebiet doppelt so viele (15%).

Abbildung 18: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken – PV ohne Frankfurt/Offenbach (in %)

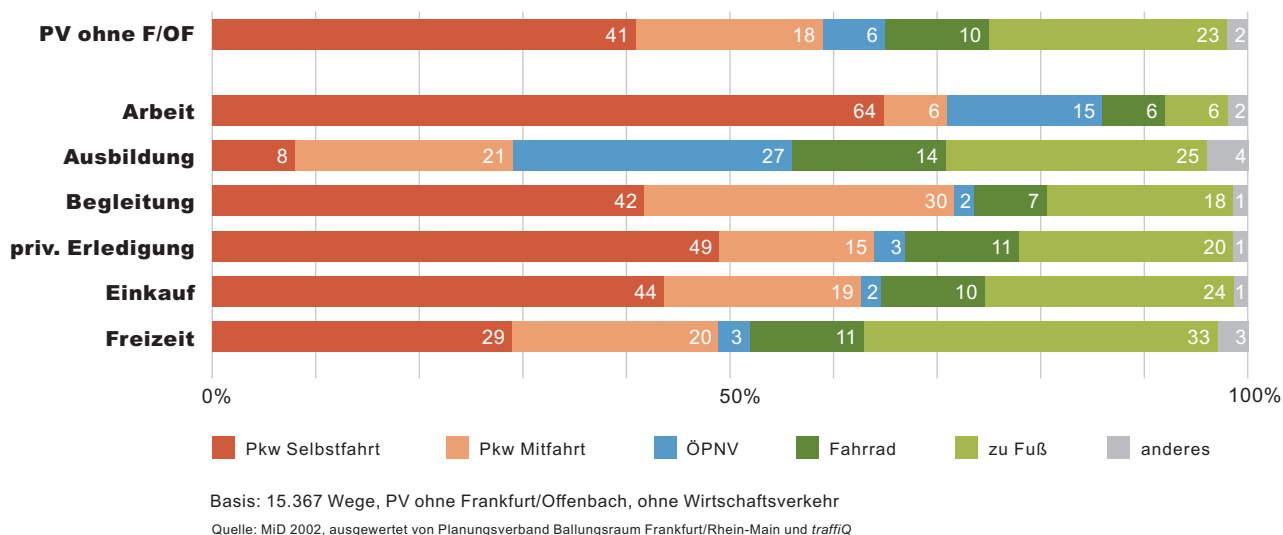
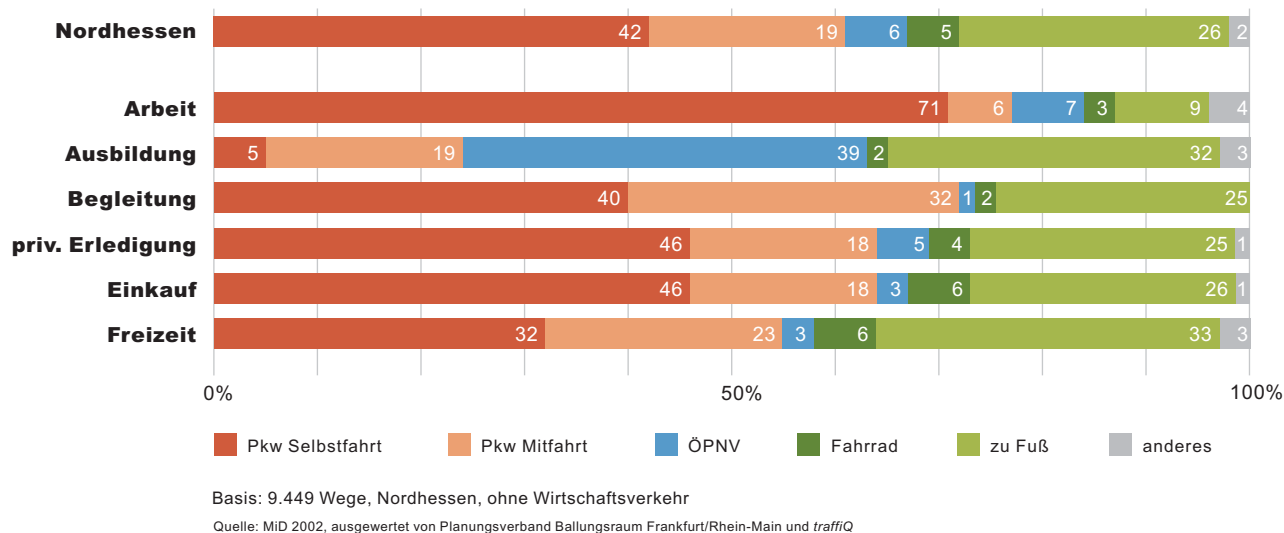
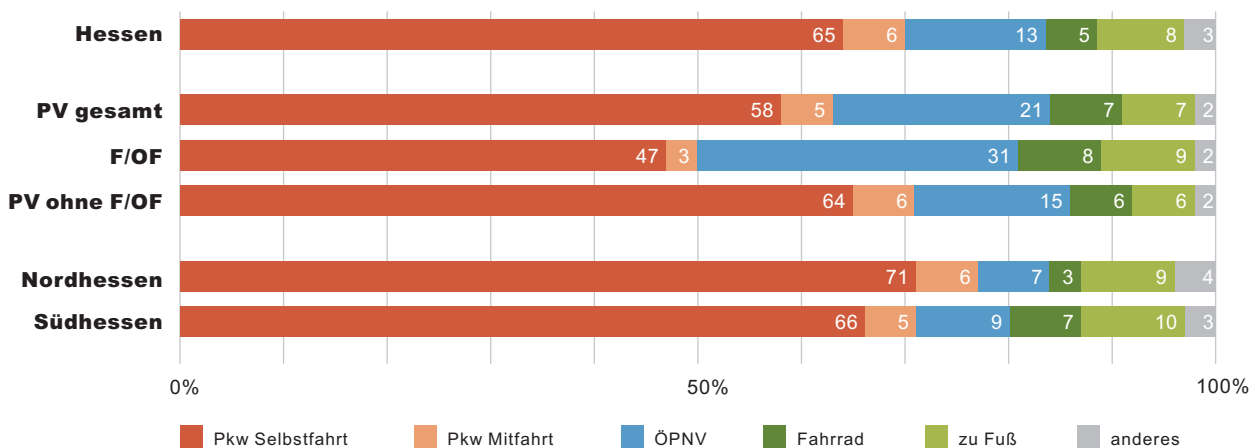


Abbildung 19: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken – Nordhessen (in %)



Bei den täglichen Wegen zur Arbeit erreichen Fuß- und Radverkehr in allen Regionen Hessens nur niedrige Anteile (**Abbildung 20**). In allen Teilregionen dominiert der Pkw. In Nordhessen erreichen die Wege mit dem Pkw mit 77 % den höchsten Wert. In den anderen Regionen vereint der Pkw mit Ausnahme Frankfurts und Offenbachs immerhin noch mindestens 70 %. In Letzterem erreicht hingegen der ÖPNV mit 31 % Anteil an allen Berufswegen seinen höchsten Wert. Auch im Gesamt-Planungsverband werden 21 % der Berufswege mit dem ÖPNV zurückgelegt, und dies trotz ständiger Pkw-Verfügbarkeit bei acht von zehn Berufstätigen (vgl. **Tabelle 5**). Nahe liegend ist hier, dass im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main durch die bessere Erreichbarkeit von Bahnhofpunkten bzw. größere Schienennetzdichte (S-Bahn-Netz) mehr Berufspendler für den ÖPNV gewonnen werden können (siehe **Abbildung 7**). Eine weitere Rolle könnte auch ein restriktives Parkplatzangebot am Zielort spielen.

Abbildung 20: Verkehrsmittelnutzung für Wege zur/von der Arbeit (in %)



Basis: 10.224 Wege, Hessen, mit Wirtschaftsverkehr

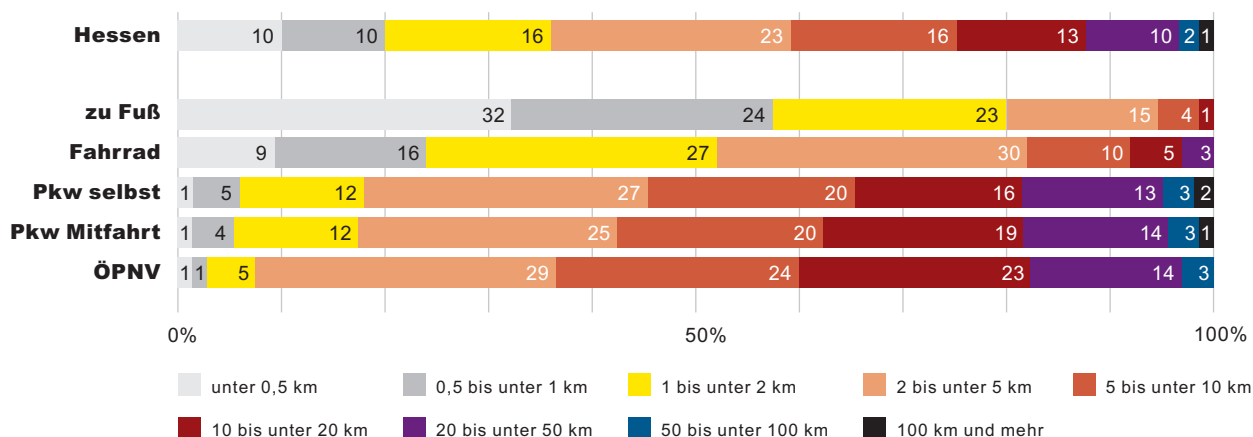
Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

3.5 Wie weit ist die Bevölkerung unterwegs? – Wegelängen

Abbildung 21 verdeutlicht: Etwa jeder fünfte der in Hessen zurückgelegten Wege ist weniger als 1 km lang, weitere 16 % enden nach knapp 2 km¹². Zusammen mit weiteren 23 % mit einer Wegeentfernung von 2 bis unter 5 km liegen immerhin fast 60 % aller Wege in einem Entfernungsbereich, in dem auch dem Fahrrad Chancen eingeräumt werden können. Tatsächlich entfallen in diesem Entfernungsbereich hessenweit nur 9 % der Wege auf das Fahrrad, während 45 % mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Die hessischen Teilregionen unterscheiden sich dabei kaum (vgl. auch **Tabelle 9**).

Abbildung 21: Länge der Wege nach Verkehrsmitteln in Hessen in %



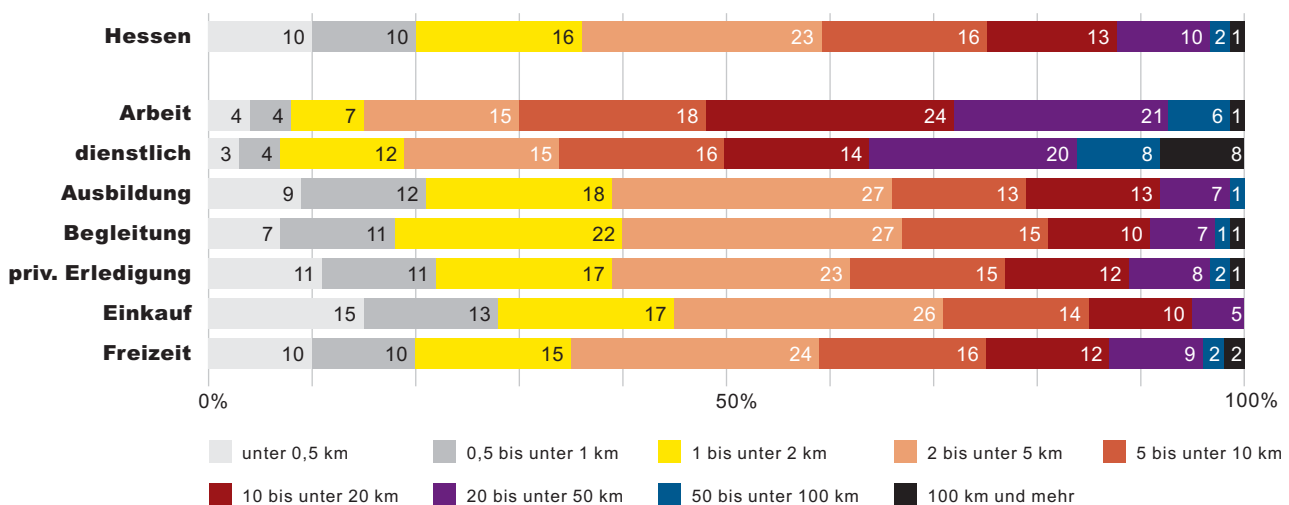
Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

¹² Hier: einschließlich Wege mit 100 km und mehr (vgl. Tabelle 9)

Durchschnittlich 5 km zum Einkaufen – 17 km zur Arbeit

Nach Wegezwecken differenziert werden hessenweit mit durchschnittlich 17,3 km zum Arbeitsplatz im Vergleich zu anderen Zwecken recht lange Wege zurückgelegt. Dies bedeutet den zweithöchsten Durchschnittswert nach den dienstlichen Wegen bzw. Dienstreisen (durchschnittlich 31,6 km; 8% der Wege sind mindestens 100 km lang). Bei den Wegen zur Arbeitsstätte ist insbesondere der Anteil der kurzen, für den Fuß- und Radverkehr geeigneten Strecken unter 5 km gering (niedrigster Anteil von allen Zwecken mit knapp 30%). Rund 70% der Wege zur Arbeit sind in Hessen dagegen ca. 5 km und länger. Einkaufswegen liegen vergleichsweise geringe Distanzen zu Grunde: Hier sind rund 70% kürzer als ca. 5 km, aber nur 15% im fußläufigen Bereich unter 500 m. Mit 5 km durchschnittlich weisen sie auch den geringsten diesbezüglichen Wert auf. Auch Unternehmungen in der Freizeit finden immerhin zu fast 60% im Nahbereich bis unter 5 km statt (**Abbildung 22**). Allerdings sind Freizeitwege im Durchschnitt wiederum 12,5 km lang.

