



Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023



Landeshauptstadt
Mainz

Auftraggeber:



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen
Zitadelle, Bau B
55131 Mainz

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeitung:

Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums.....	1
1.2	Zielsetzung der Befragung	4
2	Vorbereitung und Durchführung	5
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	5
2.1.1	<i>Erhebungszeitraum</i>	6
2.1.2	<i>Stichtage</i>	6
2.1.3	<i>Stichprobe</i>	7
2.2	Information der Einwohner:innen	8
3	Befragungsmethodik	9
3.1	Erhebungsbogen.....	9
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen.....	10
3.2.1	<i>Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe</i>	10
3.2.2	<i>Datenauswertung</i>	11
4	Basisdaten zur Stichprobe	12
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	12
4.2	Geschlecht	14
4.3	Altersstruktur.....	15
4.4	Berufstätigkeit	17
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	17
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	19
5	Mobilitätsvoraussetzungen	20
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	20
5.1.1	<i>Motorisierung</i>	20
5.1.2	<i>Besitz von Fahrrädern</i>	27
5.2	ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	32
5.2.1	<i>ÖPNV-Zeitkartenbesitz</i>	32
5.2.2	<i>Führerscheinbesitz</i>	35
5.2.3	<i>Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte</i>	38
5.3	Nutzungsverhalten	40
5.3.1	<i>Nutzung von Homeoffice</i>	40
5.3.2	<i>Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen</i>	41
5.3.3	<i>Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten</i>	42
5.3.4	<i>Bewertung der Verkehrsmittel</i>	42
5.3.5	<i>Hinderungsgründe für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel</i>	47
6	Mobilität	49
6.1	Wegeanzahl	49
6.1.1	<i>Wegeanzahl je Person und Alter</i>	50
6.1.2	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit</i>	50
6.1.3	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadtteil</i>	51
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	53
6.2.1	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wohnort</i>	53
6.2.2	<i>Einordnung des Modal Splits</i>	55
6.2.3	<i>Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen</i>	59
6.2.4	<i>Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit</i>	60
6.2.5	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge</i>	60
6.3	Wegezwecke.....	63
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	64
6.5	Verkehrsverflechtungen	67
6.6	Zeitbezogene Auswertung.....	78
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	80
7.1	Sicherheitsgefühl bei der Teilnahme am Verkehr	80
7.2	Gründe zum Pkw-Verzicht	81

7.3	Veränderung durch das „49€-Ticket“	83
7.4	Kenntnis und Nutzung von Car-Sharing in Mainz	84
7.5	Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs	85
7.6	Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz	87
7.7	Verkehrliche Maßnahmen	88
8	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	90
	Quellenverzeichnis	93
	Abbildungsverzeichnis.....	94
	Tabellenverzeichnis.....	96
	Abkürzungsverzeichnis.....	97
	Anhang.....	98

1 Einleitung

Wie mobil ist die Bevölkerung in der Landeshauptstadt Mainz? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bürger:innen täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt Mainz die letzten Informationen aus dem Jahr 2019 vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Orientierung zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u. a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten bundesweiten Erhebungen (MiD (Mobilität in Deutschland), SrV (Mobilität in Städten)) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z. B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie eine dreigliedrige Befragungsmethodik (schriftlich, telefonisch, online) und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Die Standards gelten nicht nur für Erhebungen in nordrhein-westfälischen Kommunen, sondern sie haben sich bundesweit etabliert.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein hochwertiges Instrument zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bietet somit als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Die Landeshauptstadt Mainz ist eine kreisfreie Stadt im Osten von Rheinland-Pfalz. Umgeben ist Mainz von den Gemeinden Bodenheim, Klein-Winternheim, Budenheim und den hessischen Städten Ginsheim-Gustavsburg und Wiesbaden. Gemeinsam mit der benachbarten Stadt Wiesbaden im Bundesland Hessen bildet Mainz ein Doppelzentrum. Die Stadt Mainz liegt direkt am Rhein.

In Mainz leben rund 224.800 Einwohner:innen (EW) (Stand: Mai 2023). Seit 2008 verbucht die Stadt eine Zunahme der Bevölkerungszahl. Die Stadt umfasst eine Fläche von ca. 98 km² und liegt auf einer Höhe von rund 82 m ü. NN am Rhein und bis zu 245 m ü. NN im Stadtteil Ebersheim. Die Fläche der Stadt Mainz teilt sich in 48,5 km² für Siedlung und Verkehr; welche wiederum in 21,28 km² für Wohn-, Industrie- und Gewerbeflächen; 5,76 km² für Sport-, Freizeit- und Erholungsgebiete sowie 13,71 km² für Verkehr aufgeteilt ist. 49,26 km² zählen zu Vegetations- und Gewässerflächen.

Im Jahr 1244 erhielt die Stadt Mainz Stadtrechte. Die heutige Stadtgestalt entstand in Folge der Eingliederung der Orte Drais, Ebersheim, Finthen, Hechtsheim, Laubenheim und Marienborn im Jahr 1969.

Grundlage für die Einteilung des Mainzer Stadtgebiets ist die Aufteilung in 15 Stadtteile. Die Mainzer Stadtteile mit der jeweiligen Einwohnerzahl kann der nachfolgenden Tabelle 1-1 entnommen werden. Die Neustadt ist mit über 29.791 Einwohner:innen (EW) der einwohnerstärkste Stadtteil, Drais hingegen mit 3.215 EW der einwohnerschwächste Stadtteil.

Stadtteil	Einwohner:innen (Stand: 31.05.2023)
Altstadt	18.161
Bretzenheim	20.019
Drais	3.215
Ebersheim	6.062
Finthen	14.522
Gonsenheim	25.425
Hartenberg/Münchfeld	19.277
Hechtsheim	15.638
Laubenheim	9.267
Lerchenberg	6.694
Marienborn	4.517
Mombach	14.095
Neustadt	29.791
Oberstadt	23.225
Weisenau	14.894
Stadt Mainz	224.802

Tab. 1-1 Einwohner:innen in der Stadt Mainz

Abbildung 1-1 bietet noch einmal eine kartografische Übersicht über die Aufteilung der Stadt Mainz in die entsprechenden Stadtteile.



Grundlage Haushaltsbefragung Mainz



Abb. 1-1 Die Stadtteile in Mainz¹

¹ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

Mainz ist in der Landesentwicklungsplanung Rheinland-Pfalz als hoch verdichteter Bereich klassifiziert. Die nächstgelegenen Verdichtungsräume befinden sich südlich mit den Städten Ludwigshafen am Rhein und Mannheim in 58 km Entfernung. Südwestlich liegen Kaiserslautern und Pirmasens in 80 bzw. 115 km Entfernung. Im Norden befindet sich die Stadt Koblenz in 65 km Entfernung. Hinsichtlich des Straßen- und Schienenverkehrs ist Mainz sowohl an das überregionale Straßennetz als auch an die Schiene angebunden. Wichtigste Nord-Süd-Verbindung stellt die A63 dar, die Mainz in südlicher Richtung Kaiserslautern anschließt und in nördlicher Richtung nach Wiesbaden führt. Das Zentrum von Mainz ist über die Bundesstraße B40 zu erreichen. Zudem kann das Zentrum über die Saarstraße aus westlicher Richtung und aus nördlicher Richtung über die Mombacher Straße erreicht werden. Ein Schienenanschluss besteht über die S6, S8, S9; die RB 26, 31, 33, 44 und 75 sowie über die RE3. Die S6 fährt in einem 20-Minuten Takt und bietet eine Verbindung über Ludwigshafen nach Mannheim. Die RE3 fährt in einem einstündigen Takt. Die RE14 fährt nach Saarbrücken und über Bad Kreuznach, die RB 26 fährt über Koblenz und Bonn nach Köln. Innerhalb der Stadt Mainz besteht Anschluss an das SPNV-Netz über den Hauptbahnhof Mainz sowie den Haltepunkten Mombach, Marienborn, Gonsenheim, Waggonfabrik, Mainz Nord, Römisches Theater und Laubenheim. Darüber hinaus besteht in zahlreichen Stadtteilen Anschluss an die Straßenbahn, lediglich Drais und Ebersheim verfügen über keinen Anschluss. Eine Anbindung an das Busnetz besteht hingegen in allen Stadtteilen. Mit dem Bus bestehen auch Anschlussmöglichkeiten in umliegende Gebiete von Mainz.

Die Stadt Mainz besitzt insgesamt ein positives Pendlersaldo, d. h. die Anzahl der Einpendelnden über die Stadtgrenze aus einer umliegenden Kommune ist höher als die Anzahl der Auspendelnden. Insgesamt gibt es in der Stadt 75.107 Einpendler:innen, während 46.032 Auspendler:innen gezählt werden können. Somit liegt das Pendlersaldo bei +29.075. Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit der Stadt Wiesbaden mit mehr als 24.000 Aus- bzw. Einpendler:innen. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen mit Frankfurt am Main (rund 13.200 Aus- bzw. Einpendler) sowie mit Nieder-Olm (rund 7.700 Aus- bzw. Einpendler).²

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung in der Stadt Mainz. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher das Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Dabei steht auch die Identifikation von Stärken und Schwächen bezüglich der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit sowie des öffentlichen Verkehrs im Fokus. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Mainz, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, mit welchen Verkehrsmitteln und aus welchen Gründen außerhäusliche Aktivitäten unternommen werden.

² Quelle: Statistische Ämter der Länder (2023). Pendleratlas Deutschland, Mainz Ein- und Auspendelströme.

2 Vorbereitung und Durchführung

Von Mitte bis Ende Juni 2023 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass sich die Mobilität der Teilnehmer:innen auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf die Repräsentativität, da die Befragten keine Tage wählen können, die nicht mit der normalen werktäglichen Mobilität vergleichbar sind und dementsprechend nicht zwangsläufig repräsentativ sind (z. B. Wahl eines Wochenendtages, Wahl eines Tages mit besonders hoher oder niedriger Mobilität, Wahl eines Tages mit besonders häufiger Fahrradnutzung oder des ÖPNV).

Den Teilnehmer:innen wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt sechs Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscodes erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 16.400 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 15 Stadtteilen in Mainz die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger:innen freiwillig, ebenso entstanden den Bürger:innen keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)³ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Außerdem richtet sie sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, die die nicht vorhandenen rheinland-pfälzischen Standards in diesem Falle ersetzen.⁴ Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung Mainz abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Oberbürgermeister Nino Haase mit Erklärungen zur Befragung und Aufruf zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage der Stadt Mainz und auf der Homepage von büro stadtVerkehr sowie der Projekthomepage. Zusätzlich konnte die Online-Befragung mittels eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer:innen eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

³ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

⁴ Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurden die letzten drei Wochen (KW 24, 25 und 26) im Juni 2023 ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik⁵ gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können, da jedoch in den Wintermonaten (Dezember bis März) eher Wetterverhältnisse auftreten, die den Verkehr beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 13.06.2023
- Donnerstag, der 15.06.2023.

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurden zusätzlich vier weitere Stichtage angeboten, an denen die Bürger:innen ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 20.06.2023
- Donnerstag, der 22.06.2023
- Dienstag, der 27.06.2023
- Donnerstag, der 29.06.2023.

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
13.06.2023	Dienstag	19 - 30 °C	Überwiegend Sonnig, leichte Brise, trocken
15.06.2023	Donnerstag	19 - 25 °C	Überwiegend Sonnig, leichte Brise, trocken
20.06.2023	Dienstag	22 - 31 °C	Morgens leichter Niederschlag, ansonsten trocken
22.06.2023	Donnerstag	17 - 32 °C	Tagsüber leichter Niederschlag
27.06.2023	Dienstag	18 - 24 °C	Mix aus Sonne und Wolken, mittags leichte Brise
29.06.2023	Donnerstag	20 - 27 °C	Bewölkt, teilweise sonnig

Tab. 2-1 Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung⁶

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

⁵ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

⁶ Witterungsverhältnisse gemäß den Daten der Wetterstation Mainz-Lerchenberg

2.1.3 Stichprobe

Auf Stadtteilebene sollten mindestens Antworten von 4.100 Personen vorliegen. Das wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,8 % bezogen auf die Bevölkerung in Mainz. Für die Befragung wird eine Rücklaufquote von 12,5 % angenommen und demnach 16.400 Befragungsunterlagen an die Haushalte verschickt.

Eine Auswertung auf Ebene der Stadtteile ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den Stadtteilen höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Stadtteile. Diese Aufteilung wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Stadtteil	Grunddaten		Stichprobenumfang			
	Einwohner:innen (EW)	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadtteilebene		12,5%	
			EW	HA	EW	HA
Altstadt	18.161	9.081	270	135	2.160	1.080
Bretzenheim	20.019	10.010	280	140	2.240	1.120
Drais	3.215	1.608	260	130	2.080	1.040
Ebersheim	6.062	6.031	270	135	2.160	1.080
Finthen	14.522	7.261	280	140	2.240	1.120
Gonsenheim	25.425	12.713	280	140	2.240	1.120
Hartenberg/ Münchfeld	19.277	9.639	280	140	2.240	1.120
Hechtsheim	15.638	7.819	270	135	2.160	1.080
Laubenheim	9.267	4.634	270	135	2.160	1.080
Lerchenberg	6.694	3.347	270	135	2.160	1.080
Marienborn	4.517	2.259	270	135	2.160	1.080
Mombach	14.095	7.048	270	135	2.160	1.080
Neustadt	29.791	14.896	290	145	2.320	1.160
Oberstadt	23.225	11.613	270	135	2.160	1.080
Weisenau	14.894	7.447	270	135	2.160	1.080
Mainz	224.802	112.401	4.100	2.050	32.800	16.400

Tab. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁷

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben bzw. nach unten hin abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁸

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Stadtverwaltung Mainz.

⁷ Quelle: Eigene Berechnung

⁸ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39

2.2 Information der Einwohner:innen

Die Befragung wurde durch Mitteilungen in der lokalen Presse begleitet. Zudem hatten die Bürger:innen in Mainz auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Mainz sowie auf einer projektbegleitenden Internetseite (www.mobigator.de/mainz/) möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger:innen zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Ebenso hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Stadtverwaltung Mainz zu melden.

Tausende werden zu ihrer Mobilität befragt

Die Stadt will wissen, wie sich die Leute fortbewegen – dazu werden jetzt über 16.000 Haushalte angeschrieben

Von Malke Hessendenz

MAINZ. Wer fährt wie wohin? In diese Frage will die Stadt Mainz mit einer Befragung der BürgerInnen Klarheit bringen. Schließlich ändern sich die Vorlieben der Mainzerinnen und Mainzer, was ihre Fortbewegungsmittel in der Freizeit und zum Job angeht – auch dank veränderter Rahmenbedingungen, so Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger. Unter anderem gibt es seit einigen Wochen das 49-Euro-Ticket, auch sind in Mainz neue Wohngebiete, unter anderem das Heilgkreuzviertel, bezogen worden. Ab sofort werden die Unterlagen vom Stadtplanungsamt an 16.400 zufällig ausgewählte Haushalte verschickt. Das „büro stadtVerkehr“ aus Hilden habe den Auftrag erhalten, die Befragung durchzuführen, erklären Armin Schroeders und Bernd Mayer-Zawar aus dem Sachgebiet Verkehrsmanagement des Stadtplanungsamtes.

Bereits 2019 war eine Mobilitätsbefragung durchgeführt worden; hier war unter anderem herausgekommen, dass die Menschen zunehmend mit dem Rad unterwegs sind – trotz nur mittelmäßiger Benützung der Radwege; zudem hatte man festgestellt, dass junge Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren gerne den



Die Hindenburgstraße wird von Radfahrern bereits stark genutzt.

Foto: Harald Kaster

ÖPNV nutzen. Auch hatte man herausgefunden, dass die Menschen weniger zu Fuß gehen.

Auch Sicherheitsempfinden wird abgefragt

Nun solle eruiert werden, wie sich diese Mobilitätsverhaltensweisen in den vergangenen vier Jahren, in denen Corona ebenfalls einiges verändert haben dürfte, geändert haben, erklärt Umwelt- und Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne). Auch Homeoffice sei ein Aspekt geworden, der nun in einer

solchen Befragung eine Rolle spiele.

Vor vier Jahren machte der motorisierte Individualverkehr noch knapp ein Drittel des innerstädtischen Verkehrs und knapp zwei Drittel des Verkehrs aus und nach Mainz aus. Das Fahrrad nahm damals ein Viertel des innerstädtischen Verkehrs ein. Zu Fuß gingen 22,5 Prozent der Befragten, den ÖPNV nutzten 20,8 Prozent. „Setzt sich der Rückgang im Autoverkehr fort?“, „Bestätigt sich der hohe Radverkehrsanteil im Binnenverkehr?“, „Ist die Entwicklung im Fußverkehr weiter

rückläufig?“ Das seien Fragen, die mit der neuerlichen Erhebung geklärt werden können. Mit den ermittelten Kenngrößen sollen dann Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsmittel analysiert werden; die Verbreitung von E-Mobilität und Car-Sharing soll untersucht werden, auch das Sicherheitsempfinden der Mainzer im Verkehr wird abgefragt. Der Stadtrat habe sich zum Ziel erklärt, dass künftig 80 Prozent des Verkehrs über ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß absolviert werden sollen. Ob das Mobilitätsverhalten der Mainzer diesem Vorhaben in

die Karten spiele, werde sich im Herbst zeigen, wenn die Ergebnisse der Befragung vorliegen. Die ausgewählten Teilnehmer der Befragung können entweder die Fragebögen ausfüllen und zurückschicken; es gebe allerdings auch die Möglichkeit, online teilzunehmen oder telefonisch befragt zu werden.

Keine zusätzliche freiwillige Teilnahme

Die Teilnehmer seien ausgewählt, sich zusätzlich freiwillig melden könne man nicht, betont Bernd Mayer-Zawar. Dabei sollen die Befragten ihre Angaben auf einen bestimmten Stichtag im Juni beziehen, diese Daten – immer Diensttage oder Donnerstage – sind im Bogen zur Auswahl vorgegeben. Unter anderem werden die Bürger gefragt, aus welchem Grund sie auf die Nutzung eines Pkws verzichten würden, und von welchen Radverkehrsmaßnahmen sie in Mainz bereits gehört haben. Auch zum 49-Euro-Ticket gibt es eine Frage. Zudem werden die Personen aufgefordert, verkehrliche Maßnahmen in Mainz zu nennen, die sie für verbesserungswürdig halten. Die Kosten für die Befragung beziffert die Stadt auf 80.000 Euro; 60 Prozent davon werden gefördert. ► KOMMENTAR

Abb. 2-1 Bewerbung der Mobilitätsbefragung in der lokalen Presse (Quelle: Allgemeine Zeitung, 13.06.2023)

3 Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden gebeten, alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel sowie den Wegezweck zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Mainz orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁹

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf den letzten Seiten des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürger:innen aufgefordert, die Verkehrsangebote im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr zu bewerten. Außerdem wurden Fragen zur Nutzung verschiedener Verkehrsangebote und Bedeutsamkeit unterschiedlicher Verkehrsmitteln gestellt. Schließlich sollte eine Einschätzung zu verkehrlichen Maßnahmen abgegeben werden. Der Fragebogen, der an die Haushalte versandt wurde, kann dem Anhang (Anhang A) entnommen werden.

Inhaltlich bestand der Befragungsbogen aus den folgenden vier Teilen:

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung) Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit der Personen Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz, Verfügbarkeit Fahrradabstellplätze/Auflademöglichkeit etc.) Angaben zur Nutzung von Bus & Bahn, Fahrrad, Fußwege sowie Bewertung der Verkehrsangebote Homeoffice Fahrrad-/Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag 	<ul style="list-style-type: none"> Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit) Genutzte Verkehrsmittel Wegezweck 	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zum Sicherheitsgefühl bei der Verkehrsteilnahme Angaben zur Pkw-Nutzung (Verzicht) Angaben zum „49€-Ticket“ Angaben zu Car-Sharing Angeboten Angaben zu Elektrofahrzeugen (Motivation zur Anschaffung) Kenntnis zu Radverkehrsmaßnahmen in Mainz Angaben zu verkehrlichen Maßnahmen (positive Aspekte sowie Verbesserungsbedarf)

Tab. 3-1 Befragungsinhalte

⁹ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z. B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität in der Stadt Mainz erfüllt.

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 2.884 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 6.266 Personen zu verzeichnen. Hierbei handelt es sich um auswertbare Fragebögen. Die nicht auswertbaren Fragebögen wurden im Vorhinein bereits aussortiert. Die erreichte Rücklaufmenge ist sowohl für eine stadtweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Stadtteile mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt knapp 18 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Tabelle ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Stadtteile dargestellt.

Stadtteil	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf (Personen)	Rücklaufquote
Altstadt	135	186	356	17%
Bretzenheim	140	266	588	24%
Drais	130	198	430	19%
Ebersheim	135	218	559	20%
Finthen	140	214	505	19%
Gonsenheim	140	205	454	18%
Hartenberg/Münchfeld	140	178	371	16%
Hechtsheim	135	192	423	18%
Laubenheim	135	204	449	19%
Lerchenberg	135	181	386	17%
Marienborn	135	148	326	14%
Mombach	135	150	308	14%
Neustadt	145	197	363	17%
Oberstadt	135	185	396	17%
Weisenau	135	162	352	15%
Mainz	2.050	2.884	6.266	18%

Tab. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Stadtteile

Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 24 % in Bretzenheim erreicht; in Drais, Ebersheim, Finthen und Laubenheim lag die Teilnahmequote ebenfalls deutlich über dem stadtweiten Mittelwert.

Der Großteil der Haushalte nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 2.049 Haushalte nahmen auf diese Art teil (Anteil: 71 %), etwa 811 Haushalte nahmen online an der Befragung teil (Anteil: 28 %) und 24 auf telefonischem Weg (Anteil: 1 %).

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Fragebögen mit unvollständigen oder nicht nutzbaren Angaben wurden bereits im Vorfeld aussortiert. Im Rahmen der Plausibilitätskontrolle der auswertbaren Fragebögen wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben

- **Codierungsfehler:** falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler:** fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgte auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegebene. Dieses Vorgehen war notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmer:innen trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Ortsteile, Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans ist die eigene Einteilung von Verkehrszellen, insgesamt wurden bei der vorliegenden Erhebung 640 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Stadtgebiet von Mainz 418 Zellen. Das Stadtgebiet hat eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung der umgebenden Städte gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan von Mainz entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte (z. B. Wiesbaden) wurden nach mehreren Stadtteilen unterteilt, die weiter entfernten Städte wurden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestanden Landkreise oder Bundesländer aus jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene ließen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit auf Ebene der Stadtteile und Gesamtstadtebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.¹⁰

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Mainz beträgt gemäß der Stichprobe 2,1 Personen je Haushalt, variiert jedoch zwischen den Stadtteilen von 1,8 Personen in der Neustadt bzw. 1,9 Personen in der Altstadt bis hin zu 2,6 Personen je Haushalt in Ebersheim.

Stadtteil	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Altstadt	186	356	1,9
Bretzenheim	266	588	2,2
Drais	198	430	2,2
Ebersheim	218	559	2,6
Finthen	214	505	2,4
Gonsenheim	205	454	2,2
Hartenberg/Münchfeld	178	371	2,1
Hechtsheim	192	423	2,2
Laubenheim	204	449	2,2
Lerchenberg	181	386	2,1
Marienborn	148	326	2,2
Mombach	150	308	2,1
Neustadt	197	363	1,8
Oberstadt	185	396	2,1
Weisenau	162	352	2,2
Mainz	2.884	6.266	2,1

Tab. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt stadtweit 49 % (s. Abb. 4-1). 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 25 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 13 %, 4-Personen-Haushalte zu 10 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 3 %.

Zwischen den Stadtteilen lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. Im Stadtteil Drais liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit 54 % am höchsten; in der Neustadt hingegen mit 43 % am niedrigsten. In der Neustadt sind vermehrt 1-Personen-Haushalte vertreten. Mit einem Anteil von 41 % findet sich hier der höchste Wert. Demgegenüber finden sich beispielsweise in Marienborn häufiger Mehrpersonen-Haushalte (4 Personen und mehr pro Haushalt). Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung

¹⁰ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen.

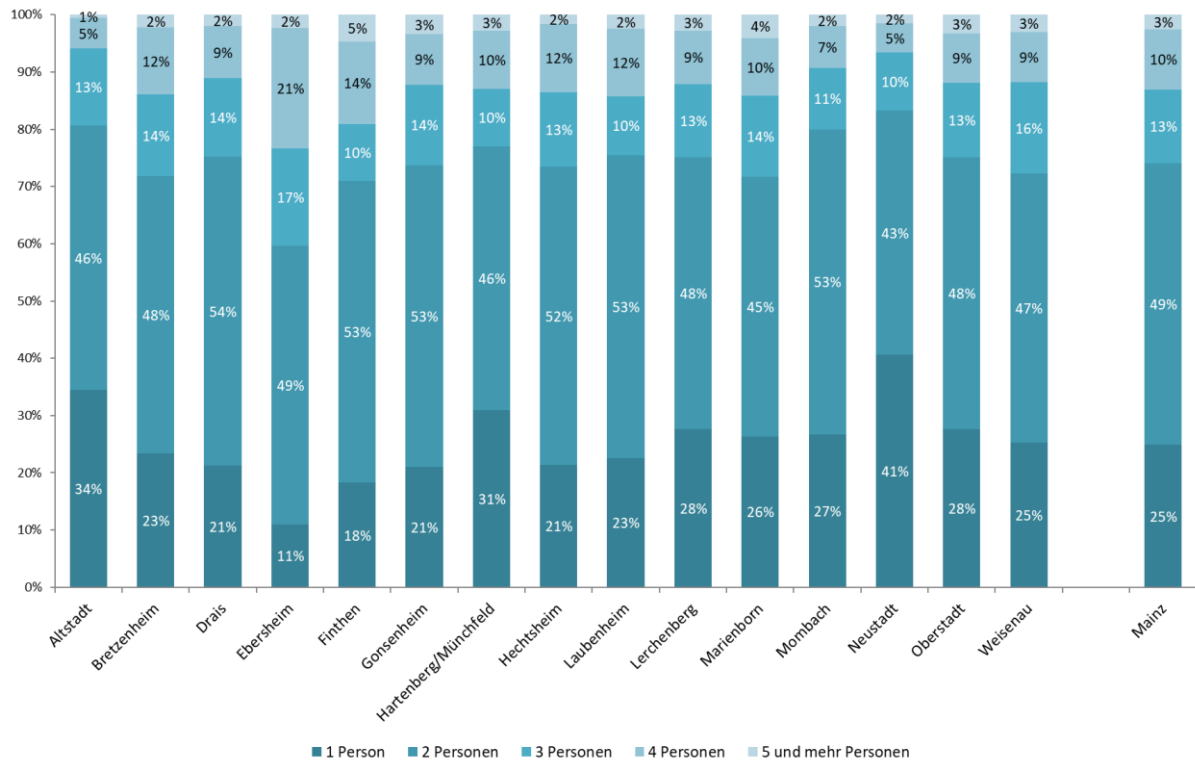


Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Stadtweit haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 51,7 %, der Männeranteil bei 47,8 % und der Anteil diverser Personen bei 0,5 % (s. Tab. 4-2). Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in der Oberstadt mit 55,7 % erreicht; der höchste Männeranteil in Bretzenheim mit 50,9 %. Diverse Personen sind mit 1,7 % am häufigsten in Mombach vertreten. In der Grundgesamtheit der Einwohner:innen der Stadt Mainz ist der Anteil von Frauen und Männern fast ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Stadtteil	weiblich	männlich	divers
Altstadt	55,4%	44,0%	0,6%
Bretzenheim	48,6%	50,9%	0,5%
Drais	52,0%	47,5%	0,5%
Ebersheim	49,7%	50,1%	0,2%
Finthen	53,1%	46,9%	0,0%
Gonsenheim	51,1%	48,4%	0,5%
Hartenberg/Münchfeld	54,5%	45,5%	0,0%
Hechtsheim	52,9%	46,6%	0,5%
Laubenheim	52,8%	46,7%	0,5%
Lerchenberg	51,8%	47,1%	1,1%
Marienborn	48,5%	51,2%	0,3%
Mombach	50,3%	47,9%	1,7%
Neustadt	51,7%	48,0%	0,3%
Oberstadt	55,7%	44,0%	0,3%
Weisenau	49,2%	50,2%	0,6%
Mainz	51,7%	47,8%	0,5%¹¹

Tab. 4-2 Geschlecht nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

¹¹ Aufgrund der geringen Anzahl an teilnehmenden diversen Personen sind keine aussagekräftigen Ergebnisse für diese Gruppe möglich. Diverse Personen werden daher in der weiteren Auswertung bei geschlechterspezifischen Aussagen nicht explizit aufgeführt.

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 5.211 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 50 Jahren stark in der Stichprobe vertreten (s. Tab. 4-3). Mehr als 44 % der Personen sind älter als 50 Jahre. Jüngere Personen (Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene) bis 30 Jahre sind zu etwa 29 % in der Stichprobe vertreten.

Stadtteil	Altersklasse					
	0-17 Jahre	18-29 Jahre	30-49 Jahre	50-64 Jahre	65-80 Jahre	80 Jahre und älter
Altstadt	8,2%	28,2%	34,8%	15,0%	9,1%	4,7%
Bretzenheim	12,8%	19,4%	26,0%	22,8%	13,0%	6,2%
Drais	11,0%	13,9%	17,6%	25,1%	20,3%	12,0%
Ebersheim	18,1%	12,3%	27,3%	22,1%	16,6%	3,6%
Finthen	13,8%	11,4%	21,2%	26,3%	17,5%	9,8%
Gonsenheim	12,3%	15,3%	23,0%	24,0%	19,7%	5,6%
Hartenberg/ Münchfeld	12,1%	19,4%	29,5%	21,9%	11,7%	5,4%
Hechtsheim	14,7%	13,8%	25,4%	24,0%	18,6%	3,6%
Laubenheim	15,0%	11,0%	22,5%	26,8%	21,3%	3,5%
Lerchenberg	14,6%	11,2%	20,6%	22,4%	16,5%	14,6%
Marienborn	16,0%	14,1%	29,0%	20,1%	13,4%	7,4%
Mombach	11,1%	15,6%	18,3%	30,5%	21,0%	3,4%
Neustadt	9,2%	31,8%	42,0%	8,6%	6,1%	2,2%
Oberstadt	12,0%	18,1%	28,3%	19,0%	16,6%	6,0%
Weisenau	15,3%	11,8%	31,4%	20,6%	15,3%	5,6%
Mainz	13,2%	16,3%	26,2%	22,1%	15,9%	6,3%

Tab. 4-3 Altersstruktur nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

In 12,3 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 304 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist. Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind seltener vorhanden (s. Tab. 4-4). Beim Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren ist zu berücksichtigen, dass dieses zu einem Großteil fremdbestimmt ist, da in diesem Alter noch keine selbstständige Mobilität erfolgt.

Stadtteil	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Altstadt	89,1%	7,5%	3,4%	0,0%
Bretzenheim	85,2%	10,8%	4,0%	0,0%
Drais	92,2%	6,6%	1,2%	0,0%
Ebersheim	81,5%	13,7%	4,8%	0,0%
Finthen	89,3%	6,7%	2,8%	1,1%
Gonsenheim	92,8%	5,9%	1,3%	0,0%
Hartenberg/Münchfeld	81,3%	10,7%	8,0%	0,0%
Hechtsheim	90,7%	7,7%	1,6%	0,0%
Laubenheim	86,3%	11,8%	2,0%	0,0%
Lerchenberg	90,8%	5,8%	3,5%	0,0%
Marienborn	89,6%	6,7%	3,0%	0,7%
Mombach	83,3%	14,3%	2,4%	0,0%
Neustadt	92,9%	6,0%	1,1%	0,0%
Oberstadt	72,4%	19,0%	8,6%	0,0%
Weisenau	62,3%	26,4%	11,3%	0,0%
Mainz	87,7%	8,9%	3,2%	0,2%

Tab. 4-4 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im städtischen Durchschnitt 47,8 % berufstätig, nicht berufstätig sind 32,8 % der Befragten und in einer Ausbildung befinden sich 17,5 % (s. Tab. 4-5). Zwischen den einzelnen Stadtteilen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen liegen in Lerchenberg mit 43,3 % vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind in der Altstadt (21,6 %) sowie in Hartenberg/Münchfeld (21,5 %) vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in der Neustadt (59,8 %), der Altstadt (52,8 %) und in Hartenberg/Münchfeld (52,0 %) verzeichnen.

Stadtteil	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung	Sonstiges
Altstadt	52,8%	21,0%	21,6%	4,7%
Bretzenheim	47,6%	30,7%	19,8%	1,9%
Drais	42,7%	39,0%	16,4%	1,9%
Ebersheim	46,1%	33,9%	18,1%	1,9%
Finthen	44,3%	37,8%	15,6%	2,3%
Gonsenheim	47,0%	32,2%	18,5%	2,3%
Hartenberg/Münchfeld	52,0%	24,3%	21,5%	2,3%
Hechtsheim	51,2%	33,3%	13,7%	1,7%
Laubenheim	45,3%	36,5%	17,2%	1,0%
Lerchenberg	42,8%	43,3%	12,3%	1,6%
Marienborn	46,3%	35,0%	17,2%	1,6%
Mombach	47,8%	35,5%	15,1%	1,7%
Neustadt	59,8%	17,2%	21,3%	1,7%
Oberstadt	45,0%	36,1%	17,5%	1,3%
Weisenau	50,6%	32,6%	15,9%	0,9%
Mainz	47,8%	32,8%	17,5%	1,9%

Tab. 4-5 Berufstätigkeit nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Stadtteilen von Mainz lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung.¹² Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtteile sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen von büro stadVerkehr durchgeführten Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind (s. Abb. 4-2). Hingegen sind die 1-Person-

¹² Datengrundlage bilden die Bevölkerungsdaten der Stadt Mainz mit Stichtag 31.05.2023. Die Daten der Haushaltsgrößen beziehen sich auf den Stichtag 01.01.2021.

Haushalte deutlich unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich.