Abbildung 22: Länge der Wege nach Zwecken in Hessen (in %)

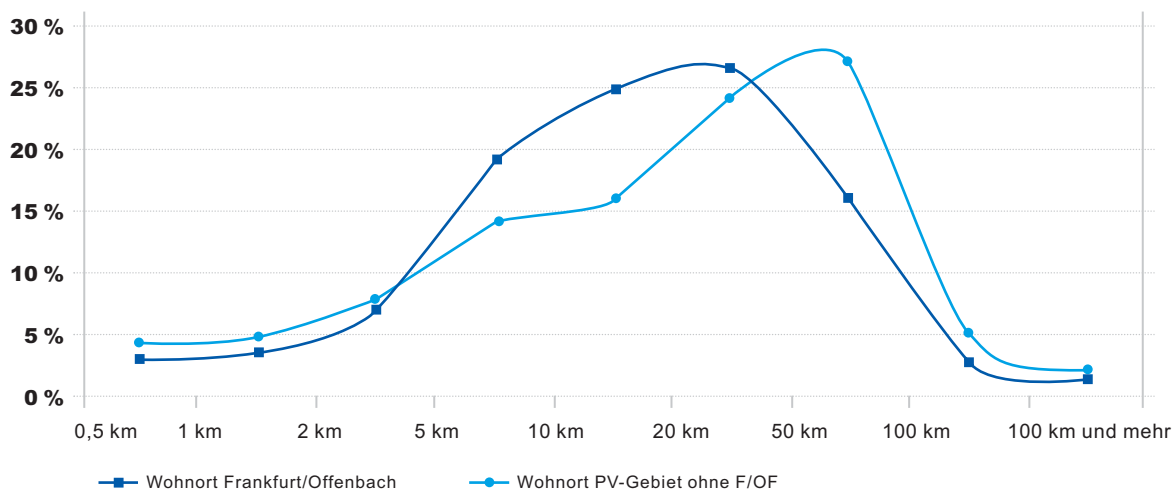


Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Bewohnerinnen und Bewohner außerhalb von Frankfurt und Offenbach mit längeren arbeitsplatzbezogenen Wegen

Bei den Wegen zur Arbeit ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Teilräumen im Planungsverband. Für die Erwerbstätigen im Planungsverband außerhalb der beiden PV-Großstädte ist mit durchschnittlich 17,2 km die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz um ein Viertel länger als bei den Erwerbstätigen Frankfurts und Offenbachs mit 13,6 km. **Abbildung 23** veranschaulicht diese Unterschiede in der Verteilung der Wege nach Entfernungen – einerseits insbesondere mit höheren Anteilen der Kategorien von 2 bis unter 10 km in den Städten Frankfurt/Offenbach, andererseits insbesondere mit einem höheren Anteil der Kategorie von 20 bis unter 50 km für die berufstätigen Bewohnerinnen und Bewohner des PV-Gebietes ohne Frankfurt/Offenbach.

Abbildung 23: Länge von Wegen zur/von der Arbeit, Personen mit Wohnort im PV-Gebiet (in %)



Basis: 3.457 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

3.6 Weitere mögliche Einflüsse auf das Verkehrsverhalten

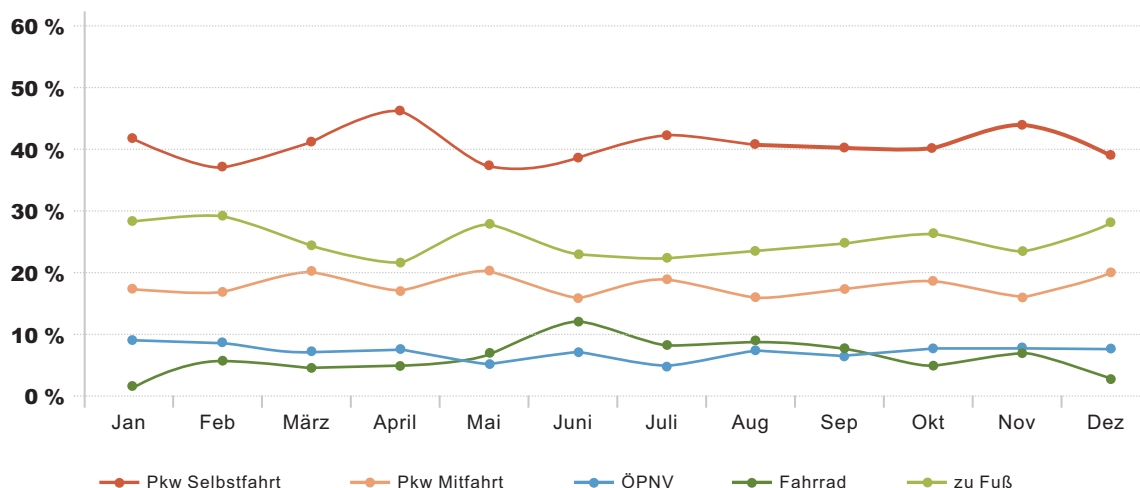
Die Ergebnisse der MiD 2002 erlauben vertiefte Auswertungen nach weiteren Merkmalen, die nachfolgend kurz skizziert werden.

Verkehrsmittelnutzung unterliegt saisonalen „Schwankungen“

Da sich die Erhebung über das gesamte Jahr 2002 erstreckte, sind monatliche Schwankungen im Modal-Split erkennbar, die in einer auf einen Tag oder eine Woche beschränkten Befragung nicht auffallen würden. **Abbildung 24** zeigt diese jahreszeitlichen Schwankungen in der Verkehrsmittelnutzung, die u. a. durch Ferienzeiten (Sommerferien Hessen: 27.6.–9.8.2002) oder Witterungseinflüsse zu erklären sind. Beispielsweise steigt der Fahrradanteil im Frühjahr an und erreicht im Juni mit 12% aller Wege seinen höchsten Wert.

Der Zuspruch zu Bus und Bahn ist umgekehrt in den Winter- und Frühjahrsmonaten etwas höher als im Sommer. Hierbei könnte neben der Ferienzeit mit weniger Berufs- und Ausbildungsverkehr auch die Konkurrenz des Fahrrades im Sommer eine Rolle spielen. Im Jahresverlauf erreicht der Anteil der Pkw-Selbstfahrer im Monat April seinen Spitzenwert mit 48%. Zusammen mit weiteren 17% Pkw-Mitfahrern wird somit bei zwei von drei Wegen in diesem Monat der Pkw am meisten genutzt. In dieser Zeit ist die Neigung, Wege zu Fuß zu unternehmen, am niedrigsten ausgeprägt. Insgesamt verdeutlicht **Abbildung 24** über alle Monate eine gegenläufige Entwicklung zwischen Pkw-Nutzung und Zufußgehen. Es stellt sich die Frage, ob dies tendenziell die gleichen Nutzerinnen und Nutzer sind, deren „Mobilitätsrepertoire“ aus diesen beiden Alternativen besteht.

Abbildung 24: Verkehrsmittelnutzung im Jahresverlauf (nach Monaten)



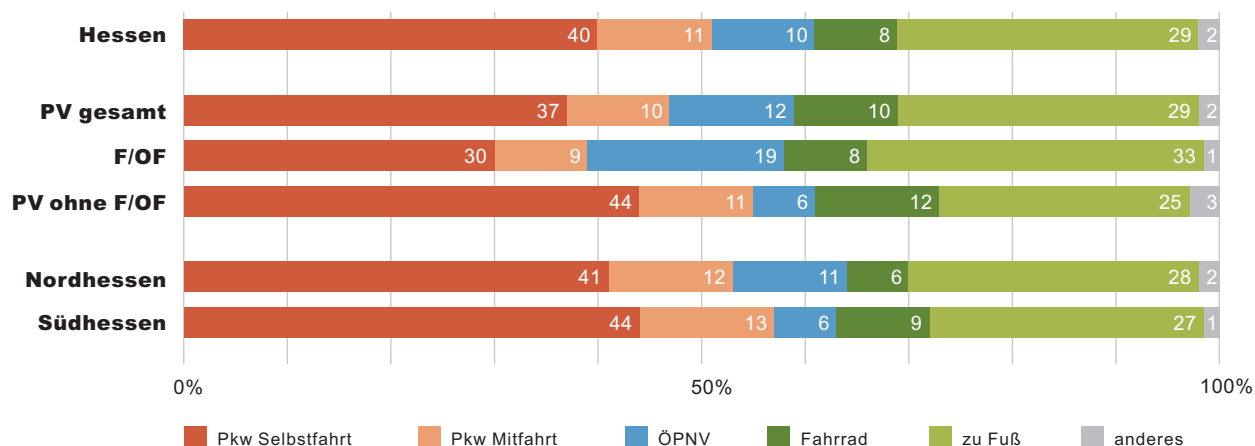
Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffIQ

Nähe zur Schiene wird von der Bevölkerung „honoriert“

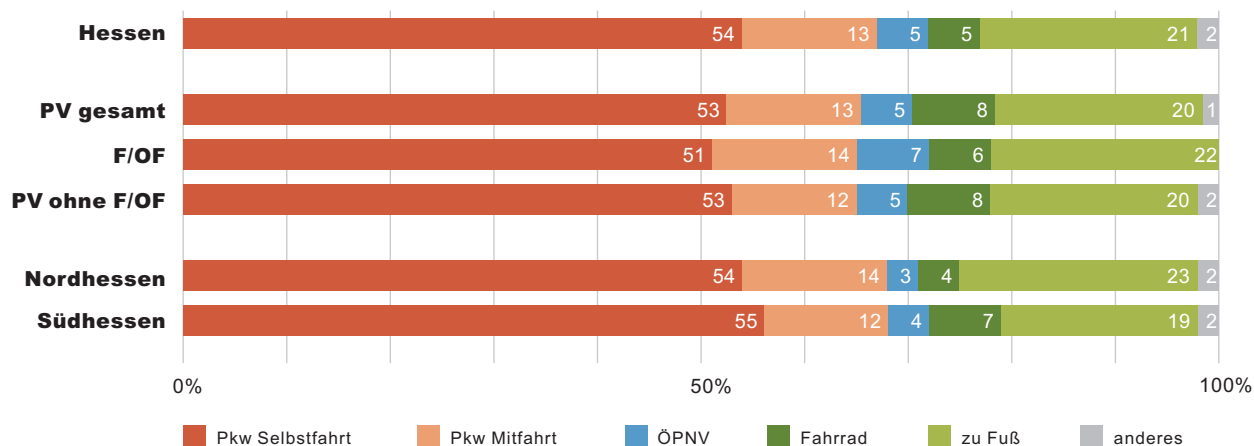
Die Nähe der Wohnung zu Haltepunkten des Schienenverkehrs wirkt sich insbesondere bei der Verkehrsmittelnutzung in Frankfurt/Offenbach aus. Danach liegt der ÖPNV-Anteil an allen Wegen (Personen ab 14 Jahre) mit 19% in Nähe eines Bahnhofpunktes (unter 1 km) deutlich höher als bei den mindestens 1 km vom Bahnhofpunkt entfernt Wohnenden mit 7% (**Abbildungen 25 und 26**). Auch bei Wegen zu Fuß und mit dem Fahrrad ergeben sich Unterschiede.

Abbildung 25: Verkehrsmittelnutzung bei Lage der Wohnung unter 1 km Entfernung zum nächsten Bahnhofpunkt (in %)



Basis: 16.585 Wege von Personen ab 14 Jahre, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Abbildung 26: Verkehrsmittelnutzung bei Lage der Wohnung in mindestens 1 km Entfernung zum nächsten Bahnhofpunkt (in %)



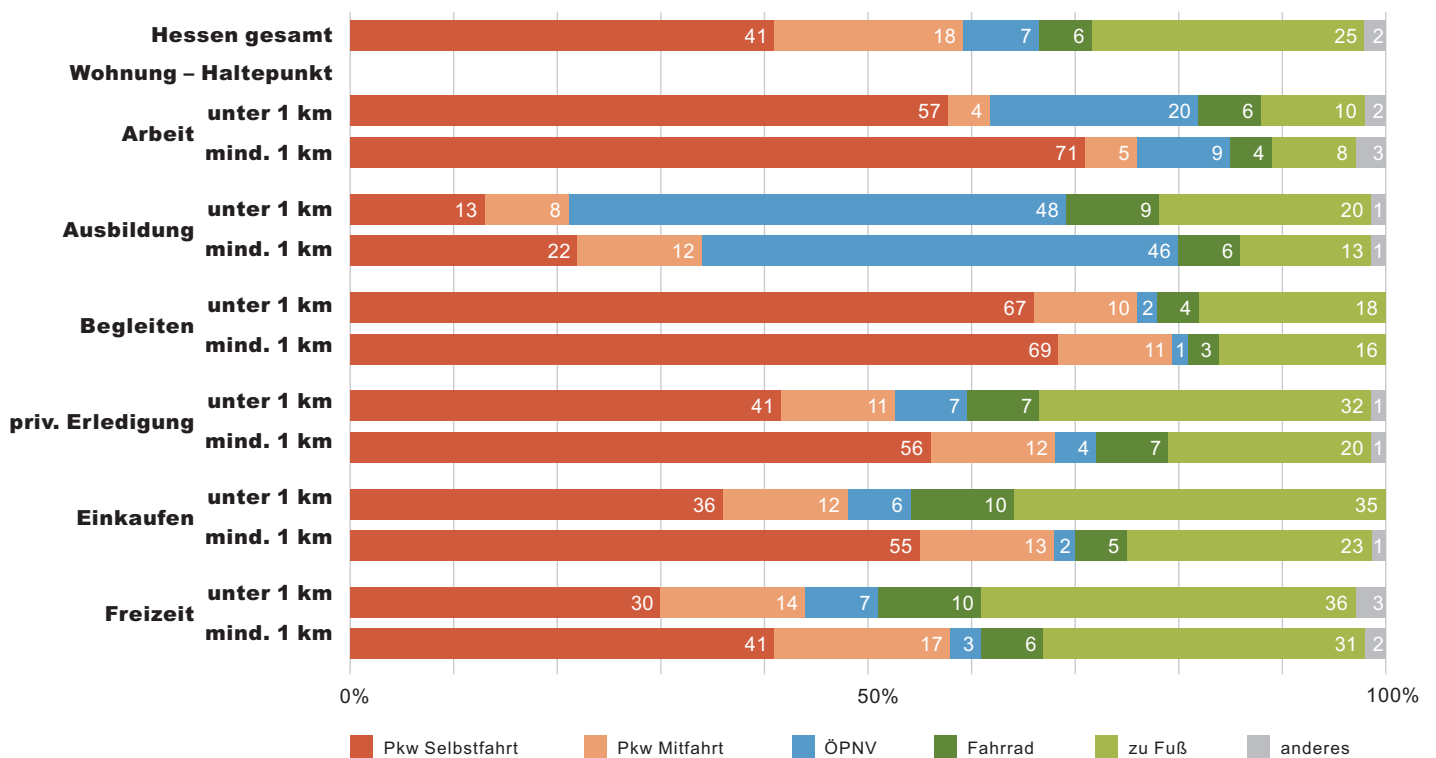
Basis: 33.184 Wege von Personen ab 14 Jahre, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

In Nordhessen ist die ÖPNV-Nutzung in Schienennähe mit einem Anteil von 11 % an allen Wegen ebenfalls deutlich höher. Im Planungsverband ohne Frankfurt/Offenbach ist der ÖPNV-Anteil in Schienennähe mit 6 % nur geringfügig über dem 5%-Anteil bei Befragten, die mindestens 1 km von einem Bahnhofsentfernt leben (**Abbildungen 25 und 26**). Würde man einen kleineren Einzugsbereich von 400 m berücksichtigen, so wären die Unterschiede im PV-Gebiet außerhalb von Frankfurt und Offenbach deutlicher¹³.

Differenziert nach dem jeweiligen Wegezweck bestätigen sich die vorab gemachten Aussagen zur Analyse des Verkehrsverhaltens nach dem Kriterium Nähe der Wohnung zum Schienenhaltepunkt.

Bei den Wegen zur Arbeit ist dieser Zusammenhang besonders ausgeprägt. Jeder fünfte Weg von und zum Arbeitsplatz entfällt auf den ÖPNV in Gebieten mit Schienenverfügbarkeit. In den anderen Gebieten ist es weniger als jeder zehnte Weg.

Abbildung 27: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von der Lage der Wohnung zum nächsten Bahnhofsentfernt – nach ausgewählten Zwecken (in %)



Basis: 49.769 Wege von Personen ab 14 Jahre, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

¹³ Eine andere räumliche Abgrenzung zwischen 400 m und 1000 m war auf Grund der Datenaufbereitung nicht möglich.

Auch bei anderen Wegezwecken zeigen sich – mit Ausnahme der Begleitwege – deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten. Während in Wohngebieten in Nähe eines Schienenhaltepunktes für Einkaufs-, Freizeitwecke und private Erledigungen etwa mindestens jeder zweite Weg ohne Pkw zurückgelegt wird, ist es bei Lage der Wohnung über 1 km entfernt vom Haltepunkt nur noch jeder dritte Weg (Einkauf, private Erledigungen) bzw. 40% (Freizeit). Die ÖPNV-Nutzung zeigt ebenfalls deutliche Unterschiede, die jedoch im Vergleich zum Wegezweck Arbeit auf einem niedrigen Niveau verharrt (bis zu 7%).

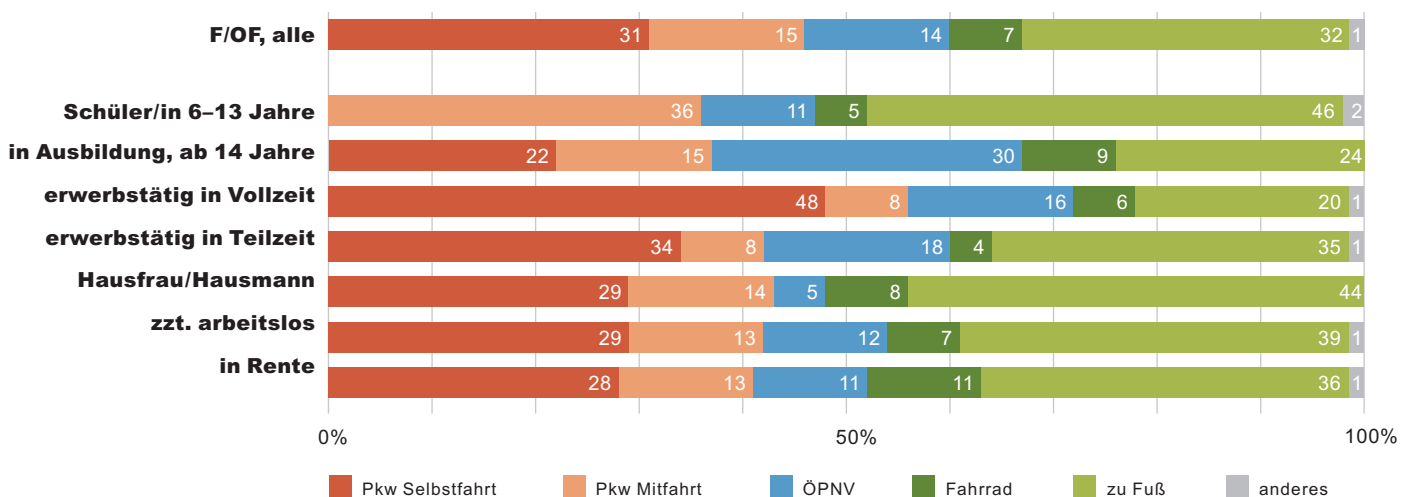
Ausbildungswege zeigen unabhängig von der Entfernung der Wohnung zum Schienenhaltepunkt mit 48% bzw. 46% eine große ÖPNV-Orientierung.

Die vorab beschriebenen Tendenzen zeigen sich auch auf der Ebene des Planungsverbandes. Eine differenzierte Betrachtung auf Ebene aller hier untersuchten Teilregionen war wegen der zu geringen Fallzahlen nicht möglich.

Zur Abschätzung des gesamten Effektes der Schienenanbindung ist auch die Anbindungsqualität des Zielortes heranzuziehen. Eine dahin gehende Betrachtung ist anhand der verfügbaren MiD-Daten nicht möglich.

In Nordhessen und Südhessen verbleibt der ÖPNV auf einem relativ niedrigen Niveau von 9% bzw. 10%. Aber auch die Nutzung des Pkw liegt mit 63% in Nordhessen bzw. 65% in Südhessen mindestens sechs Prozentpunkte unter den Ergebnissen der PV-Kommunen ohne die Städte Frankfurt/Offenbach. Überdies werden in Nord- und Südhessen mehr Wege zur Arbeit zu Fuß, in Südhessen zudem jeder zehnte Weg per Rad durchgeführt (**Abbildung 27**).

Abbildung 28: Verkehrsmittelnutzung nach Erwerbsstatus (ausgewählte Gruppen) – Frankfurt/Offenbach (in %)



Basis: 8.312 Wege insgesamt, ohne Wirtschaftsverkehr

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Wohnen die Berufstätigen mindestens 1 km vom Schienenhaltepunkt entfernt, so beträgt beim Wegezweck Arbeit der Anteil der Pkw-Wege hessenweit 76 %, in Nordhessen werden sogar über 80 % erreicht.

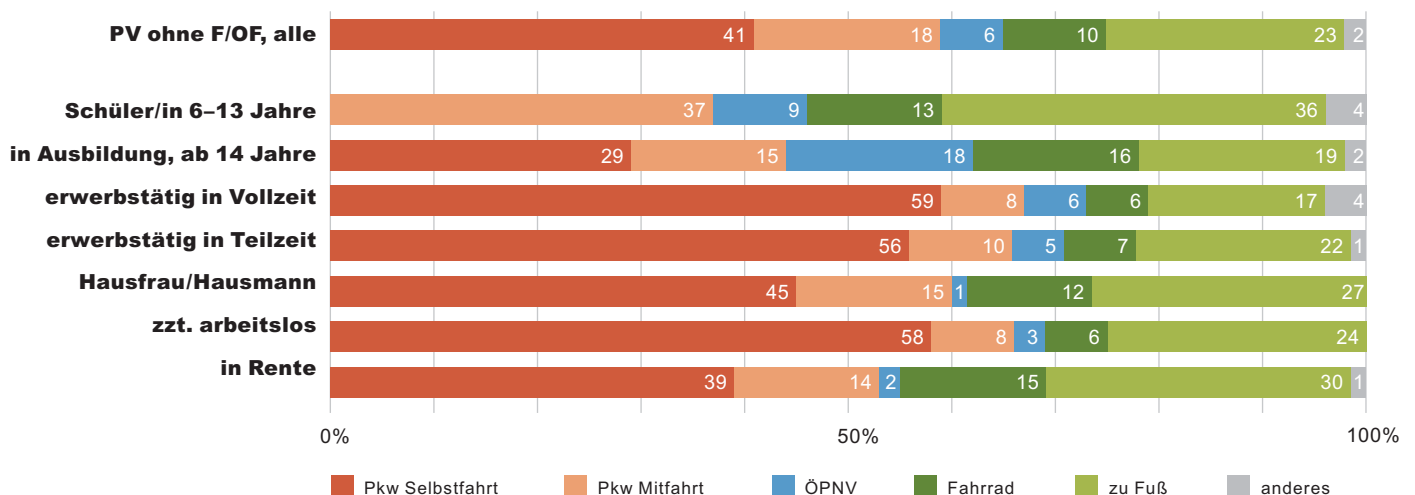
Personen im Ausbildungsstatus nutzen besonders häufig den ÖPNV – auch in den Gemeinden um Frankfurt/Offenbach

Abbildungen 28 und **29** stellen die Unterschiede im Planungsverband nach dem Erwerbsstatus der Bevölkerung dar. Bedingt durch die Lage des Verbandsgebietes im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) fallen die bei der Bevölkerungsgruppe in Ausbildung (incl. Schule ab 14 Jahre, Studium) sowohl der Kernstädte Frankfurt und Offenbach als auch im weiteren Verbandsgebiet mit 30 % hohen Anteile des ÖPNV an allen Wegen auf.

Die in Ausbildung befindliche Bevölkerungsgruppe (ab 14 Jahre)¹⁴ in Frankfurt und Offenbach führt 30% der Wege mit Bus und Bahn bzw. fast zwei von drei Wegen ohne Pkw durch.

Auch im weiteren Verbandsgebiet wird von Personen in Ausbildung noch fast jeder fünfte Weg mit dem ÖPNV zurückgelegt. Auszubildende, Schüler und Studierende bilden daher eine wichtige ÖPNV-Nachfragegruppe. Auch bei den anderen Gruppen zeigen sich wieder Unterschiede im ÖPNV-Zuspruch innerhalb des Planungsverbandes. Die Nutzung des Pkw ist bei allen Gruppen in den weiteren Kommunen des Planungsverbandes stark ausgeprägt. Auffallend sind wiederum die dort höheren Anteile des Radverkehrs.

Abbildung 29: Verkehrsmittelnutzung nach Erwerbsstatus (ausgewählte Gruppen) – PV ohne Frankfurt/Offenbach (in %)



Basis: 15.367 Wege insgesamt, ohne Wirtschaftsverkehr

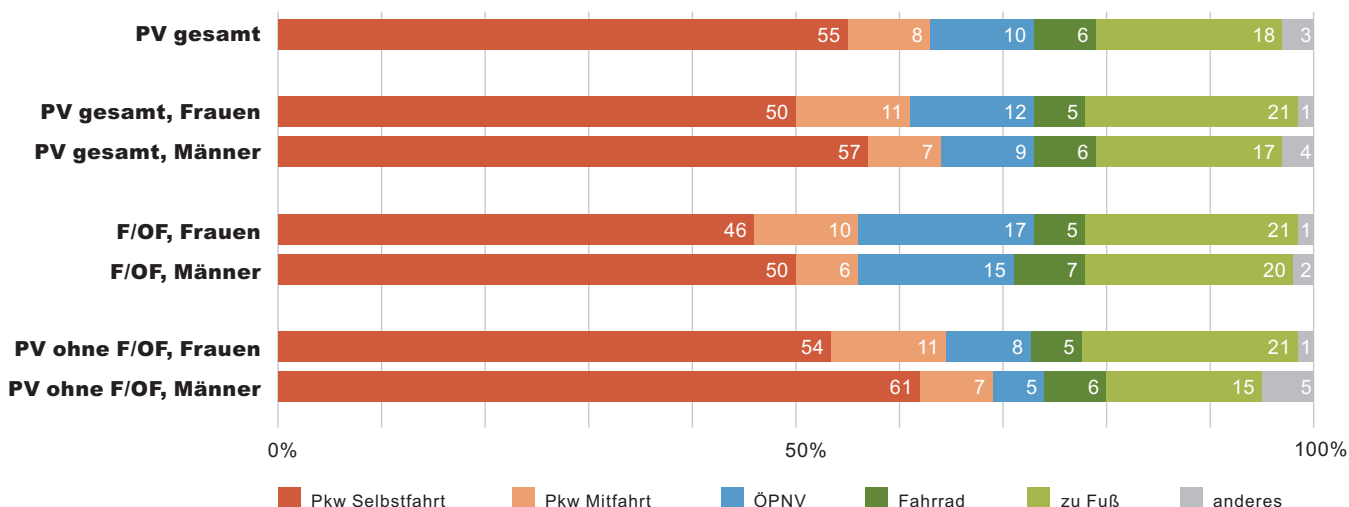
Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

¹⁴ differenziertere Betrachtung auf Grund geringer Fallzahlen nicht sinnvoll

**Vollzeit-Erwerbstätige:
 Höchste ÖPNV-Anteile in Frankfurt/Offenbach – bei Frau und Mann**

In der Fachdiskussion werden meist geschlechterspezifische Unterschiede für die Verkehrsmittelnutzung geltend gemacht. Der Vergleich zwischen Frauen und Männern, bezogen auf die Wege der Bevölkerungsgruppe der Vollzeit-Erwerbstätigen, differenziert nach den Teilgebieten des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main, macht deutlich, dass der Einfluss der räumlichen Struktur wesentlich stärker ist, sofern die gleiche soziale Rolle betrachtet wird. Insbesondere die ÖPNV-Nutzung ist in den Städten Frankfurt und Offenbach bei weiblichen und männlichen Vollzeit-Erwerbstätigen mehr als doppelt so hoch wie im restlichen Verbandsgebiet. **Abbildung 30** verdeutlicht die gemachten Aussagen. Außerdem zeigt sich, dass Frauen häufiger als Mitfahrerinnen und etwas mehr mit dem ÖPNV unterwegs sind. Da die Teilzeit-Beschäftigten zu 90 % Frauen sind, ergeben sich im Gebiet des Planungsverbandes zu geringe Fallzahlen, um eine weitere geschlechtsspezifische Differenzierung für diese Gruppe vorzunehmen.

Abbildung 30: Verkehrsmittelnutzung Erwerbstätiger in Vollzeit, Frauen und Männer, PV-Gebiet (in %)



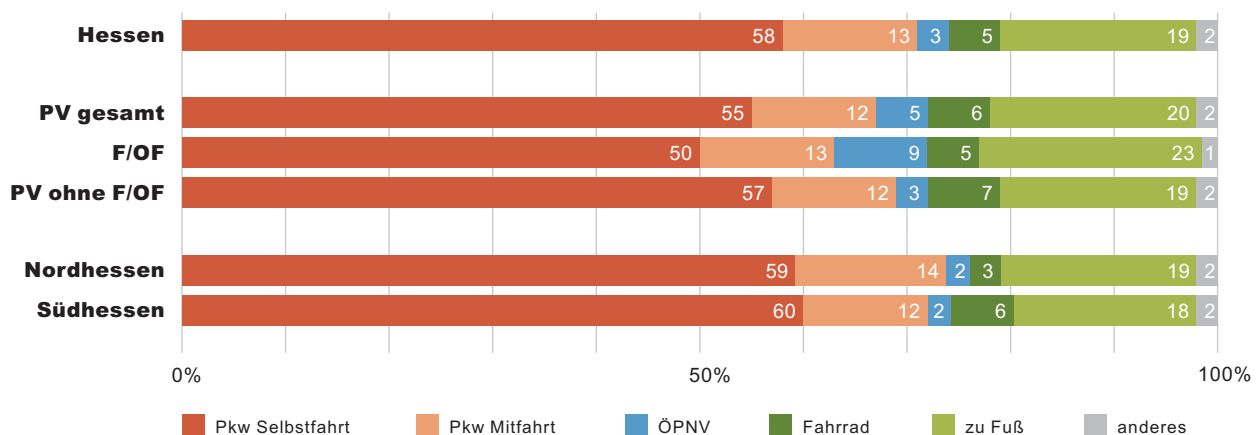
Basis: 7.254 Wege von Vollzeit-Erwerbstätigen, PV-Gebiet, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Auch so genannte „wahlfreie“ Pkw-Besitzer nutzen den ÖPNV

Generell begünstigt die ständige Verfügbarkeit eines Pkw dessen Nutzung. Denn 71 % aller Wege werden dann mit dem Pkw zurückgelegt, knapp jeder fünfte Weg zu Fuß, 5% mit dem Fahrrad und nur noch 3% mit Bus und Bahn. Hiervon unterscheiden sich das Gebiet des Planungsverbandes ohne Frankfurt und Offenbach sowie Nord- und Südhessen kaum (**Abbildung 31**). Gleichwohl stellt der ÖPNV in Frankfurt/Offenbach für immerhin noch 9% aller Wege eine echte Alternative dar.