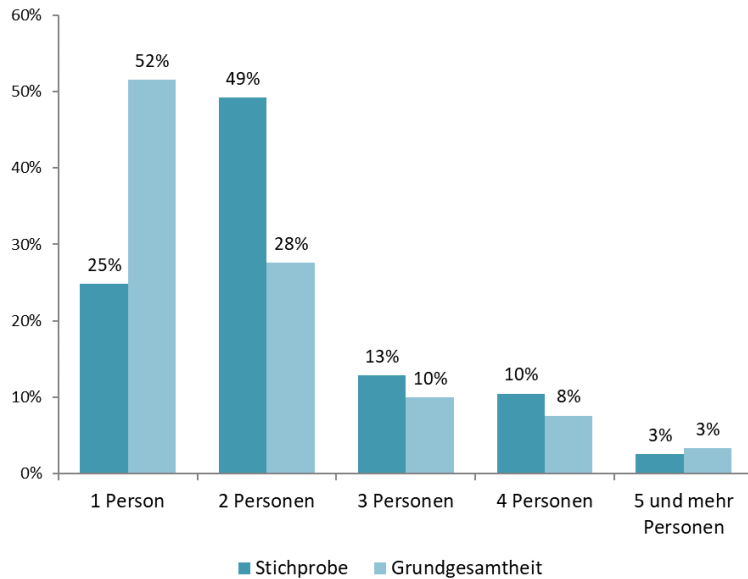


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem Personen zwischen 50 bis 80 Jahre in der Befragung überrepräsentiert sind (s. Abb. 4-3). So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmer:innen in der Altersklasse 50 bis 64 Jahre über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem zu wenig Kinder zwischen 0 bis 17 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

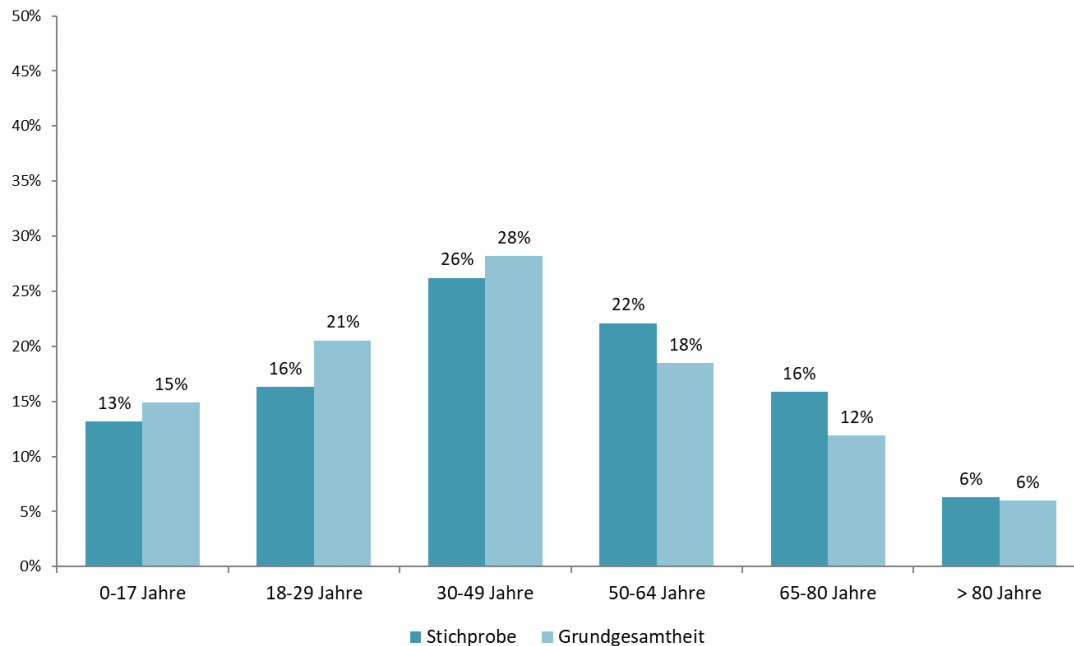


Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen (s. Abb. 4-4). Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden.¹³

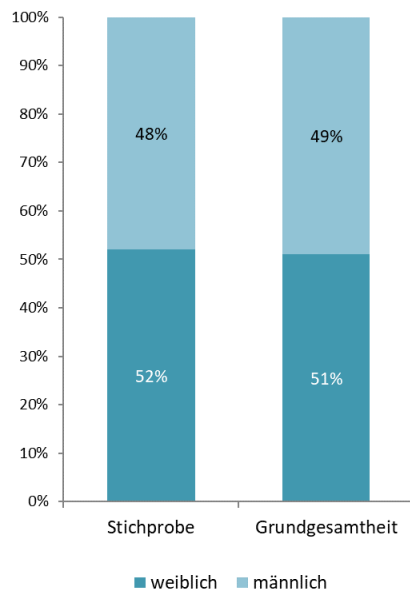


Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile von Mainz. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

¹³ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Gesamtstadtebene dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der Stadtteile.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen der Verkehrsteilnahme.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge werden die Verkehrsmittelverfügbarkeiten bezogen auf die Stadtteile ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 73 % der befragten Haushalte in Mainz besitzen mindestens einen privaten Pkw, die übrigen 27 % der Haushalte verfügen über keinen privaten Pkw im Haushalt (s. Abb. 5-1). 18 % der Haushalte geben an, zwei oder mehr private Pkw zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 0,93 Pkw. Hinsichtlich privater E-Pkw geben 4 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,05 E-Pkw je Haushalt. Dienstliche (E-)Pkw besitzen wenige Haushalte. Insgesamt 8 % der Haushalte verfügen über einen dienstlichen Pkw, bei den dienstlichen E-Pkw sind es 2 % der Haushalte.

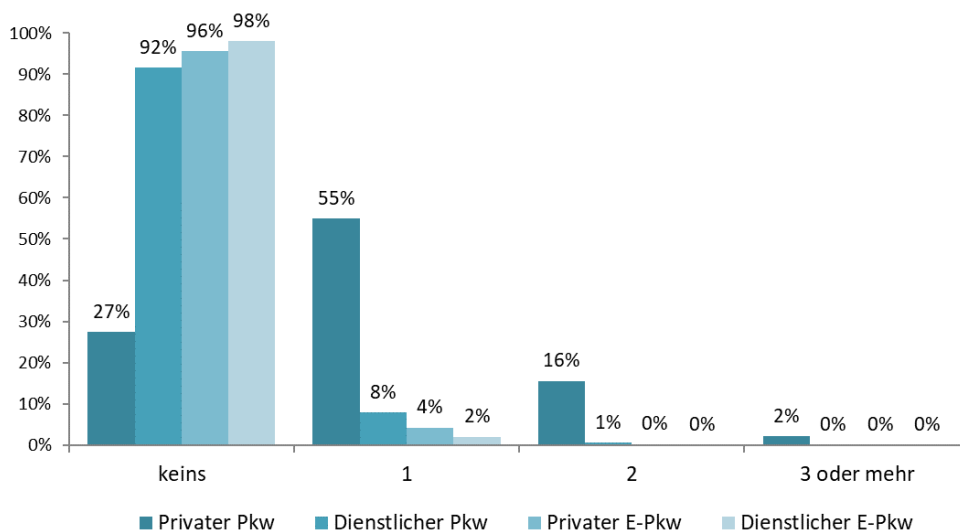


Abb. 5-1 Anzahl privater Pkw, dienstlicher Pkw, privater E-Pkw und dienstlicher E-Pkw je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Stadtteile. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in der Neustadt und der Altstadt wohnhaften Haushalte die geringste private Pkw-Besitzquote mit 0,61 bzw. 0,62 Pkw je Haushalt auf (s. Tab. 5-1). Darauf folgt der Stadtteil Hartenberg/Münchfeld mit 0,77 private Pkw je Haushalt. In Ebersheim hingegen liegt die Besitzquote mit 1,35 private Pkw je Haushalt deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt.

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung in Mainz liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 428 Pkw je 1.000 Einwohner:innen. Im Vergleich der Stadtteile weist Lerchenberg mit 567 privaten Fahrzeugen je 1.000 Einwohner:innen den höchsten Wert auf, die Altstadt mit 324 privaten Fahrzeugen hingegen den geringsten.¹⁴

Stadtteil	kein privater Pkw	1 privater Pkw	2 private Pkw	3 oder mehr private Pkw	Private Pkw je Haushalt	Privater Pkw je 1.000 EW
Altstadt	46%	46%	7%	0%	0,62	324
Bretzenheim	23%	61%	14%	1%	0,93	421
Drais	18%	55%	21%	6%	1,16	534
Ebersheim	9%	55%	28%	7%	1,35	526
Finthen	11%	60%	26%	3%	1,21	513
Gonsenheim	17%	57%	23%	3%	1,13	510
Hartenberg/ Münchfeld	35%	54%	10%	1%	0,77	369
Hechtsheim	15%	63%	18%	4%	1,12	508
Laubenheim	15%	57%	24%	4%	1,19	541
Lerchenberg	21%	47%	26%	6%	1,21	567
Marienborn	20%	62%	16%	2%	1,00	454
Mombach	20%	62%	16%	2%	0,99	482
Neustadt	45%	49%	5%	1%	0,61	331
Oberstadt	30%	53%	16%	2%	0,90	420
Weisenau	24%	54%	19%	2%	1,00	460
Mainz	27%	55%	16%	2%	0,93	428

Tab. 5-1 Anzahl privater Pkw je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Zeitreihenvergleich der Anzahl privater Pkw je Haushalt zeigt auf, dass 2019 22 % der Haushalte keinen privaten Pkw hatte. 2023 beträgt die Anzahl der Haushalte ohne privaten Pkw 27 %. 2019 besaßen im Schnitt deutlich mehr Haushalte mindestens zwei oder mehr private Pkw als 2023. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Besitzquote privater Pkw seit 2019 leicht zurückgegangen ist.

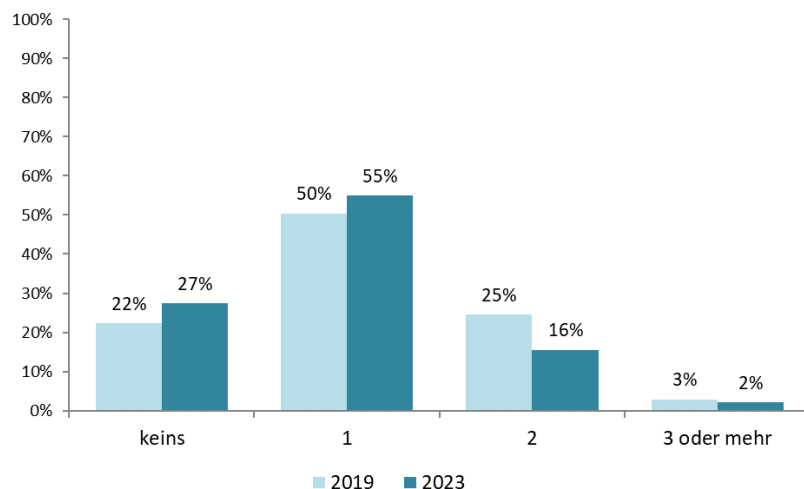


Abb. 5-2 Anzahl privater Pkw je Haushalt im Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Haushaltsebene)

¹⁴ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Hinsichtlich der privaten E-Fahrzeuge fällt die Besitzquote mit 0,05 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen privaten Pkw geringer aus (s. Tab. 5-2). Insbesondere in der Altstadt, Hartenberg/Münchfeld und Mombach ist die Anzahl an privaten E-Pkw mit maximal 10 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner:innen niedrig. Die höchste Besitzquote an privaten E-Pkw weist Weisenau mit 37 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner:innen auf.

Stadtteil	kein privates E-Fahrzeug	1 privates E-Fahrzeug	2 oder mehr private E-Fahrzeuge	3 oder mehr private E-Fahrzeuge	Private E-Fahrzeug je Haushalt	Private E-Fahrzeug je 1.000 EW
Altstadt	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Bretzenheim	95%	5%	0%	0%	0,05	23
Drais	95%	5%	0%	0%	0,05	23
Ebersheim	95%	5%	0%	0%	0,05	19
Finthen	92%	8%	0%	0%	0,08	34
Gonsenheim	93%	7%	0%	0%	0,07	32
Hartenberg/ Münchfeld	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Hechtsheim	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Laubenheim	93%	7%	0%	0%	0,07	32
Lerchenberg	97%	3%	0%	0%	0,03	14
Marienborn	95%	5%	0%	0%	0,05	23
Mombach	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Neustadt	97%	3%	0%	0%	0,03	16
Oberstadt	95%	4%	1%	0%	0,05	23
Weisenau	93%	6%	1%	0%	0,08	37
Mainz	96%	4%	0%	0%	0,05	23

Tab. 5-2 Anzahl private E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt in Mainz bei 0,93 liegt, so ist die Besitzquote der dienstlichen Pkw bei 0,09 wesentlich geringer (s. Tab. 5-3). Überdurchschnittlich viele Dienstwagen weisen Drais, Ebersheim, Finthen und Lerchenberg auf. In Marienborn und der Oberstadt sind dagegen kaum Dienstwagen vorhanden.

Stadtteil	kein Dienstwagen	1 Dienstwagen	2 Dienstwagen	3 oder mehr Dienstwagen	Dienstwagen je Haushalt	Dienstwagen je 1.000 EW
Altstadt	93%	6%	1%	0%	0,08	42
Bretzenheim	93%	7%	0%	0%	0,08	36
Drais	87%	13%	1%	0%	0,14	64
Ebersheim	85%	14%	1%	0%	0,16	62
Finthen	87%	12%	1%	0%	0,14	59
Gonsenheim	91%	9%	0%	0%	0,09	41
Hartenberg/ Münchfeld	94%	6%	0%	0%	0,07	34
Hechtsheim	89%	10%	1%	0%	0,12	54
Laubenheim	91%	7%	2%	0%	0,12	55
Lerchenberg	89%	6%	5%	0%	0,15	70
Marienborn	95%	4%	0%	1%	0,06	27
Mombach	93%	7%	0%	0%	0,07	34
Neustadt	93%	7%	0%	0%	0,07	38
Oberstadt	94%	6%	0%	0%	0,06	28
Weisenau	90%	9%	1%	0%	0,11	51
Mainz	92%	8%	1%	0%	0,09	41

Tab. 5-3 Anzahl dienstlicher Pkw je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Auch bei den E-Dienstwagen wird deutlich, dass vergleichsweise die meisten Haushalte in den Stadtteilen Drais, Ebersheim, Finthen und Lerchenberg über ein solches Fahrzeug verfügen (s. Tab. 5-4). In den restlichen Stadtteilen sind die Besitzquoten deutlich geringer.

Stadtteil	kein E-Dienstwagen	1 E-Dienstwagen	2 E-Dienstwagen	3 oder mehr E-Dienstwagen	E-Dienstwagen je Haushalt	E-Dienstwagen je 1.000 EW
Altstadt	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Bretzenheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Drais	96%	3%	1%	0%	0,04	18
Ebersheim	96%	4%	0%	0%	0,04	16
Finthen	96%	4%	0%	0%	0,04	17
Gonsenheim	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Hartenberg/ Münchfeld	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Hechtsheim	97%	3%	0%	0%	0,03	14
Laubenheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Lerchenberg	96%	4%	0%	0%	0,04	19
Marienborn	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Mombach	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Neustadt	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Oberstadt	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Weisenau	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Mainz	98%	2%	0%	0%	0,02	9

Tab. 5-4 Anzahl dienstlicher E-Pkw je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Besitzquote der motorisierten Zweiräder fällt im Vergleich zur Ausstattung mit privaten Pkw in den Mainzer Stadtteilen geringer aus. Im stadtweiten Durchschnitt beträgt diese 0,13 motorisierte Zweiräder je Haushalt (s. Tab. 5-5). Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads/Mofas weisen vor allem die Stadtteile Drais, Hechtsheim und Lerchenberg auf. In Hartenberg/Münchfeld und der Oberstadt sind dagegen kaum motorisierte Zweiräder vorhanden.

Stadtteil	kein mot. Zweirad	1 mot. Zweirad	2 mot. Zweiräder	3 oder mehr mot. Zweiräder	Mot. Zweirad je Haushalt	Mot. Zweirad je 1.000 EW
Altstadt	92%	5%	3%	0%	0,11	57
Bretzenheim	88%	10%	2%	0%	0,15	68
Drais	87%	9%	2%	2%	0,18	83
Ebersheim	89%	9%	1%	0%	0,12	47
Finthen	84%	13%	2%	1%	0,20	85
Gonsenheim	91%	7%	2%	0%	0,12	54
Hartenberg/ Münchfeld	92%	8%	1%	0%	0,09	43
Hechtsheim	87%	9%	4%	1%	0,19	86
Laubenheim	89%	8%	3%	0%	0,15	68
Lerchenberg	87%	7%	4%	2%	0,21	98
Marienborn	87%	12%	1%	0%	0,14	64
Mombach	88%	9%	3%	1%	0,16	78
Neustadt	92%	7%	2%	0%	0,10	54
Oberstadt	93%	5%	0%	1%	0,08	37
Weisenau	87%	10%	2%	0%	0,16	74
Mainz	90%	8%	2%	0%	0,13	60

Tab. 5-5 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Verfügbarkeit von motorisierten E-Zweirädern fällt die Besitzquote im stadtweiten Durchschnitt geringer aus als bei den herkömmlichen motorisierten Zweirädern. Durchschnittlich besitzen die Mainzer Haushalte 0,03 motorisierte E-Zweiräder. Im Stadtteilvergleich weisen die Altstadt, Bretzenheim und Laubenheim erhöhte Besitzquoten auf.

Stadtteil	kein mot. E-Zweiräder	1 mot. E-Zweirad	2 mot. E-Zweiräder	3 oder mehr mot. E-Zweiräder	Mot. E-Zweirad je Haushalt	Mot. E-Zweirad je 1.000 EW
Altstadt	96%	4%	0%	0%	0,04	21
Bretzenheim	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Drais	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Ebersheim	98%	2%	0%	0%	0,02	8
Finthen	98%	1%	1%	0%	0,03	13
Gonsenheim	97%	2%	0%	0%	0,03	14
Hartenberg/ Münchfeld	99%	0%	0%	0%	0,01	5
Hechtsheim	97%	3%	0%	0%	0,03	14
Laubenheim	96%	3%	1%	0%	0,04	18
Lerchenberg	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Marienborn	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Mombach	98%	2%	1%	0%	0,03	15
Neustadt	98%	1%	0%	0%	0,02	11
Oberstadt	97%	3%	0%	0%	0,03	14
Weisenau	99%	1%	0%	0%	0,02	9
Mainz	98%	2%	0%	0%	0,03	14

Tab. 5-6 Anzahl E-Motorräder/-roller /E-Mofas je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

77 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 23 % aller Haushalte kein Fahrrad (s. Abb. 5-3). Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 51 % aller Haushalte. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁵ ist mittlerweile häufig verbreitet. In 22 % der Haushalte steht ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. Im Vergleich verfügen wenige Haushalte über ein Lastenrad. In 2 % der Haushalte steht ein Lastenrad zur Verfügung. Auch E-Scooter sind weniger stark verbreitet. Hier besitzen ebenfalls 2 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel.

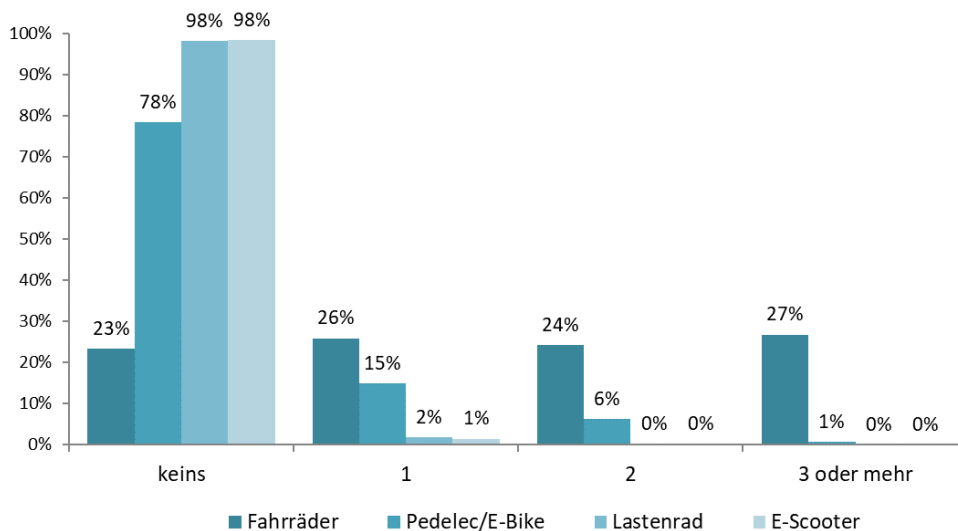


Abb. 5-3 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

¹⁵ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

Der durchschnittliche Haushalt in Mainz besitzt 1,84 Fahrräder (s. Tab. 5-7). Dies entspricht 847 Fahrräder je 1.000 Einwohner:innen. Hinsichtlich der einzelnen Stadtteile zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in den Stadtteilen Altstadt (1,50 Fahrräder je Haushalt) und Neustadt (1,60 Fahrräder je Haushalt) unter dem stadtweiten Durchschnitt liegt, ist sie in Ebersheim mit einer Besitzquote von 2,21 Fahrräder je Haushalt erhöht.

Stadtteil	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Altstadt	27%	31%	24%	19%	1,50	784
Bretzenheim	21%	26%	24%	29%	1,96	887
Drais	20%	27%	24%	29%	2,02	930
Ebersheim	18%	26%	19%	36%	2,21	862
Finthen	24%	23%	24%	29%	1,99	843
Gonsenheim	19%	24%	26%	31%	2,07	935
Hartenberg/ Münchfeld	27%	27%	21%	24%	1,70	816
Hechtsheim	19%	28%	24%	29%	2,00	908
Laubenheim	21%	19%	28%	33%	2,07	940
Lerchenberg	25%	21%	26%	28%	1,97	924
Marienborn	23%	29%	21%	28%	1,79	813
Mombach	21%	26%	26%	26%	1,90	925
Neustadt	23%	30%	28%	19%	1,60	868
Oberstadt	24%	26%	21%	29%	1,87	874
Weisenau	33%	17%	20%	30%	1,81	833
Mainz	23%	26%	24%	27%	1,84	847

Tab. 5-7 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,29 Pedelecs bzw. E-Bikes auf gesamtstädtischer Ebene auf (s. Tab. 5-8). Dies entspricht 133 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner:innen. Die niedrigste Besitzquote weist der Stadtteil Neustadt mit 0,11 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Ebersheim und Finthen mit 0,59 bzw. 0,58 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor.

Stadtteil	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pedelecs	3 oder mehr E-Bikes/ Pedelecs	E-Bike/ Pe-delec je Haushalt	E-Bike/ Pe-delec je 1.000 EW
Altstadt	87%	11%	3%	0%	0,16	84
Bretzenheim	83%	11%	6%	0%	0,23	104
Drais	66%	19%	13%	2%	0,53	244
Ebersheim	60%	23%	16%	1%	0,59	230
Finthen	61%	23%	13%	3%	0,58	246
Gonsenheim	67%	20%	11%	2%	0,48	217
Hartenberg/ Münchfeld	86%	11%	3%	0%	0,16	77
Hechtsheim	71%	22%	8%	0%	0,37	168
Laubenheim	76%	15%	9%	1%	0,34	154
Lerchenberg	72%	17%	10%	2%	0,40	188
Marienborn	73%	17%	9%	0%	0,37	168
Mombach	74%	20%	6%	0%	0,32	156
Neustadt	91%	7%	1%	0%	0,11	60
Oberstadt	82%	13%	5%	1%	0,24	112
Weisenau	74%	18%	7%	0%	0,34	156
Mainz	78%	15%	6%	1%	0,29	133

Tab. 5-8 Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich des Besitzes von Lastenrädern liegt die durchschnittliche Besitzquote bei 0,02 Lastenräder je Haushalt (s. Tab. 5-9). Im Vergleich sind in Finthen, der Neustadt und Weisenau die höchsten Besitzquoten vorhanden (0,03 und 0,04 Lastenräder je Haushalt).

Stadtteil	kein Lastenrad	1 Lastenrad	2 Lastenräder	3 oder mehr Lastenräder	Lastenrad je Haushalt	Lastenrad je 1.000 EW
Altstadt	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Bretzenheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Drais	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Ebersheim	98%	2%	0%	0%	0,02	8
Finthen	97%	2%	0%	0%	0,03	13
Gonsenheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Hartenberg/ Münchfeld	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Hechtsheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Laubenheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Lerchenberg	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Marienborn	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Mombach	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Neustadt	97%	3%	0%	0%	0,03	16
Oberstadt	99%	1%	0%	0%	0,02	9
Weisenau	96%	4%	0%	0%	0,04	18
Mainz	98%	2%	0%	0%	0,02	9

Tab. 5-9 Anzahl Lastenräder je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich der E-Scooter lässt sich eine gesamtstädtische Quote von durchschnittlich 0,02 E-Scootern je Haushalt verzeichnen (s. Tab. 5-10). Dies entspricht 9 E-Scootern je 1.000 Einwohner:innen. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Stadtteilen aus. Die höchsten Besitzquoten liegen in Hechtsheim mit 0,05 E-Scootern je Haushalt vor. Es ist anzunehmen, dass die geringe Besitzquote an E-Scootern durch die weite Verbreitung an E-Scooter-Sharing-Diensten beeinflusst wird. Daher können die tatsächliche Nutzung und die Besitzquote von E-Scootern voneinander abweichen.

Stadtteil	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Altstadt	97%	3%	0%	0%	0,03	16
Bretzenheim	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Drais	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Ebersheim	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Finthen	98%	2%	0%	0%	0,02	8
Gonsenheim	99%	0%	0%	0%	0,01	5
Hartenberg/ Münchfeld	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Hechtsheim	95%	4%	0%	0%	0,05	23
Laubenheim	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Lerchenberg	97%	3%	0%	0%	0,04	19
Marienborn	100%	0%	0%	0%	0,00	0
Mombach	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Neustadt	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Oberstadt	99%	1%	0%	0%	0,02	9
Weisenau	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Mainz	98%	2%	0%	0%	0,02	9

Tab. 5-10 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätsbefragung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV und dem Führerschein. Beides hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen. Die Besitzquoten geben einen ersten Hinweis darauf, welcher Anteil der Befragten möglicherweise auf das Auto oder den ÖPNV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Im Rahmen der Analyse des ÖPNV-Zeitkartenbesitzes ist zunächst anzumerken, welche Personen zu den Zeitkartenbesitzer:innen zählen. Im Fragebogen wurde sowohl nach dem Besitz einer Zeitkarte für Bus und Bahn als auch nach dem Besitz des bereits erhältlichen „49€-Ticket“ oder auch „Deutschlandticket“ gefragt. Da der Besitz des Deutschlandtickets als Monatskarte zählt, sind in den nachfolgenden Analysen zum ÖPNV-Zeitkartenbesitz alle Personen gemeint, die entsprechend Besitzer:in einer solchen Zeitkarte sind (egal ob Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Deutschlandticket usw.).

Ca. 39 % der befragten Personen in Mainz besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Deutschlandticket etc.). Zeitkartenbesitzer:innen sind meist dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie haben andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer:innen.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer:innen ist häufig in den Stadtteilen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schüler:innen und Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der stadtweiten ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten reicht von 27 % in Ebersheim bis zu 56 % in der Neustadt (s. Abb. 5-4).

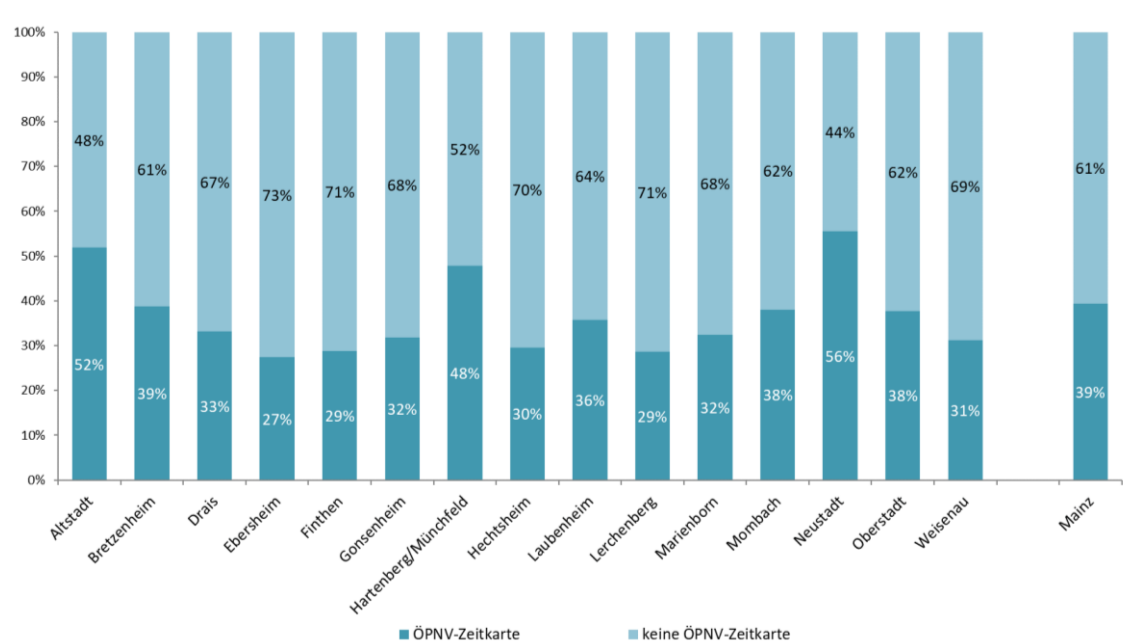


Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

Wie bereits erwähnt wurden im Rahmen der Auswertung des ÖPNV-Zeitkartenbesitzes auch die Besitzer:innen des Deutschlandtickets zu den ÖPNV-Zeitkartenbesitzer:innen gezählt. Das Deutschlandticket ist ein Ticketangebot, welches zum Befragungszeitpunkt zu einem pauschalen Preis von 49 Euro die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Fahrten unabhängig von Tarifgebieten oder Landesgrenzen innerhalb eines Monats ermöglicht.¹⁶ In diesem Zusammenhang bietet sich die Analyse an, wie viele der Zeitkartenbesitzer:innen laut eigener Aussage im Besitz des Deutschlandtickets sind. Insgesamt verfügen 39 % der befragten Personen in Mainz über eine ÖPNV-Zeitkarte. Davon sind 19 % im Besitz des Deutschlandtickets (s. Abb. 5-5). Personen, die vor Einführung des Deutschlandtickets im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte waren, können durch einen Antrag zum Deutschlandticket wechseln.¹⁷ Dementsprechend kann an dieser Stelle nicht ermittelt werden, wie viele Personen zum Zeitkartenbesitz hinzugezählt werden können, die vorher noch keine Zeitkarte besessen haben und erst durch die Verfügbarkeit des Deutschlandtickets zum Besitz einer Zeitkarte gekommen sind.

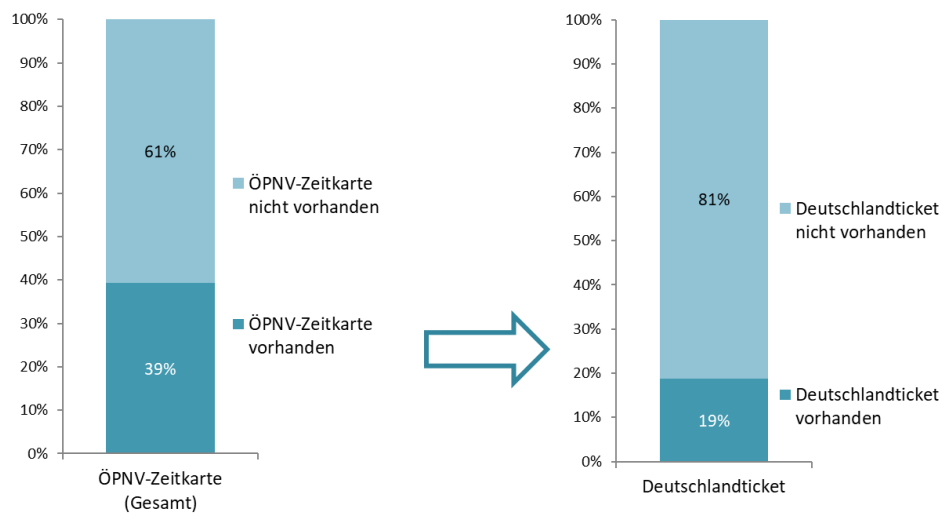


Abb. 5-5 Vergleich des Besitzes von ÖPNV-Zeitkarten (gesamt) und 49€-Ticket (Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse des ÖPNV-Zeitkartenbesitzes in der Stadt Mainz hat gezeigt, dass insgesamt 39 % der Personen im Besitz einer entsprechenden Zeitkarte sind. Die Analyse der Besitzer:innen nach Berufstätigkeit verdeutlicht, dass der höchste Anteil mit 86 % bei der Personengruppe der Student:innen zu beobachten ist (s. Abb. 5-6). Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzer:innen ist in den Gruppen der Auszubildenden/Umschüler:innen (70 %) sowie Schüler:innen (45 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Hausfrauen/Hausmännern (20 %), Rentner:innen bzw. Pensionär:innen (21 %) sowie Erwerbslosen (21 %) vor.

¹⁶ Quelle: <https://deutschlandticket.de/>

¹⁷ Quelle: <https://www.mainzer-mobilitaet.de/tickets-und-tarife/deutschlandticket>

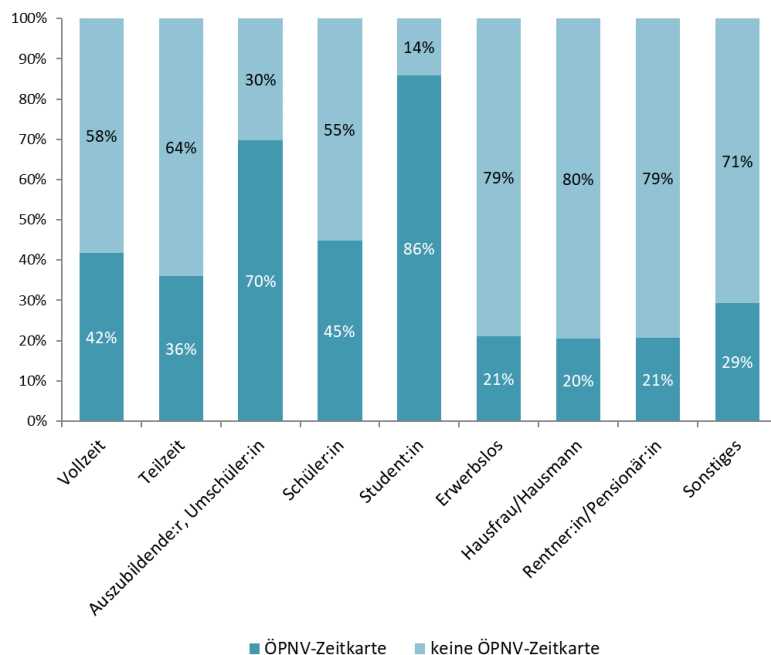


Abb. 5-6 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer:innen nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der jungen Erwachsenen im Alter von 18-29 Jahren noch 72 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (demzufolge vorrangig Schüler:innen und Studierende), beträgt die Quote in den Altersklassen ab einem Alter von 30 Jahren 44 % (s. Abb. 5-7). Ab einem Alter von 50 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzern weiter ab auf 29 % bzw. 18 % in der Altersklasse über 80 Jahren.

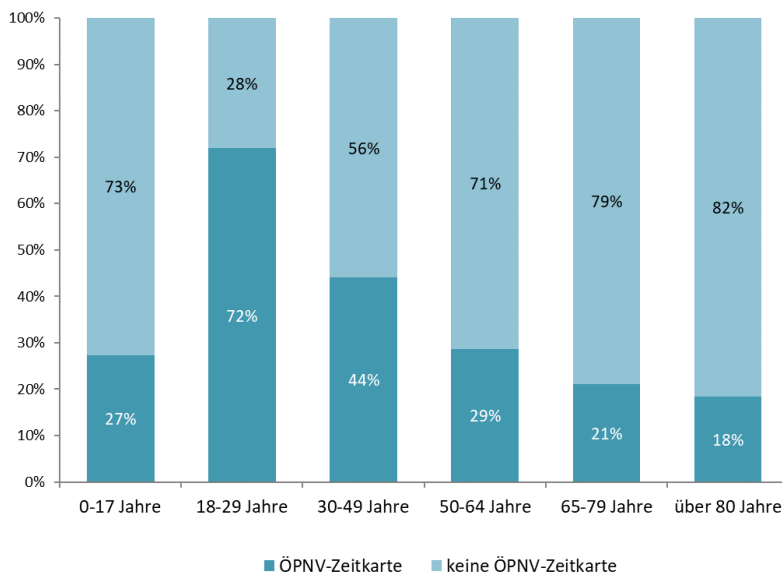


Abb. 5-7 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Gesamtstädtisch haben die Teilnehmenden angegeben, dass die nächste Bus- oder Bahnhaltestelle durchschnittlich in ca. 5 Minuten fußläufig erreichbar ist (s. Tab. 5-11). Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmer:innen der Befragung, die mit einem Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Vergleich zwischen den Stadtteilen herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen. Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Bus-

oder Bahnverkehrs lassen sich im Vergleich der Stadtteile vereinzelte Unterschiede feststellen. Die kürzesten Entfernungen wurden in der Altstadt und der Neustadt mit durchschnittlich jeweils 3,6 Minuten angegeben, die längsten in Finthen mit ca. 6,3 Minuten im Durchschnitt.

Stadtteil	Entfernung zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle in Minuten (zu Fuß)
Altstadt	4
Bretzenheim	5
Drais	4
Ebersheim	5
Finthen	6
Gonsenheim	5
Hartenberg/ Münchfeld	4
Hechtsheim	5
Laubenheim	5
Lerchenberg	6
Marienborn	5
Mombach	4
Neustadt	4
Oberstadt	5
Weisenau	4
Mainz	5

Tab. 5-11 ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

93 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Pkw-Führerschein (s. Abb. 5-8). Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in Mainz höher (MiD 2017: 87 %) ¹⁸. Zwischen 2019 und 2023 ist die Führerscheinbesitzquote nahezu unverändert geblieben. Während 2019 92 % der Personen einen Pkw-Führerschein besaßen, war der Wert 2023 um einen Prozentpunkt höher. Bei Unterteilung des Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadtteil wird deutlich, dass Lerchenberg und Weisenau mit jeweils 10 % den höchsten Anteil an Bewohner:innen aufweisen, die keinen Pkw-Führerschein besitzen. Im Gegensatz dazu können in den Stadtteilen Hechtsheim und Laubenheim mit jeweils 96 % die höchsten Anteile an Bewohner:innen ermittelt werden, die einen Pkw-Führerschein besitzen.

¹⁸ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

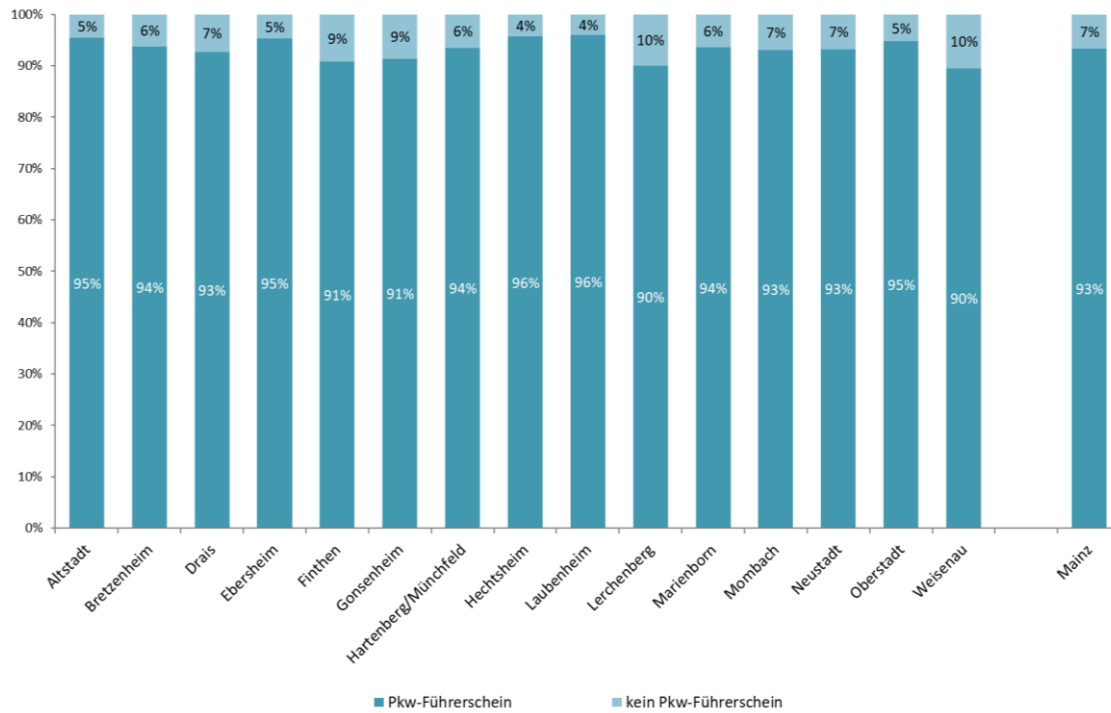


Abb. 5-8 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren zu 88 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 30 Jahren bereits auf 95 % (s. Abb. 5-9). Ab 50 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 97 %. Ab dem Alter von über 80 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 88 % ab.

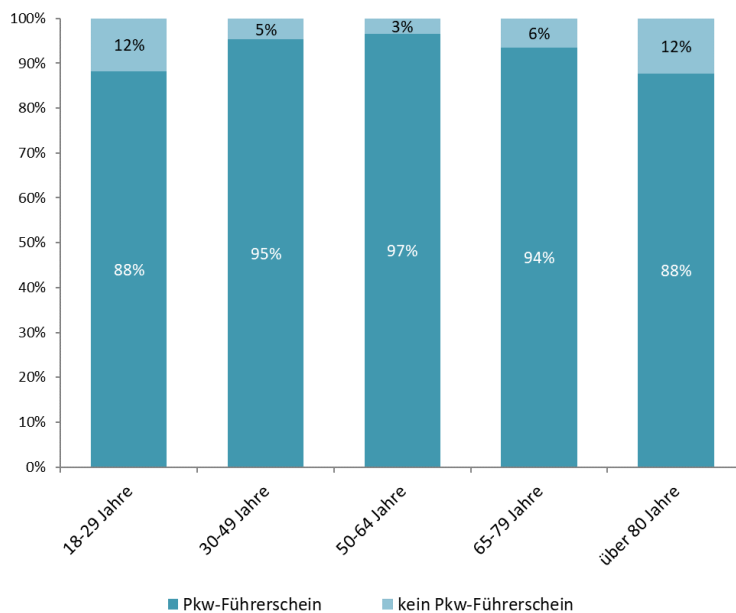


Abb. 5-9 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Im Vergleich zum Pkw-Führerschein besitzen in Mainz weniger Personen einen Motorrad-Führerschein (s. Abb. 5-10). Insgesamt 18 % der befragten Personen haben angegeben, über einen Führerschein zum Motorradfahren zu verfügen. Im Stadtteilvergleich weisen die Stadtteile Mombach mit 27 % bzw. Ebersheim mit 24 % die höchsten Anteile an Bewohner:innen auf, die einen solchen Führerschein besitzen. In der Altstadt ist der Anteil mit 13 % der Bewohner:innen am niedrigsten.

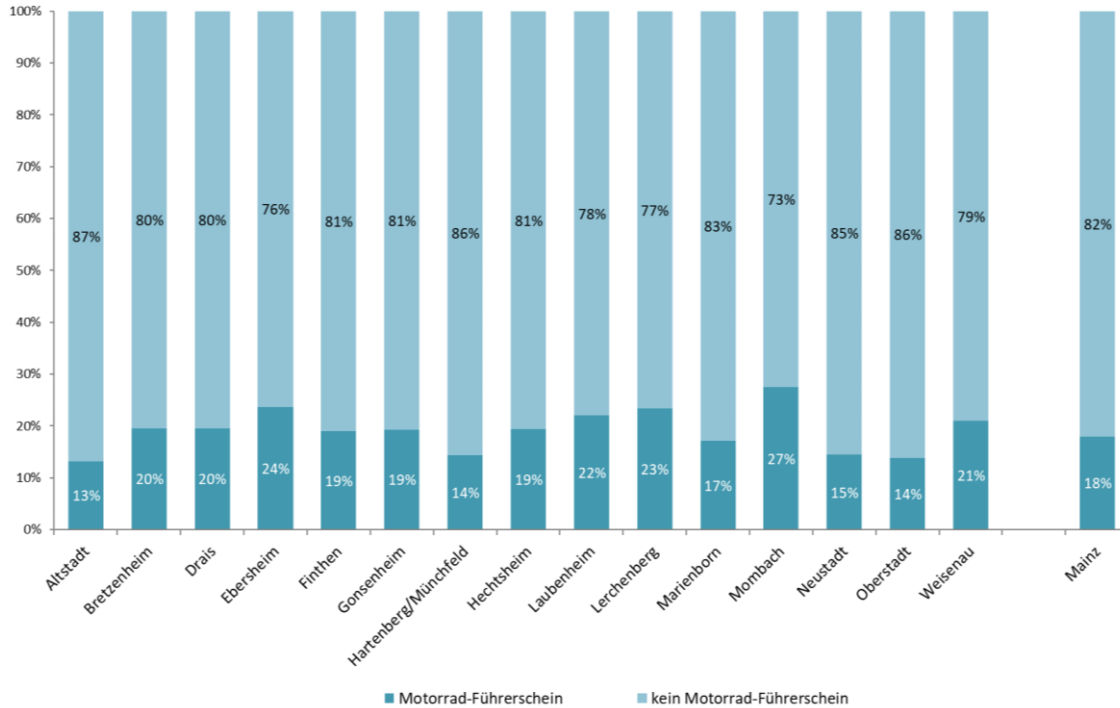


Abb. 5-10 Motorrad-Führerscheinbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Die Analyse des Motorrad-Führerscheinbesitzes nach Alter zeigt, dass Personen ab 50 Jahren tendenziell häufiger im Besitz eines Motorradführerscheins sind, als jüngere Personen. Zwischen 18 bis 49 Jahren liegt die Besitzquote bei 9 % bis 13 %.

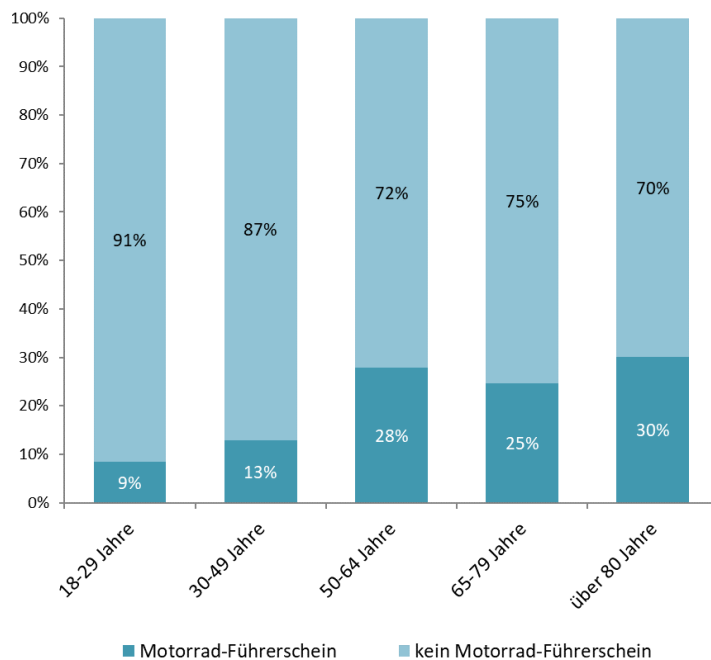


Abb. 5-11 Motorrad-Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 3 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins (s. Tab. 5-12).

Rund 4 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, rund 55 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 38 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-29-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 63 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein erhalten und sind häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler:innen, Auszubildende und Studierende). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Gemäß vorgenannter Definition sind Frauen tendenziell häufiger wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 40 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 36 % bei den Männern). Gleichzeitig zeigt sich jedoch ein minimal höherer Anteil an weiblichen Personen (3 %), die weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. Bei den Männern trifft diese Einschränkung im Mobilitätsverhalten auf 2 % zu.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-29 Jahre	3%	9%	26%	63%
30-49 Jahre	1%	3%	55%	40%
50-64 Jahre	1%	2%	70%	26%
65-79 Jahre	3%	4%	75%	17%
über 80 Jahre	12%	2%	69%	17%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	3%	5%	53%	40%
männlich	2%	4%	59%	36%
Mainz	3%	4%	55%	38%

Tab. 5-12 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadtteilen zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 5 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, im Stadtteil Gonsenheim am höchsten (s. Tab. 5-13). In der Neustadt ist der Anteil mit 1 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. Im Stadtteil Altstadt trifft dies auf 54 % der Personen zu, im Stadtteil Neustadt auf 53 %. Demgegenüber besitzt in Finthen mit 21 % und Ebersheim mit 22 % eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl einen Führerschein als auch eine ÖPNV-Zeitkarte.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadtteil	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Altstadt	2%	3%	41%	54%
Bretzenheim	2%	4%	55%	39%
Drais	4%	4%	65%	27%
Ebersheim	2%	3%	73%	22%
Finthen	4%	6%	69%	21%
Gonsenheim	5%	4%	63%	28%
Hartenberg/Münchfeld	2%	5%	44%	49%
Hechtsheim	2%	2%	68%	27%
Laubenheim	2%	3%	64%	32%
Lerchenberg	4%	6%	66%	23%
Marienborn	3%	4%	64%	30%
Mombach	2%	5%	57%	36%
Neustadt	1%	6%	40%	53%
Oberstadt	2%	3%	57%	38%
Weisenau	4%	7%	62%	27%
Mainz	3%	4%	55%	38%

Tab. 5-13 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.3 Nutzungsverhalten

Im Rahmen der Befragung wurde das Nutzungsverhalten der Bürger:innen hinsichtlich verschiedener Mobilitätsangebote untersucht. Abgefragt wurde die Nutzung von Homeoffice sowie die Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen und Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. Außerdem konnten die Befragten verschiedene Verkehrsmittel bewerten sowie die Hinderungsgründe für die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel angeben.

5.3.1 Nutzung von Homeoffice

Hinsichtlich der Homeoffice-Nutzung der berufstätigen Personen (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte sowie Freiwilligendienst) geben 52 % an, im Homeoffice zu arbeiten (s. Abb. 5-12). Entsprechend haben 48 % der Berufstätigen keine Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten oder nutzen sie nicht. Im Vergleich der Stadtteile besteht die höchste Nutzungsquote in der Altstadt mit 62 %, gefolgt von Draais und Finthen mit 57 % bzw. 55 %. Die niedrigsten Anteile liegen im Stadtteil Hartenberg/Münchfeld mit 46 % vor.

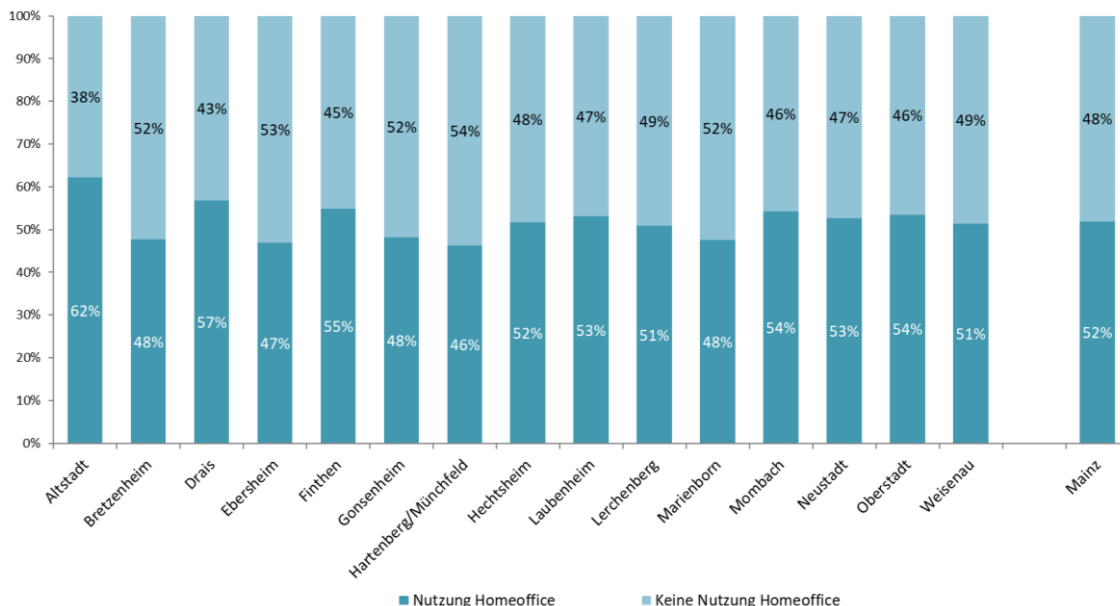


Abb. 5-12 Nutzung von Homeoffice nach Stadtteil (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

Die Mehrheit der berufstätigen Personen in Mainz nutzt die Möglichkeit von Homeoffice an einem (28 %) oder an zwei Tagen in der Woche (27 %) (s. Abb. 5-13). 20 % der Befragten arbeitet dreimal pro Woche im Homeoffice. Mehr als dreimal pro Woche arbeiten nur noch wenige Personen im Homeoffice, viermal pro Woche arbeiten beispielsweise 14 % der Berufstätigen. Eine vollständige Woche, also fünf Tage in der Woche, arbeitet ein geringer Anteil (10 %) an berufstätigen Personen im Homeoffice.

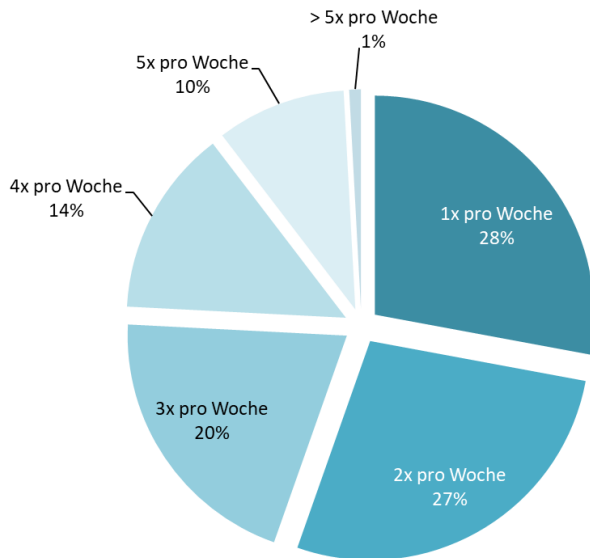


Abb. 5-13 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)
(Auswertung auf Personenebene)

5.3.2 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen

Eine weitere Abfrage im Fragebogen ermöglicht die Analyse der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohnort oder Ausbildungs-/Arbeitsort, also die Möglichkeit zum sicheren und stabilen Abstellen des Fahrrads. Bezüglich der Fahrradabstellplätze am Wohnort kann festgestellt werden, dass 88 % der Bewohner:innen in Mainz die Möglichkeit haben, das eigene Fahrrad am Wohnort sicher abzustellen. Im Vergleich dazu zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Arbeits-/Ausbildungsort ein anderes Bild. Hier haben 67 % der Personen die Möglichkeit zum sicheren Abstellen des Fahrrades an einem entsprechenden Fahrradabstellplatz.

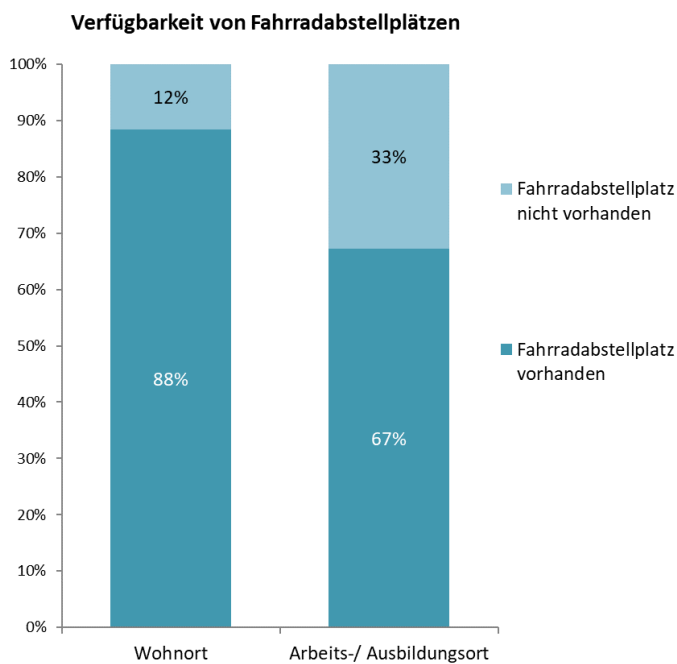


Abb. 5-14 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohn- sowie am Arbeits-/ Ausbildungsort
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zu den Ergebnissen aus 2019 haben sich die Anteile leicht verschoben. 2019 haben 84 % der Personen angegeben, am Wohnort über sichere Fahrradabstellmöglichkeiten zu verfügen. 60 % meinten, dass auch am Arbeitsort Fahrradabstellplätze vorhanden sind. Im Vergleich zu 2019 ist die Verfügbarkeit an beiden Orten demzufolge noch einmal angestiegen.

5.3.3 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten

Im Vergleich zur Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohnort- bzw. am Arbeits-/Ausbildungsort zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge ein anderes Bild. Am Arbeits- und Ausbildungsort haben 19 % der befragten Personen die Möglichkeit, ein E-Fahrzeug aufzuladen. Am Wohnort haben 17 % der Personen eine entsprechende Auflademöglichkeit. Demzufolge existiert am Arbeits- und Ausbildungsort zum aktuellen Zeitpunkt häufiger (plus zwei Prozentpunkte) die Möglichkeit, ein E-Fahrzeug aufzuladen, als am Wohnort der Personen.

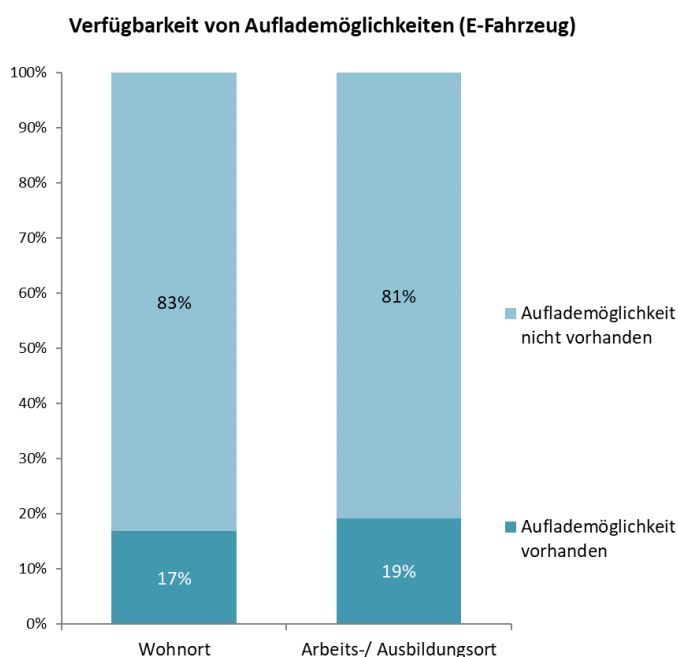


Abb. 5-15 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten (E-Fahrzeug) am Wohn- sowie am Arbeits-/ Ausbildungsort (Auswertung auf Personenebene)

5.3.4 Bewertung der Verkehrsmittel

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld der befragten Personen für Fußgänger:innen, Fahrradfahrer:innen sowie für Bus und Bahn in den jeweiligen Stadtteilen dargestellt. Die Unterscheidung nach den Wohnorten der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

Angebot für Fußgänger:innen

Das Verkehrsangebot für Fußgänger:innen wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,16 bewertet. Stadtweit bewerten 72 % der befragten Personen das Angebot im jeweiligen Wohnumfeld als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohner:innen im Stadtteil Oberstadt aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 1,89. Stadtweit bewerten knapp 10 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Oberstadt	1,89
Lerchenberg	1,98
Bretzenheim	2,03
Drais	2,06
Gonsenheim	2,09
Altstadt	2,13
Hartenberg/Münchfeld	2,13
Neustadt	2,17
Weisenau	2,17
Hechtsheim	2,18
Laubenheim	2,21
Mombach	2,41
Ebersheim	2,44
Finthen	2,48
Marienborn	2,74
Mainz	2,16

Tab. 5-14 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, sortiert – Fußverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

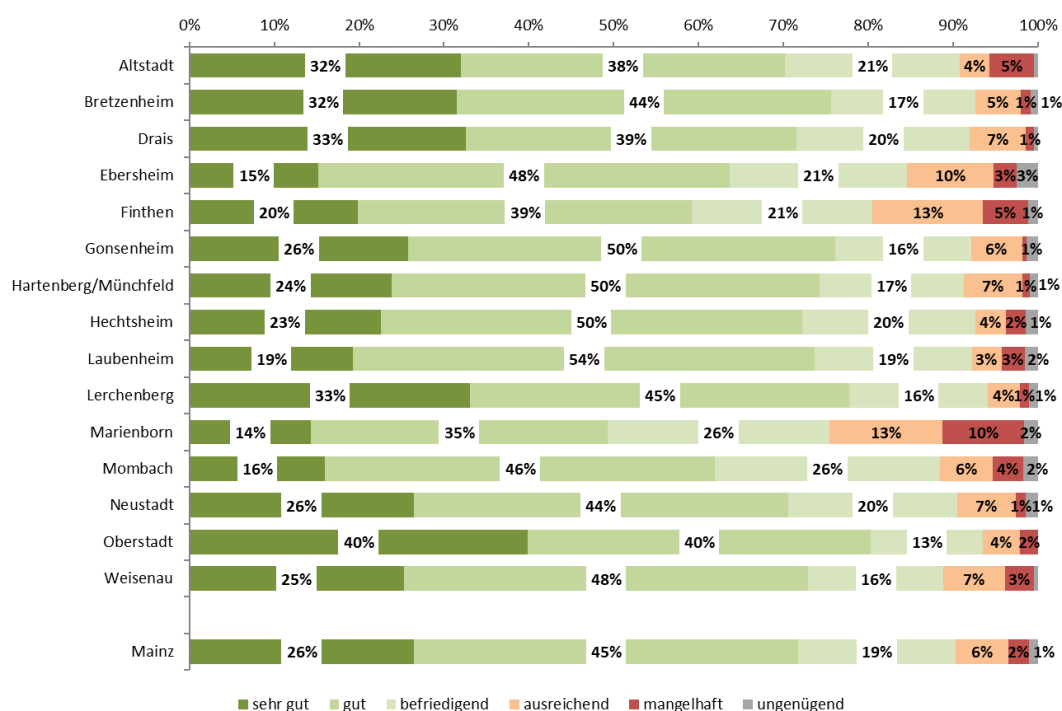


Abb. 5-16 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld – Fußverkehr
(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Angebot für Fahrradfahrer:innen

Das Angebot für Fahrradfahrer:innen im Wohnumfeld wird von den befragten Personen in Mainz im gesamten Durchschnitt mit 3,09 bewertet. 36 % der Befragten bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis

sehr gut (gegenüber 72 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Stadtteile bewerten vor allem die Bewohner:innen in Ebersheim das Angebot am schlechtesten. In den Stadtteilen Hechtsheim und Bretzenheim erfolgt hingegen die vergleichsweise positivste Bewertung. Die beste Bewertung weist Hechtsheim mit einer Durchschnittsnote von 2,69 auf.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Hechtsheim	2,69
Bretzenheim	2,73
Oberstadt	2,79
Laubenheim	2,86
Neustadt	3,02
Weisenau	3,03
Gonsenheim	3,08
Drais	3,20
Hartenberg/Münchfeld	3,21
Mombach	3,29
Marienborn	3,33
Lerchenberg	3,35
Altstadt	3,51
Finthen	3,53
Ebersheim	3,56
Mainz	3,09

Tab. 5-15 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Personenebene)

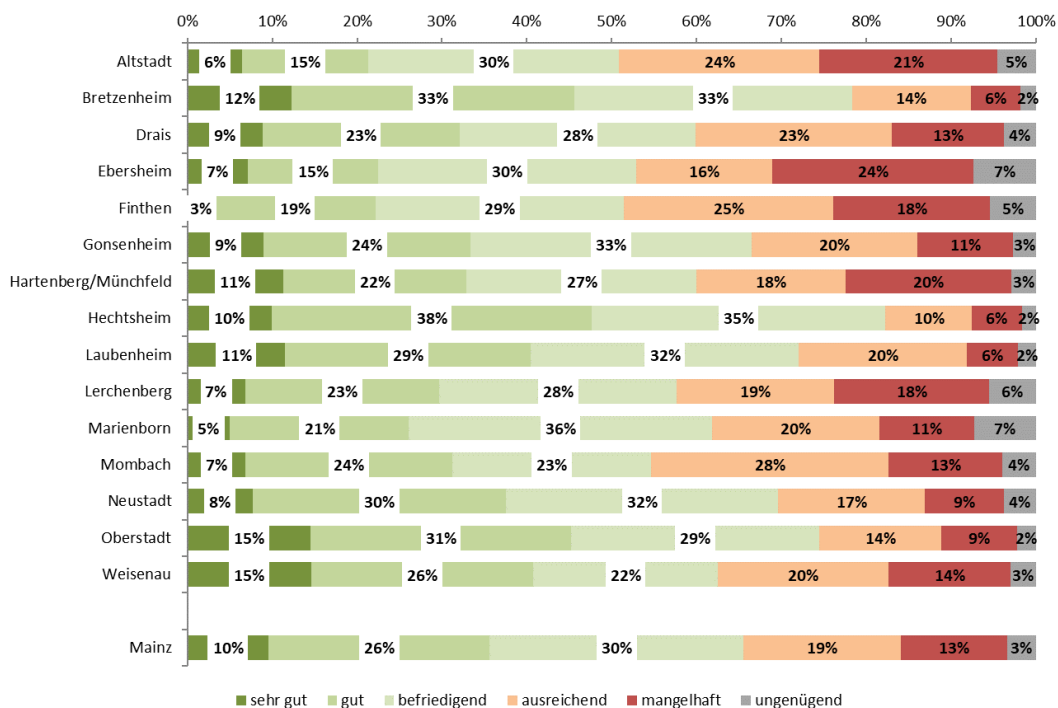


Abb. 5-17 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld – Radverkehr
(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Angebot für Bus und Bahn

Das Angebot für Bus und Bahn im Wohnumfeld werden von den befragten Personen in Mainz mit einer Durchschnittsnote von 2,33 bewertet. Stadtweit vergeben 24 % der Befragten die Note sehr gut und 39 % die Note gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohner:innen aus der Altstadt bewertet (Durchschnittsnote: 2,09), von den Bewohner:innen aus Ebersheim hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 3,10). Stadtweit empfinden 14 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Altstadt	2,09
Bretzenheim	2,09
Gonsenheim	2,17
Hechtsheim	2,17
Oberstadt	2,20
Marienborn	2,23
Hartenberg/Münchfeld	2,28
Laubenheim	2,31
Neustadt	2,37
Mombach	2,44
Lerchenberg	2,58
Weisenau	2,66
Finthen	2,72
Drais	2,87
Ebersheim	3,10
Mainz	2,33

Tab. 5-16 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, sortiert – Bus und Bahn
(Auswertung auf Personenebene)

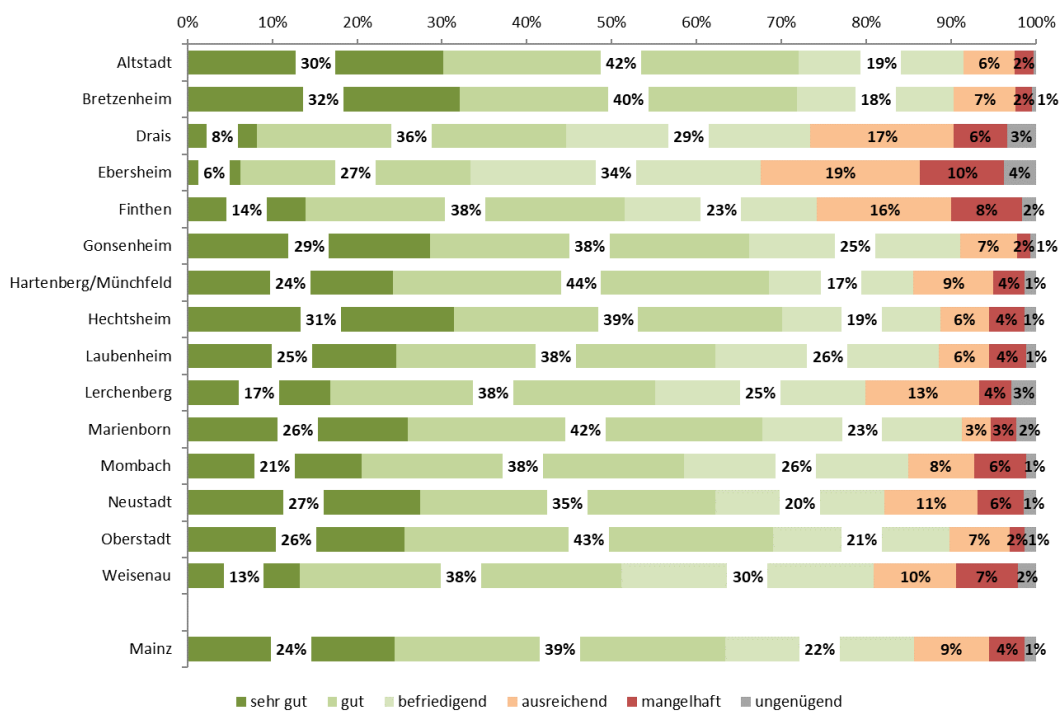


Abb. 5-18 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld – Bus und Bahn
(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Gesamtübersicht

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote im Wohnumfeld der befragten Personen in Mainz wird noch einmal deutlich, dass der Fußverkehr verhältnismäßig gut bewertet wird und tendenziell Unzufriedenheit im Radverkehr hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Stadtteil	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Bus- und Bahnverkehr
Altstadt	2,13	3,51	2,09
Bretzenheim	2,03	2,73	2,09
Drais	2,06	3,20	2,87
Ebersheim	2,44	3,56	3,10
Finthen	2,48	3,53	2,72
Gonsenheim	2,09	3,08	2,17
Hartenberg/ Münchfeld	2,13	3,21	2,28
Hechtsheim	2,18	2,69	2,17
Laubenheim	2,21	2,86	2,31
Lerchenberg	1,98	3,35	2,58
Marienborn	2,74	3,33	2,23
Mombach	2,41	3,29	2,44
Neustadt	2,17	3,02	2,37
Oberstadt	1,89	2,79	2,20
Weisenau	2,17	3,03	2,66
Mainz	2,16	3,09	2,33

Tab. 5-17 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, Übersicht
(Auswertung auf Personenebene)

5.3.5 Hinderungsgründe für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel

Eine weitere Frage behandelt die Gründe, die die befragten Personen in Mainz zum aktuellen Zeitpunkt daran hindern, bestimmte Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) zu nutzen. Die nachfolgenden Ergebnisse basieren auf den gesamtstädtischen Ergebnissen. Im Anhang B sind die Ergebnisse für die jeweiligen Stadtteile aufgeführt.