Daraus ist zu folgern, dass in diesem Gebiet bei 37% aller ÖPNV-Wege von Erwachsenen auf einen zur Verfügung stehenden Pkw verzichtet wurde. Bei den vorgenannten Aussagen ist zu berücksichtigen, dass in beiden Großstädten zusammen 23% und ohne die Großstädte im Planungsverband 12% derjenigen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit auch eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen.

Abbildung 31: Verkehrsmittelnutzung bei ständiger Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag (in %)



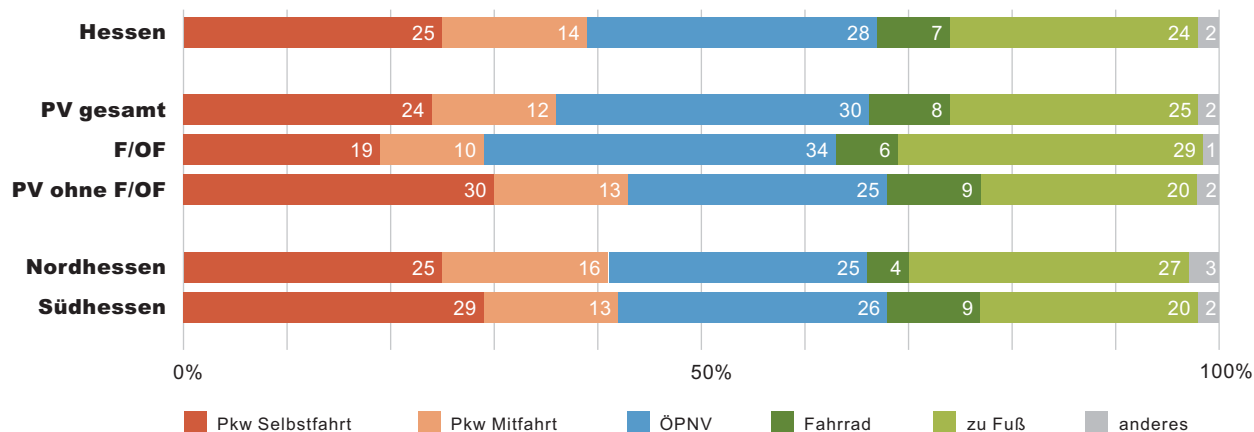
Basis: 44.012 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Besitzen die befragten Personen eine Zeitkarte für den ÖPNV (mit oder ohne Pkw), so erreicht der ÖPNV in allen Gebieten deutlich mehr als doppelt so hohe Anteile an allen Wegen im Vergleich zu den Ergebnissen der **Abbildung 31**. Mindestens jeder vierte Weg wird dann mit Bus und Bahn zurückgelegt. Umgekehrt sind die Pkw-Anteile mit 29% (F/OF) bis zu 43% (PV ohne F/OF) vergleichsweise niedrig (**Abbildung 32**).

Hierbei ist zu erwähnen, dass in Offenbach und Frankfurt 48% der Personen mit einer Zeitkarte auch ständig über einen Pkw verfügen, in den weiteren Kommunen des Planungsverbandes sogar 60%. In Nord- und Südhessen hat knapp die Hälfte der Inhaberinnen und Inhaber von ÖPNV-Zeitkarten (im Alter ab 14 Jahre) auch ständig Zugriff auf einen Pkw.

Den größten Zuspruch erfährt der ÖPNV bei Personen mit Zeitkarten im Berufs- und Ausbildungsverkehr mit 58% aller Berufswege und 70% im Falle der Ausbildungswege. Bei den anderen Wegezwecken wird jeder fünfte bis sechste Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. Die Nutzung von Bus und Bahn liegt somit bei ÖPNV-Zeitkarteninhabern je nach Wegezweck um das Vier- bis Fünffache über dem ÖPNV-Anteil, der alle Befragten berücksichtigt. Bei angenommener gleicher Wegehäufigkeit substituiert diese Gruppe mit ÖPNV-Zeitkarten möglicherweise diejenigen Wege, die andernfalls auch mit dem Pkw durchgeführt werden könnten (**Abbildung 33**).

Abbildung 32: Verkehrsmittelnutzung bei Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte (in %)



Basis: 9.067 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Bei gleichzeitiger Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrad sowie dem Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte liegt die ÖPNV-Nutzung bei allen Wegen bei 17% in Hessen und 20 % im Bereich des Planungsverbandes. In Südhessen und Nordhessen werden in 15% bzw. 12% der Fälle Bus oder Bahn genutzt. Die Fahrradnutzung spielt in allen Räumen eine weniger bedeutsame Rolle (3% F/OF bis 7% in Südhessen). Der Pkw-Anteil liegt in allen Gebieten zwischen 50% (F/OF) und 59% (Nordhessen) und damit durchschnittlich zehn bis 15 Prozentpunkte unter dem Pkw-Anteil bei Pkw-Verfügbarkeit (**Abbildung 34**).

Abbildung 33: Verkehrsmittelnutzung bei Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte in Abhängigkeit vom Wegezweck, Hessen (in %)

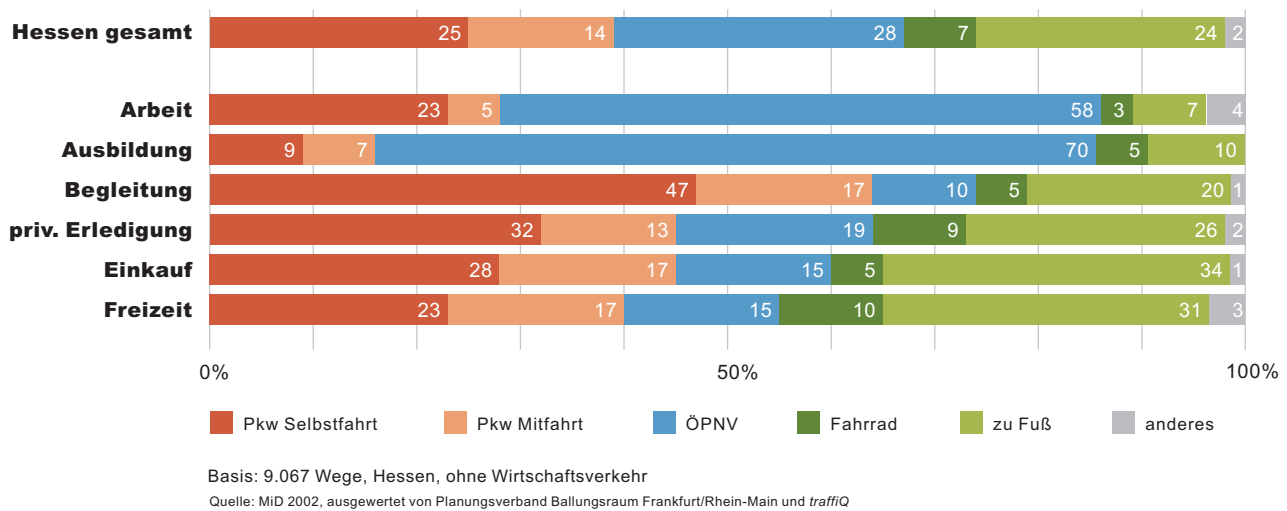
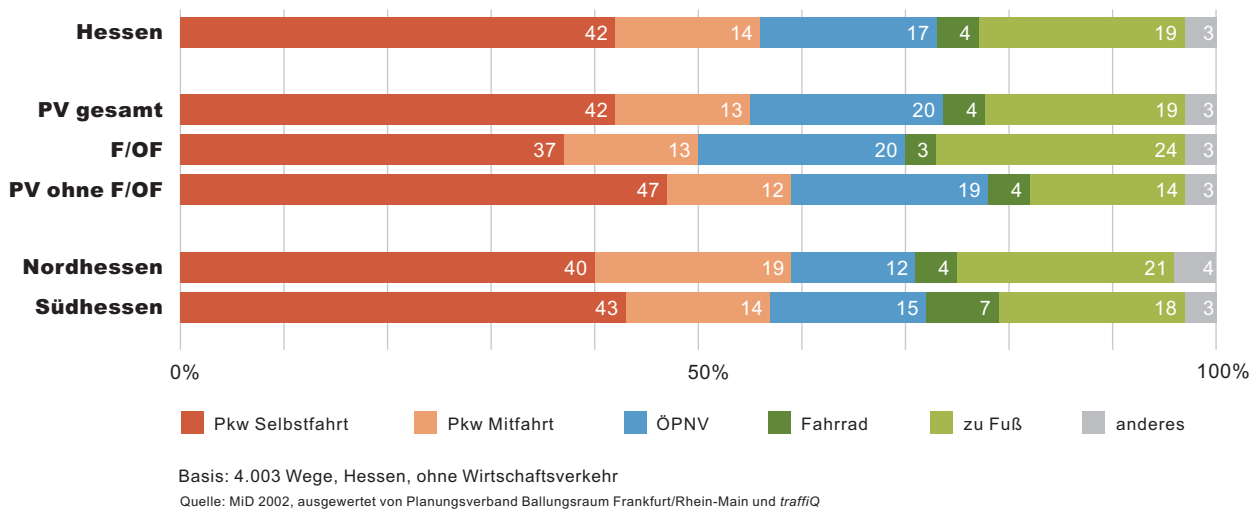


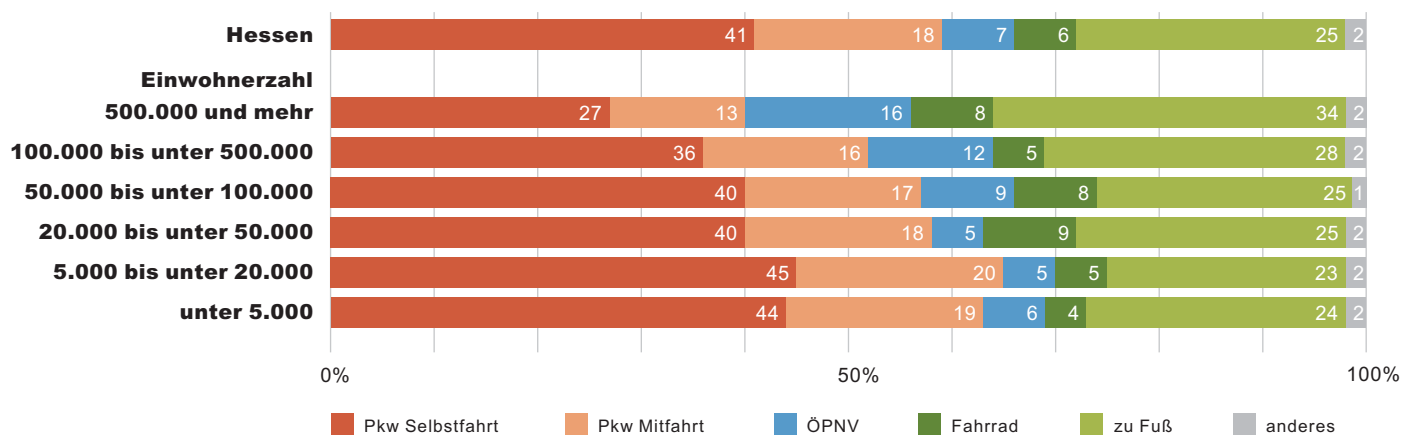
Abbildung 34: Verkehrsmittelnutzung bei Verfügbarkeit von Pkw, ÖPNV-Zeitkarte und Fahrrad (in %)



Verkehrsmittelnutzung: „autoverkehrssparsame“ Großstädte – autoverkehrsintensive Kleinstädte

In größeren Städten und Gemeinden ermöglicht das insgesamt bessere Versorgungs- und Dienstleistungsangebot, viele Aktivitäten vor Ort zu erledigen. Damit können jedoch nicht automatisch Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten gezogen werden. Wie **Abbildung 35** zeigt, fahren die Bewohnerinnen und Bewohner von Großstädten mit einer Einwohnerzahl 100.000 bis unter 500.000 demnach mit einem Anteil von ca. 50 % an allen Wegen vergleichsweise weniger Pkw und mehr ÖPNV (12%). Der Fußwegeanteil erreicht mit 28% den zweithöchsten Wert. Das Fahrrad wird für 5% aller Wege genutzt. In Frankfurt sind die Gewichte am stärksten zugunsten des Umweltverbundes (58%) verlagert. Denn die Frankfurterinnen und Frankfurter (in den **Abbildungen 35** und **36** als alleinige Großstadt der Kategorie „500.000 und mehr“ aufgeführt) sind zu 40% mit dem Pkw unterwegs, wohingegen dort der ÖPNV sogar auf 16% kommt. In Orten mit einer Bevölkerung unter 20.000 ist der Anteil des Umweltverbundes am niedrigsten. Nur jeder dritte Weg wird dort mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß durchgeführt. Da die Pkw-Nutzung mit Abnahme der Gemeindegröße ansteigt und gleichzeitig der ÖPNV-Anteil abnimmt, ist in diesen Orten von einer besonders autoabhängigen Struktur auszugehen. Angesichts eines Fahrradanteils von 8% bis 9% scheinen vor allem die mittelgroßen Städte der Kategorien 20.000 bis 100.000 sowie Frankfurt mit mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern für dieses Verkehrsmittel attraktiv zu sein.

Abbildung 35: Verkehrsmittelnutzung nach Gemeindegröße in Hessen (in %)



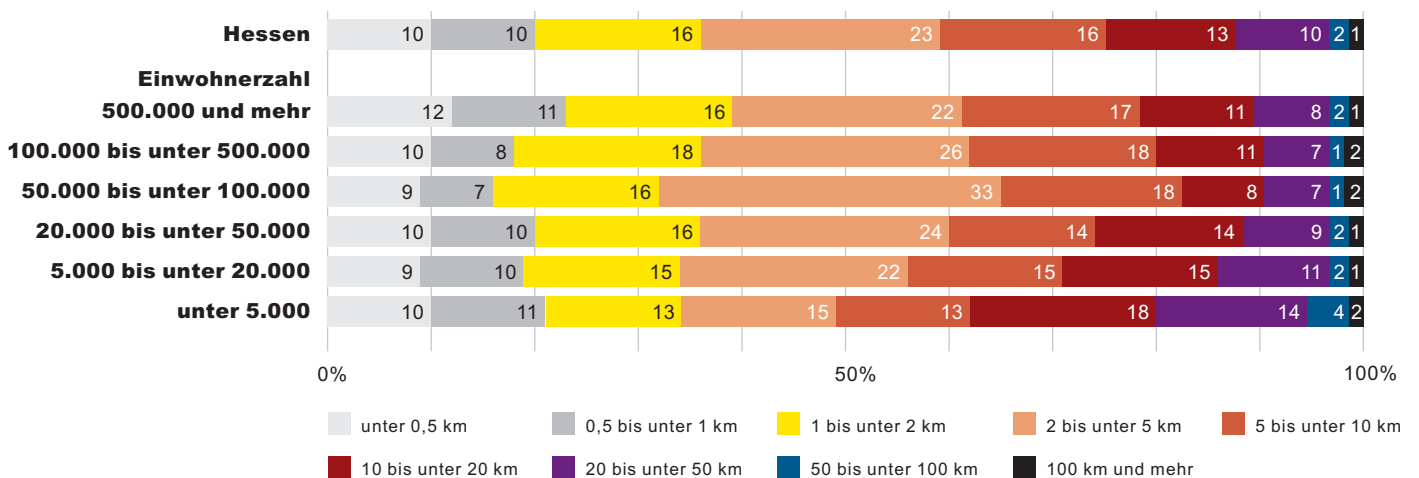
Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Ausgeprägte „Nahmobilität“ auch in Mittelstädten

Die geringen Anteile des Pkw in den Großstädten deuten auf eine autoverkehrersparsame Struktur im Sinne weniger einwohnerspezifischer Ortsveränderungen mit dem Pkw und niedriger Distanzen je Einwohner hin. Zudem sind dort – wie auch in Städten ab 20.000 Einwohnern – mindestens 60% der Wege kürzer als 5 km, eine Entfernung, die für den Fuß- und Radverkehr vorteilhaft ist (**Abbildung 36**). Vergleichsweise wenige Kilometer im Durchschnitt legt die Bevölkerung von Städten mit mindestens 50.000 Einwohnern zurück. Speziell in Städten mit 50.000 bis unter 100.000 Einwohnern sind nur 36% aller Wege mindestens 5 km. Je kleiner eine Gemeinde ist, desto ausgeprägter ist die Fernorientierung der Bevölkerung. In Gemeinden mit unter 5.000 Einwohnern liegt der Anteil der Wege, die mindestens 5 km lang sind, bei 51%.

Unter den Aspekten Verkehrsmittelnutzung und zurückgelegte Distanzen der Bevölkerung erscheinen Kommunen ab 50.000 Einwohnern besonders verkehrersparsam. Eine zusätzliche Auswertung ergab, dass unter den genannten Aspekten vor allem Mittelstädte mit bis zu 100.000 Einwohnern außerhalb großer Verdichtungsräume – z. B. Limburg als Stadt außerhalb des Rhein-Main-Gebietes – relativ wenig Pkw-Verkehr je Einwohner verursachen. Für eine weitergehende Einschätzung hinsichtlich der aus verkehrlicher Sicht geeigneten Siedlungsgröße müsste neben dem Verhalten der Bevölkerung insbesondere der in den jeweiligen Ort einströmende Verkehr berücksichtigt werden.

Abbildung 36: Länge der Wege nach Gemeindegröße in Hessen (in %)

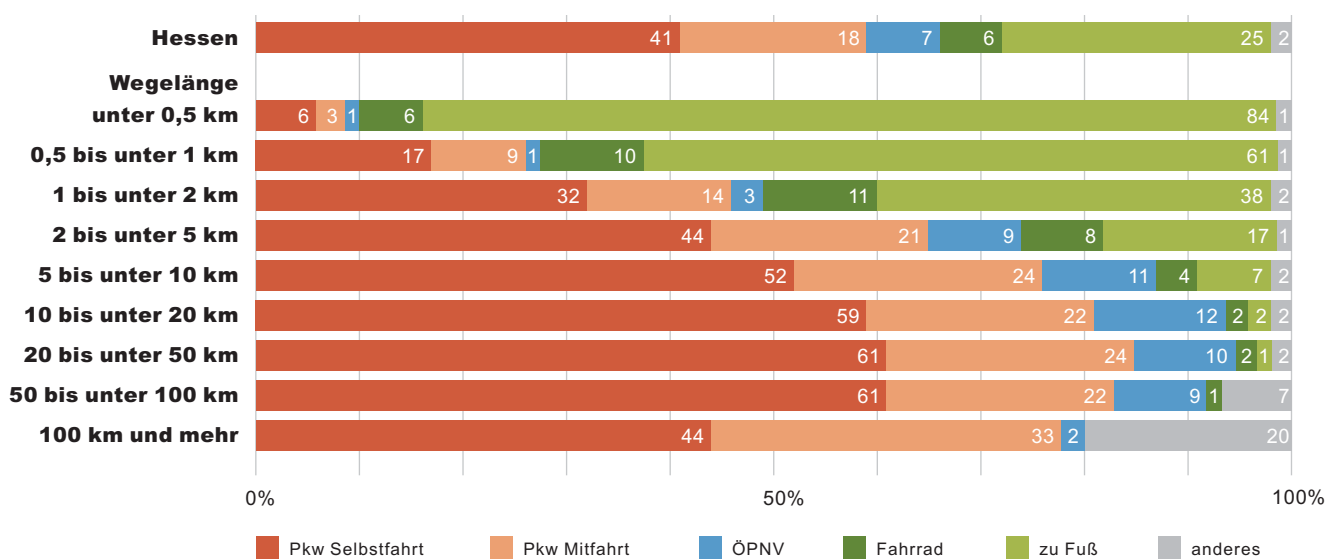


Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

„Auto fahren so nah die Füße tragen“

Abbildung 37 zeigt, wie sich hessenweit die Verkehrsmittelanteile in den jeweiligen Entfernungskategorien darstellen. Der Fußverkehrsanteil fällt stetig von 84 % bei Wegen unter 500 m auf bis zu 7 % im Bereich von 5 bis unter 10 km ab. Das Fahrrad erreicht seinen höchsten Wert mit 11 % bei Wegen von 1 bis unter 2 km. Der ÖPNV ist in den Kategorien ab 2 bis unter 100 km mit etwa jedem zehnten Weg deutlich vertreten (Anteile von 9 % bis 12 %) und daher auch partiell in Konkurrenz zum Fahrrad anzusehen (insbesondere Bereiche 2 bis unter 10 km). Besonders auffällig ist jedoch die ausgeprägte Pkw-Nutzung gerade für kurze Entfernungen. Denn schon bei den Wegen von 500 m bis unter 1 km erreicht der Pkw einen beachtlichen Anteil von 26 %, ab einer Entfernung von 2 km und mehr dominiert der Pkw dann deutlich.

Abbildung 37: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsbereichen in Hessen (in %)

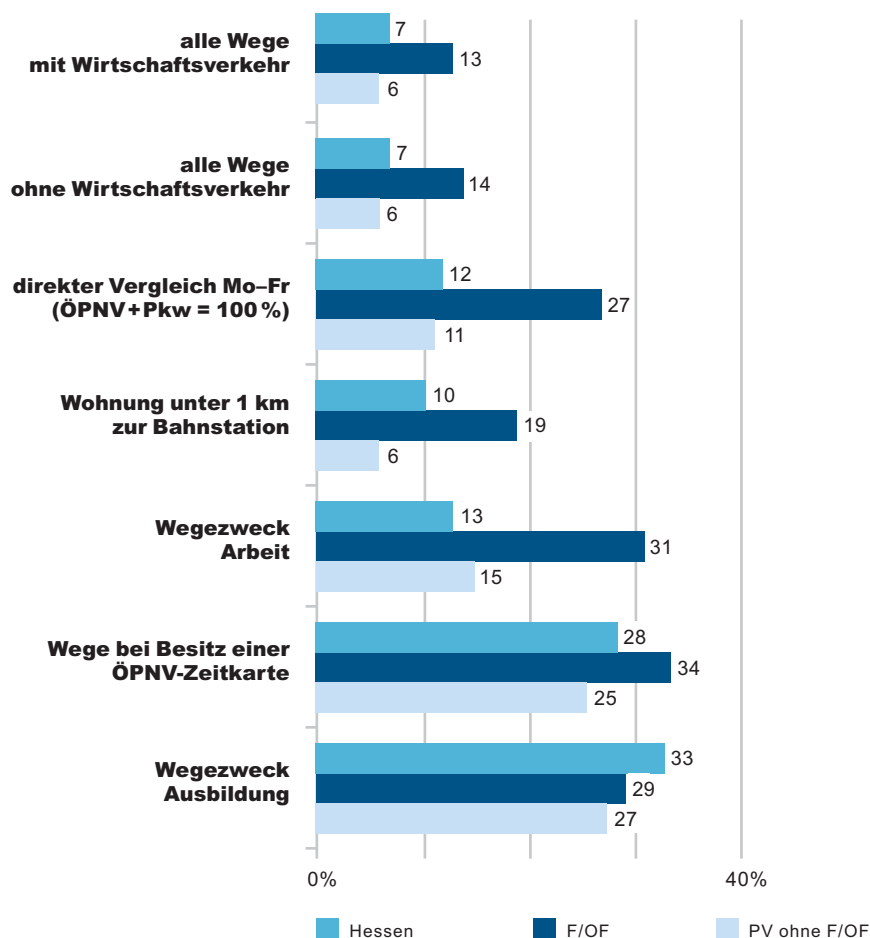


Basis: 66.371 Wege, Hessen, ohne Wirtschaftsverkehr
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

3.7 Stärken des ÖPNV

Abbildung 38 fasst die Anteile des ÖPNV nach ausgewählten Merkmalen zusammen. Dieser wird insbesondere in Gebieten mit einem zur Wohnung nahe gelegenen Bahnhofpunkt genutzt. Eine besondere Bedeutung kommt dem ÖPNV auch im werktäglichen Verkehr Montag bis Freitag im direkten Vergleich mit dem Pkw zu. Durch den Besitz einer Zeitkarte ergibt sich im täglichen Verkehrsverhalten ein doppelt so hoher ÖPNV-Anteil an allen Wegen in Frankfurt/Offenbach sowie eine um das Vierfache höhere Nutzung von Bus und Bahn hessenweit und im PV-Gebiet ohne F/OF. Die Stärken des ÖPNV zeigen sich insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr. In Hessen wird jeder dritte Weg zur Ausbildung mit Bus und Bahn zurückgelegt.

Abbildung 38: Ausgewählte ÖPNV-Anteile – in Hessen, in Frankfurt/Offenbach, im PV-Gebiet ohne F/OF (in %)



Basis: je nach Teilgruppe zwischen 4.203 Wegen (Ausbildung) und 72.492 Wegen (insgesamt), Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Abbildung 38 stellt auch dar, wie wichtig beispielsweise die räumliche Bezugsebene bei der Analyse des Verkehrsverhaltens und zur Verdeutlichung von ÖPNV-Potenzialen ist. Danach zeigen die Ergebnisse die vergleichsweise hohe Nutzung des ÖPNV in Städten wie Frankfurt und Offenbach. Im weiteren PV-Gebiet hingegen liegen die Anteile darunter.

Es ist daher anzunehmen, dass sich bei Betrachtung ausschließlich jener Wege aus dem Umland mit dem Ziel Arbeitsplatz in Frankfurt (Einpendler) noch deutlich höhere ÖPNV-Anteile ergeben würden. Eine derartige Auswertung unter Einbezug von Quell-/Zielangaben pro Weg ist jedoch anhand der hier vorliegenden MiD-Daten bis dato nicht möglich.



**Mobilitäts-„Gewohnheiten“
der Befragten**

4.1 „Wie häufig nutzen Sie in der Regel ...?“

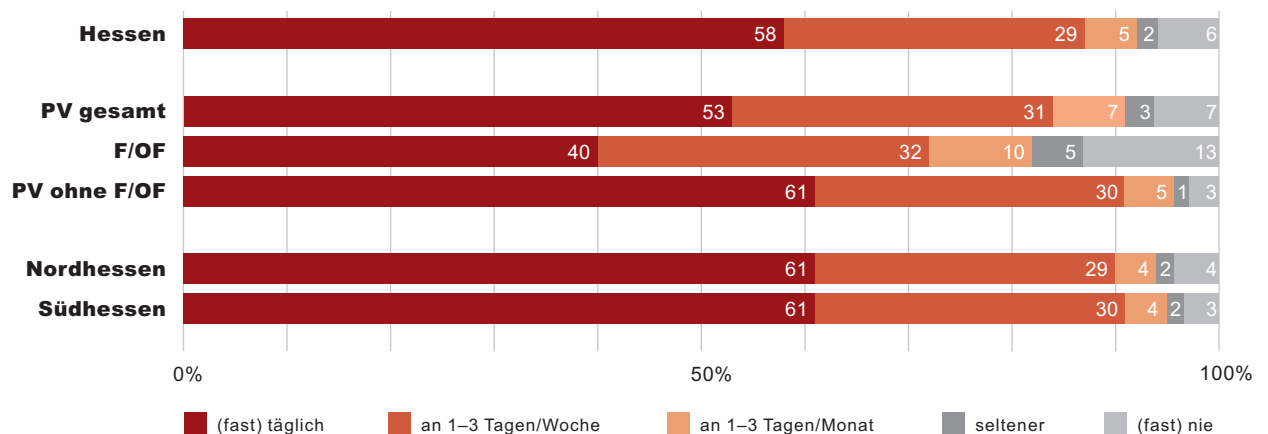
Neben den in Kapitel 3 dargestellten Ergebnissen bezogen auf die an einem vorgegebenen Stichtag zurückgelegten Wege wird im Folgenden auf die gewöhnlich erfolgende Nutzung von Verkehrsmitteln durch die hessische Bevölkerung (Personen ab 14 Jahre) eingegangen. Es handelt sich um eine Selbsteinschätzung der Befragten zu ihrem gewöhnlichen Mobilitätsverhalten: Anhand vorgegebener Kategorien¹⁵ (vgl. auch **Abbildungen 39 bis 40**) wurde nach der „in der Regel“ erfolgenden Nutzung der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad bzw. Busse und Bahnen gefragt.