Zur Frage, warum die befragten Personen Fußwege vermeiden (s. Abb. 5-19), haben die meisten angegeben (Anteil: 55 %), dass das Ziel des Weges zu weit entfernt sei, sodass sich der Weg zu Fuß nicht anbietet. Darauf folgen die Gründe, dass der Weg zu anstrengend sei (18 %), dass es zu wenige oder zu schlechte Fußwege gäbe (6 %) oder dass der Weg zu Fuß zu gefährlich sei (3 %).

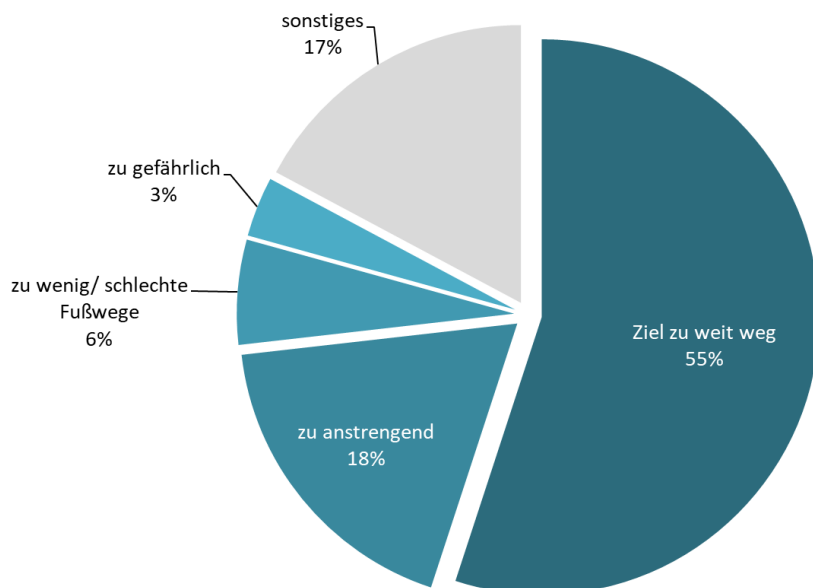


Abb. 5-19 Hinderungsgründe zur Nutzung von Verkehrsmitteln – Fußwege
(Auswertung auf Personenebene)

Zur Frage, warum die befragten Mainzer:innen das Rad nicht nutzen, haben mit 22 % die meisten Personen angegeben, dass das Ziel zu weit entfernt sei, wodurch sich das Fahrrad auf dem Weg als Verkehrsmittel nicht anböte (s. Abb. 5-20). Daran schließen sich mit 19 % diejenigen an, die denken, dass der Weg mit dem Fahrrad zu gefährlich sei. 17 % haben angegeben, dass der Weg mit dem Fahrrad zu anstrengend sei. 14 % denken, dass es zu wenig Radwege gibt.

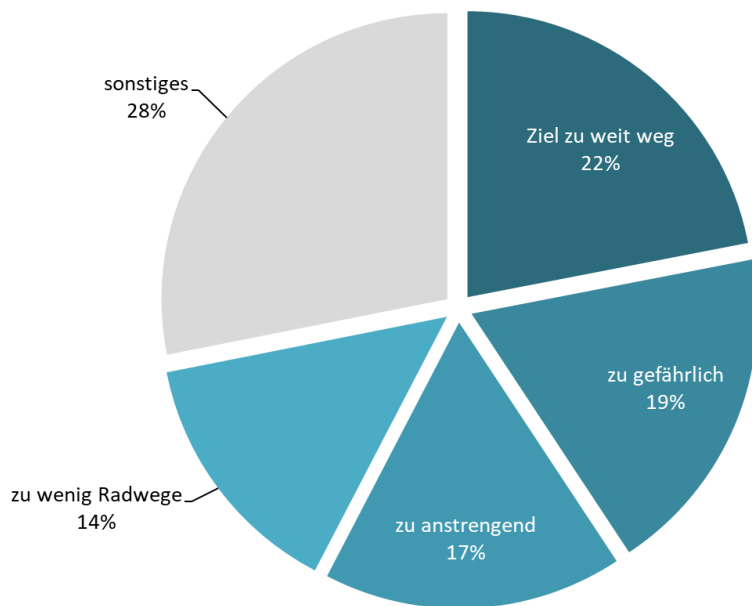


Abb. 5-20 Hinderungsgründe zur Nutzung von Verkehrsmitteln – Fahrrad
(Auswertung auf Personenebene)

In Bezug auf die Gründe, warum Bus und Bahn von den befragten Personen zum aktuellen Zeitpunkt vermieden werden, überwiegt mit 25 % der Aspekt, Bus und Bahn wären zu unflexibel (s. Abb. 5-21). Darauf folgt mit 19 % die Angabe, dass Bus und Bahn zu teuer wären. 16 % meinen, die Fahrt mit Bus und Bahn wäre zu langsam. 14 % kritisieren das Angebot und meinen, dass dies aktuell zu schlecht sei. 8 % der Befragten hat angegeben, dass die Busse und Bahnen zu voll sein, wodurch die Fahrt unattraktiv sei und vermieden wird.

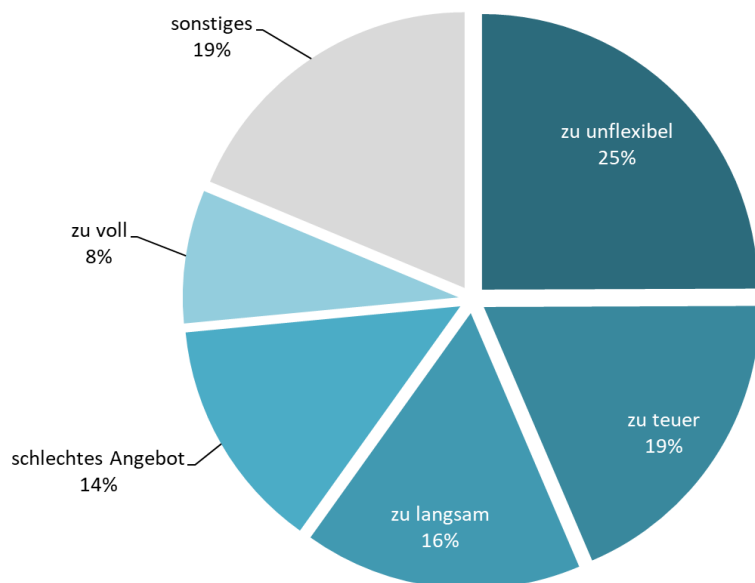


Abb. 5-21 Hinderungsgründe zur Nutzung von Verkehrsmitteln – Bus und Bahn
(Auswertung auf Personenebene)

6 Mobilität

Die Analyse der Mobilität gehört zu den wichtigsten Ergebnissen im Rahmen der Haushaltsbefragung. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch um die Analyse, welche Verkehrsmittel auf den Wegen genutzt werden und welche Wege von wo nach wo erfolgen (Verflechtungen).

6.1 Wegezanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 17.641 Wege erfasst.¹⁹ Jede:r Bürger:in in der Stadt Mainz legt durchschnittlich 3,2 Wege je Werktag zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also die Personen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegezanzahl je mobiler Person (also den Personen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben) ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,6 Wegen je Tag (s. Tab. 6-1). Damit liegt die Mobilitätsrate der Stadt Mainz im bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²⁰ 89 % der Personen in Mainz waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 11 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 34 %), Homeoffice (ca. 15 %), altersbedingte Einschränkungen (ca. 11 %), Urlaub (ca. 10 %) oder Krankheit (6 %). Die Analyse der Wegezwecke erfolgt in Kapitel 6.3.

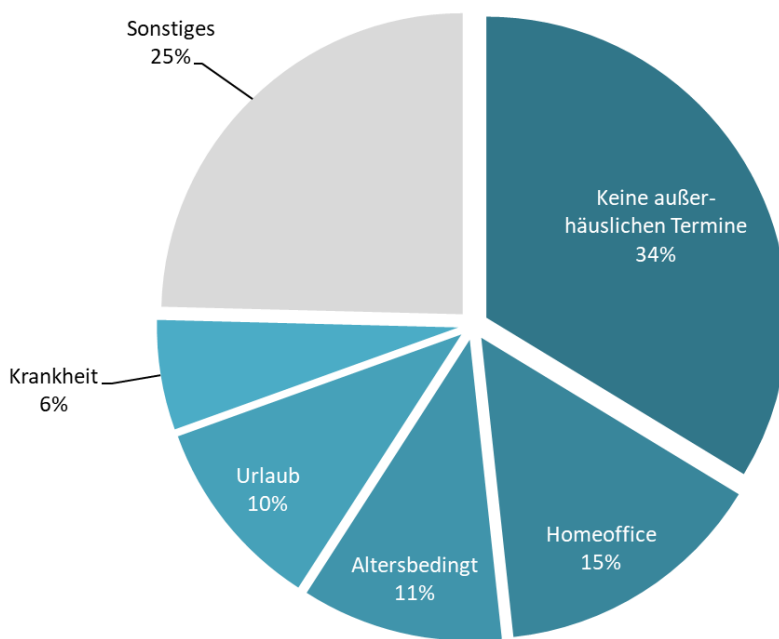


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁹ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²⁰ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürger:innen in der Stadt Mainz in den mittleren Altersklassen ihr Maximum erreicht. Erst mit höherem Alter (80 Jahre und älter) sinkt diese wieder ab (s. Tab. 6-1). Die mobilsten Personen sind bei den 30-49-Jährigen zu finden. Hier wird auch das Wegemaximum mit 3,5 Wegen je Tag erreicht. In der Altersklasse zwischen 30 und 49 Jahren ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,4 Wegen pro Tag im Mittel ältere Personen ab 80 Jahren. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
0-17 Jahre	6%	0%	55%	33%	4%	0%	2,9	3,1
18-29 Jahre	11%	1%	43%	32%	10%	3%	3,2	3,6
30-49 Jahre	6%	1%	45%	31%	12%	5%	3,5	3,8
50-64 Jahre	9%	1%	46%	27%	12%	4%	3,3	3,6
65-80 Jahre	14%	0%	39%	28%	14%	6%	3,4	3,9
über 80 Jahre	29%	1%	40%	20%	8%	2%	2,4	3,4
Mainz	11%	1%	45%	29%	11%	4%	3,2	3,6

Tab. 6-1 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegeanzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,4 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige (3,0 Wege/Tag) und sich in Ausbildung befindliche Personen (3,2 Wege/Tag) bestreiten hingegen im Schnitt weniger Wege als die berufstätigen Personen. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 80-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 19 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst, FSJ, FÖJ</i>	7%	1%	48%	30%	11%	4%	3,4	3,6
nicht berufstätig <i>Erwerbslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner:in/ Pensionär:in, Kind (nicht eingeschult)</i>	19%	1%	41%	24%	11%	4%	3,0	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende:r, Schüler:in, Student:in</i>	8%	0%	46%	35%	9%	2%	3,2	3,5
Mainz	11%	1%	45%	29%	11%	4%	3,2	3,6

Tab. 6-2 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezähl pro Person differenziert nach Stadtteil

Bei Auswertung der Wegezähl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürger:innen im Stadtteil Altstadt besitzen die höchste Mobilitätsrate. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,9 Wege pro Tag zurückgelegt. Inclusive der immobilen Personen ergeben sich daraus 3,6 Wege pro Person pro Tag (s. Tab. 6-3). Die Bewohner:innen in Lerchenberg und Marienborn legen hingegen jeweils 2,9 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner:innen in Mainz. In der Stichprobe legen auf gesamtstädtischer Ebene mit 11 % nur wenige Personen mehr als 6 Wege pro Tag bzw. mit 4 % nur wenige mehr als 8 Wege pro Tag zurück.

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Altstadt	7%	2%	40%	29%	17%	4%	3,6	3,9
Bretzenheim	11%	0%	46%	28%	11%	4%	3,3	3,7
Drais	12%	2%	46%	26%	11%	4%	3,1	3,5
Ebersheim	12%	1%	52%	21%	10%	4%	3,0	3,4
Finthen	13%	1%	47%	28%	10%	2%	3,0	3,4
Gonsenheim	12%	0%	45%	27%	12%	3%	3,2	3,6
Hartenberg/Münchfeld	7%	1%	43%	38%	10%	2%	3,3	3,6
Hechtsheim	14%	2%	46%	24%	11%	3%	3,0	3,5
Laubenheim	9%	1%	48%	31%	9%	3%	3,1	3,4
Lerchenberg	10%	1%	56%	24%	7%	2%	2,9	3,2
Marienborn	15%	0%	49%	26%	8%	3%	2,9	3,4
Mombach	13%	2%	42%	30%	9%	5%	3,2	3,7
Neustadt	13%	0%	43%	29%	10%	5%	3,3	3,8
Oberstadt	8%	1%	45%	32%	10%	4%	3,4	3,7
Weisenau	13%	1%	48%	25%	8%	4%	3,1	3,5
Mainz	11%	1%	45%	29%	11%	4%	3,2	3,6

Tab. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegezähl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Stadtteilen gibt, wurde die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jeden Stadtteil ermittelt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohner:innen in der Altstadt mit 1,25 Wegen je Person und Tag zurückgelegt (s. Tab. 6-4). Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Marienborn zu verzeichnen. Dort legt jede Person 0,41 Fußwege je Tag zurück. Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 0,63 Fußwegen je Person und Tag.

Stadtweit werden je Person 0,83 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 1,09 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner:innen von Bretzenheim an der Spitze. Darauf folgt der Stadtteil Gonsenheim mit 1,02 Wegen je Person und Tag. In Ebersheim werden mit 0,36 Wegen pro Person und Tag am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede:r Bürger:in in der Stadt Mainz legt im Mittel 1,14 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Mofa) zurück. Mit jeweils 0,73 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in der Altstadt und der

Neustadt am niedrigsten. In Ebersheim werden wiederum mit 1,72 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖPNV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,61 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtspezifischen Werte reichen von 0,43 Wege in Weisenau bis 0,80 Wege in der Altstadt.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Wege/ Person
Altstadt	1,25	0,86	0,73	0,80	3,6
Bretzenheim	0,50	1,09	1,09	0,58	3,3
Drais	0,43	0,46	1,64	0,56	3,1
Ebersheim	0,49	0,36	1,72	0,47	3,0
Finthen	0,42	0,55	1,47	0,56	3,0
Gonsenheim	0,52	1,02	1,13	0,50	3,2
Hartenberg/ Münchfeld	0,73	0,96	0,89	0,75	3,3
Hechtsheim	0,43	0,64	1,41	0,51	3,0
Laubenheim	0,46	0,68	1,46	0,55	3,1
Lerchenberg	0,43	0,42	1,53	0,49	2,9
Marienborn	0,41	0,63	1,25	0,57	2,9
Mombach	0,51	0,84	1,18	0,63	3,2
Neustadt	0,89	0,90	0,73	0,78	3,3
Oberstadt	0,64	0,89	1,23	0,63	3,4
Weisenau	0,44	0,85	1,34	0,43	3,1
Mainz	0,63	0,83	1,14	0,61	3,2

Tab. 6-4 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebene)

Auf die Gesamtzahl der Einwohner:innen in Mainz hochgerechnet werden täglich etwa 695.500 Wege unternommen (s. Tab. 6-5). Davon entfallen 132.600 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 247.200 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer:in: 201.900 Wege, MIV-Mitfahrer:in: 45.300 Wege). Insgesamt 315.700 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 135.500 zu Fuß und 180.200 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (93.700) von den Bewohner:innen des bevölkerungsreichsten Stadtteils Neustadt zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Drais (9.700 Wege) am niedrigsten.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Altstadt	21.100	14.600	12.300	13.500	61.500	3,6
Bretzenheim	9.600	20.900	20.900	11.000	62.400	3,3
Drais	1.300	1.400	5.100	1.800	9.700	3,1
Ebersheim	2.900	2.100	10.200	2.800	17.900	3,0
Finthen	5.900	7.600	20.400	7.800	41.700	3,0
Gonsenheim	12.800	25.200	27.900	12.400	78.300	3,2
Hartenberg/ Münchfeld	13.400	17.700	16.300	13.700	61.100	3,3
Hechtsheim	6.500	9.800	21.400	7.700	45.400	3,0
Laubenheim	4.100	6.100	13.100	5.000	28.300	3,1
Lerchenberg	2.900	2.800	10.300	3.300	19.400	2,9
Marienborn	1.800	2.700	5.400	2.500	12.400	2,9
Mombach	7.200	11.800	16.600	8.800	44.400	3,2
Neustadt	25.300	25.600	20.600	22.200	93.700	3,3
Oberstadt	14.200	19.700	27.100	13.900	74.900	3,4
Weisenau	6.400	12.300	19.400	6.300	44.400	3,1
Mainz	135.500	180.200	247.200	132.600	695.500²¹	3,2

Tab. 6-5 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Präferenzen beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und raumstrukturellen/ verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort

Die Bürger:innen in der Stadt Mainz bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 36 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengefasst) und zu 64 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (s. Abb. 6-2). Davon entfallen 19 % auf den Fußverkehr, 26 % auf den Radverkehr und 19 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürger:innen der einzelnen Stadtteile können Unterschiede festgestellt

²¹ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

werden. So weisen jeweils die Stadtteile Altstadt, Neustadt und Hartenberg/ Münchfeld einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In der Altstadt beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 80 %, in der Neustadt 78 % und in Hartenberg/Münchfeld 73 %. In der Altstadt sind insbesondere die Fußverkehrsanteile erhöht, in der Neustadt sind die Fuß- und Radverkehrsanteile ausgeglichen. Auch hinsichtlich der ÖPNV-Anteile sind die höchsten Werte in den Stadtteilen Neustadt (24 %), Altstadt (22 %) und Hartenberg/Münchfeld (22 %) zu finden. Stadtteile, die in weniger dicht besiedelten bzw. eher ländlich geprägten Bereichen liegen, haben einen höheren MIV-Anteil. So weist Ebersheim mit 57 %, Drais mit 53 % und Lerchenberg mit ebenfalls 53 % die höchsten MIV-Anteile auf.

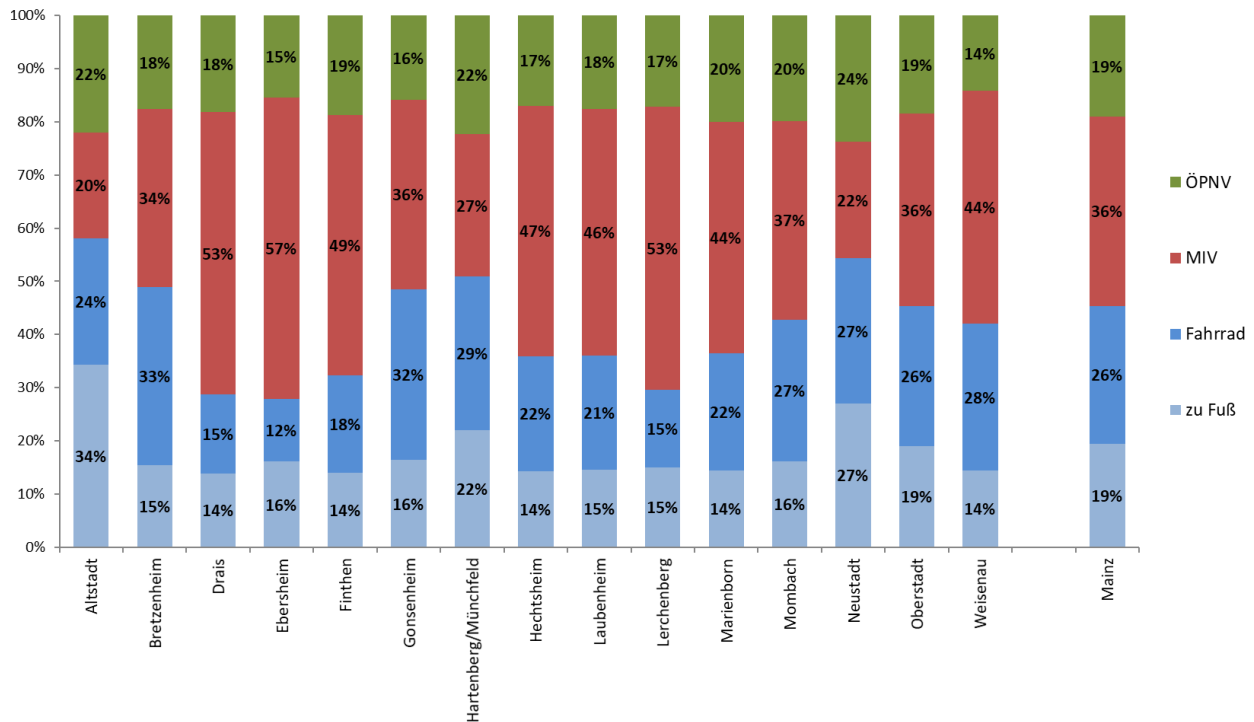


Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadtteile
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-2 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohner:innen in den Mainzer Stadtteilen eingeteilt in die vier Verkehrsmittelhauptgruppen (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖPNV).²² In Abbildung 6-3 ist die Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile nach allen abgefragten Verkehrsmitteln dargestellt. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem knapp 19 %-igen ÖPNV-Anteil auf gesamtstädtische Ebene 7,9 % auf den Busverkehr, 5,4 % auf die Straßenbahn und 5,7 % auf den Schienennah- und -fernverkehr. Im Vergleich der Stadtteile zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Stadtteile, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 36 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 28,2 % MIV-Fahrer:in (inkl. E-Auto), 6,5 % MIV-Mitfahrer:in (inkl. E-Auto) und 0,9 % Motorradfahrer:in auf (s. Abb. 6-3). Der Anteil am Motorradver-

²² In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile sowie E-Auto-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.

kehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrer:innen (inkl. E-Autos) ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer:innen (inkl. E-Autos). Der MIV-Mitfahrer:in-Anteil weist in den einzelnen Stadtteilen Werte zwischen 2 % und 12 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 25,9 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 19,3 % herkömmlichen Radverkehr und 5,2 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Dazu kommen noch 0,9 % Anteil durch Lastenräder und ein Anteil von 0,2 % MVGmeinRad. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich mit 10 % in Gonsenheim feststellen, während die geringsten Anteile in der Altstadt (2 %) vorliegen.

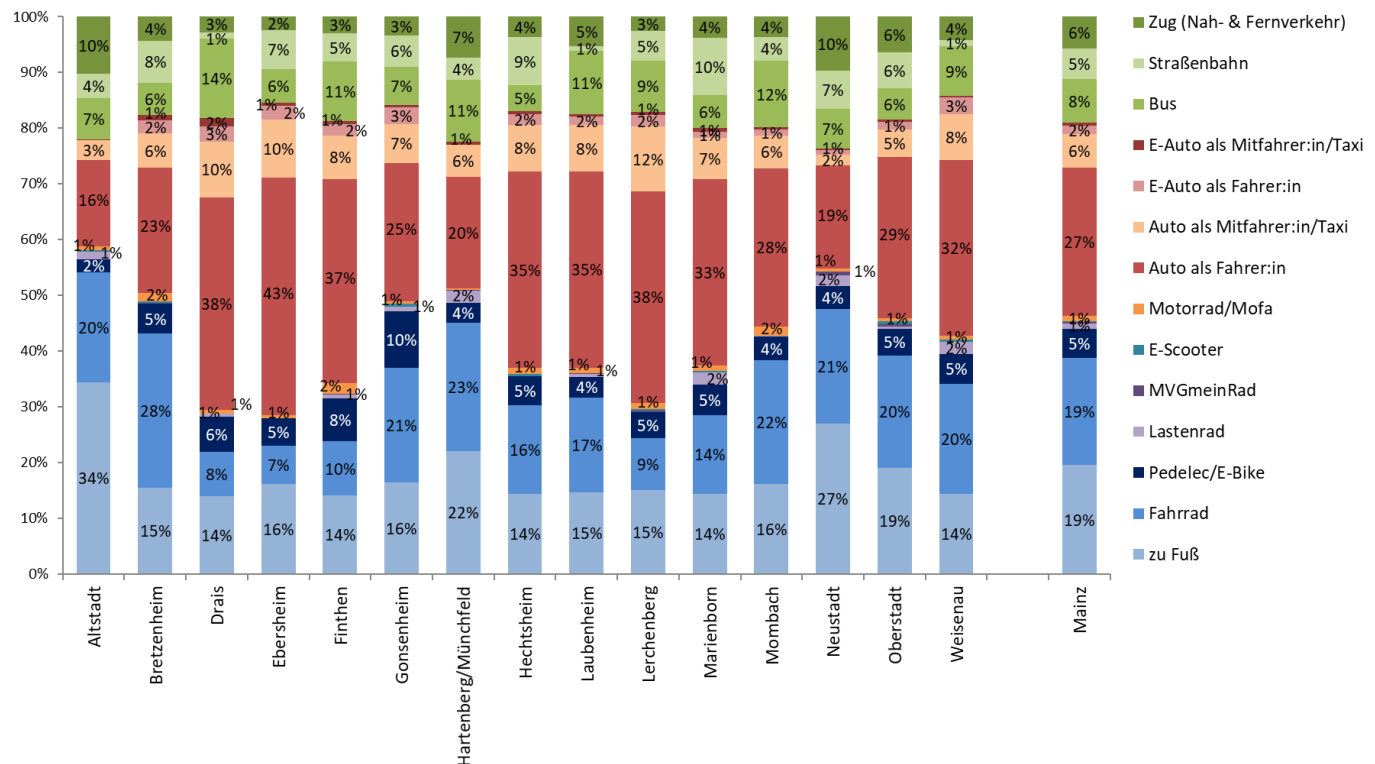


Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Detail)
(Auswertung auf Weegebene), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine übersichtliche Darstellung der Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf gesamtstädtischer Ebene kann auch noch einmal dem Anhang (Anhang C) entnommen werden.

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen zusammen nur 9 % der Verkehrsleistung, auf den MIV hingegen 80 % und auf den ÖPNV 11 % (s. Abb. 6-4). Demnach werden 90 Tsd. Personen-km täglich von den Bürger:innen in Mainz zu Fuß bestritten, 194 Tsd. Personen-km mit dem Fahrrad, 2.486 Tsd. Personen-km mit dem MIV und 356 Tsd. Personen-km erfolgen mit dem ÖPNV (s. Tab. 6-6).

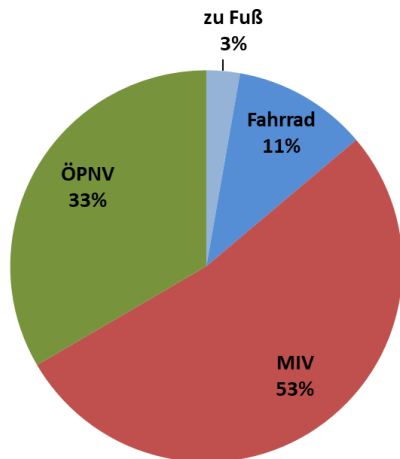


Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖPNV	1.792.000
MIV	2.829.000
Fahrrad	594.000
zu Fuß	148.000
Mainz	5.363.000

Tab. 6-6 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebene)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Mainz sind in der Abbildung 6-5 der Modal Split vergleichbarer bzw. Städte in näherer Umgebung aufgeführt. Aktuelle Vergleichsdaten liegen leider nicht vor. Die letzten Daten stammen zum Großteil aus der Erhebung Mobilität in Städten der SrV 2018 oder aus der Studie Mobilität in Deutschland (2016/2017). Dementsprechend beziehen sich die Daten auf Zeiträume vor der Corona-Pandemie. Vergleichsdaten liegen beispielsweise aus Koblenz, Wiesbaden, Frankfurt am Main, Darmstadt, Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim vor. Im Vergleich zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split dieser Kommunen, teils größere Unterschiede. Die MIV-Anteile weichen um bis zu 17 Prozentpunkte vom Anteil in Mainz ab. Die höchsten MIV-Anteile weisen Koblenz mit 53 % und Wiesbaden mit 49 % auf. Ein ähnlicher Anteil wie in Mainz ist beispielsweise in Darmstadt festzustellen. In Heidelberg, Karlsruhe und Frankfurt am Main sind die MIV-Anteile noch einmal um bis zu sieben Prozentpunkte niedriger. Hinsichtlich des Radverkehrs zeigen sich in den Vergleichskommunen häufig geringere Anteile. Lediglich Karlsruhe mit einem Anteil von 31 % und Heidelberg mit 29 % weisen höhere Werte als Mainz auf. Bezüglich des ÖPNV-Anteils lassen sich ebenfalls deutliche Unterschiede feststellen. So fällt auf, dass der ÖPNV-Anteil in Karlsruhe oder Heidelberg um sechs bzw. vier Prozentpunkte niedriger ausfällt als in Mainz. Lediglich in Frankfurt am Main ist der ÖPNV-Anteil höher (plus zwei Prozentpunkte). Wie bereits angesprochen spielen hier die Auswahl an unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln und die ÖPNV-Angebotsqualität eine entscheidende Rolle (Busverkehr; Stadtbahn-, Nah- und Fernverkehr). Im Hinblick auf den Fußverkehrsanteil sind in allen Vergleichskommunen höhere Anteilswerte zu erkennen. Während der Fußverkehrsanteil in Karlsruhe oder Darmstadt sechs Prozentpunkte höher ausfällt, ist er in Heidelberg zehn Prozentpunkte höher als in Mainz. Der Vergleich der Anteilswerte, die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der MIV am Gesamtverkehr ausmachen, verdeutlicht, dass Mainz mit der Aufteilung 36 % MIV/64 % Umweltverbund eine ähnliche Aufteilung wie Darmstadt aufweist. Lediglich Heidelberg und Karlsruhe weisen höhere Anteilswerte im Umweltverbund auf.

In der übergeordneten Studie Mobilität in Deutschland werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 erhoben. Die Daten aus der Erhebung 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt die Stadt Mainz einen um 21 Prozentpunkte niedrigeren MIV-Anteil. Im Vergleich mit den Ergebnissen aus Rheinland-Pfalz ergibt sich ein um 27 Prozentpunkte niedrigerer MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind etwas niedriger als auf Bundes- und Landesebene, während die Radverkehrsanteile deutlich höher liegen. Die ÖPNV-Anteile sind in Mainz ebenfalls höher. Zusätzlich wurden im Rahmen der MiD-Studie Modal Split-Ergebnisse für Siedlungs- und Raumordnungstypen vorgestellt. Gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStarR) zählt Mainz zur Kategorie „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“. Gegenüber dieser Kategorie besitzt Mainz einen geringeren MIV-Anteil. Während der Fußverkehrsanteil in Mainz um fünf Prozentpunkte geringer ausfällt, ist der Radverkehrsanteil um zwölf Prozentpunkte höher. Der Anteil des ÖPNV ist in Mainz um sieben Prozentpunkte höher als in der Vergleichskategorie.