Während die Analyse auf der Wegeebene eine Beschreibung des relativen Verkehrsaufkommens (Modal-Split, Verteilung von Wegezwecken) ermöglicht, dienen die Angaben zur allgemeinen Nutzung von Verkehrsmitteln auf Personenebene als wichtige Anhaltspunkte für die Einteilung der Bevölkerung nach unterschiedlichen Nutzergruppen mit entsprechenden Mobilitätsprofilen (z. B. prozentuale Anteile von sog. Häufignutzern, Gelegenheitsnutzern, Seltennutzern des Autos, ÖPNV bzw. Fahrrades).

58 % der Hessen steigen fast täglich ins Auto

Wie **Abbildung 39** zeigt, ist in Bezug auf den Pkw die Verteilung der Nutzungshäufigkeit im PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach der in Nord- und Südhessen sehr ähnlich. Mit jeweils 61 % in der Kategorie (fast) täglich unterscheiden sie sich gleichzeitig deutlich von den Zentren Frankfurt und Offenbach mit einem entsprechenden Anteil von lediglich 40%. In Hessen bzw. sämtlichen Teilregionen geben jeweils ca. weitere 30 % an, das Auto ein- bis dreimal in der Woche zu nutzen.

Abbildung 39: Allgemeine Nutzungshäufigkeit des Pkw (in %)



Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen

Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

¹⁵ (fast) täglich, an ein bis drei Tagen pro Woche, an ein bis drei Tagen pro Monat, seltener, (fast) nie

Andererseits geben 28 % der Bevölkerung in Frankfurt/Offenbach an, auf den Pkw „in der Regel“ höchstens ein- bis dreimal pro Monat zuzugreifen (**Abbildung 39**). 13% müssen bzw. wollen ganz ohne Pkw auskommen („nie“).

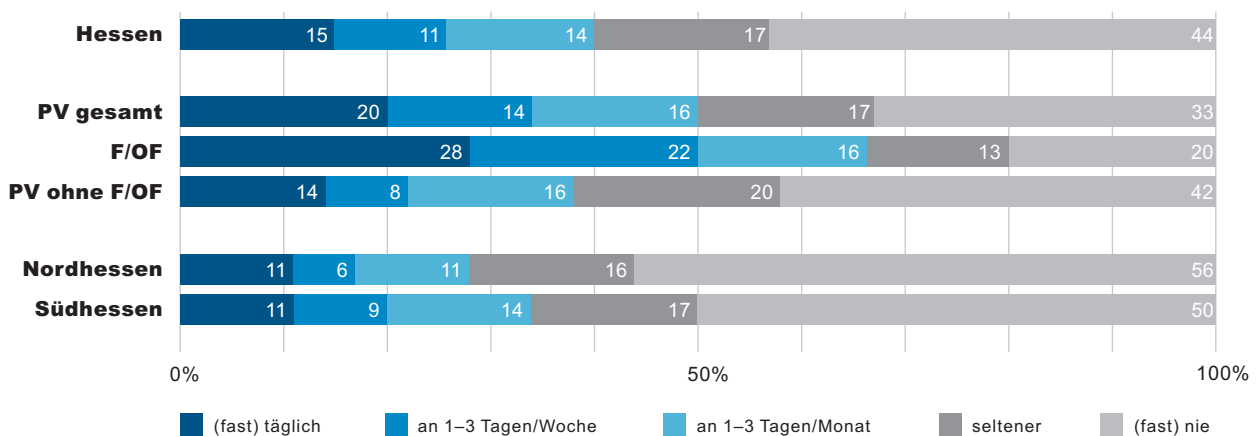
50 % der Frankfurter und Offenbacher mindestens einmal pro Woche mit Bus und Bahn mobil, 28% fast täglich

40% der Bevölkerung in Hessen (ab 14 Jahre) nutzen Bus und Bahn öfters oder gelegentlich. Der Anteil der ÖPNV-Häufignutzer (fast täglich) liegt bei 15% der Bevölkerung; weitere 25% nutzen Busse und Bahnen des ÖPNV zwischen einmal monatlich und dreimal wöchentlich. Ein großer Teil der Bevölkerung von ca. 60% gibt an, den ÖPNV seltener als einmal im Monat bzw. nie zu nutzen.

In den Großstädten Frankfurt und Offenbach werden Busse und Bahnen im Vergleich zu den anderen Teilregionen wiederum am intensivsten genutzt. Mit 28% (fast) täglichen ÖPNV-Nutzern und weiteren 22%, die in der Regel ca. ein- bis dreimal pro Woche den ÖPNV nutzen, ist hier somit die Hälfte der Bevölkerung mindestens einmal pro Woche mit dem ÖPNV unterwegs (**Abbildung 40**, vgl. auch Kapitel 3.3).

Anders als bei den quasi identischen Anteilen bei der Pkw-Nutzungshäufigkeit weisen die Teilregionen Nord- und Südhessen und das weitere Verbandsgebiet für den ÖPNV Unterschiede auf: Nordhessen weist mit 72% den höchsten Anteil an Personen auf, die den ÖPNV nie oder selten nutzen; in Südhessen sind es gut 67%, im PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach 62%. Während in Süd- und Nordhessen 11% den ÖPNV (fast) täglich nutzen, sind es im PV-Gebiet außerhalb von Frankfurt und Offenbach 14%.

Abbildung 40: Allgemeine Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Nahverkehrs (in %)

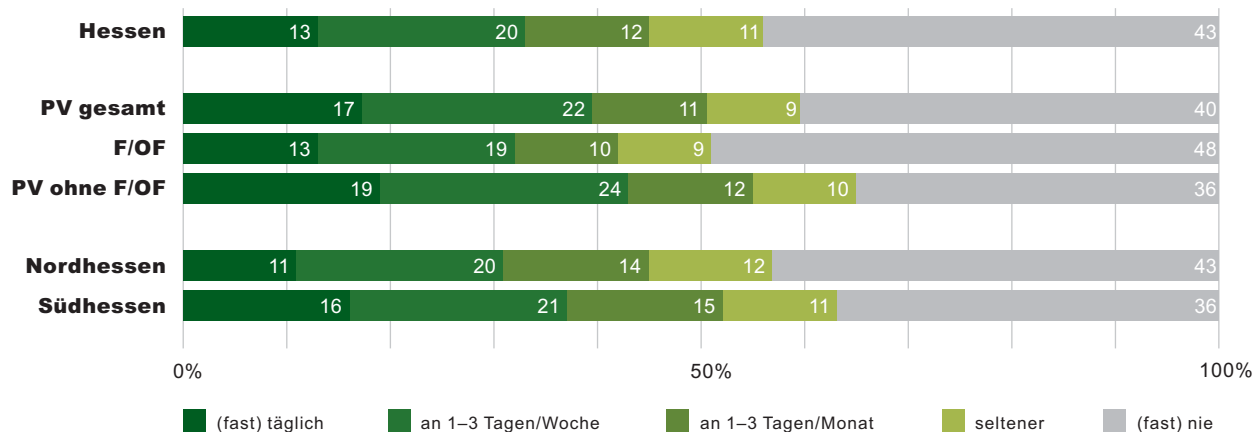


Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen
 Quelle: MID 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Ein Drittel der Hessen schwingt sich mindestens einmal pro Woche aufs Rad

13% der Hessen nutzen in der Regel (fast) täglich das Fahrrad, weitere 20% ein- bis dreimal pro Woche (**Abbildung 41**). Spitzenreiter bei der Nutzungshäufigkeit des Fahrrades ist das PV-Gebiet ohne F/OF: Fast jede fünfte Person fährt (fast) täglich Rad, dicht gefolgt von der südhessischen Bevölkerung mit 16% (fast) täglichen Radlerinnen und Radlern. Trotz seiner objektiv spezifischen Stärken im großstädtischen Raum – geringe Wegedistanzen verbunden mit einer hohen Flexibilität und schnellem Vorankommen – wird das Fahrrad dort vergleichsweise selten genutzt. Die geringere Nutzungsintensität in Nordhessen im Vergleich zu Südhessen dürfte insbesondere durch die topografischen Verhältnisse bedingt sein. In Offenbach und Frankfurt könnte dagegen trotz günstiger topografischer Verhältnisse insbesondere das subjektive Risiko-Empfinden durch Gefährdung im innerstädtischen Straßenverkehr eine Nutzungsbarriere darstellen.

Abbildung 41: Allgemeine Nutzungshäufigkeit des Fahrrades (in %)



Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen

Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Insgesamt werden bei der Betrachtung der allgemeinen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln die im vorhergehenden Kapitel 3 dargestellten stichtagsbezogenen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) bestätigt.

- Das Auto weist die allgemein höchste Nutzungshäufigkeit im Vergleich zu Fahrrad und ÖPNV auf.
- Der ÖPNV wird in Frankfurt/Offenbach allgemein am intensivsten genutzt.
- Das Fahrrad wird in Nordhessen und den PV-Großstädten im Vergleich zu den anderen Regionen weniger intensiv genutzt.

Es sei allerdings in diesem Zusammenhang der Hinweis erlaubt, dass sich hier auf Grund der Fragestellung eine „Begünstigung“ des Pkw bzw. eine leichte „Benachteiligung“ des ÖPNV ergeben könnte:

- Die Nutzungshäufigkeit von Bussen und Bahnen wurde getrennt für „Bus oder Bahn in der Region“ und „Bus oder Bahn für längere Strecken“ abgefragt – nur erstere Kategorie von beiden entspricht dem ÖPNV.
- Bei der Nutzungshäufigkeit des Pkw wird dagegen keine explizite Unterscheidung vorgenommen: Hier geht es um alle Wege einschließlich weiter Strecken bzw. sowohl Selbst- als auch Mitfahrten.
- Bei allgemeiner Abfrage im Sinne von „in der Regel“ dürfte sich für den Pkw als das am wenigsten saison- bzw. witterungsabhängige Verkehrsmittel am leichtesten eine regelmäßige häufige Nutzung angeben lassen, während bei jahreszeitlichen und/oder witterungsbedingten Schwankungen der Nutzungspräferenzen eine stärkere Tendenz seitens der Befragten bestehen dürfte, eine in der Regel seltenere Nutzung anzugeben.

4.2 „Wie gut können Sie Ihre üblichen Ziele erreichen ...?“

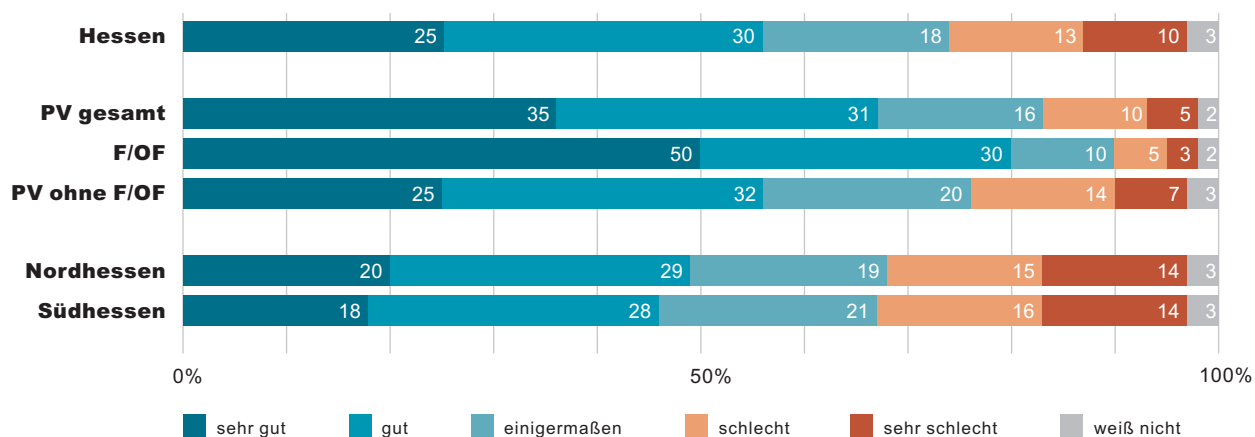
Eine weitere interessante Komponente im Bereich der eher subjektiven Einschätzungen von Personen wird bei MiD 2002 erstmalig mit der Frage nach der Erreichbarkeit „üblicher Ziele“ erfasst. Auf Basis einer 5-stufigen Skala¹⁶ (vgl. auch **Abbildungen 41** und **42**) sollten die Befragten (Personen ab 14 Jahre) angeben, wie gut ihre üblichen Ziele mit Bussen und Bahnen bzw. mit dem Auto erreichbar sind.

„Übliche Ziele“ für 55 % der Hessen mit Bus und Bahn gut erreichbar

Wie **Abbildung 42** zeigt, sind die üblichen Ziele der hessischen Einwohnerinnen und Einwohner für 55 % „gut“ oder „sehr gut“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, für weitere 18 % „einigermaßen“. Knapp ein Viertel bescheinigt eine „schlechte“ oder „sehr schlechte“ Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die im Vergleich der Teilregionen günstigste Beurteilung machen die Befragten in Frankfurt und Offenbach: Hier bescheinigen 50 % der Befragten eine „sehr gute“ Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, weitere 30 % eine „gute“ Erreichbarkeit. Auch hier schneidet das Verbandsgebiet ohne Frankfurt/Offenbach mit einer für 57 % „guten“ oder „sehr guten“ Erreichbarkeit etwas besser ab als die Teilregionen Nord- und Südhessen mit etwas unter 50 % (vgl. dazu auch Kapitel 4.1).

Demgegenüber stehen allerdings in Nord- und Südhessen jeweils ca. 30 % bzw. im PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach 21 % der Befragten, die die Erreichbarkeit üblicher Ziele mit dem ÖPNV als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bezeichnen (**Abbildung 42**).