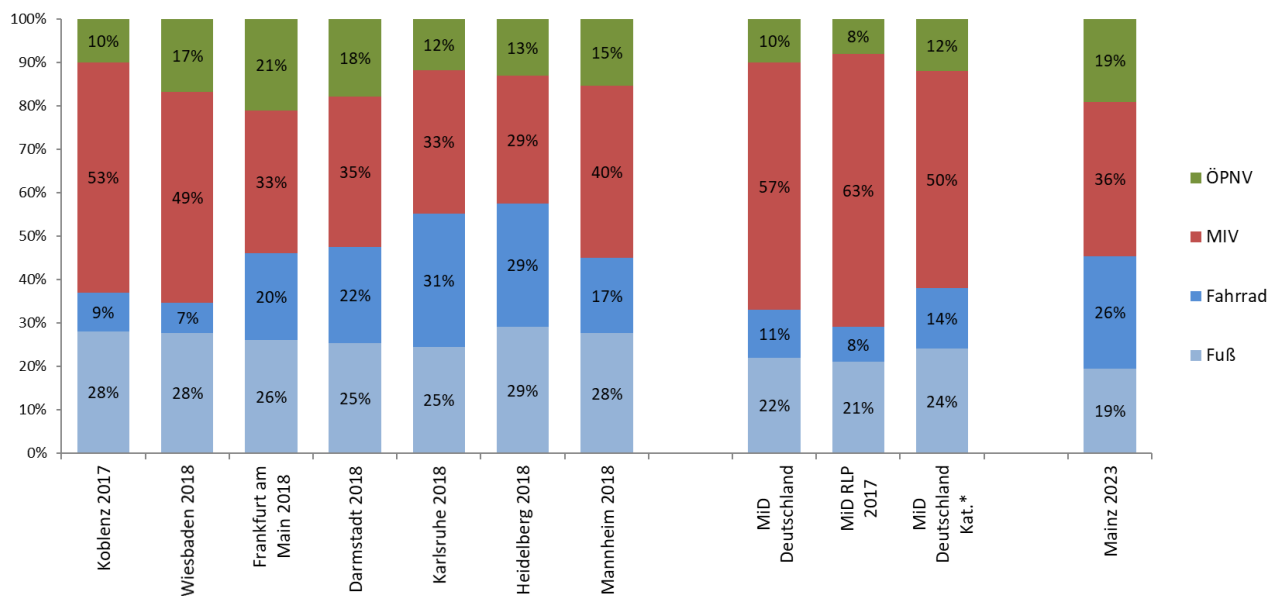


Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²³
(Kat.* = Stadtregion -Regiopole und Großstadt)²⁴

²³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²⁴ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStar7) gemäß MiD 2017

Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2019 lassen sich einzelne Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. 2019 fand die Erhebung von Anfang Mai bis Ende Juni statt, die 8.400 angeschriebenen Haushalte sollten hier am ausgewählten Stichtag (Dienstag oder Donnerstag) ihre Mobilität entsprechend dokumentieren.²⁵ Im Hinblick auf den MIV ist bei der Befragung 2023 ein niedrigerer Anteil als 2019 zu erkennen. Dieser sank von 39 % auf 36 %. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 21 % auf 26 % feststellen. Der Fußverkehrsanteil hat einen leichten Anstieg um einen Prozentpunkt von 18 % im Jahr 2019 auf 19 % 2023 zu verzeichnen. Der ÖPNV-Anteil ist zwischen 2019 und 2023 um drei Prozentpunkte gesunken. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds gegenüber dem MIV-Anteil um drei Prozentpunkte zu.

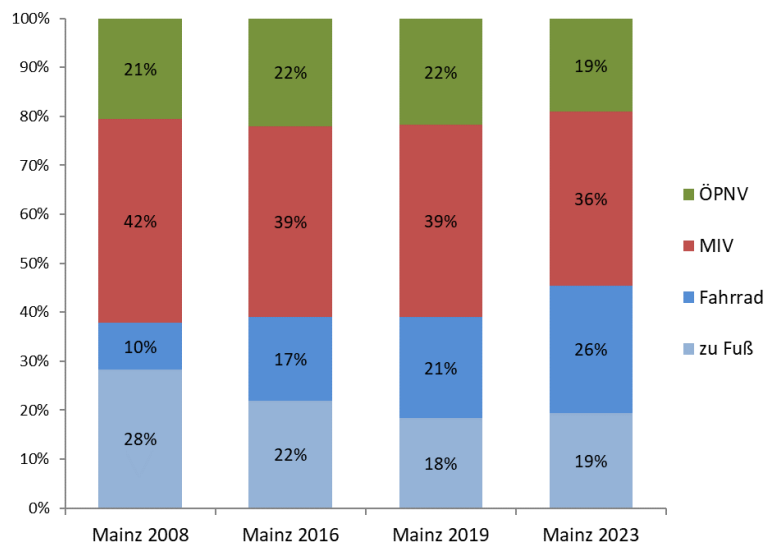


Abb. 6-6 Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebene)

²⁵ Quelle: Mobilitätsbefragung – Mainz 2019.

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern (s. Abb. 6-7). Die Kernaussagen für die Stadt Mainz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind vereinzelt zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß und nutzen vermehrt den ÖPNV, während Männer häufiger mit dem Fahrrad unterwegs sind und häufiger den MIV nutzen.
- Vor allem in den Altersklassen ab 30 Jahren nutzen Männer den MIV häufiger als Frauen. Im Vergleich dazu ist der ÖPNV-Anteil bei Frauen ab den Altersklassen über 65 Jahren höher.
- Insbesondere Frauen ab 65 Jahren gehen häufiger zu Fuß als Männer. Männer in diesen Altersklassen nutzen hingegen gehäuft das Fahrrad.

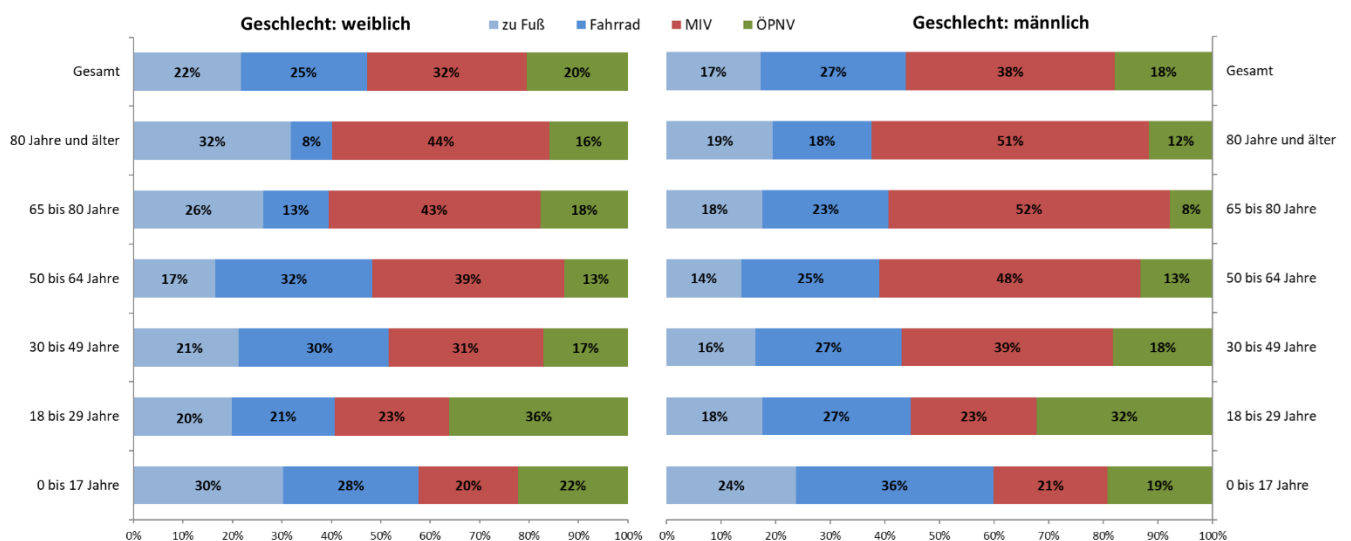


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede. Es ist zu erkennen, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt. Während Vollzeit erwerbstätige Personen (40 %), Hausfrauen/Hausmänner (47 %) sowie Rentner:innen (46 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere in der Gruppe der Schüler:innen und Student:innen (s. Abb. 6-8). Den höchsten ÖPNV-Anteil haben Auszubildende (33 %), Studierende (39 %) sowie erwerbslose Personen (38 %). Die Gruppe der erwerbslosen Personen sowie der Schüler:innen weist zudem einen hohen Anteil am Fußverkehr (erwerbslose Personen: 28 %; Schüler:innen: 26 %) auf. Hohe Anteile im Radverkehr sind bei den in Teilzeit Beschäftigten (37 %), den Schüler:innen (31 %) sowie den Studierenden (28 %) zu erkennen. Darüber hinaus wird deutlich, dass in Vollzeit tätige Personen neben dem MIV zu 24 % auf den Wegen das Fahrrad nutzen und zu 19 % den ÖPNV.

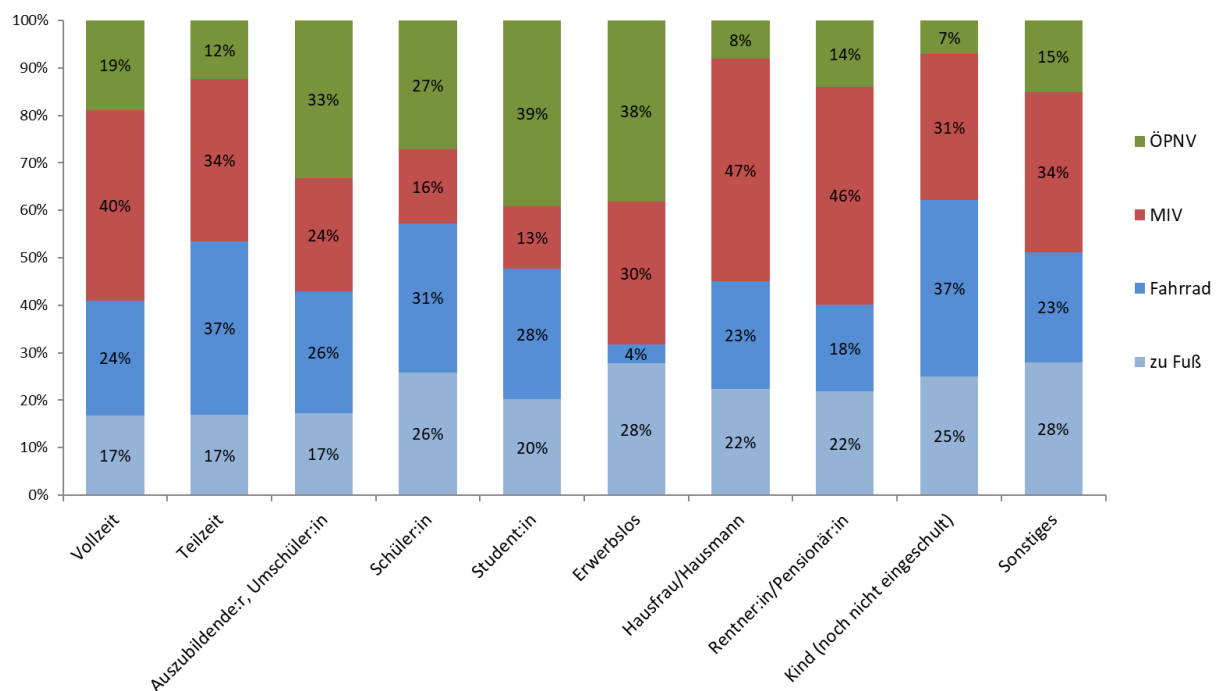


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in der nachfolgenden Tabelle 6-7 dargestellt. Es wird deutlich, dass mit 22,7 % der Großteil der Wege eine Länge zwischen 1 km bis 2,5 km hat. Darauf folgen mit 22,0 % die Wege, die in die Wegelängenkategorie 2,5 km bis 5 km eingeteilt werden können. Im Rahmen der Befragung hatten nur wenige Wege eine Länge von über 50 km.

Wegelängenklasse	Wege absolut	Anteil
< 1 km	121.500	17,5%
1-2,5 km	158.000	22,7%
2,5-5 km	153.000	22,0%
5-10 km	123.100	17,7%
10-25 km	81.100	11,7%
25-50 km	43.200	6,2%
50-100 km	10.900	1,6%
> 100 km	4.600	0,7%
Gesamt	695.500	100,0%

Tab. 6-7 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist der Abbildung 6-9 zu entnehmen. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 65 %, der Radverkehrsanteil bei 24 %. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege 10 % (MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer).

Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des Radverkehrs. Gleichzeitig nimmt auch der MIV-Anteil um elf Prozentpunkte zu. Bereits in der Entfernungsklasse der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil hält sich in dieser Wegelängenklasse noch stabil. Zunahmen sind vor allem beim MIV- und ÖPNV-Anteil zu erkennen. Ab einer Länge von 5 km beträgt der Radverkehrsanteil 22 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 8 %.

Die Anteile des ÖPNV steigen ab einer Distanz von 2,5 km an. Ab einer Wegelängenklasse von 5 km erreicht der ÖPNV einen Anteil von 28 %. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Dies zeigt sich vor allem im Fernverkehr (Wegelänge > 100 km). Insgesamt dominieren aber auch bei längeren Wegedistanzen die MIV-Anteile.

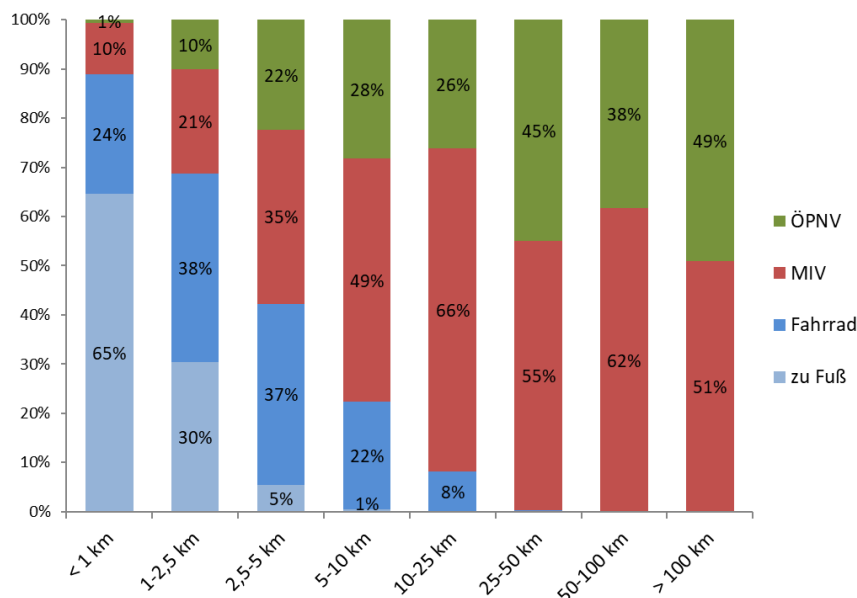


Abb. 6-9 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge kann ebenfalls in der Zeitreihe verglichen werden. Die zugehörige Darstellung kann dem Anhang D entnommen werden. Der Vergleich der Modal Split-Anteile der letztmaligen Erhebungen hat bereits verdeutlicht, dass vor allem 2023 noch einmal mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden als noch 2019. Diese Entwicklung zeigt sich vor allem bei den Wegen mit einer Länge zwischen 2 bis 10 km. In diesen Wegelängenklassen werden 2023 teilweise deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als noch 2019. Diese erfolgen häufig zu Lasten des MIV, gleichzeitig sind aber auch in diesen Wegelängenklassen die ÖPNV-Anteile leicht abgesunken.

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge 98 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 90 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass rund 92 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖPNV werden vor allem Wege ab 5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

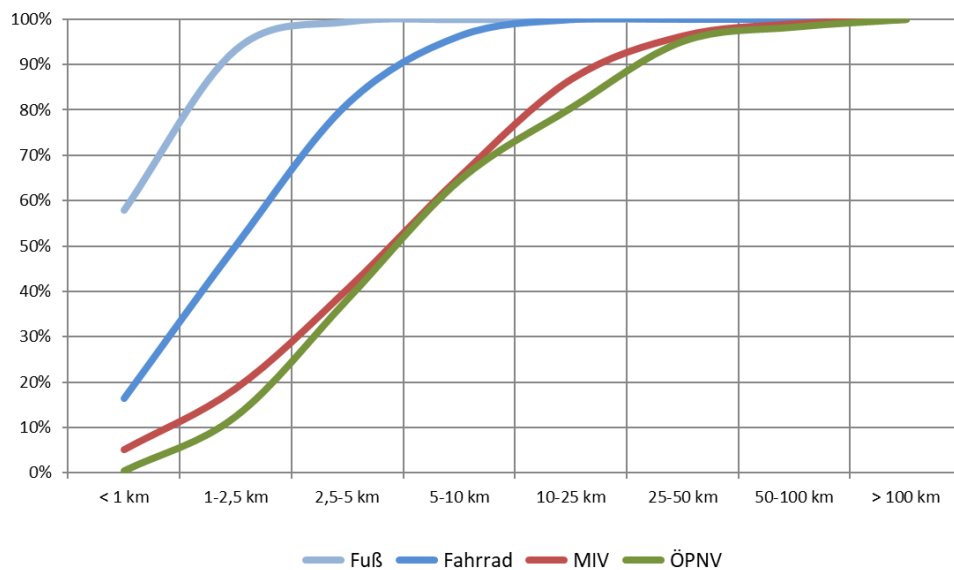


Abb. 6-10 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke stadtweit am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung 6-11. Arbeitswege weisen mit 24 % den höchsten Anteil auf. 17 % entfallen auf den Zweck „Freizeit“ und 14 % auf den Zweck „Einkauf (täglich Bedarf)“. Mit jeweils 5 % weisen die Wegezwecke „Geschäftlich“ sowie „Sonstiger Einkauf“ die geringsten Anteile auf.²⁶ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

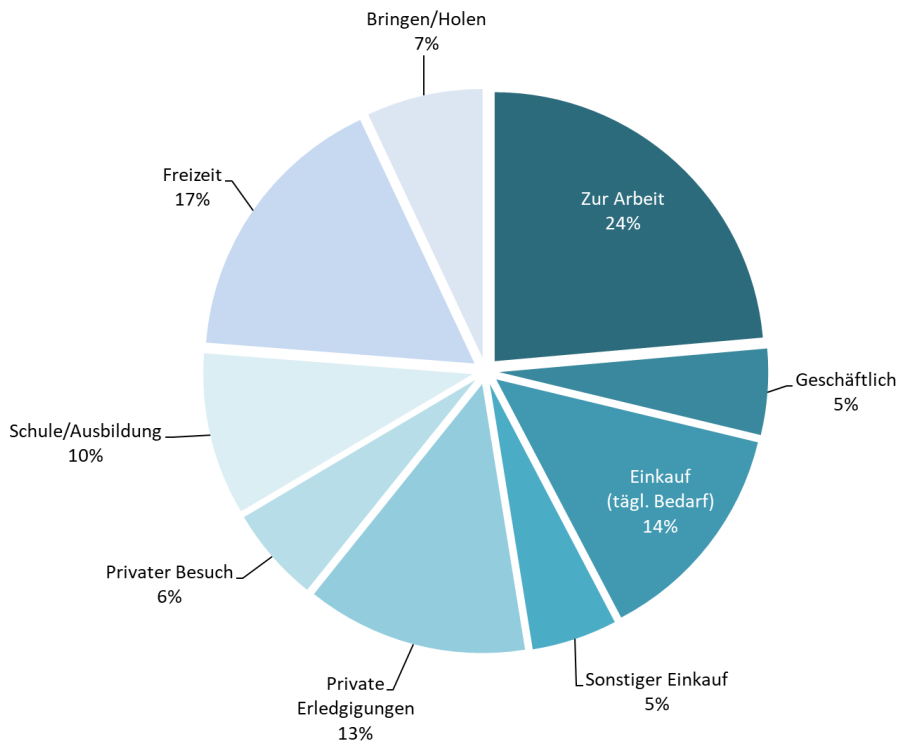


Abb. 6-11 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck können der nachstehenden Abbildung 6-12 entnommen werden. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Geschäftlich“ (54 % MIV-Fahrer:in/-Mitfahrer:in), „Bringen/Holen“ (51 % MIV-Fahrer:in/-Mitfahrer:in) sowie „Privater Besuch“ (47 % MIV-Fahrer:in/-Mitfahrer:in) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 14 %. Diese teilen sich in 6 % Selbst- und 8 % Mitfahrten auf²⁷. Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 35 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem nutzen Schüler:innen, Student:innen und Auszubildende mit 31 % häufig das Fahrrad. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen erhöhten Radverkehrsanteil von 28 % sowie einen erhöhten ÖPNV-Anteil von 27 % auf. Freizeit- sowie Einkaufswege haben einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 60 % der Freizeitwege und 54 % der Einkaufswege (täglich Bedarf) werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

²⁶ Der Wegezweck „Geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

²⁷ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer:in differenziert.

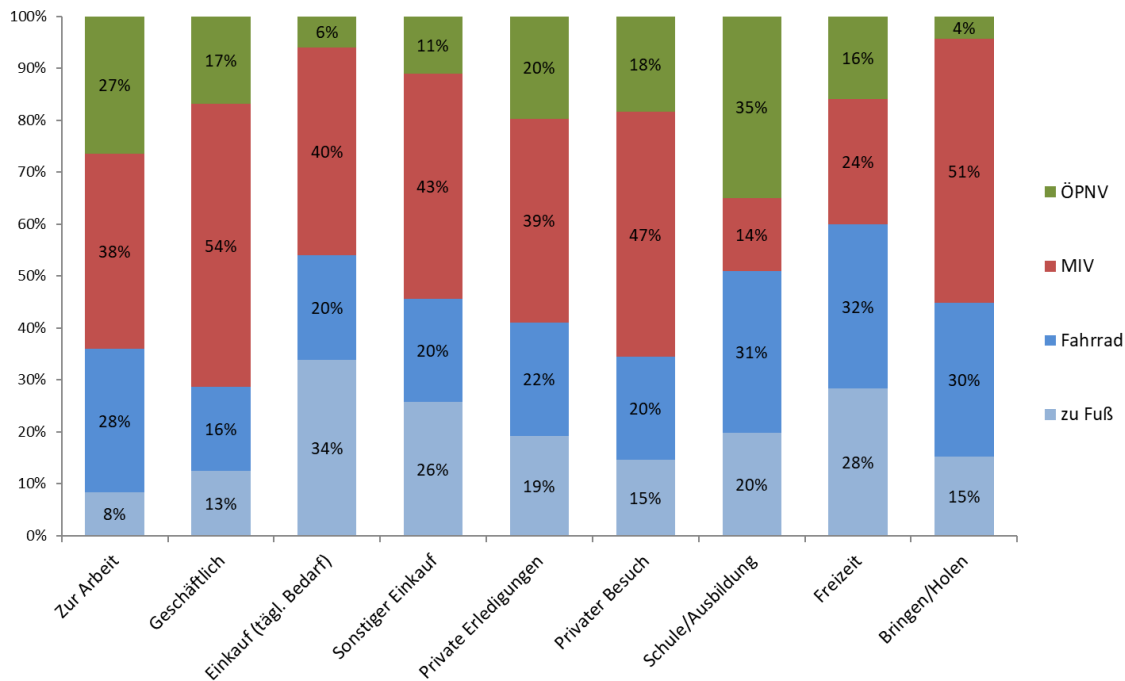


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks
(Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

In der letztmaligen Befragung in 2019 wurde ebenfalls die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks ermittelt. Der Vergleich der Ergebnisse aus 2019 mit 2023 kann dem Anhang E entnommen werden. Bei der Analyse des Zeitreihenvergleichs fallen Unterschiede auf. Beispielsweise wird deutlich, dass Wege zur Arbeit weniger mit dem MIV und stattdessen häufiger mit dem Fahrrad erfolgen. Auch Einkaufswege werden tendenziell häufiger mit dem Fahrrad zurückgelegt als noch 2019. Bei Schul- und Ausbildungswegen wird zwar weniger häufiger mit dem ÖPNV gefahren, dafür werden mehr Wege zu Fuß und vor allem mit dem Rad zurückgelegt. Ein weiterer Anstieg der Radverkehrsanteile ist bei den Freizeitwegen erkennbar.

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst wurden die geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene aggregiert (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 31,8 km (s. Tab. 6-8). Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 5,7 km, bei der Straßenbahn sind es 6,3 km. Die

mittlere Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert 48 Minuten, mit dem Bus und der Straßenbahn sind es jeweils 21 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer:in) beträgt die Wegelänge im Mittel 12,2 km und die Wegedauer im Mittel 16 Minuten. Bei Mitfahrer:innen sind die Werte mit 9,5 km und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Tab. 6-9). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 3,2 km deutlich kürzer; die Wegedauer weicht mit 21 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch weniger stark ab. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 3,9 km bei erhöhter Wegedauer von 24 Minuten.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 7,7 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 3,4 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Schienenverkehr. Die mittlere Wegedauer der Bürger:innen in Mainz beträgt 19 Minuten; im Binnenverkehr sind es 15 Minuten. Bei 3,2 Wegen je Person (s. Tab. 6-1) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 61 Minuten, den die tägliche Mobilität für den/die durchschnittliche:n Bewohner:in in der Stadt Mainz einnimmt.

<i>*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt</i>				
Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	13	1,1	13
Fahrrad	3,2	21	2,7	20
Pedelec/E-Bike	3,9	24	3,5	23
Lastenrad	3,0	21	2,7	20
MVGmeinRad	2,4	18	2,2	18
E-Scooter	3,9	22	2,8	19
Motorrad/Mofa	7,6	13	5,0	10
Auto als Fahrer:in	12,2	16	5,0	10
Auto als Mitfahrer:in	9,5	14	4,7	10
E-Auto als Fahrer:in	13,5	16	4,6	9
E-Auto als Mitfahrer:in	6,1	11	4,1	9
Bus	5,7	21	4,9	19
Straßenbahn	6,3	21	5,3	20
Zug (SPNV)	31,8	48	6,5	20
Mittelwert	7,7	19	3,4	15

Tab. 6-8 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Tabelle 6-9 dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 13,5 km bzw. 12,9 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 3,4 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 7 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 39 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten.

Wege Zweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
Zur Arbeit	7%	12%	21%	21%	21%	15%	3%	13,5	26
Geschäftlich	14%	15%	17%	17%	19%	13%	4%	12,9	22
Einkauf (tägl. Be- darf)	34%	31%	17%	11%	4%	2%	0%	3,4	12
Sonstiger Einkauf	27%	22%	21%	19%	9%	2%	1%	4,8	15
Private Erledigung	21%	24%	22%	20%	10%	2%	1%	5,4	16
Privater Besuch	14%	19%	20%	18%	16%	9%	3%	10,8	20
Schule/Ausbil- dung	17%	28%	28%	17%	7%	2%	1%	5,0	18
Freizeit	20%	28%	24%	17%	9%	2%	1%	5,3	18
Bringen/Holen	23%	26%	25%	13%	8%	4%	1%	5,7	14
Gesamt	18%	23%	22%	18%	12%	6%	2%	7,7	19

Tab. 6-9 Wegelängenverteilung nach Wegezweck
(Auswertung auf Wegeebe- ne), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 7,7 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die nachfolgende Tabelle 6-10 verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die Bewohner:innen der eher ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Stadtteile legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Räumen leben. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner:innen des Stadtteils Ebersheim zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 11,3 km. Die kürzesten Wege legen mit 6,7 km die Bewohner:innen in Hartenberg/Münchfeld sowie in Mombach zurück.

Stadtteil	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
Altstadt	30%	26%	16%	10%	8%	8%	3%	8,1	20
Bretzenheim	15%	24%	30%	16%	8%	5%	1%	7,0	18
Drais	20%	6%	17%	38%	13%	5%	2%	8,1	17
Ebersheim	22%	9%	10%	16%	33%	8%	3%	11,3	20
Finthen	15%	15%	13%	31%	18%	5%	2%	8,9	19
Gonsenheim	16%	21%	25%	23%	9%	4%	2%	7,2	20
Hartenberg/ Münchfeld	12%	31%	28%	12%	9%	7%	1%	6,7	20
Hechtsheim	13%	22%	24%	21%	12%	6%	2%	8,2	18
Laubenheim	16%	16%	14%	32%	18%	4%	1%	8,0	18
Lerchenberg	15%	12%	17%	29%	20%	4%	2%	9,0	17
Marienborn	14%	19%	16%	31%	13%	6%	1%	8,2	19
Mombach	17%	23%	21%	22%	11%	5%	1%	6,7	19
Neustadt	22%	25%	21%	10%	11%	10%	1%	8,2	21
Oberstadt	14%	30%	26%	11%	11%	6%	1%	7,2	18
Weisenau	19%	20%	27%	17%	10%	6%	1%	7,4	17
Mainz	18%	23%	22%	18%	12%	6%	2%	7,7	19

Tab. 6-10 Wegelängenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe- ne), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 78 % der Wege der Bevölkerung der Stadt Mainz entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-13 bis 6-18 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Tabelle 6-5. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die Stadtteile mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.²⁸ Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Mainzer Stadtgebiets, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Stadtteils gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-13) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Stadtteile im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Die meisten Fußgängerströme zwischen den Stadtteilen bewegen sich zwischen der Altstadt und der Neustadt mit rund 9.800 täglichen Wegen sowie zwischen der Altstadt und der Oberstadt mit etwa 6.200 Wegen. Die Fußwegebeziehungen zwischen den Stadtteilen sind häufig durch Freizeitwege gekennzeichnet (z. B. Spaziergang). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Grenzen der Stadtteile liegen. In den übrigen Stadtteilen beschränkt sich der Fußverkehr häufig auf Binnenwege innerhalb des jeweiligen Stadtteils.

Bei Betrachtung des **Radverkehrs** (s. Abb. 6-14) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Stadtteilen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit circa 8.900 Wegen zwischen der Altstadt und der Neustadt. Ähnlich wie im Fußverkehr ist die Fahrradmobilität mit Blick auf die zurückgelegten Wege außerdem zwischen der Altstadt und der Oberstadt ausgeprägt. Daran schließt sich die Wegeverbindung Bretzenheim – Oberstadt an.

Im **MIV** (s. Abb. 6-15) ist kein Stadtteil auszumachen, der als Wegeziel klar dominiert. Die meisten Fahrten erfolgen zwischen der Oberstadt und Weisenau mit ungefähr 7.300 täglichen Wegen. Daneben besteht eine starke Verbindung zwischen Gonsenheim und Mombach mit etwa 4.500 Wegen sowie zwischen Hechtsheim und der Oberstadt mit mehr als 4.100 Wegen. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegt mit rund 26 % innerhalb des Stadtteils Ebersheim am höchsten. Darauf folgt Finthen mit 22 % und Bretzenheim mit 20 %. Vor allem auf kürzeren Wegen besteht weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im **ÖPNV** (s. Abb. 6-16) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtteile im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am niedrigsten. Ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Stadtteilen nicht so stark ausgeprägt, teilweise lassen sich aber auch hier intensivere Ausprägungen identifizieren. Tendenziell ist eine stärkere Ausrichtung auf die Stadtteile Altstadt, Hartenberg/Münchfeld, Neustadt und Oberstadt erkennbar. Die stärksten Verflechtungen liegen zwischen der Altstadt und der Oberstadt mit knapp 5.500 täglichen Fahrten. Darauf folgen die Verflechtungen zwischen der Altstadt und Hartenberg/Münchfeld mit mehr als 5.200 Fahrten sowie zwischen der Neustadt und der Oberstadt mit knapp 4.600 täglichen Fahrten. Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt.²⁹

²⁸ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Ebene der Stadtteile. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die grenzüberschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

²⁹ Die Bedeutung der Stadtteile mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Hechtsheim mit der Straßenbahn zum Hauptbahnhof fährt und dort in den Zug nach Frankfurt umsteigt, ist in

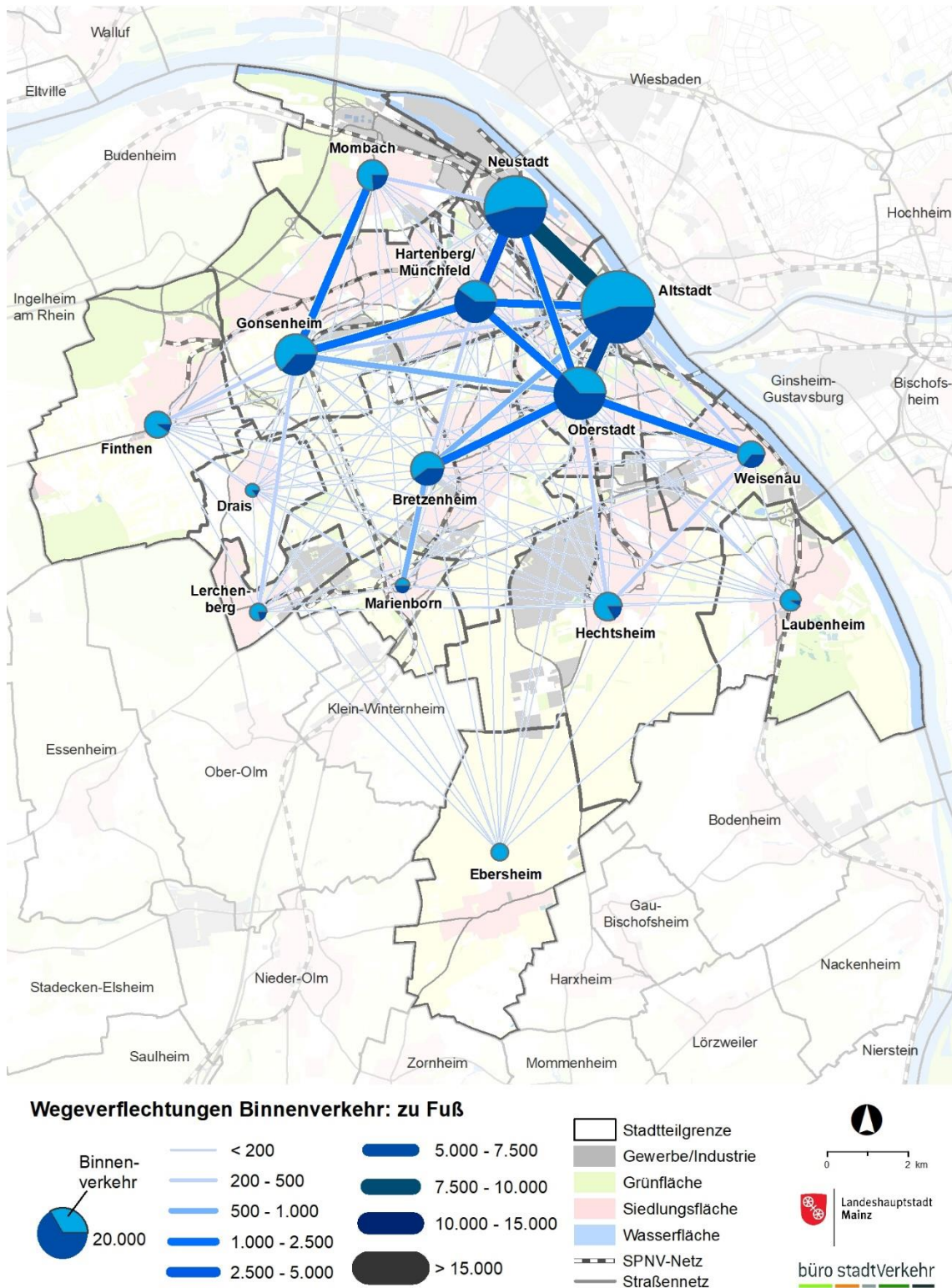


Abb. 6-13 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt Mainz³⁰
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Hechtsheim Teil des Quellverkehrs und in Frankfurt Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

³⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

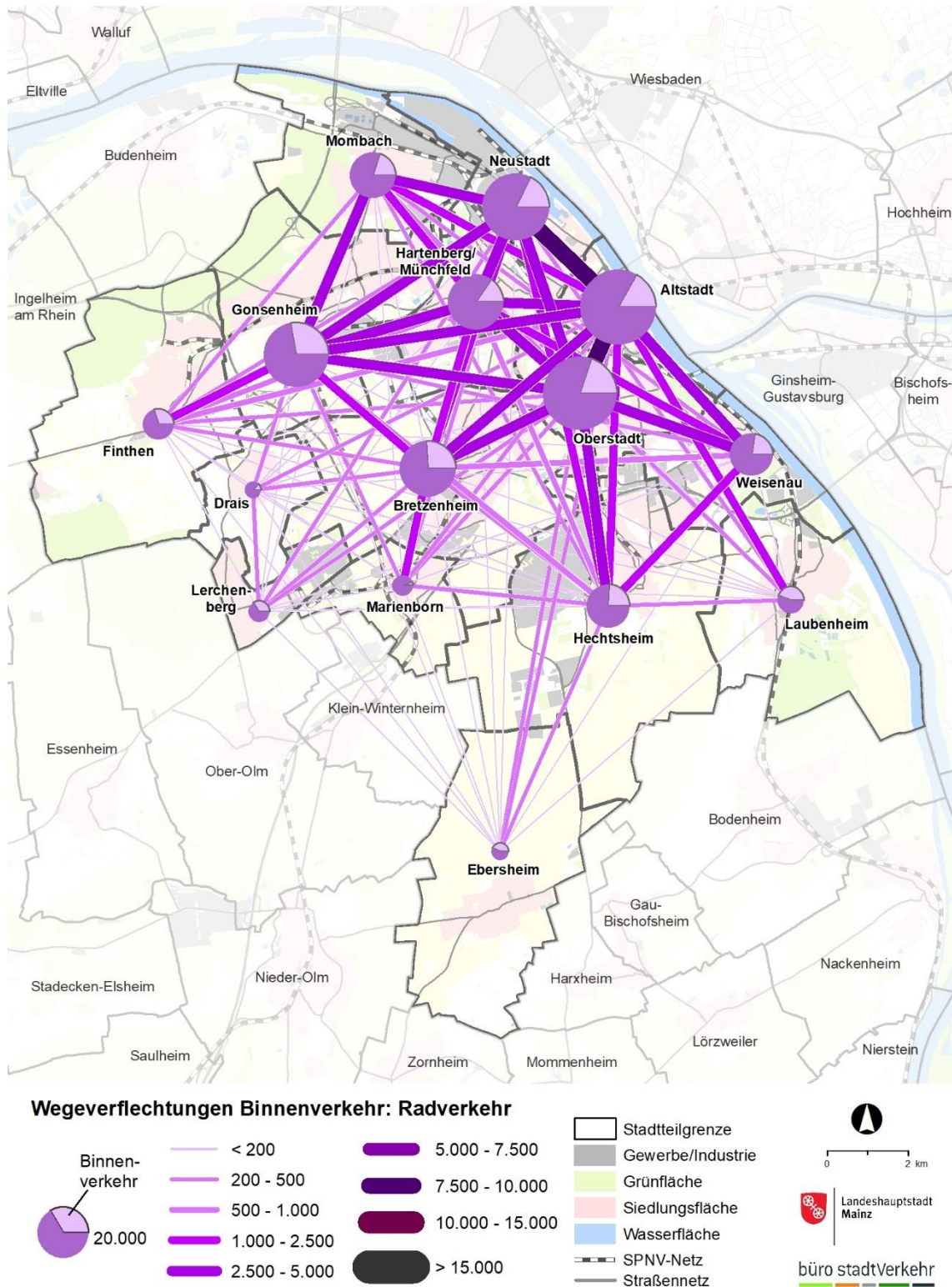


Abb. 6-14 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb der Stadt Mainz³¹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³¹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

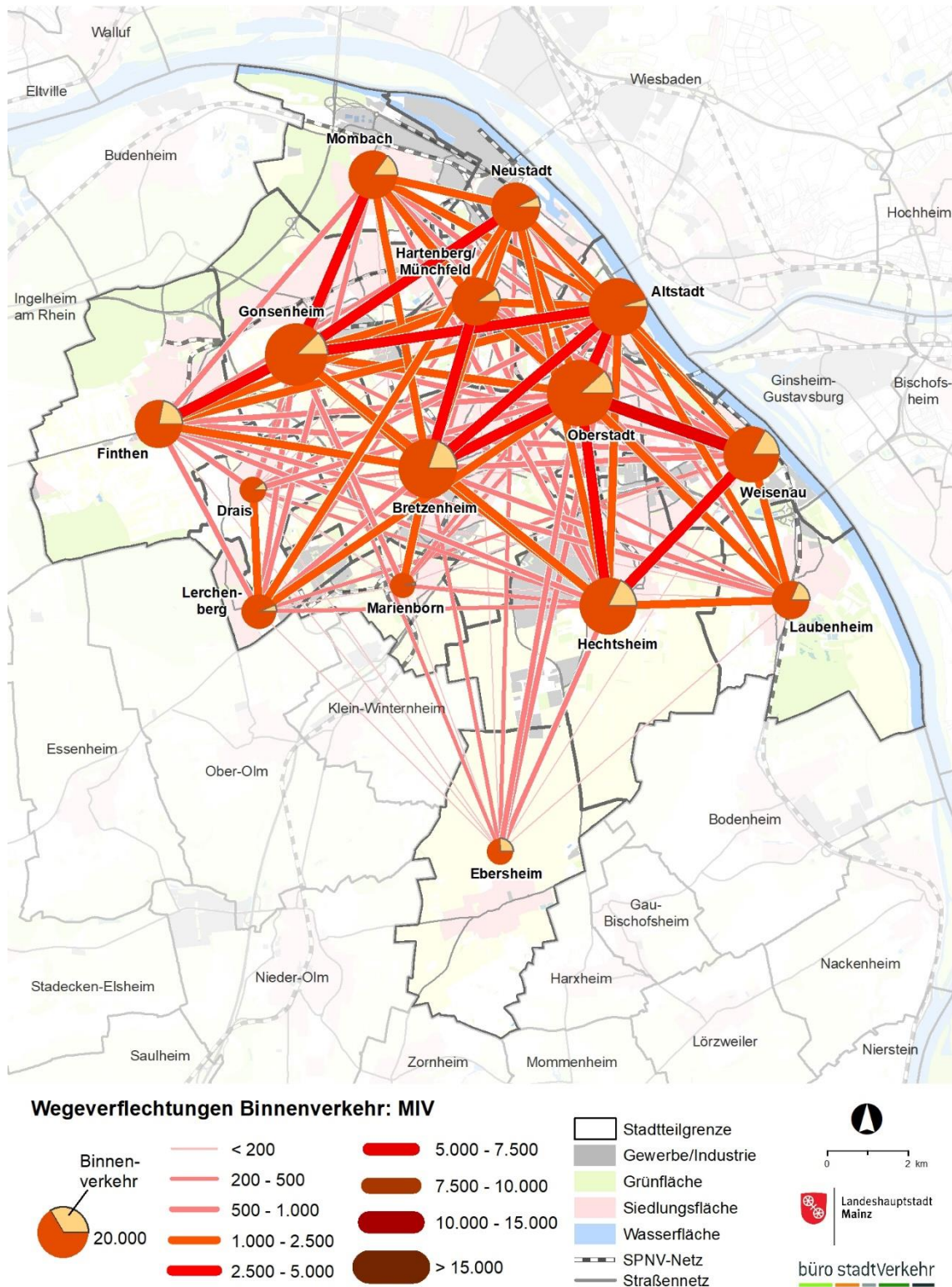


Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb der Stadt Mainz³²
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³² Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

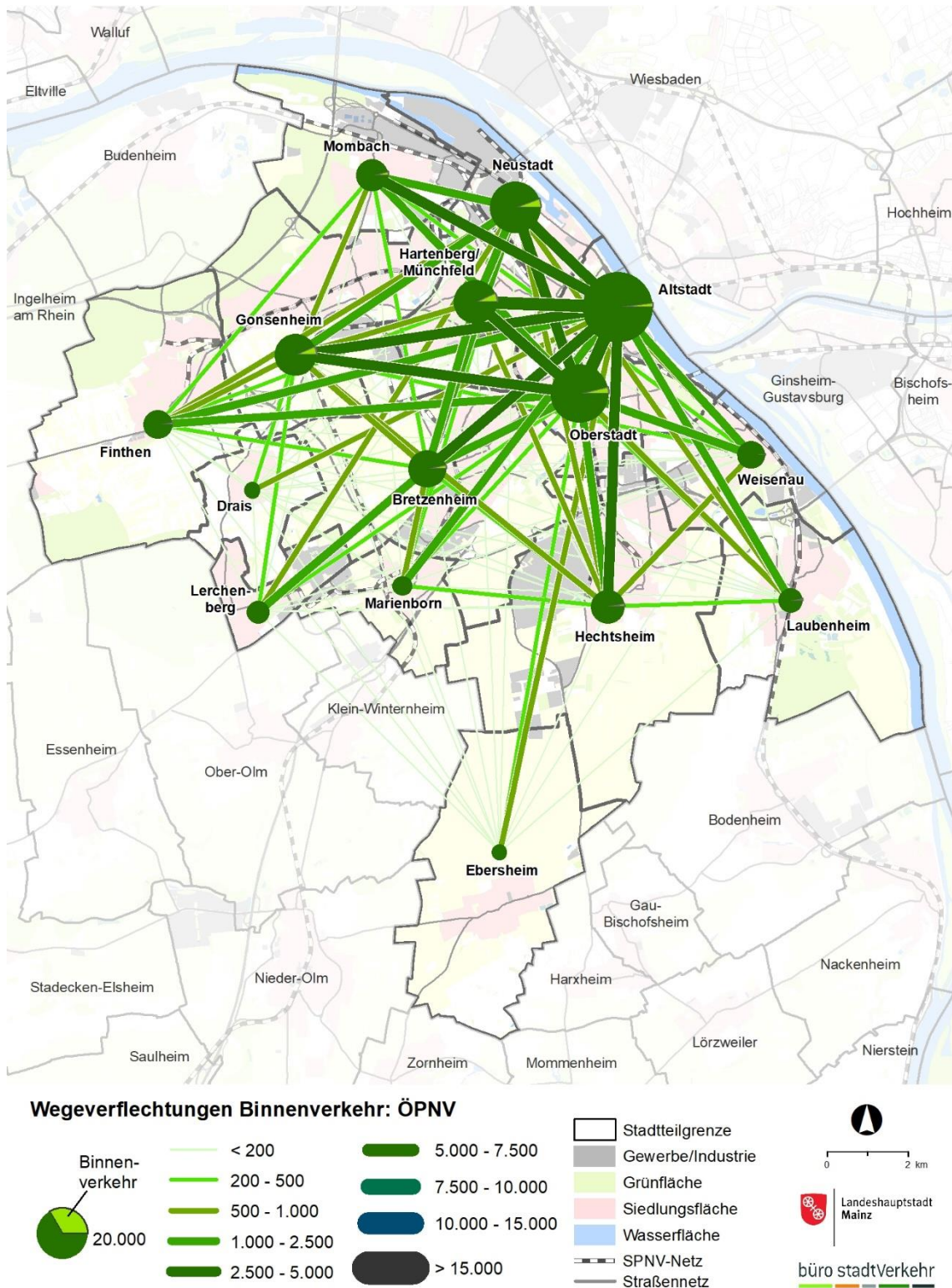


Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb der Stadt Mainz³³
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

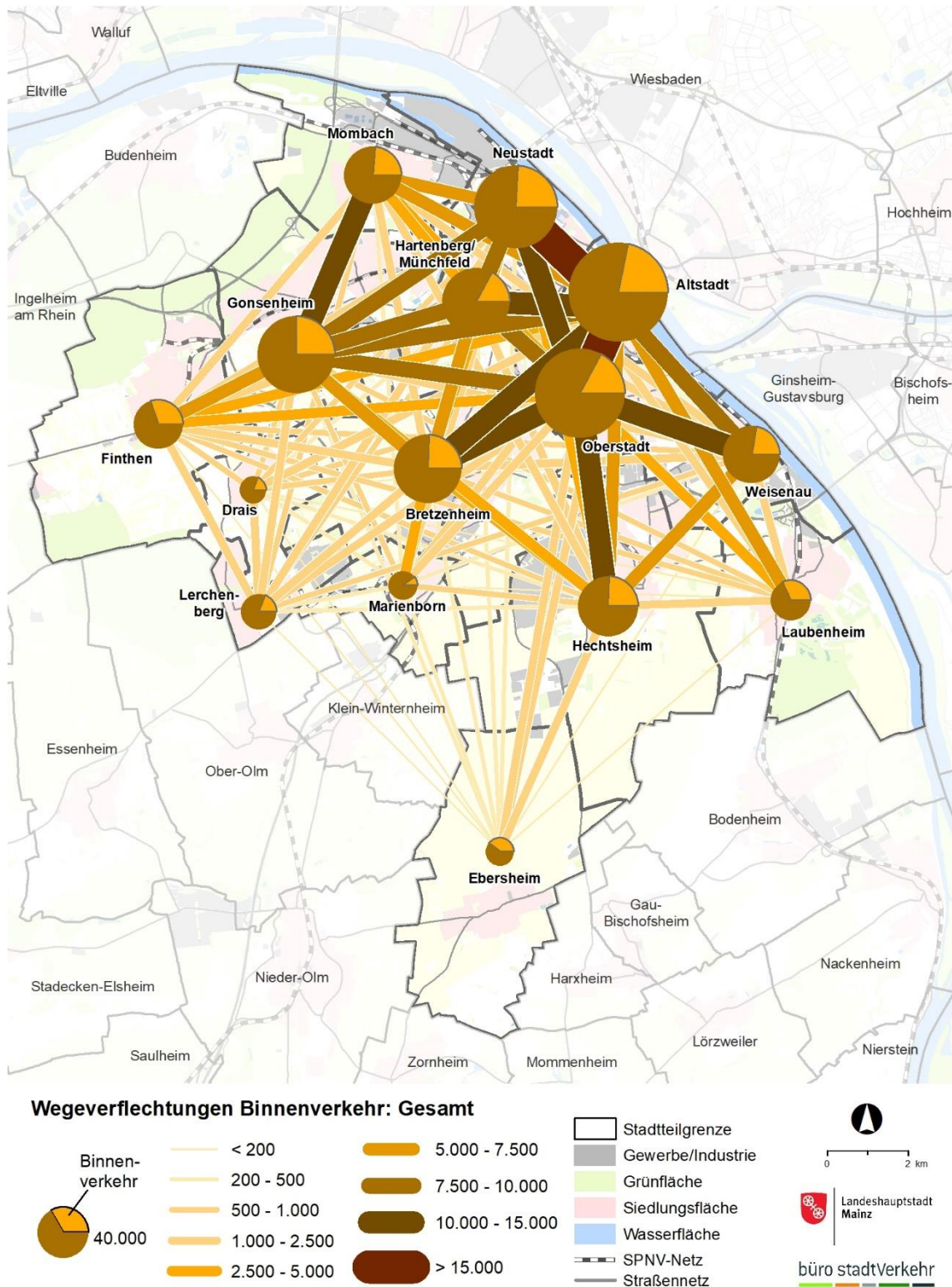


Abb. 6-17 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Mainz³⁴
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre zeigt die Stadtteile Altstadt, Neustadt und Oberstadt als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen in Ebersheim mit ca. 39 %.

³⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

In der folgenden Tabelle 6-11 sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen der Altstadt und der Neustadt mit 24.200 Wege/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von der Altstadt in die Neustadt ca. 11.700 Wege, von der Neustadt in die Altstadt ca. 12.500 Wege). Insgesamt werden rund 695.500 Wege zurückgelegt. Eine weitere tabellarische Aufteilung der Verkehrsverflechtungen in Quell-Ziel-Matrix-Form (z. B. nach Verkehrsmitteln oder Wegezwecke) kann dem Anhang F entnommen werden.

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	32.600	5.400	900	1.000	2.000	4.800	6.400	3.500	2.600	1.100	1.000	3.300	11.700	11.000	3.900	8.300	99.500
Bretzenheim	4.800	17.000	300	200	800	2.700	3.000	1.400	400	900	2.000	800	2.400	5.600	1.000	4.300	47.700
Drais	900	400	2.000	-	600	400	100	100	-	1.000	-	200	200	500	-	800	7.200
Ebersheim	1.000	200	-	4.700	-	200	100	700	100	100	100	-	300	700	100	2.600	10.900
Finthen	2.000	900	400	-	11.200	3.500	1.200	400	300	500	100	600	800	1.400	500	4.500	28.400
Gonsenheim	4.300	2.300	500	300	3.700	22.600	4.000	1.400	300	700	400	5.600	4.600	4.800	700	6.700	63.000
Hartenberg/ Münchfeld	7.000	2.700	100	100	1.100	4.000	12.000	1.100	400	300	300	1.300	4.400	5.000	1.000	5.900	46.800
Hechtsheim	3.600	1.800	200	700	400	1.200	1.200	13.500	1.200	200	400	600	1.500	4.900	2.600	4.600	38.600
Laubenheim	2.500	500	-	100	300	200	400	1.200	7.900	100	-	400	700	1.300	500	3.100	19.200
Lerchenberg	1.100	900	900	100	600	800	200	200	100	3.700	100	400	1.000	1.000	300	2.200	13.600
Marienborn	800	1.700	100	100	100	400	400	600	-	200	1.300	200	500	600	100	1.300	8.300
Mombach	3.000	800	100	-	800	5.200	1.700	700	300	500	200	11.900	3.500	1.800	500	4.600	35.600
Neustadt	12.500	2.200	300	200	800	4.900	4.500	1.600	700	1.100	500	3.500	25.300	6.000	1.400	9.900	75.300
Oberstadt	11.400	6.100	500	700	1.100	4.700	4.700	5.300	1.300	800	500	1.300	6.200	21.400	6.100	8.300	80.400
Weisenau	3.700	900	100	100	400	800	1.100	2.700	700	300	100	600	1.500	6.500	10.900	4.000	34.500
Außen	8.200	4.000	800	2.600	4.500	6.400	5.900	4.100	3.000	2.200	1.200	5.100	10.300	7.800	4.700	15.500	86.300
Gesamt	99.500	47.700	7.200	10.900	28.400	62.800	46.900	38.400	19.200	13.700	8.300	35.700	75.000	80.400	34.600	86.600	695.500

Tab. 6-11 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Der Binnenverkehrsanteil für das gesamte Stadtgebiet liegt in Mainz bei knapp 78 %. Demzufolge haben 78 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 22 % der Wege verlassen das Stadtgebiet (s. Tab. 6-12). Die innerstädtische Mobilität spielt sich dabei zu ca. 27 % innerhalb der Stadtteile ab (= Binnenverkehr Stadtteile) und zu etwa 50 % zwischen den Stadtteilen. Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegelänge. In Abbildung 6-18 sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt.

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb der Stadt Mainz haben (= Binnenverkehr Mainz), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Modal Split. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 24 % fünf Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb des jeweiligen Stadtteils haben (Binnenverkehr Stadtteile), beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 47 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene der Gesamtstadt teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Stadtgebiet verlassen (= Quell-Ziel-Verkehr), sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 11 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 29 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV zurückgelegt, das entspricht mehr Wegen als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb der Stadt Mainz auf den MIV mit 60 % zurückgegriffen.

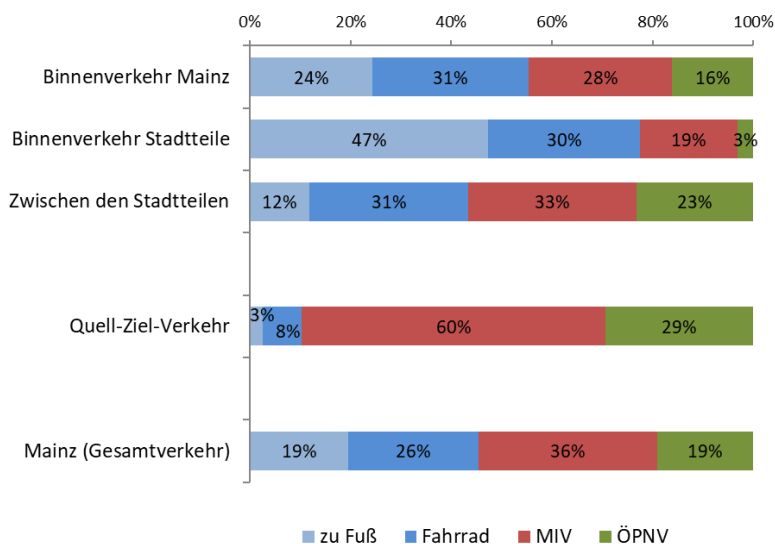


Abb. 6-18 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-19 zeigt noch einmal den Vergleich in der Zeitreihe. Es wird deutlich, dass im Binnenverkehr in Mainz zwischen 2019 und 2023 mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies erfolgt vor allem zu Lasten des MIV-Anteils, gleichzeitig sind auch die ÖPNV-Anteile im Binnenverkehr zwischen 2019 und 2023 gesunken. Diese Entwicklung bestätigen auch noch einmal die Ergebnisse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge im Vergleich von 2019 und 2023. Bei Betrachtung des Quell-Ziel-Verkehrs wird deutlich, dass die größten Anteilsverschiebungen im ÖPNV stattgefunden haben. Während 2019 der ÖPNV-Anteil im Quell-Ziel-Verkehr 25 % betrug stieg er um vier Prozentpunkte auf 29 % im Jahr 2023 an.

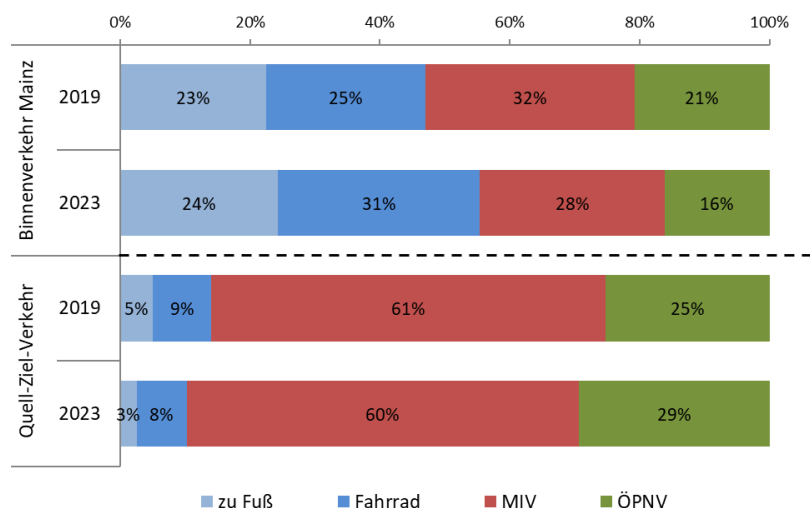


Abb. 6-19 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen im Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in Tabelle 6-12 dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung der Stadt Mainz zählen die beiden Großstädte Wiesbaden und Frankfurt am Main. Zwischen Mainz und Wiesbaden werden rund 38.400 tägliche Wege von den Bürger:innen zurückgelegt. Dahinter folgt Frankfurt am Main mit etwa 24.700 täglichen Wegen.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Mainz	77,8%		540.800
<i>Binnenverkehr Stadtteile</i>		27,4%	190.400
<i>Zwischen den Stadtteilen</i>		50,4%	350.500
Nach außen	22,2%		154.700
<i>Wiesbaden</i>		5,5%	38.400
<i>Frankfurt am Main</i>		3,6%	24.700
<i>Ingelheim am Rhein</i>		1,0%	6.900
<i>Rüsselsheim am Main</i>		0,8%	5.300
<i>Nieder-Olm</i>		0,6%	4.000
<i>Darmstadt</i>		0,6%	4.000
<i>Bodenheim</i>		0,4%	2.700
<i>Budenheim</i>		0,4%	2.500
<i>Bad Kreuznach</i>		0,3%	2.300
<i>Ginsheim-Gustavsburg</i>		0,3%	1.900
<i>Sonstige Außenziele</i>		8,9%	62.100

Tab. 6-12 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebene)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürger:innen der Stadt Mainz zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-20 dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus der Stadt heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich der Nachbarstädte zurückgelegt, beispielsweise auf Wegen nach Bodenheim oder Ginsheim-Gustavsburg (Radverkehrsanteil: 27 % bzw. 28 %). Höhere ÖPNV-Anteile können vor allem bei Wegen nach Frankfurt am Main (71 %), Darmstadt (41 %), Bad Kreuznach (34 %) und Wiesbaden (31 %) beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung eine wichtige Rolle.

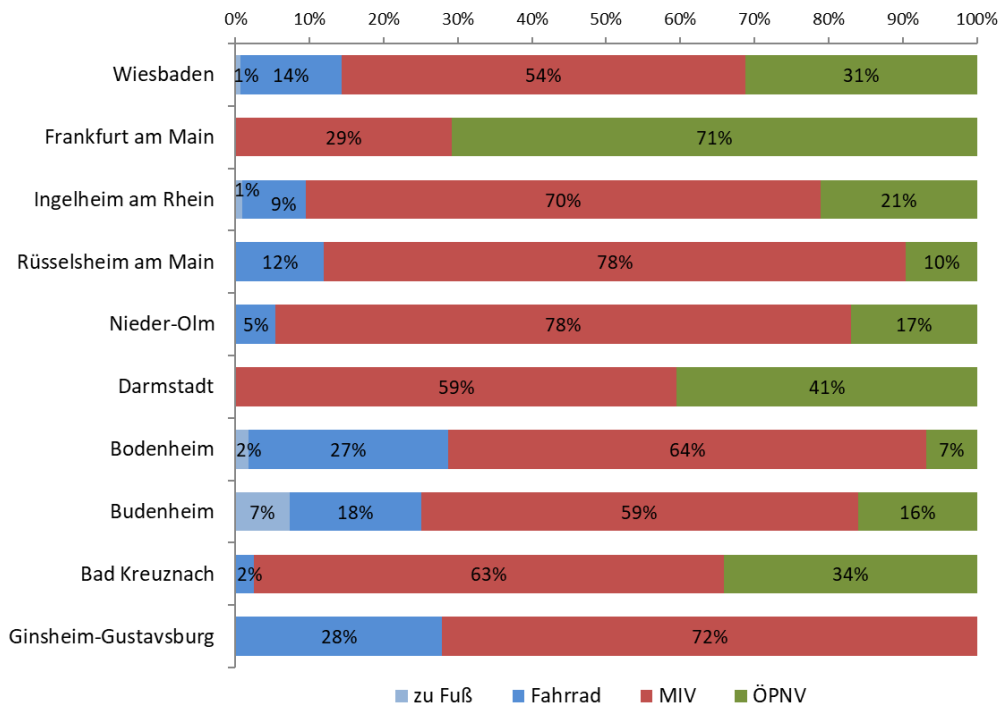


Abb. 6-20 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Mainz wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmittel zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen (s. Abb. 6-21). Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf die typischen Morgenspitzenstunden folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 13 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 bis 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

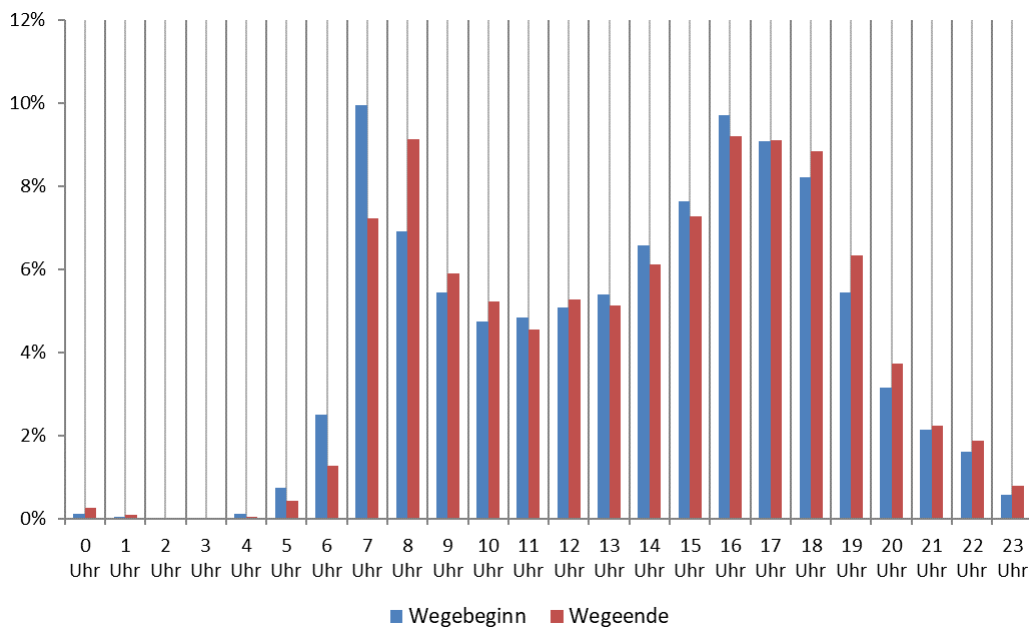


Abb. 6-21 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁵ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote gegen 7 Uhr morgens erreicht (s. Abb. 6-22). Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer:innen, spielt hier eine besondere Rolle. Der zeitliche Verlauf zeigt darüber hinaus, dass viele Berufstätige mit Bus und Bahn fahren, da der ÖPNV ebenfalls in der Nachmittagszeit zwischen 16 und 17 Uhr häufig genutzt wird. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal um 7 Uhr sowie am Nachmittag um 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet Tagesspitzen morgens um 7 Uhr, mittags um 12 Uhr sowie nachmittags um 16 Uhr.

³⁵ In Abbildung 6-22 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖPNV erreicht z. B. das Nutzungsmaximum gegen 7 Uhr (→ ca. 14 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

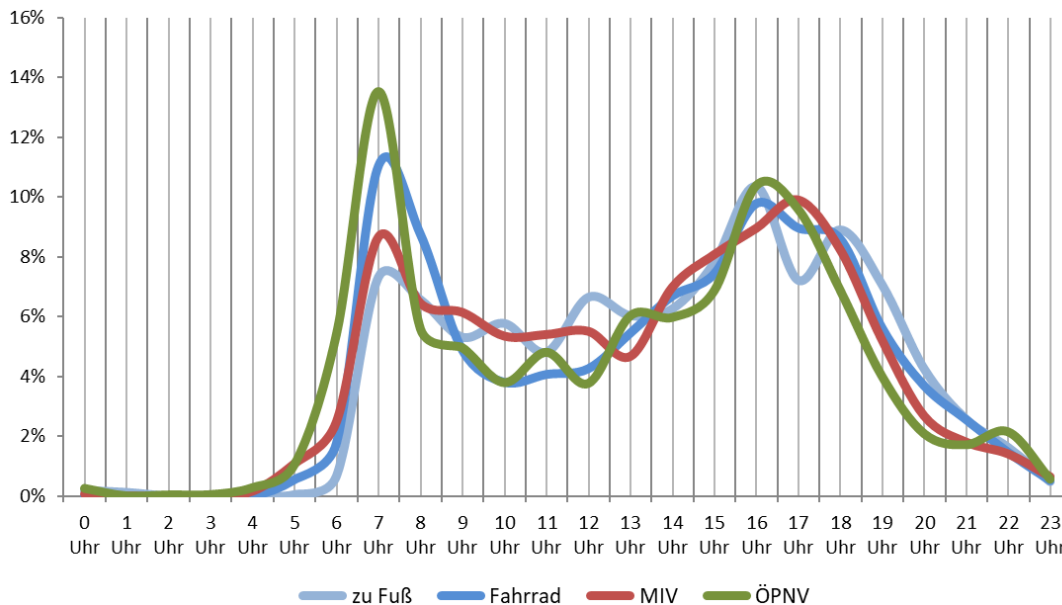


Abb. 6-22 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen) (s. Abb. 6-23). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum morgens zwischen 8 und 9 Uhr, hält sich aber bereits tagsüber auf einem konstanten Niveau. Abends zwischen 20 und 22 Uhr werden ebenfalls einige Fahrten (Anteil: 31 %) mit dem Rad zurückgelegt. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in den tendenziell verkehrsschwachen Zeiten am Morgen zwischen 9 und 12 Uhr sowie früh am Morgen zwischen 4 und 6 Uhr. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 12 bis 13 Uhr sowie zwischen 20 und 21 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

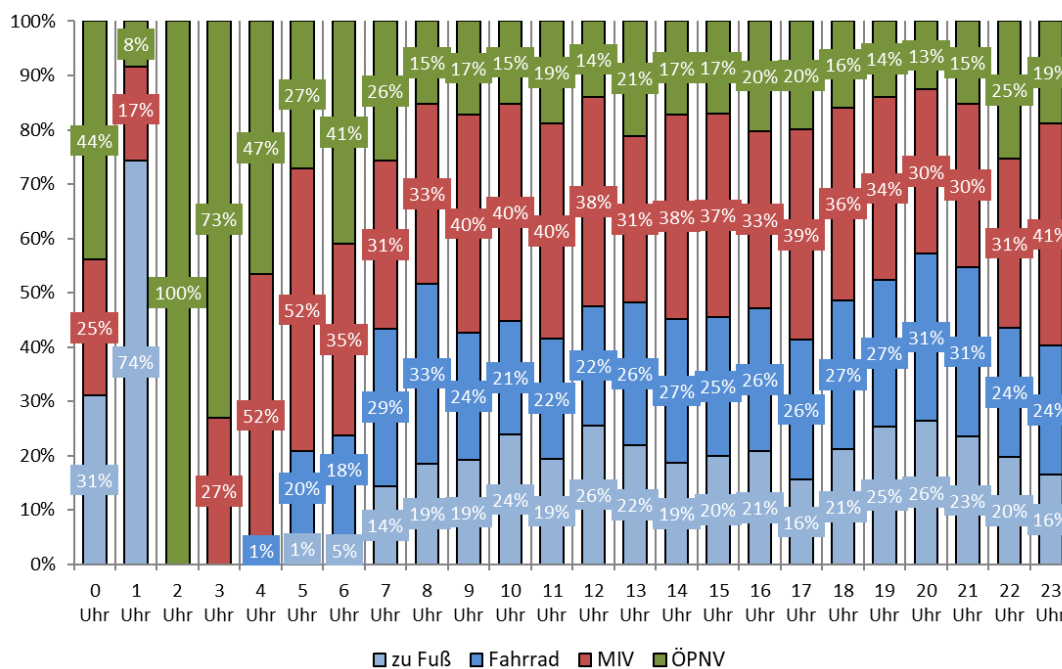


Abb. 6-23 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebe)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf den Zusatzfragebogen (Teil B) der Mobilitätsbefragung, der auf Haushaltsebene konzipiert wurde. Der Zusatzfragebogen thematisiert Wünsche und Meinungen zu Verkehrsmitteln. Dazu zählen beispielsweise Angaben zur Pkw-Nutzung und Car-Sharing Angeboten, Fragen zu Elektrofahrzeugen und Angaben zum Sicherheitsgefühl bei der Verkehrsteilnahme. Zudem wurde die Kenntnis zu Radverkehrsmaßnahmen in Mainz abgefragt.