Abbildung 42: „Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen?“ (in %)



Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

¹⁶ Ausprägungen der Skala: sehr gut, gut, einigermaßen, schlecht, sehr schlecht, weiß nicht

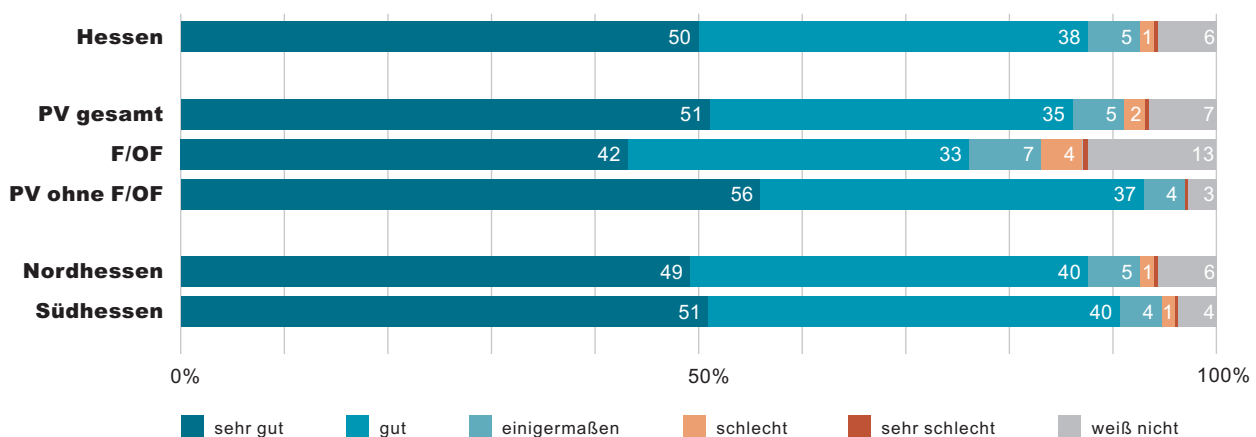
Es handelt sich hier um eine allgemeine subjektive Wahrnehmung; d. h. auch, dass dabei offen bleibt,

- wo die üblichen Ziele liegen (insbesondere in welchen Entfernungen bzw. im Kern, Kernrand oder Umland),
- wie oft der Weg dorthin führt (Häufigkeiten),
- und welche Gründe für die Einstufung in gute oder schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit aus Sicht der Befragten bestehen (Netz, Takt, Fahrtenangebot, Fahrzeit, Reisezeit, Umsteigenotwendigkeit, Fahrpreis bzw. Informationsdefizit hinsichtlich eines oder mehrerer der vorgenannten Aspekte ...).

„Übliche Ziele“ mit dem Pkw für 88 % der Hessen gut erreichbar

Demgegenüber sind entsprechend **Abbildung 43** die „üblichen Ziele“ der hessischen Bevölkerung mit dem Auto für 88% „gut“ oder „sehr gut“ erreichbar, für weitere 5% „einigermaßen“. Nur 1% gibt eine „schlechte“ Erreichbarkeit mit dem Auto an. Hier machten allerdings 6% der Befragten keine Angabe.

Abbildung 43: „Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele mit dem Auto erreichen?“ (in %)



Basis: Angaben von 16.257 Personen ab 14 Jahre, Hessen
 Quelle: MiD 2002, ausgewertet von Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und traffiQ

Einzig in Offenbach und Frankfurt fällt die Beurteilung der Erreichbarkeit von „üblichen Zielen“ mit dem Auto etwas schlechter aus als im weiteren Verbandsgebiet bzw. Nord- und Südhessen. Gleichwohl halten auch drei Viertel der Bevölkerung dieser Großstädte die Erreichbarkeit ihrer „üblichen Ziele“ mit dem Auto für „gut“ oder „sehr gut“ und weniger als 5% explizit für „schlecht“. Hier ergibt sich zudem ein Anteil von 13% ohne Angabe.

Auch hier gilt: Offen bleiben u. a. die Gründe für die Einstufung in gute oder schlechte Erreichbarkeit (Straßenführung, Fahrzeit, Staufahrt, Parkplatzprobleme am Ziel etc.).

Die hier skizzierten guten Ergebnisse dürften allerdings auch z. T. insofern in wechselseitigem Zusammenhang mit den Zielen stehen, als „übliche Ziele“ gerade wegen ihrer guten Erreichbarkeit mit dem Auto bzw. dem ÖPNV gewählt werden.

Eine weitergehende Auswertung zeigt, dass Besitzerinnen und Besitzer von ÖPNV-Zeitkarten in Hessen die Erreichbarkeit ihrer üblichen Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch deutlich besser beurteilen – eine gute oder sehr gute Erreichbarkeit bescheinigen von diesen 77% (Hessen allgemein: 55%). Insgesamt wird sehr deutlich, dass die generelle Erreichbarkeit „üblicher Ziele“ in Hessen bzw. in allen Teilregionen mit dem Auto im Vergleich zum ÖPNV wesentlich besser eingeschätzt wird. Die Erreichbarkeit „üblicher Ziele“ mit dem Verkehrsmittel Fahrrad wurde in MiD 2002 nicht abgefragt.

5



Zusammenfassung

Die regionale Bevölkerungszusammensetzung, die Haushaltsstruktur, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und der Wegezweck erweisen sich als wichtige Einflussgrößen der Mobilität. Die Bewertung der Ergebnisse aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ für das Verkehrsverhalten in Hessen muss vor dem Hintergrund der örtlichen Situation erfolgen. Die differenzierte Darstellung der Daten für die verschiedenen Teilregionen hat dies an mehreren Stellen gezeigt und zudem die Notwendigkeit einer vertieften räumlichen Betrachtung deutlich gemacht.

Die folgenden Angaben beziehen sich – sofern nicht anders dargestellt – auf Wege ohne Wirtschaftsverkehr (siehe auch Kapitel 1.2).

Räumliche Unterschiede in der Bevölkerungsstruktur

- Frankfurt und Offenbach unterscheiden sich von den anderen Gebieten durch einen deutlich höheren Anteil an Einpersonenhaushalten (48% gegenüber 35% in Hessen) und durch etwas höhere Anteile der Bevölkerung ab 60 Jahre (F/OF: 27%, Hessen: 24%).
- Die Großstädte im Planungsverband weisen zudem bezüglich der Wohndauer die höchste Fluktuation auf.
- Das Gebiet des Planungsverbandes ohne F/OF, Nord- und Südhessen sind sich in ihrer Bevölkerungsstruktur ähnlich.

Unterschiede im Hinblick auf mobile Zugangsbedingungen und Verfügbarkeit

- Pkw-Ausstattung: Hessenweit (83%) und in fast allen Teilregionen haben vier von fünf Haushalten mindestens einen Pkw. In den Städten Frankfurt und Offenbach sind lediglich zwei von drei Haushalten motorisiert. Dort liegt die ständige persönliche Pkw-Verfügbarkeit bei den Erwachsenen niedriger (60% bzw. 72% in Hessen).
- Fahrrad-Ausstattung: 77% der Haushalte in Hessen haben mindestens ein Fahrrad; in Frankfurt und Offenbach sind es etwas weniger (71%); Südhessen, Nordhessen und das erweiterte Verbandsgebiet weisen eine besonders hohe Fahrrad-Ausstattung (mehr als 80% der Haushalte) auf.
- Führerscheinbesitz: 87% der erwachsenen Hessen haben einen Führerschein. Der Führerscheinbesitz bei Frauen ab 60 Jahre liegt (noch) unter 60% (Männer ab 60 Jahre: 90%).
- ÖPNV-Zeitkartenbesitz: Der Anteil der Personen ab 14 Jahre mit einer Zeitkarte ist in Frankfurt/Offenbach mit 31% fast doppelt so hoch wie im übrigen Verbandsgebiet (16%); Süd- und Nordhessen liegen darunter (15% bzw. 12%).

- Nähe zum Schienenhaltepunkt: 22% der Nordhessen ab 14 Jahre wohnen (nach eigenen Angaben) in einer Entfernung bis unter 1 km zum nächsten Bahnhaltepunkt, in Südhessen und im Planungsverband ohne Frankfurt/Offenbach sind es 39% bzw. 42% und in den Städten Offenbach und Frankfurt 69%.

Mobilitätskennziffern und allgemeines Verkehrsverhalten spiegeln räumliche Struktur bedingt wider

- 84% bis 88% der Bevölkerung sind an einem durchschnittlichen Tag mobil und legen mindestens einen Weg zurück.
- In allen Gebieten Hessens werden täglich 3,6 bis 3,8 Wege je mobiler Person zurückgelegt.
- Teilzeit-berufstätige Frauen weisen mit 4,2 Wegen am Tag die größte durchschnittliche Wegehäufigkeit je mobiler Person und Tag auf, gefolgt von Hausfrauen und -männern (4,1 Wege).
- Die Wegelängen (Alltagswege unter 100 km bzw. drei Std.) sind in Frankfurt/Offenbach mit durchschnittlich knapp 25 km je Tag und je mobiler Person kürzer als im Verbandsgebiet ohne Frankfurt/Offenbach und den anderen beiden hessischen Teilregionen mit 27 km bis 31 km.
- Die Bevölkerung in Frankfurt/Offenbach ist mit durchschnittlich 73 Minuten am Tag am längsten unterwegs, die Nordhessen wenden mit täglich 66 Minuten am Tag am wenigsten Zeit auf.
- In Hessen werden 7% aller Wege mit dem ÖPNV erledigt. In Frankfurt/Offenbach wird er mit 14% Anteil an allen Wegen am häufigsten genutzt. Im weiteren Planungsverbandsgebiet sowie in Nord- und Südhessen entfallen 6% auf den ÖPNV.
- Dagegen wird in Nord- und Südhessen der Pkw mit einem Anteil von jeweils 61% am stärksten genutzt, gefolgt vom PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach mit 59%. Nur im Gebiet der beiden Großstädte Frankfurt und Offenbach macht der Anteil der von den Einwohnern zurückgelegten Pkw-Wege weniger als die Hälfte aller Wege aus (46%).
- In Südhessen und im PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach werden die höchsten Fahrradanteile an allen Wegen erzielt (8% bzw. 10%).

Von der klassischen Hauptverkehrszeit zur „region that never sleeps“?

- Das gesamte Verkehrsaufkommen (inklusive Wege zu Fuß) verteilt sich werktags gleichmäßig im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr mit geringfügigen Schwankungen.
- Im PV-Gebiet ohne Frankfurt und Offenbach ergeben sich besonders ausgeprägte ÖPNV-Nachfragespitzen morgens und nachmittags.

- Nach 19 Uhr nimmt das Verkehrsaufkommen bis 23 Uhr merklich (samstags 1 Uhr) ab und steigt erst ab 5 Uhr (samstags 7 Uhr, sonntags 8 Uhr) wieder deutlich an.

Wegezzweck und räumliche Struktur beeinflussen wesentlich das Verkehrsverhalten

- Der ÖPNV erreicht seinen höchsten Anteil bei Wegen zum Ausbildungs- und Arbeitsplatz. Dies ist hessenweit bei 13 % der Arbeitswege und bei jedem dritten Weg zur Ausbildung der Fall. Bei Letzterem spielen das Alter (unter 18 Jahre) und ggf. die Tarifstruktur eine Rolle (z. B. Semesterticket).
- Für arbeitsplatzbezogene Wege liegt im Gebiet des Planungsverbandes der ÖPNV-Anteil trotz hoher Pkw-Verfügbarkeit (82% der erwachsenen Vollzeit-Erwerbstätigen) bei 15 % (PV ohne F/OF) bzw. 31 % (Frankfurt/Offenbach).
- Je größer ein Ort, desto weniger wird der Pkw genutzt und desto mehr zu Fuß gegangen oder Rad gefahren. Durch die Nähe von Einkaufsgelegenheiten am Wohnort ergeben sich mehr Möglichkeiten, zu Fuß zu gehen. Im PV-Gebiet ohne Offenbach und Frankfurt ist dies weniger der Fall und die Pkw-Nutzung insgesamt höher. Die Dominanz der Pkw-Nutzung könnte u. a. ein mögliches Indiz für den vielerorts zu beobachtenden Mangel an bzw. Rückgang von wohnungsnahen Einkaufsgelegenheiten und Zunahme des großflächigen Einzelhandels in nicht-integrierter Lage sein.
- Freizeitwege haben den größten Anteil am Verkehrsaufkommen (Hessen: 30%). Angesichts der Freiheit der Zielwahl und der Unabhängigkeit in der Gestaltung der Freizeit dürfte die Neigung, sich an Fahrplan und Haltestelle zu „binden“, weniger ausgeprägt sein. Daher dominiert bei diesem Wegezzweck sowohl hessenweit als auch in den Teilregionen die individuelle Mobilität insbesondere mit dem Pkw und zu Fuß.
- Der Anteil der Begleitwege (Bring- und Holdienste) beträgt 9% aller Wege. Davon werden 72% mit dem Pkw in Hessen zurückgelegt.
- Wege in Ausübung des Berufes (Wirtschaftsverkehr) haben einen Anteil von 9% an allen Wegen. Die Nutzung des Pkw dominiert hierbei mit 90% in Hessen.

Verkehrsverhalten der Bevölkerung kleinerer Gemeinden entfernungsintensiv

- Bewohner mittelgroßer Städte (50.000 bis unter 100.000 Einwohner) weisen im Vergleich zu anderen Gemeindegrößenklassen den geringsten Anteil von Wegen ab 5 km Länge auf.

- Allerdings liegt der Pkw-Anteil in diesen Gebieten über dem der Großstädte. Je kleiner eine Kommune ist, desto höher ist der Pkw-Anteil an allen Wegen.
- Im PV-Gebiet (ohne Frankfurt/Offenbach) sind die Wege im Durchschnitt länger als in Frankfurt und Offenbach, insbesondere für den Wegezweck Arbeit.
- Die höchste durchschnittliche Wegeentfernung weist Südhessen auf (Pendlereinzugsbereich Rhein-Main).

ÖPNV und Erwerbsstatus

- Der ÖPNV ist in allen Regionen ein von Schülern und Schülerinnen (ab 14 Jahre), Auszubildenden und Studierenden gut genutztes Verkehrsmittel. In Frankfurt/Offenbach werden von dieser Bevölkerungsgruppe 30% aller Wege mit Bus und Bahn durchgeführt, im weiteren Verbandsgebiet sind es immerhin 18%.
- Auch bei den Vollzeit-Berufstätigen erreicht der ÖPNV in Frankfurt/Offenbach mit 16% (17% bei Frauen, 15% bei Männern) beachtliche Anteile an allen Wegen.
- Mindestens so hoch ist der Anteil bei Wegen von Teilzeit-Beschäftigten (zu ca. 90% Frauen) in den Großstädten Frankfurt/Offenbach mit 18%.
- Nicht-Berufstätige nutzen weniger Bus und Bahn (z. B. in Frankfurt/Offenbach 11% der Wege von Personen in Rente).

Leitbild der Multimodalität¹⁷ keine Utopie

- Der ÖPNV ist auch für Personen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit eine Alternative (in Frankfurt/Offenbach ist fast jeder zehnte Weg ein ÖPNV-Weg bei gleichzeitiger ständiger Pkw-Verfügbarkeit).
- Die örtliche Verfügbarkeit des Schienenpersonennahverkehrs führt insgesamt zu einer niedrigeren Pkw-Nutzung und damit höheren Anteilen des Umweltverbundes.
- Die höhere Fahrradverfügbarkeit in Südhessen und den Umlandgemeinden des Planungsverbandes führt zu höheren Fahrradanteilen (8% bzw. 10% an allen Wegen).
- Bei Verfügbarkeit des ÖPNV im Sinne des Besitzes einer Zeitkarte werden 28% aller Wege mit Bussen und Bahnen zurückgelegt, in Frankfurt/Offenbach sogar mehr als jeder dritte Weg.
- Von der Personengruppe mit gleichzeitiger Pkw-, Fahrrad- und Zeitkartenverfügbarkeit wird im gesamten Planungsverband jeder fünfte Weg mit dem ÖPNV absolviert.