Die Zahl der Haushalte, die die Fragestellungen des Zusatzfragebogens beantwortet haben, schwankt je nach Frage auf gesamtstädtischer Ebene zwischen 2.565 und 2.816 Haushalten. Auf Ebene der Mainzer Stadtteile haben ausreichend viele Haushalte die Fragen beantwortet, sodass die Analysen auch stadtteilbezogen erfolgen können

7.1 Sicherheitsgefühl bei der Teilnahme am Verkehr

Die erste Frage des Zusatzfragebogens beschäftigt sich mit der Frage, inwiefern sich die Befragten (eher) sicher oder (eher) unsicher bei der Verkehrsteilnahme fühlen. Mit 77 % hat der Großteil der befragten Personen angegeben, dass sie sich sicher bzw. eher sicher bei der Verkehrsteilnahme fühlen. 23 % meint hingegen, dass sie sich eher unsicher bzw. unsicher bei der Teilnahme fühlen.

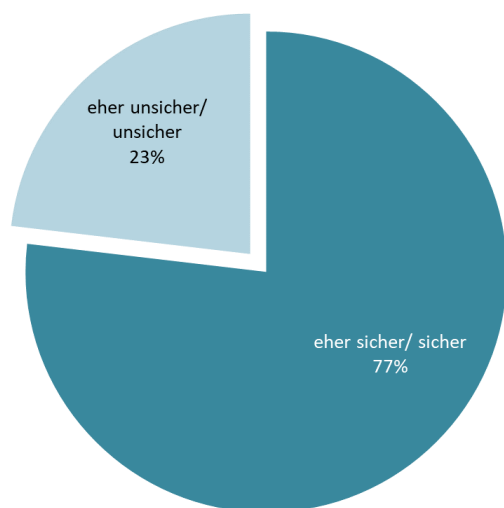


Abb. 7-1 Sicherheitsgefühl bei der Verkehrsteilnahme
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Diejenigen, die sich eher unsicher bzw. unsicher bei der Verkehrsteilnahme fühlen, können bei einer weiteren Frage angeben, bei welchem Verkehrsmittel dies auftritt (s. Abb. 7-2). Auf gesamtstädtischer Ebene fühlen sich die meisten Personen (56 %) bei der Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad unsicher. Darauf folgen mit 23 % diejenigen, die sich auf dem Weg zu Fuß unsicher fühlen. Bei der Verkehrsteilnahme mit motorisierten Verkehrsmitteln herrscht nur bei wenigen Personen ein Unsicherheitsgefühl.

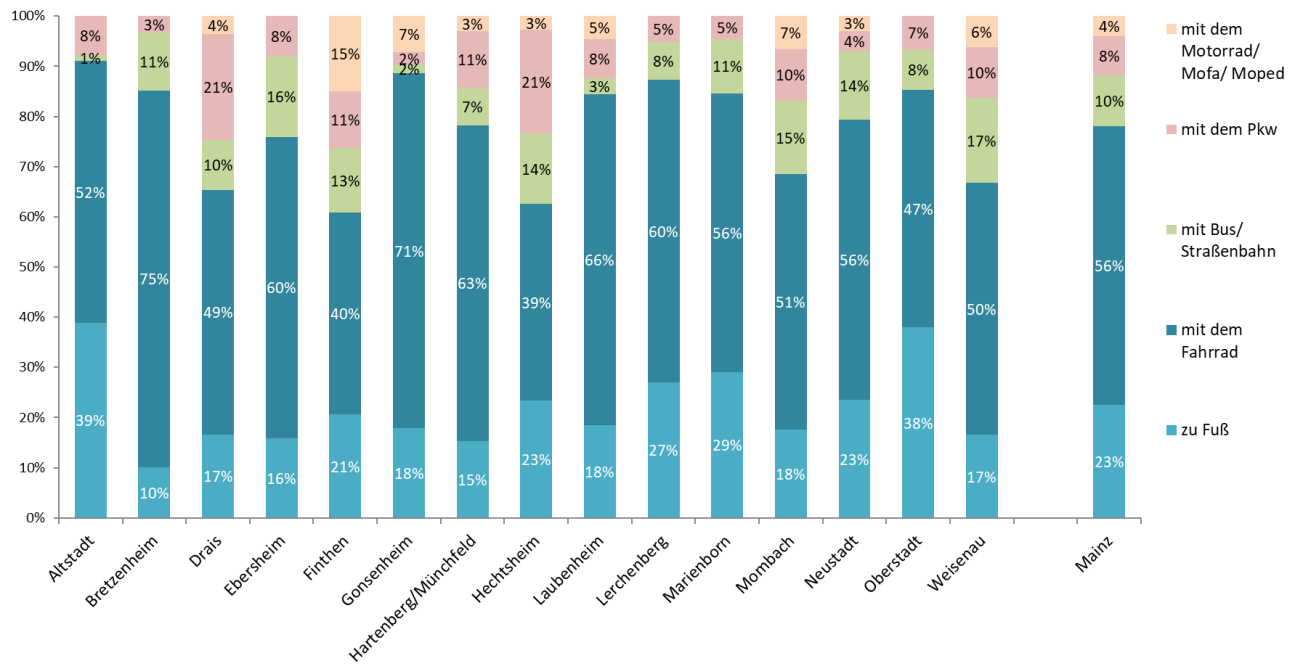


Abb. 7-2 Unsicherheitsgefühl nach Verkehrsmittel und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Gründe zum Pkw-Verzicht

Eine weitere Frage im Zusatzfragebogen greift das Thema auf, unter welchen Voraussetzungen auf die Nutzung eines Pkw verzichtet würde. Ein Großteil der Befragten hat angegeben (ca. 22%), dass sie im Sinne des Umweltschutzes auf den Pkw verzichten würden. Knapp dahinter folgen mit 19% diejenigen, die bei dem Vorhandensein besserer Alternativen auf das Auto verzichten würden. Hohe Kosten oder eine geringe Parkplatzverfügbarkeit wären für jeweils 16% der Befragten mögliche Gründe, den Pkw nicht zu nutzen. 13% der Befragten hat angegeben, grundsätzlich nicht auf den Pkw verzichten zu können oder zu möchten.

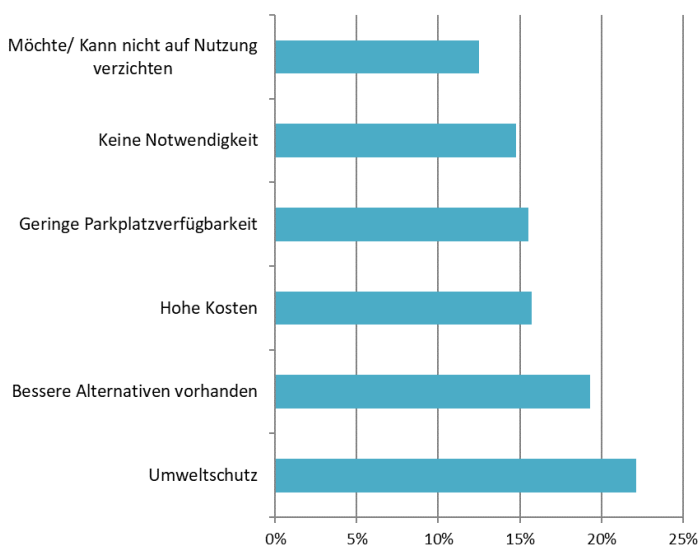


Abb. 7-3 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Befragten hatten auch die Möglichkeit sonstige Angaben zu tätigen, die präzisieren, aus welchem Grund auf den Pkw verzichtet würde. Die Personen, die hier eine Angabe getätigt haben, wünschen sich den Ausbau des ÖPNV und eine Verbesserung der Zuverlässigkeit von Bus und Bahn (Anteil: 16 %). Andere meinten, dass der Ausbau (sicherer) Radverkehrsverbindungen (7 %) zum Pkw-Verzicht führen könnte.

Die Analyse auf Stadtteilebene (s. Abb. 7-4 u. 7-5) macht deutlich, dass der Pkw-Verzicht im Sinne des Umweltschutzes vor allem bei den Befragten in Gonsenheim, Finthen und Ebersheim genannt wird. Das Vorhandensein besserer Alternativen ist in erster Linie den Befragten in Drais und Ebersheim ein wichtiges Anliegen, damit zukünftig häufiger auf den Pkw verzichtet werden könnte. Laut Stadtteilanalyse können/möchten vor allem die Befragten in Lerchenberg und Ebersheim grundsätzlich nicht auf den Pkw verzichten.

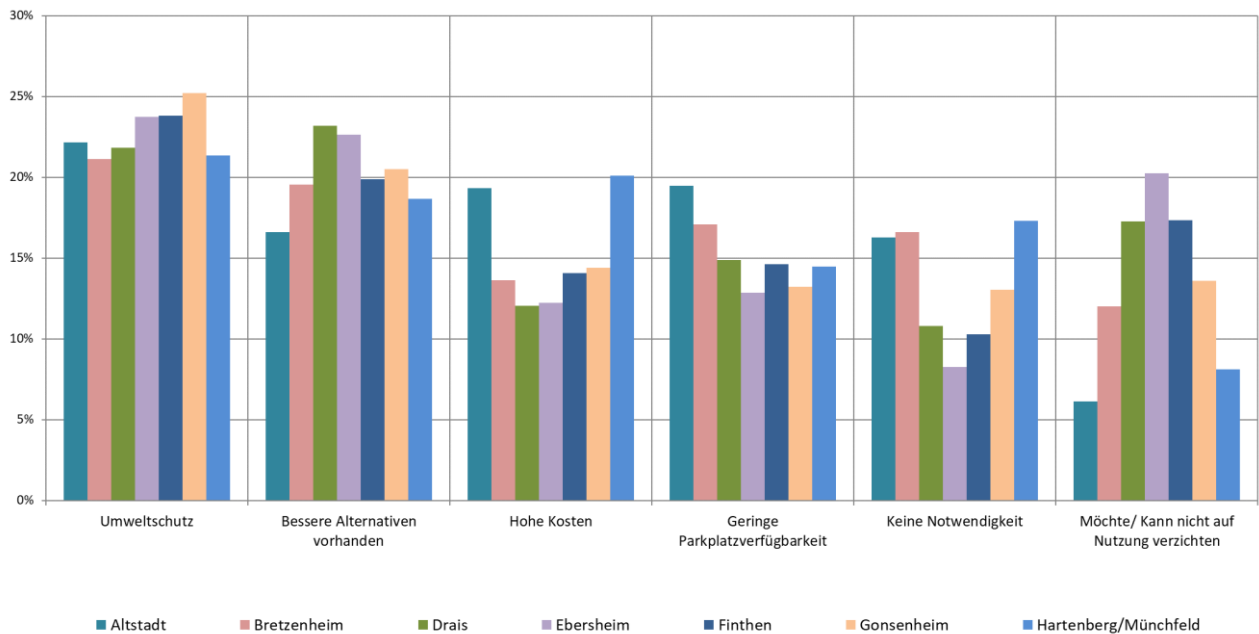


Abb. 7-4 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw nach Stadtteil (1)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

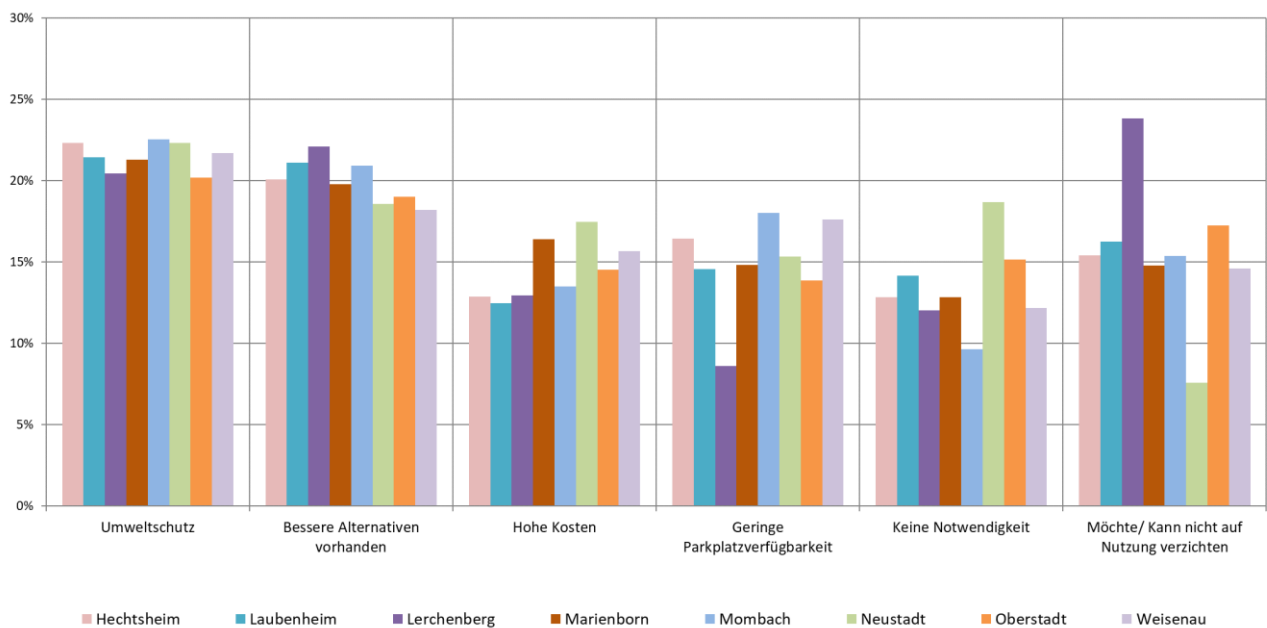


Abb. 7-5 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw nach Stadtteil (2)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Veränderung durch das „49€-Ticket“

In einer weiteren Frage wurden die teilnehmenden Haushalte darum gebeten, anzugeben, was sich für Sie durch die Einführung des „49€-Tickets“ oder auch „Deutschlandticket“ verändert hat. 82 % der Befragten hat angegeben, dass sich keine Veränderung ergeben hat. 12 % meinten, dass sie seitdem Bus und Bahn häufiger nutzen. Es ist anzunehmen, dass hierunter auch Personen fallen, die vorher keine (regelmäßigen) Nutzer:innen des ÖPNV waren und sich die Situation durch das Deutschlandticket entsprechend verändert hat. Darüber hinaus geben 5 % der Befragten an, dass sie seit der Verfügbarkeit des Tickets seltener den Pkw nutzen. 1 % der Befragten äußert sogar, dass seit Einführung ein oder mehrere Pkw(s) abgeschafft wurden.

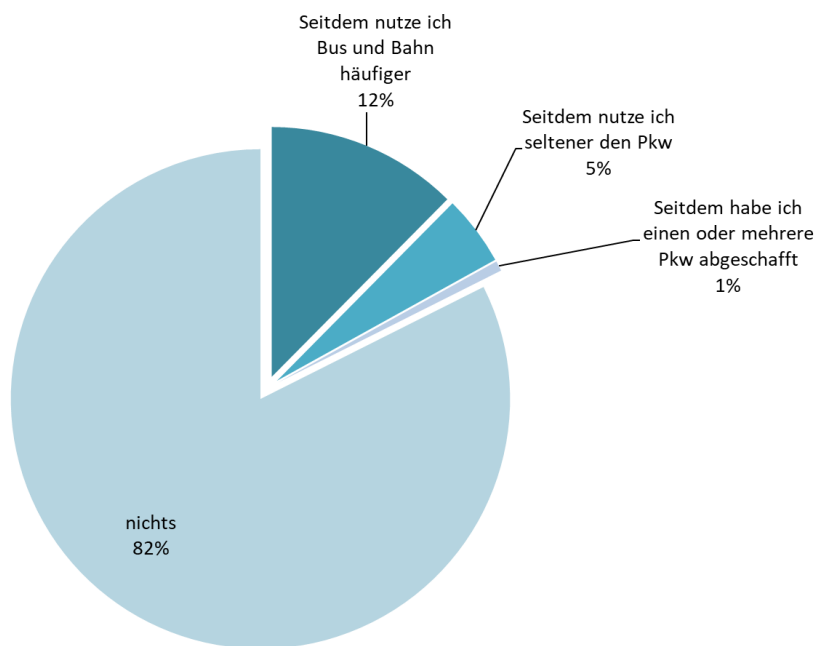


Abb. 7-6 Veränderung durch das „49€-Ticket“
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Auch bei dieser Frage hatten die Befragten die Möglichkeit, eine freie Angabe zu tätigen. 6 % der Befragten hat hier eine weitere Angabe getätigt. Die meisten zusätzlichen Angaben präzisierten, dass das Deutschlandticket nicht genutzt wird (32 %). 14 % meinten, dass das Deutschlandticket eine finanzielle Entlastung sei. 9 % geben an, dass ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl stattgefunden hat.

Abbildung 7-7 zeigt die Unterschiede, die sich bei der Analyse auf Stadtteilebene ergeben. Auffällig ist, dass Personen häufig in den Stadtteilen, in denen vergleichsweise zahlreiche Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, angegeben haben, dass sie seit Einführung des Deutschlandtickets häufiger Bus und Bahn nutzen. Beispielsweise trifft dies auf die Altstadt, die Neustadt und Hartenberg/Münchfeld zu. Die Abschaffung von einen oder mehreren Pkws seit Einführung des Tickets ist mit 3 % vergleichsweise am häufigsten in Hartenberg/Münchfeld zu erkennen. Zu den Stadtteilen, in denen sich seit Verfügbarkeit des Deutschlandtickets keine Veränderungen ergeben haben, zählen vor allem Ebersheim und Finthen.

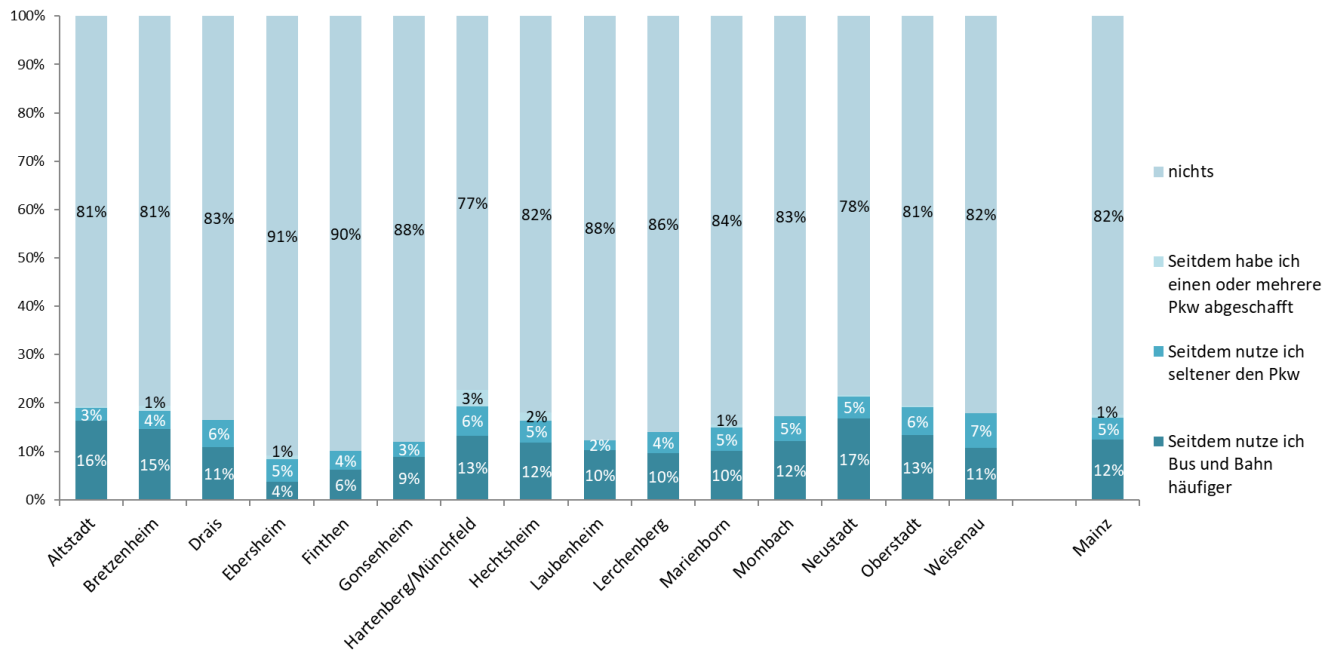


Abb. 7-7 Veränderung durch das „49€-Ticket“ nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Kenntnis und Nutzung von Car-Sharing in Mainz

Eine weitere Frage befasste sich mit der Kenntnis und dem Nutzen der Car-Sharing Angebote in der Stadt Mainz. 57 % der Befragten hat zunächst angegeben, dass sie die Car-Sharing Angebote in Mainz kennen. Darauf aufbauend stellt sich die Frage, wie häufig diejenigen, die die Car-Sharing Angebote kennen, diese auch nutzen.

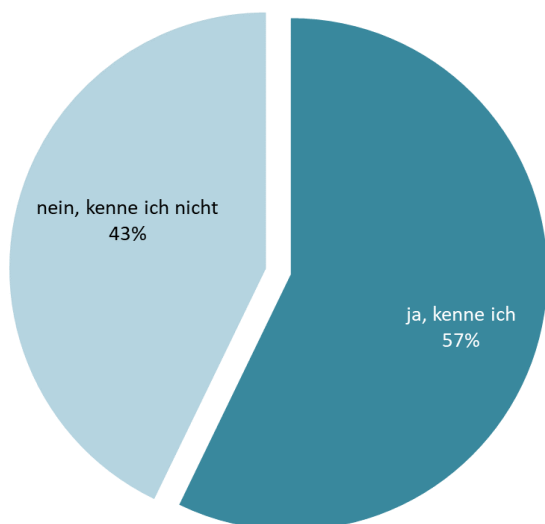


Abb. 7-8 Kenntnis über Car-Sharing Angebote in Mainz
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Abbildung 7-9 veranschaulicht die angegebene Nutzungshäufigkeit der Car-Sharing Angebote von den Befragten. Es wird deutlich, dass der Großteil der Personen (89 %), die die Car-Sharing Angebote in der Stadt Mainz kennen, laut eigener Angabe nie nutzt. 9 % hat angegeben, die Angebote bis zu 1x pro Monat zu nutzen. Eine darüber hinausgehende Nutzung, beispielsweise wöchentlich oder mehrmals pro Woche, trifft nur auf vereinzelte Personen zu. Im Vergleich der Stadtteile fällt auf, dass teilweise Unterschiede auszumachen sind. Am häufigsten wird das Car-Sharing Angebot von Personen genutzt, die in höher verdichteten städtischen Bereichen leben, beispielsweise in der Altstadt oder der Neustadt. Hier sind auch die Pkw-Besitzquoten im Stadtteilvergleich eher unterdurchschnittlich (s. Kap. 5.1).

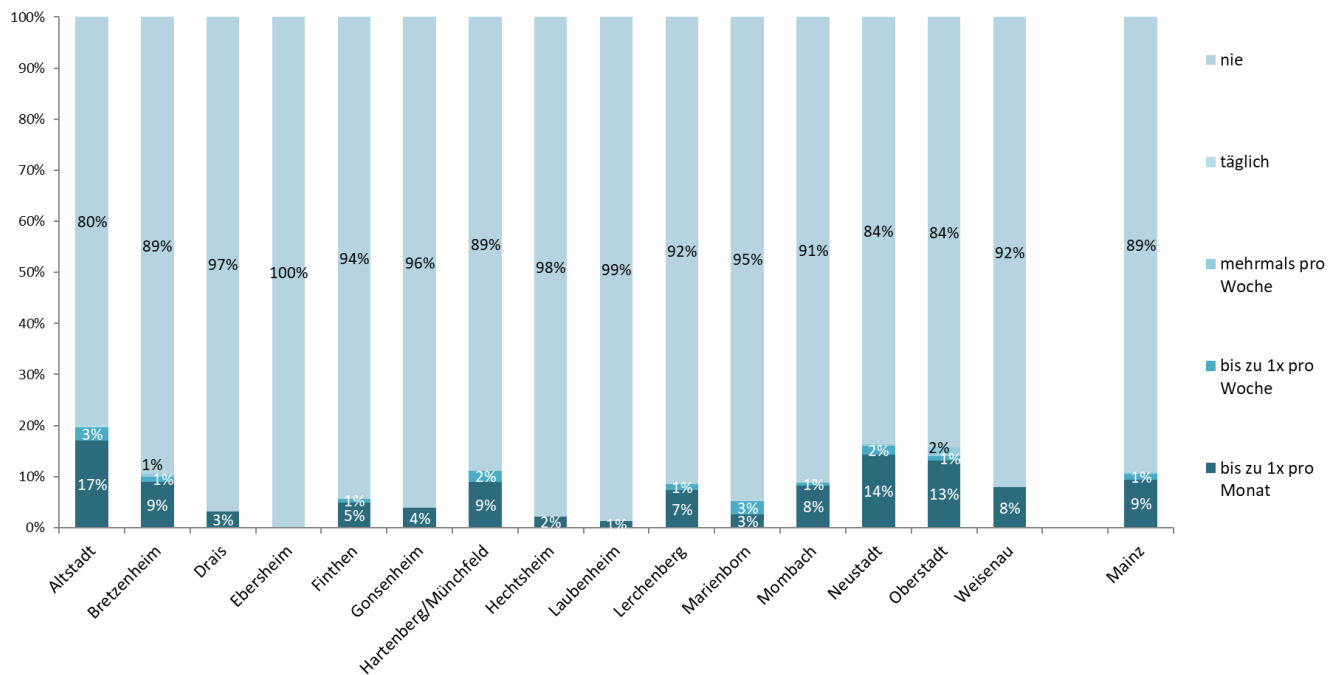


Abb. 7-9 Nutzung der Car-Sharing Angebote der Stadt Mainz nach Stadtteilen (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.5 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs

Die Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) wurde ebenfalls im Rahmen des Zusatzfragebogens abgefragt. Gemäß Abbildung 7-10 wird deutlich, dass die meisten Personen (28 %) bei Ausbau der Ladeinfrastruktur motiviert wären, ein Elektrofahrzeug anzuschaffen. Für 25 % der Befragten wären staatliche Zuschüsse ein Anreiz zur Anschaffung. Weitere 25 % wären bei Verbesserungen der Reichweiten der E-Pkw zur Anschaffung motiviert. 19 % haben angegeben, kein Interesse an der Anschaffung eines Elektrofahrzeugs zu haben.

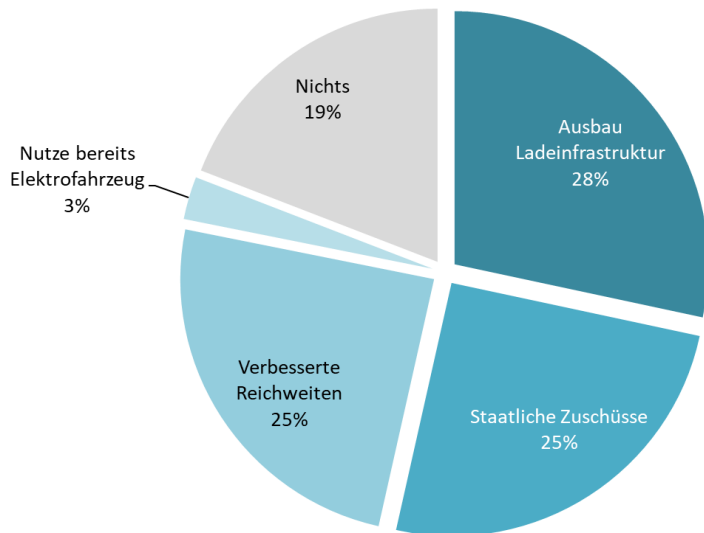


Abb. 7-10 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei der Frage bezüglich der Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs hatten die Befragten ebenfalls die Möglichkeit, in einem freien Feld weitere Angaben zu tätigen. Insgesamt 10 % der Befragten hat dies genutzt. Der größte Anteil (23 %) der freien Angaben handelt von finanziellen Vorteilen oder niedrigen Preisen, die zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs motivieren. Weitere 19 % meinen, dass bessere Lademöglichkeiten zu Hause oder am Arbeitsplatz zum Kauf motivieren würden.

Die Differenzierung der Motivation zur Anschaffung eines E-Pkws nach Stadtteil zeigt Unterschiede auf (s. Abb. 7-11). Beispielsweise wird deutlich, dass vor allem Befragte in Ebersheim und Hechtsheim durch verbesserte Reichweiten zum Kauf eines Elektrofahrzeugs motiviert wären. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist hingegen in allen Stadtteilen auf einem ähnlichen Niveau zwischen 26 % und 30 %. Vor allem Befragte in Mombach meinen, dass sie zum aktuellen Zeitpunkt keine Motivation haben, einen E-Pkw anzuschaffen.

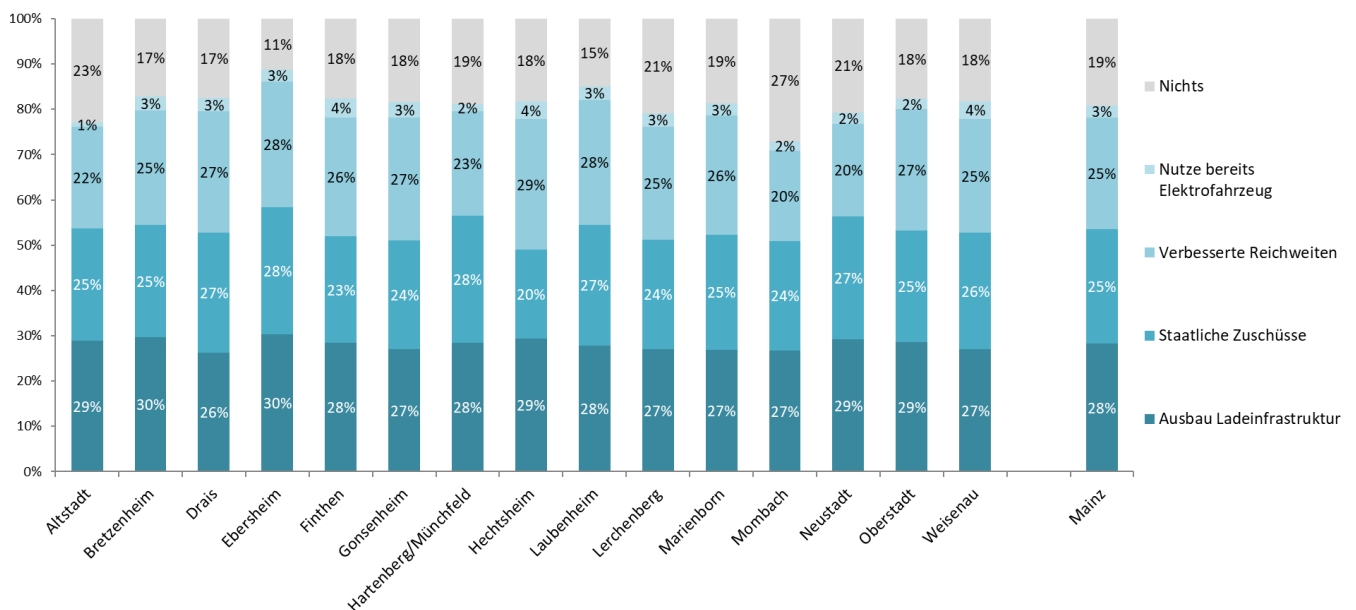


Abb. 7-11 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.6 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz

Auch Themen mit Bezug zum Radverkehr wurden im Zusatzfragebogen behandelt. Die Befragten hatten die Möglichkeit, anzugeben, von welchen Radverkehrsmaßnahmen sie in der Stadt Mainz bereits gehört haben. Mit 21 % haben hier die meisten befragten Personen angegeben, dass sie Fahrradstraßen in Mainz kennen. Darauf folgen mit 18 % Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Auch rote Markierungen bzw. Fahrradpiktogramme sind bei 15 % der Befragten bekannt, genauso wie das kostenfreie Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Reparaturstationen oder die Radverkehrsführung an Baustellen sind hingegen weniger Personen bekannt.

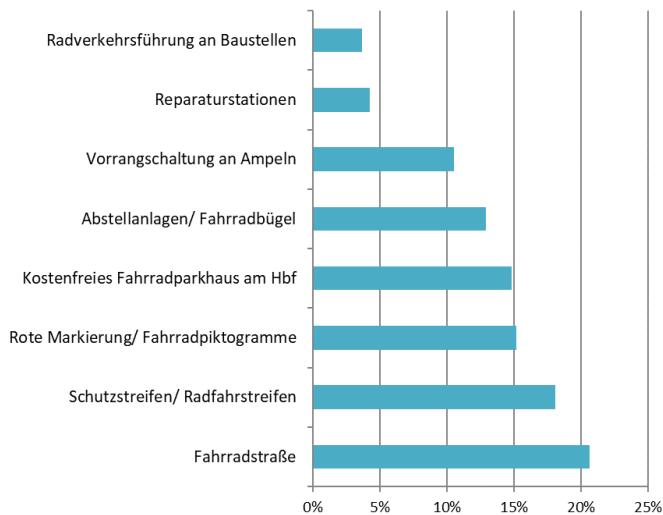


Abb. 7-12 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei Analyse der Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen auf Ebene der Stadtteile können erneut Unterschiede festgestellt werden (s. Abb. 7-13). Fahrradstraßen sind vor allem Befragten in Hechtsheim oder Finthen ein Begriff. In Hartenberg/Münchfeld, Drais oder Ebersheim sind die Fahrradstraßen vergleichsweise weniger bekannt. Das kostenfreie Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof kennen vor allem Befragte in Hartenberg/Münchfeld. Abstellanlagen und Fahrradbügel kennen vor allem befragte Personen in Drais.