¹⁷ Zur Durchführung von Aktivitäten beschränkt sich die Person nicht auf ein Verkehrsmittel, sondern nutzt gleichermaßen alle (verfügbaren) Verkehrsmittel.

Mobilitätsgewohnheiten

- Die Angaben der Befragten (Personen ab 14 Jahre) zu ihrem gewöhnlichen Mobilitätsverhalten („in der Regel“ erfolgende Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln) bestätigen die stichtagsbezogenen Ergebnisse der Wegeebene.
- 58 % der Hessen nutzen in der Regel (fast) täglich den Pkw (selbst).
- In Südhessen steigt jeder Sechste, im PV-Gebiet ohne Frankfurt/Offenbach jeder Fünfte (fast) täglich aufs Rad.
- Busse und Bahnen werden in Hessen von 15 % (fast) täglich genutzt, in den Großstädten Frankfurt und Offenbach sogar von 28 %.

Erreichbarkeit „üblicher Ziele“ mit dem Auto allorts viel besser eingeschätzt

- Die Erreichbarkeit „üblicher“ Ziele wird überall von den Befragten in Bezug auf das Auto deutlich besser eingeschätzt als für den ÖPNV.
- Allerdings wird die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV in Frankfurt und Offenbach erheblich besser eingestuft als in Nord- und Südhessen.
- Nicht abgefragt wurde in MiD 2002 die Erreichbarkeit „üblicher“ Ziele mit dem Verkehrsmittel Fahrrad.



6

Ausblick



Die Erkenntnisse aus den Mobilitätsdaten von 2002 geben Hinweise auf mögliche planerische bzw. verkehrspolitische Ansätze. Im Folgenden werden Handlungsfelder – insbesondere für die regionale Ebene – kurz angerissen.

Förderung der Siedlungsentwicklung an der Schiene

Die insbesondere in Frankfurt und Offenbach festzustellenden höheren ÖPNV-Anteile im Einzugsbereich von Schienenhaltepunkten verdeutlichen die Akzeptanz einer hohen Verfügbarkeit des ÖPNV. Die in den anderen Gebieten uneinheitliche Wirkung wirft jedoch Fragen nach der jeweiligen Qualität des Schienenverkehrsangebots und den räumlich evtl. unterschiedlich zu wählenden Einzugsbereichen auf. Ein Konzept der Siedlungsentwicklung an der Schiene benötigt überdies eine regional abgestimmte Siedlungs- und Freiraumentwicklung, da z. B. großflächiger Einzelhandel am Stadtrand oder auf der „grünen Wiese“ des Nachbarortes mehr Kraftfahrzeugverkehr erzeugt und daher kontraproduktiv zum Ziel einer integrierten Entwicklung wirken kann.

Eine integrierte Siedlungsplanung könnte durch verschiedene innovative Mobilitätskonzepte unterstützt und in ihrer Wirkung verstärkt werden. Denkbar sind u. a. Siedlungstickets (als mehrjähriger ÖPNV-Fahrausweis beim Immobilienerwerb), Information und Angebote für Neubürgerinnen und Neubürger, Förderung von Fahrgemeinschaften bzw. Mitfahrgelegenheiten und Kombinationsnutzungen (z. B. bike + ride, call-a-bike), Car-Sharing als Ersatz des Zweit-Pkw (Beispiel: dezentrales Netz Rhein-Neckar¹⁸).

„Was man besitzt, das nutzt man auch!“ – Eigener Pkw einzige Alternative?

Der Pkw wird auch in Zukunft eine dominierende Rolle insbesondere in ländlichen Regionen und kleineren Gemeinden spielen, wo Distanzen für Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu groß sind und ein konkurrenzfähiges Nahverkehrsangebot nur schwer realisierbar ist.

Die Unterstützung des Car-Sharings könnte hier eine Alternative bieten. Wirksame Konzepte zur Begrenzung der meist mit dem Pkw durchgeführten Bring- und Holdienste für den Schulweg sollten mit den Bildungseinrichtungen und der Elternschaft entwickelt werden.

Hemmnisse einer stärkeren Nutzung des ÖPNV mögen in vielen Fällen auch subjektiver Art sein (fehlendes „Bewusstsein“ über vorhandene gute ÖPNV-Angebote, Sicherheitsempfinden, schlechtes Image, geringe Verständlichkeit des Tarifsystems), die durch verbesserte Information und Werbemaßnahmen abgebaut werden können.

¹⁸ Durch das regionsweite Angebot des Car-Sharings, gerade in Klein- und Mittelstädten, besteht neben der dezentralen Verfügbarkeit des Pkw auch für Haushalte in diesen Orten die Möglichkeit, Mobilität zumindest ohne eigenen Zweit-Pkw zu organisieren.

Aufbauend auf einer dichten Netz-Erschließung (insbesondere Schienenanbindung) und dichter Taktfolge besteht durch die Kombination mit einer zielgruppenadäquaten Tarifstruktur (hier dürfte insbesondere der Besitz von Zeitkarten eine wesentliche Rolle spielen) und ggf. weiteren flankierenden Maßnahmen, speziell aus dem Bereich der Information/Kommunikation (z. B. Mobilitätsberatung), die Chance, den ÖPNV in den Kommunen des Planungsverbandes um Frankfurt und Offenbach – wie schon in diesen beiden PV-Großstädten – auch für Freizeit-, Einkaufs- und Begleitwege zu einem konkurrenzfähigeren Verkehrsmittel auszubauen.

Erschließung zielgruppenspezifischer Potenziale für eine Mobilität „jenseits des Pkw“

Durch Kombination potenziell mobilitätsrelevanter Strukturmerkmale mit den persönlichen Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten (beispielsweise ältere ÖPNV-Häufignutzer, Teilzeit-berufstätige ÖPNV-Gelegenheitsnutzer, jüngere Fahrrad-Intensivnutzer) ist eine differenzierte Betrachtung der Bevölkerung möglich. Für diese Zielgruppen können dann verkehrspolitischen Vorstellungen entsprechende, abgestimmte Maßnahmen oder Angebote entwickelt werden. Dabei kann es sich sowohl um rein verkehrspolitische als auch verkehrsmarktorientierte Maßnahmen wie beispielsweise planerische und tarifliche Angebotsgestaltung im öffentlichen Nahverkehr handeln: Wie viel Prozent der Bevölkerung (z. B. ÖPNV-Gelegenheitsnutzer, Pkw-Vielfahrer) sind von Tarifierhöhungen im ÖPNV bzw. vom Anstieg des Benzin-Preises betroffen?

Die Bevölkerungsgruppe der Nicht-Erwerbstätigen – hier insbesondere die wachsende Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren – bildet in Zukunft eine wachsende Herausforderung für die Entwicklung von attraktiven Angeboten „jenseits des Pkw“.

Auch bei den unter 18-Jährigen und den 18- bis 24-Jährigen – rund 20% haben (noch) keinen Führerschein – besteht die Chance, das „Mobilitätsportfolio“ nicht nur alleine auf das Auto zu fixieren, sondern multimodale Potenziale auszuschöpfen. Dies gilt auch für Personen, die zum Einkaufen oder in der Freizeit unterwegs sind. Durch eine direkte Ansprache und Orientierung an den Bedürfnissen von Zielgruppen sind höhere Anteile des Umweltverbundes denkbar. Hierzu gehört auch die Entwicklung von Angeboten verschiedener Partner, die für den Kunden einen Zusatznutzen beinhalten (z. B. Nachlässe bei Eintrittskarten, Bett & Bike mit besonderen Konditionen für Hotelgäste mit Fahrrad).

Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas

60% aller Wege unter 5 km Länge bedeuten auch einen Anreiz, mehr in die Förderung der Fahrradkultur zu „investieren“ und mit attraktiven Angeboten für die Fahrradnutzung im Alltag zu werben. Daher dürfte das Potenzial für eine Steigerung der Fahrradnutzung vor allem im städtischen Raum durch weitere begünstigende Faktoren, insbesondere verkehrspolitische Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Vermarktung der gesamten fahrradrelevanten Infrastruktur (Radwegenetz/-ausschilderungen, witterungsgeschützte bzw. diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten, bike + ride, bike + business¹⁹ ...), noch lange nicht ausgeschöpft sein.

¹⁹ Mit bike+business möchte der Planungsverband zusammen mit anderen Akteuren der Region Frankfurt/Rhein-Main die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit fördern (siehe auch www.bikeandbusiness.de).



Anhang: Bundesweite Trends



Da für Hessen und insbesondere die hessischen Teilregionen keine früheren Vergleichszahlen vorliegen, sollen die nachfolgend vorgestellten bundesweiten Trends über die Entwicklung der Mobilität informieren. Die Ergebnisse können über die hier zitierte Bezugsquelle <http://www.mid2002.de> im Internet vertiefend betrachtet werden. Ein methodischer Hinweis vorweg: 1982 wurden nur die Wege der Personen ab zehn Jahre erfasst. Da für das Jahr 2002 die Mobilitätskennziffern auf der angegebenen Internetseite für alle Personen und alle Wege – somit auch regelmäßig berufliche Wege des Wirtschaftsverkehrs, die Handwerker, Taxifahrer und sonstige Dienstleister in Ausübung ihres Berufes – angegeben werden, sind diese nachfolgend auch in dieser Form zitiert. Ungeachtet dessen halten die Verfasser dieser Broschüre eine Darstellung ohne Wirtschaftsverkehr und für Personen ab zehn Jahre für geboten, um sich auf diese Weise der Vergleichsbasis 1982 annähern zu können. Die Ergebnisse für Personen ab zehn Jahre und ohne Wirtschaftsverkehr sind jeweils in Klammern aufgeführt.

- **Zunahme der Haushaltsmotorisierung**

1982 hatten 67 % aller Haushalte mindestens einen Pkw, 2002 waren es 80 %.

- **Anteile mobiler Personen stabil**

1982 waren im damaligen Westdeutschland 85 % der Personen mindestens einmal am Stichtag unterwegs, 2002 waren es 86 % (Personen ab zehn Jahre, ohne Wirtschaftsverkehr: 85 %).

- **Durchschnittliche Wegeanzahl mobiler Personen kaum verändert**

Im Durchschnitt legten die mobilen Personen 1982 3,7 Wege zurück, 2002 waren es 3,9 Wege (mobile Personen ab zehn Jahre, ohne Wirtschaftsverkehr: 3,7 Wege).

- **Zunahme der Wegelängen**

1982 ergab sich eine tägliche durchschnittliche Länge aller Wege je mobiler Person von 37,1 km, 2002 waren es 43,1 km (40,6 km).

- **Zunahme der täglichen Unterwegszeit**

Jede mobile Person war 1982 rund 87 Minuten täglich unterwegs, 2002 brauchte sie 93 Minuten (93 Minuten). Auf alle Personen umgerechnet ergibt sich daraus für 1982 eine durchschnittliche tägliche Unterwegszeit von 71 Minuten, für 2002 dagegen 79 Minuten (80 Minuten).

- **Zunahme der Wegeanteile mit Pkw – Abnahme der Wegeanteile mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß**

1982 wurden 28 % aller Wege zu Fuß erledigt, 11 % per Fahrrad, 12 % mit dem ÖPNV, 38 % mit dem Pkw als Selbstfahrer und 10 % als Mitfahrer. Für 2002 ergeben sich 23 % der Wege zu Fuß, 9 % per Fahrrad, 7 % mit dem ÖPNV, 43 % mit dem Pkw als Selbstfahrer und 18 % als Mitfahrer (23 % zu Fuß, 9 % per Fahrrad, 8 % mit dem ÖPNV, 46 % als Pkw-Selbstfahrer und 14 % als Pkw-Mitfahrer).

- **Anteilig weniger Wege zur Arbeit – anteilige Zunahme der Wege im Einkaufsverkehr**

1982 betrug der Anteil der Wege vom/zum Arbeitsplatz 22 %, 8 % zur Ausbildung, 4 % dienstlich/geschäftliche Wege, 29 % Einkauf und private Erledigungen, 34 % Freizeitwege und 3 % sonstige Wege. Im Jahre 2002 wurden 15 % der Wege zur Arbeit, 6 % zum Zwecke der Ausbildung, 8 % im Wirtschaftsverkehr (incl. dienstlich/geschäftlich), 31 % zum Einkauf und für private Erledigungen und 31 % zu Freizeit Zwecken gemacht. Erstmals explizit erfasst wurden die rund 9 % Begleitwege (Bringen und Holen). Würde man für das Jahr 2002 nur die Personen ab zehn Jahre und ohne den Wirtschaftsverkehr abbilden, entfielen auf den Berufsverkehr 17 %, auf die Wege zur Ausbildung 5 %, auf dienstlich/geschäftliche Wege 1 %, 7 % auf Begleitwege, 36 % auf Einkäufe und private Erledigungen und 33 % auf den Freizeitverkehr.

Herausgeber:

**Planungsverband Ballungsraum
Frankfurt/Rhein-Main**

Der Verbandsvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 2577-0
Telefax: +49 69 2577-1204
E-Mail: info@planungsverband.de
www.planungsverband.de

traffiQ

**Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH**

Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 212-03
Telefax: +49 69 212-233 71
E-Mail: beratung@traffiQ.de
www.traffiQ.de

Nordhessischer VerkehrsVerbund

Bahnhofplatz 1
34117 Kassel

Telefon: +49 561 709 49-0
Telefax: +49 561 709 49-40
E-Mail: info@nvv.de
www.nvv.de

©Fotos:

Titelseite: Harald Welt

Vorwort: Planungsverband, *traffiQ*, NVV,
Land Hessen

Kapitel 1 (Seite 3): Harald Welt,
kassel tourist GmbH

Kapitel 2 (Seite 9): Harald Welt

Kapitel 3 (Seite 21): NVV, Planungsverband,
traffiQ, Harald Welt

Kapitel 4 (Seite 55): Harald Welt, *traffiQ*,
Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM-AMOR)

Kapitel 5 (Seite 63): Andreas Maleika/Planungsverband

Kapitel 6 (Seite 69): Harald Welt, *traffiQ*

Anhang (Seite 73): Hartmut Feldmann,
Joachim Hochstein

Umschlagseite 3: kassel tourist GmbH,
Andreas Maleika/Jochen Backes, Planungsverband

Gestaltung:

xplicit GmbH, Frankfurt am Main

Druck:

Henrich Druck + Medien GmbH,
Frankfurt am Main

Bearbeitung:

Peter Endemann (Planungsverband)
Hartmut Feldmann (Planungsverband)
Dr. Angelika Klein (*traffiQ*)
Andreas Maleika (*traffiQ*)

Weiterverwendung der Informationen
nur mit Quellenangabe

© Juni 2005