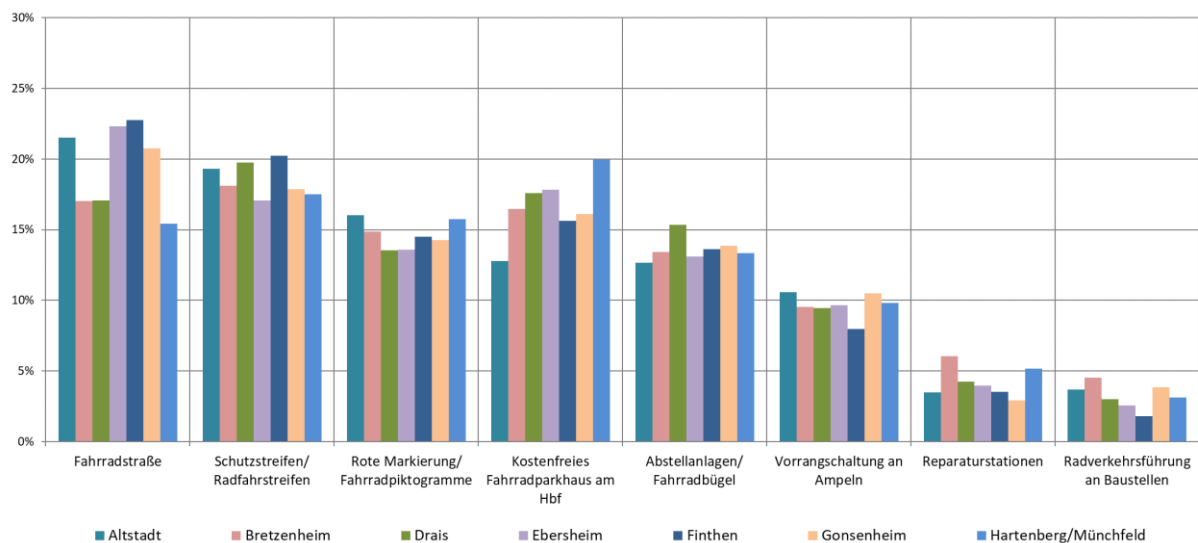


Abb. 7-13 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz nach Stadtteil (1)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

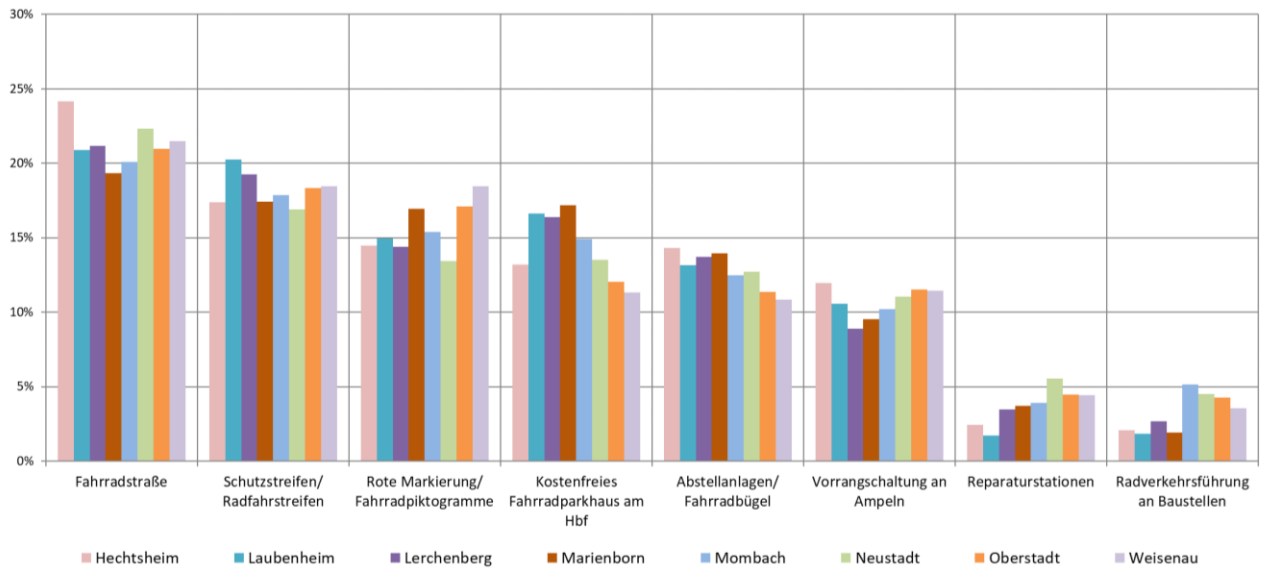


Abb. 7-14 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz nach Stadtteil (2)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.7 Verkehrliche Maßnahmen

In der letzten Frage der Mobilitätsbefragung konnten die Teilnehmer:innen drei verkehrliche Maßnahmen nennen, die sie für verbesserungswürdig halten oder schon für gut befinden. Bezüglich der Aspekte, die die Befragten für verbesserungswürdig halten, können zwei thematische Schwerpunkte genannt werden: Einerseits die grundsätzliche Förderung des Radverkehrs sowie der Ausbau des Radwegenetz. Andererseits beziehen sich viele Maßnahmen, die die Befragten für verbesserungswürdig halten, auf die Verbesserung des ÖPNV im Allgemeinen bzw. die Verbesserung des ÖPNV-Netz. Aufgrund der Fülle an verschiedenen Antworten werden an dieser Stelle die übergeordneten Kategorien vorgestellt, zu denen der jeweils genannte Aspekt mit Verbesserungsbedarf zugeordnet werden kann.

Verkehrliche Maßnahmen mit Verbesserungsbedarf	Nennungen
Ausbau Radwegenetz/Förderung Radverkehr	36%
Verbesserung ÖPNV(-Netz)	23%
Verbesserung im Parkraummanagement	9%
Verkehrsgeschwindigkeit anpassen	5%
Anpassung Ampelschaltung	5%
Fußverkehr (Bürgersteige, Fußgängerüberwege ...)	3%
Nachhaltigkeit/Umweltschutz	3%
Umgang mit Baustellen	2%
Kontrollen (Polizei)	2%
Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Schäden etc.)	2%
Ladeinfrastruktur (Ausbau)	1%
Sharingangebote	1%
Verkehrsführung	1%
Verkehrssicherheit/Verkehrsberuhigung	1%
Sonstiges	5%

Tab. 7-1 Verkehrliche Maßnahmen mit Verbesserungsbedarf (gesamstädtisch)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Fällt der Blick auf die verkehrlichen Maßnahmen, die die befragten Haushalte in Mainz bereits für gut befinden, zeichnen sich erneut zwei thematische Schwerpunkte ab. Am häufigsten wird das ÖPNV-Netz bzw. die in den letzten Jahren bereits umgesetzten Verbesserungen positiv angemerkt. Daneben gefällt vielen Personen die Förderung des Radverkehrs sowie der Ausbau des Radwegenetzes. Eine weitere Maßnahme betrifft die Anpassungen der Verkehrsgeschwindigkeit. Hier werden häufig die Geschwindigkeitsreduktionen (auf 30 km/h) positiv hervorgehoben.

Verkehrliche Maßnahmen die bereits für gut befunden werden	Nennungen
Ausbau ÖPNV-Netz/ÖPNV-Verbesserung	34%
Erfolgter Ausbau des Radwegenetz/Förderung des Radverkehrs	32%
Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeiten	10%
Ausbau Sharingangebote/Mietangebote	4%
Verbesserungen im Fußverkehr	3%
Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur	2%
Optimierung Parkraummanagement	2%
Verbesserung der Verkehrssicherheit/Verkehrsberuhigung	2%
Vorteile durch E-Mobilität (Parken etc.)	1%
Anbindung/Verknüpfung Straßenverkehr	1%
Verkehrskontrollen	1%
Sonstiges	4%

Tab. 7-2 Verkehrliche Maßnahmen die bereits für gut befunden werden (gesamtstädtisch)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Vergleich der Fragestellungen verdeutlicht, dass viele Themen sowohl auf Seiten des Verbesserungsbedarfs als auch auf Seiten der bereits positiv genannten Aspekte vorkommen. Dies unterstreicht, dass einige verkehrliche Maßnahmen schon positiv aufgenommen und bewertet werden. Gleichzeitig gibt es weiteren Verbesserungsbedarf, der sich häufig auf die gleichen Themen bezieht und der verdeutlicht, dass trotz der positiven Aspekte weitere Maßnahmen zur Verbesserung notwendig sind.

8 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen der Stadt Mainz ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der Stadtteile. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohner:innen, denen im Vorhinein die Unterlagen postalisch zugestellt wurden, haben an der Befragung teilgenommen, sodass die Ergebnisse nicht nur auf Ebene der Gesamtstadt, sondern auch auf Ebene der Stadtteile möglich wurden. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren. Darüber hinaus ist der Wohnort innerhalb des Stadtgebiets ein entscheidender Faktor des Verkehrsverhaltens. Beispielsweise liegt der Anteil am MIV in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen (z. B. in Ebersheim oder Lerchenberg) tendenziell höher als in den zentralen Stadtteilen Altstadt oder Neustadt.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 73 % der Mainzer Haushalte mindestens einen privaten Pkw und 77 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen ca. 18 % der Haushalte zwei oder mehr private Pkw, wohingegen 51 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in Ebersheim vorhanden. Auch in anderen Stadtteilen liegt die mittlere Pkw-Besitzquote über dem stadtweiten Durchschnitt. Dies lässt die Vermutung zu, dass das eigene Auto für einige Bewohner:innen in Mainz das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Die Zahlen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigen aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Modal Split-Anteile im Gesamtverkehr haben deutlich gemacht, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Mainzer Bevölkerung zu 36 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 64 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verteilt. Demzufolge werden die meisten Wege mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, d. h. zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt. Die Mobilität mit dem Auto spielt vergleichsweise vor allem in den ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Gebieten eine größere Rolle. In den höher verdichteten und zentral gelegenen Bereichen sind hohe Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Auch der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle im Gesamtverkehr, die Anteile reichen von 14 % in Weisenau bis 24 % in der Neustadt. Im Vergleich mit den letzten Ergebnissen aus 2019 wird deutlich, dass der MIV-Anteil um drei Prozentpunkte zugunsten des Rad- und Fußverkehrsanteils gesunken ist. Der Radverkehr hat seit 2019 einen Anstieg um fünf Prozentpunkte erfahren. Im Vergleich mit den näher gelegenen Städten wie Frankfurt am Main, Wiesbaden oder Darmstadt können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden, beispielsweise ist der Radverkehrsanteil in Mainz höher als in Frankfurt oder Darmstadt. Hinsichtlich der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen hat Mainz einen höheren ÖPNV- und Radverkehrsanteil.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote in Mainz 78 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürger:innen innerhalb des Stadtgebiets. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 3,4 km; insgesamt beträgt sie 7,7 km. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils in die Altstadt, die Neustadt sowie in die Oberstadt erfolgen. Einige Wege erfolgen auch aus dem Stadtgebiet heraus. Die meisten Wege haben dabei das Ziel Wiesbaden oder Frankfurt am Main. Trotz einer bestehenden SPNV-Anbindung werden die meisten Wege nach Wiesbaden mit dem MIV zurückgelegt, der ÖPNV-Anteil beträgt hier 31 %. Nach Frankfurt am Main erfolgt der Großteil der Wege mit dem ÖPNV, der Anteil liegt hier bei 71 %.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass in Mainz auch weiterhin Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes existiert. Das gilt einerseits für kürzere Distanzen (bis ca. 5 km), bei denen aktuell einige Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese könnten stattdessen mit dem Fahrrad oder zu Fuß erfolgen. Auf der anderen Seite besteht bei längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des

ÖPNV. Vor allem bei Wegen, die in umliegende Kommunen erfolgen, wird nur teilweise Bus oder Bahn genutzt. Lediglich auf Verbindungen, die mit dem SPNV erreicht werden können oder auf denen der SPNV Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV hat, wird aktuell verstärkt mit dem Zug gefahren.

Die Angabe von Hinderungsgründen bezüglich der Nutzung einzelner Verkehrsmittel lassen Abschätzungen zu, inwiefern Zufriedenheit oder Unzufriedenheit herrscht und ermöglichen die Ableitung von Verbesserungsbedarfen. Als Hinderungsgrund, warum das Fahrrad nicht genutzt wird, meint der Großteil der Befragten, dass das Ziel zu weit weg sei, dass der Weg zu gefährlich sei, dass der Weg mit dem Fahrrad anstrengend sei oder dass es zu wenig Radwege gäbe. Bei Bus und Bahn wurde angemerkt, dass diese zu unflexibel seien, dass die Fahrt zu teuer sei, dass die Fortbewegung zu langsam sei oder dass das Angebot zu schlecht sei.

Eine weitere Frage machte deutlich, dass die Befragten unter verschiedenen Bedingungen dazu bereit wären, auf den Pkw zukünftig zu verzichten. Die meisten geben hier den Umweltschutz an. Andere meinen, dass bei dem Vorhandensein besserer Alternativen der Pkw zukünftig stehen gelassen werden könnte. Außerdem wurden hohe Kosten oder eine zukünftig geringe Parkplatzverfügbarkeit als mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw angegeben. Bezüglich der Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) haben die meisten angegeben, dass hierfür der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig sei. Außerdem wären staatliche Zuschüsse oder verbesserte Reichweiten der E-Pkw motivationsfördernd.

Zuletzt gab es die Möglichkeit, verkehrliche Maßnahmen aufzuzählen, die die Befragten bereits positiv finden oder die auf Verbesserungsbedarf hinweisen. Hier wurde deutlich, dass den Befragten bereits einige Maßnahmen positiv aufgefallen sind, z. B. die Verbesserungen im ÖPNV-Angebot bzw. der Ausbau des ÖPNV-Netzes oder der erfolgte Ausbau des Radwegenetzes und die generelle Förderung des Radverkehrs. Gleichzeitig geben viele Befragte in diesen Bereichen weiteren Verbesserungsbedarf an, beispielsweise der weitere Ausbau des Radverkehrsnetzes oder des ÖPNV-Netzes.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen in der Stadt Mainz Verbesserungspotenziale existieren. Grundsätzlich zeigt sich seit einigen Jahren in Mainz ein positiver Trend: Der MIV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen nimmt zugunsten der Anteile des Umweltverbunds ab. Im Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Erhebung haben einige Personen verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, anstatt mit dem eigenen Auto. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat verdeutlicht, dass viele kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch in den mittleren Wegelängenklassen bis 5 oder 10 km Wegelänge werden mittlerweile viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Trotzdem besteht auch hier nach wie vor Verlagerungspotenzial, denn bereits ab einer Wegelänge von 5 km erfolgt knapp die Hälfte der Wege mit dem MIV. Die Fahrt mit dem Rad bietet sich jedoch nicht nur auf kürzeren Wegen an. Auch längere Wege können verstärkt mit dem Fahrrad, vor allem mit Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt werden. Hier existieren ebenfalls Verlagerungspotenziale, sodass zukünftig mehr Personen beispielsweise den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad/Pedelec/E-Bike zurücklegen. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle, z. B. in Form von vorhandenen Abstellmöglichkeiten für die oft hochwertigen und hochpreisigen Räder am Zielort.

Einige Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der ÖPNV-Anteil in Mainz 19 %. Zwischen 2019 und 2023 hat hier ein leichter Rückgang um drei Prozentpunkte stattgefunden. Verlagerungspotenziale ergeben sich einerseits auf den innerstädtischen Wegen. Aufgrund der größtenteils guten ÖPNV-Anbindung mit Bus- und Stadtbahnlinien sind in Mainz zahlreiche attraktive Verbindungsmöglichkeiten vorhanden. Darüber hinaus ergeben sich auf den Wegen in die

benachbarten Städte Verlagerungspotenziale. Sicherlich spielt die Angebotsqualität eine wichtige Rolle, denn es macht einen Unterschied, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Regional-/S-Bahn, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen ermöglicht. Für die Angebotsqualität spielen verschiedene Aspekte eine Rolle: Verlässlichkeit, Fahrpläne, Verbindung in umliegende Städte, Anbindung von Mittel-/ Oberzentren etc. Im Rahmen eines attraktiven Angebotes ist auch die unkomplizierte Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln zu berücksichtigen, beispielsweise in dem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Ein Ansatz zur Kombination von Verkehrsmitteln auf einem Weg bieten z. B. Mobilstationen.

Letztlich kann festgehalten werden, dass die größte Aufgabe darin bestehen wird, auch weiterhin attraktive Mobilitätsalternativen zum Pkw zu schaffen, um die Bürger:innen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Bei Wegen, die mit dem MIV erfolgen müssen, sollte darauf geachtet werden, dass diese in Zukunft nach Möglichkeit mit umweltfreundlichen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge) erfolgen. Da sich die Stadt Mainz sowohl durch städtische und höher verdichtete Bereiche als auch durch ländlichere und weniger dicht besiedelte Bereiche auszeichnet, ist letztlich auch bei der zukünftigen Mobilität mit einem Nutzungsmix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu rechnen.

Quellenverzeichnis

Allgemeine Zeitung (VRM GmbH & Co. KG): Tausende werden zu ihrer Mobilität befragt (Artikel vom 13. Juni 2023), 2023.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Landeshauptstadt Mainz: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2020, 2021.

Landeshauptstadt Wiesbaden: Wiesbadener Stadtanalysen. Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung. Ergebnisse des SrV 2018, 2020.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ergebnisse Modal Split Radverkehr (MID 2017). INFAS GmbH, 2019.

Stadt Frankfurt am Main: Frankfurt in Bewegung. Neue empirische Befunde zum Verkehr in der wachsenden Stadt, 2020.

Stadt Koblenz: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept. Planersocietät, 2018.

Stadt Mainz: Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz. Ingenieurbüro Helmert, 2019.

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Kommunaldatenprofil Kreisfreie Stadt Mainz. Abrufbar unter: <http://www.statistik.rlp.de/de/regional/kommunaldatenprofil>, 2023.

Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Städtevergleich, 2020.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1 Die Stadtteile in Mainz	3
Abb. 2-1 Bewerbung der Mobilitätsbefragung in der lokalen Presse	8
Abb. 4-1 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil	13
Abb. 4-2 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	18
Abb. 4-3 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	18
Abb. 4-4 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	19
Abb. 5-1 Anzahl privater Pkw, dienstlicher Pkw, privater E-Pkw und dienstlicher E-Pkw je Haushalt	20
Abb. 5-2 Anzahl privater Pkw je Haushalt im Zeitreihenvergleich	21
Abb. 5-3 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter je Haushalt	27
Abb. 5-4 Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	32
Abb. 5-5 Vergleich des Besitzes von ÖPNV-Zeitkarten (gesamt) und 49€-Ticket	33
Abb. 5-6 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	34
Abb. 5-7 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	34
Abb. 5-8 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadtteil	36
Abb. 5-9 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse	36
Abb. 5-10 Motorrad-Führerscheinbesitz nach Stadtteil	37
Abb. 5-11 Motorrad-Führerscheinbesitz nach Altersklasse	37
Abb. 5-12 Nutzung von Homeoffice nach Stadtteil (nur Berufstätige)	40
Abb. 5-13 Häufigkeit der Nutzung von Homeoffice (nur Berufstätige)	41
Abb. 5-14 Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen am Wohn- sowie am Arbeits-/ Ausbildungsort	41
Abb. 5-15 Verfügbarkeit von Auflademöglichkeiten (E-Fahrzeug) am Wohn- sowie am Arbeits-/ Ausbildungsort	42
Abb. 5-16 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld – Fußverkehr	43
Abb. 5-17 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld – Radverkehr	44
Abb. 5-18 Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld – Bus und Bahn	45
Abb. 5-19 Hinderungsgründe zur Nutzung von Verkehrsmitteln – Fußwege	47
Abb. 5-20 Hinderungsgründe zur Nutzung von Verkehrsmitteln – Fahrrad	48
Abb. 5-21 Hinderungsgründe zur Nutzung von Verkehrsmitteln – Bus und Bahn	48
Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität	49
Abb. 6-2 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadtteile	54
Abb. 6-3 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Detail)	55
Abb. 6-4 Modal Split nach Verkehrsleistung	56
Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	57
Abb. 6-6 Verkehrsmittelwahl - Zeitreihenvergleich	58
Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	59
Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	60
Abb. 6-9 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge	61
Abb. 6-10 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel	62
Abb. 6-11 Wegezwecke aller Wege	63
Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks	64
Abb. 6-13 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb der Stadt Mainz	68
Abb. 6-14 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb der Stadt Mainz	69
Abb. 6-15 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb der Stadt Mainz	70
Abb. 6-16 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb der Stadt Mainz	71

Abb. 6-17 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Mainz	72
Abb. 6-18 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen	75
Abb. 6-19 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen im Zeitreihenvergleich	76
Abb. 6-20 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen	77
Abb. 6-21 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	78
Abb. 6-22 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	79
Abb. 6-23 Modal Split im Tagesverlauf	79
Abb. 7-1 Sicherheitsgefühl bei der Verkehrsteilnahme	80
Abb. 7-2 Unsicherheitsgefühl nach Verkehrsmittel und Stadtteil	81
Abb. 7-3 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw	81
Abb. 7-4 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw nach Stadtteil (1)	82
Abb. 7-5 Mögliche Gründe für den Verzicht auf den Pkw nach Stadtteil (2)	82
Abb. 7-6 Veränderung durch das „49€-Ticket“	83
Abb. 7-7 Veränderung durch das „49€-Ticket“ nach Stadtteil	84
Abb. 7-8 Kenntnis über Car-Sharing Angebote in Mainz	84
Abb. 7-9 Nutzung der Car-Sharing Angebote der Stadt Mainz nach Stadtteilen	85
Abb. 7-10 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw)	86
Abb. 7-11 Motivation zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs (Pkw) nach Stadtteil	86
Abb. 7-12 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz	87
Abb. 7-13 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz nach Stadtteil (1)	87
Abb. 7-14 Kenntnis von Radverkehrsmaßnahmen in Mainz nach Stadtteil (2)	88

Tabellenverzeichnis

Tab. 1-1	Einwohner:innen in der Stadt Mainz.....	2
Tab. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	6
Tab. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	7
Tab. 3-1	Befragungsinhalte	9
Tab. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Stadtteile	10
Tab. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtteil	12
Tab. 4-2	Geschlecht nach Stadtteil	14
Tab. 4-3	Altersstruktur nach Stadtteil	15
Tab. 4-4	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil.....	16
Tab. 4-5	Berufstätigkeit nach Stadtteil.....	17
Tab. 5-1	Anzahl privater Pkw je Haushalt und Stadtteil.....	21
Tab. 5-2	Anzahl private E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtteil	22
Tab. 5-3	Anzahl dienstlicher Pkw je Haushalt und Stadtteil.....	23
Tab. 5-4	Anzahl dienstlicher E-Pkw je Haushalt und Stadtteil.....	24
Tab. 5-5	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil	25
Tab. 5-6	Anzahl E-Motorräder/-roller /E-Mofas je Haushalt und Stadtteil	26
Tab. 5-7	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil	28
Tab. 5-8	Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadtteil	29
Tab. 5-9	Anzahl Lastenräder je Haushalt und Stadtteil	30
Tab. 5-10	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtteil.....	31
Tab. 5-11	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	35
Tab. 5-12	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht.....	38
Tab. 5-13	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	39
Tab. 5-14	Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, sortiert – Fußverkehr.....	43
Tab. 5-15	Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, sortiert – Radverkehr.....	44
Tab. 5-16	Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, sortiert – Bus und Bahn ...	45
Tab. 5-17	Bewertung der Verkehrsangebote im Wohnumfeld, Übersicht	46
Tab. 6-1	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen.....	50
Tab. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit	50
Tab. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadtteil	51
Tab. 6-4	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadtteil	52
Tab. 6-5	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet	53
Tab. 6-6	Verkehrsleistung in Personen-km	56
Tab. 6-7	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	61
Tab. 6-8	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	65
Tab. 6-9	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	66
Tab. 6-10	Wegelängenverteilung nach Stadtteil	66
Tab. 6-11	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) ...	74
Tab. 6-12	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	76
Tab. 7-1	Verkehrliche Maßnahmen mit Verbesserungsbedarf (gesamtstädtisch)	88
Tab. 7-2	Verkehrliche Maßnahmen die bereits für gut befunden werden (gesamtstädtisch)	89

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
EW	Einwohner:innen
KW	Kalenderwoche
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Anhang

A: Fragebogen



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Landeshauptstadt Mainz. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in Mainz zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab. Mit der Durchführung der Befragung hat die Stadt Mainz das Büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 4 weitere Personen in Ihrem Haushalt
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen
- einem Zusatzfragebogen

Sie haben die Möglichkeit, online an der Befragung teilzunehmen. Die Dateneingabe erfolgt auch online anonymisiert, vertraulich und sicher. Die online-Teilnahme finden Sie unter Eingabe des folgenden Links oder durch Scannen des QR-Codes:



www.mainz.de/Mobilitaetsbefragung2023



Ihren individuellen Zugangscode zur online-Teilnahme finden Sie auf der Rückseite des Anschreibens.

Praktische Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen ein Buchstabe A bis E zugeordnet. Diesen Buchstaben verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll **nur für einen der genannten Stichtage** aus:
13.06. / 15.06. / 20.06. / 22.06. / 27.06. / 29.06.2023
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol:).
Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: _____).
- Mit der Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens oder der Postkarte akzeptieren Sie die beigefügte Datenschutzerklärung.

Was ist ein Weg?	Ein Weg ist immer nur genau einem bestimmten Zweck / Ziel zugeordnet!
	Vom Wohnort zum Kindergarten (Zweck: <i>Bringen</i>) und dann weiter ins Büro (Zweck: <i>Arbeit</i>) = 2 Wege (jeweils einzeln zu erfassen) mit dem Verkehrsmittel: <i>Auto als Fahrer</i>
	Beispiel Arbeitsweg: Autofahrt zum Startbahnhof - Zugfahrt zum Zielort - Fußweg zur Arbeitsstätte = 1 Weg (Wegezweck: <i>Arbeit</i>) mit den Verkehrsmitteln: <i>Auto als Fahrer, Zugfahrt, zu Fuß</i>

Sie haben noch weitere Fragen? Gerne helfen wir Ihnen weiter:

büro stadtVerkehr (Herr Lenz)

- Telefon: 02103 / 91159-17
- E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Landeshauptstadt Mainz (Herr Mayer-Zawar / Herr Schroeders)

- Telefon: 06131 / 12-34 19 oder 12-25 75
- E-Mail: Mobilitaetsbefragung2023@stadt.mainz.de

Seite 1



Ich wohne im Stadtteil








- | | | |
|--------------------------------------|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Altstadt | <input type="checkbox"/> Gonsenheim | <input type="checkbox"/> Marienborn |
| <input type="checkbox"/> Bretzenheim | <input type="checkbox"/> Hartenberg/Münchfeld | <input type="checkbox"/> Mombach |
| <input type="checkbox"/> Drais | <input type="checkbox"/> Hechtsheim | <input type="checkbox"/> Neustadt |
| <input type="checkbox"/> Ebersheim | <input type="checkbox"/> Laubenheim | <input type="checkbox"/> Oberstadt |
| <input type="checkbox"/> Finthen | <input type="checkbox"/> Lerchenberg | <input type="checkbox"/> Weisenau |

Stichtag

Bitte wählen Sie **einen** Stichtag zur Dokumentation Ihrer Mobilität aus:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Dienstag, 13.06.2023 | <input type="checkbox"/> Donnerstag, 15.06.2023 |
| <input type="checkbox"/> Dienstag, 20.06.2023 | <input type="checkbox"/> Donnerstag, 22.06.2023 |
| <input type="checkbox"/> Dienstag, 27.06.2023 | <input type="checkbox"/> Donnerstag, 29.06.2023 |

1. Angaben zum Haushalt

-  Anzahl der Personen im Haushalt: _____ ➔ davon noch nicht 6 Jahre alt: _____
-  Anzahl der privaten Pkw: _____ ➔ davon E-Auto: _____
-  Anzahl der dienstlich gemeldeten Pkw: _____ ➔ davon E-Auto: _____
-  Anzahl der motorisierten Zweiräder: _____ ➔ davon E-Zweirad: _____
-  Anzahl der Fahrräder gesamt: _____ ➔ davon E-Bikes/Pedelecs: _____
- _____ ➔ davon Lastenrad: _____
-  Anzahl der E-Scooter: _____
-  Wie viele Minuten gehen Sie zur nächsten Bus- oder Bahn-Haltestelle _____

Seite 2

Hier geht es weiter mit Punkt 2! ➔

2. Angaben zur Person

(bitte Zutreffendes ankreuzen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
Geschlecht: weiblich / männlich / divers	<input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> d
In welchem Jahr sind Sie geboren?	_____	_____	_____	_____	_____
Zur Zeit bin ich (bitte nur eine Nennung)					
Vollzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teilzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auszubildende:r	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schüler:in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student:in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erwerbslos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner:in/Pensionär:in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bundesfreiwilligendienst, FSJ, FÖJ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzen Sie die Möglichkeit von Home-office? Wenn ja, wie häufig pro Woche?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein ↳ _____ x pro Woche	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein ↳ _____ x pro Woche	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein ↳ _____ x pro Woche	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein ↳ _____ x pro Woche	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein ↳ _____ x pro Woche
Angaben zur Teilnahme am Verkehr					
Ich besitze einen Pkw-Führerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich besitze einen Motorrad-Führerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich besitze das „49€ - Ticket“	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Wohnort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Arbeits-/ Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe eine Auflademöglichkeit (E-Fahrzeug) am Wohnort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich habe eine Auflademöglichkeit (E-Fahrzeug) am Arbeits-/ Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich bin in meiner Mobilität eingeschränkt	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Ich nutze Bus & Bahn nicht, weil: (bitte Zahl eintragen) 0 = Ich nutze Bus & Bahn, 1 = zu voll, 2 = zu unflexibel, 3 = zu teuer, 4 = zu langsam, 5 = schlechtes Angebot, 6 = sonstiges	_____	_____	_____	_____	_____
Ich nutze das Rad nicht, weil: (bitte Zahl eintragen) 0 = Ich nutze das Rad, 1 = zu anstrengend, 2 = zu gefährlich, 3 = Ziel zu weit weg, 4 = zu wenig Radwege, 5 = sonstiges	_____	_____	_____	_____	_____
Ich vermeide Fußwege, weil: (bitte Zahl eintragen) 0 = Ich gehe zu Fuß, 1 = zu anstrengend, 2 = zu gefährlich, 3 = Ziel zu weit weg, 4 = zu wenig/schlechte Fußwege, 5 = sonstiges	_____	_____	_____	_____	_____
Ich bewerte das Angebot in meinem Wohnumfeld: für Bus und Bahn für Fahrradfahrer:innen für Fußgänger:innen (1 = sehr gut bis 6 = ungenügend, bitte Note eintragen)	_____ _____ _____	_____ _____ _____	_____ _____ _____	_____ _____ _____	_____ _____ _____
Am Stichtag war ich nicht außer Haus, weil: (bitte Zahl eintragen) 1 = krank, 2 = keine Termine außer Haus, 3 = altersbedingt, 4 = Homeoffice, 5 = Urlaub, 6 = andere Gründe	_____	_____	_____	_____	_____
Am Stichtag stand mir ein Pkw zur Verfügung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Am Stichtag stand mir ein Fahrrad zur Verfügung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Seite 3

Bitte umblättern zu Punkt 3!





Angaben zur Person

- männlich
- weiblich
- divers

In welchem Jahr sind Sie geboren?

1. Wie sicher fühlen Sie sich bei der Teilnahme am Verkehr?

- eher sicher/sicher (wenn hier angekreuzt, weiter mit 2.)
- eher unsicher/unsicher



Ich fühle mich eher unsicher/unsicher bei Teilnahme am Verkehr...

- ...zu Fuß
- ...mit dem Fahrrad
- ...mit Bus/Straßenbahn
- ...mit dem Pkw
- ...mit dem Motorrad/Mofa/Moped

2. Aus welchem Grund würden Sie auf die Nutzung eines Pkw verzichten?

(Mehrfachnennungen möglich)

- Umweltschutz
- hohe Kosten
- geringe Parkplatzverfügbarkeit
- keine Notwendigkeit
- bessere Alternativen vorhanden
- Ich möchte/kann nicht auf die Nutzung verzichten
- _____

Seite 6

Hier geht es weiter mit Punkt 3!



3. Was hat sich für Sie durch die Einführung des „49€ - Tickets“ verändert?
(Mehrfachnennungen möglich)

- seitdem nutze ich Bus und Bahn häufiger
- seitdem nutze ich seltener den Pkw
- seitdem habe ich einen oder mehrere Pkw abgeschafft
- nichts
- _____

4. Kennen Sie die Car-Sharing Angebote in der Stadt Mainz?

- ja nein (wenn hier angekreuzt, weiter mit 5.)



Nutzen Sie eines der Car-Sharing Angebote in der Stadt Mainz?

- bis zu 1x pro Monat
- bis zu 1x pro Woche
- mehrmals pro Woche
- täglich
- nie

5. Was würde Sie motivieren, ein Elektrofahrzeug (Pkw) anzuschaffen?
(Mehrfachnennungen möglich)

- staatliche Zuschüsse bei Anschaffung, Kfz-Steuer etc.
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- verbesserte Reichweiten der Fahrzeuge
- nichts
- ich nutze bereits ein Elektrofahrzeug (Pkw)
- _____

6. Von welchen Radverkehrsmaßnahmen in der Stadt Mainz haben Sie bereits gehört?
(Mehrfachnennungen möglich)

- Fahrradstraße
- Vorrangschaltung an Ampeln
- Schutzstreifen / Radfahrstreifen
- Rote Markierung / Fahrradpiktogramme
- Abstellanlagen / Fahrradbügel
- kostenfreies Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
- Reparaturstationen
- Radverkehrsführung an Baustellen

Seite 7

Bitte umblättern zu Punkt 7!



7. Nennen Sie je drei verkehrliche Maßnahmen in der Stadt Mainz, die Sie...

a) für verbesserungswürdig halten:

b) schon für gut befinden:

a) _____

b) _____

a) _____

b) _____

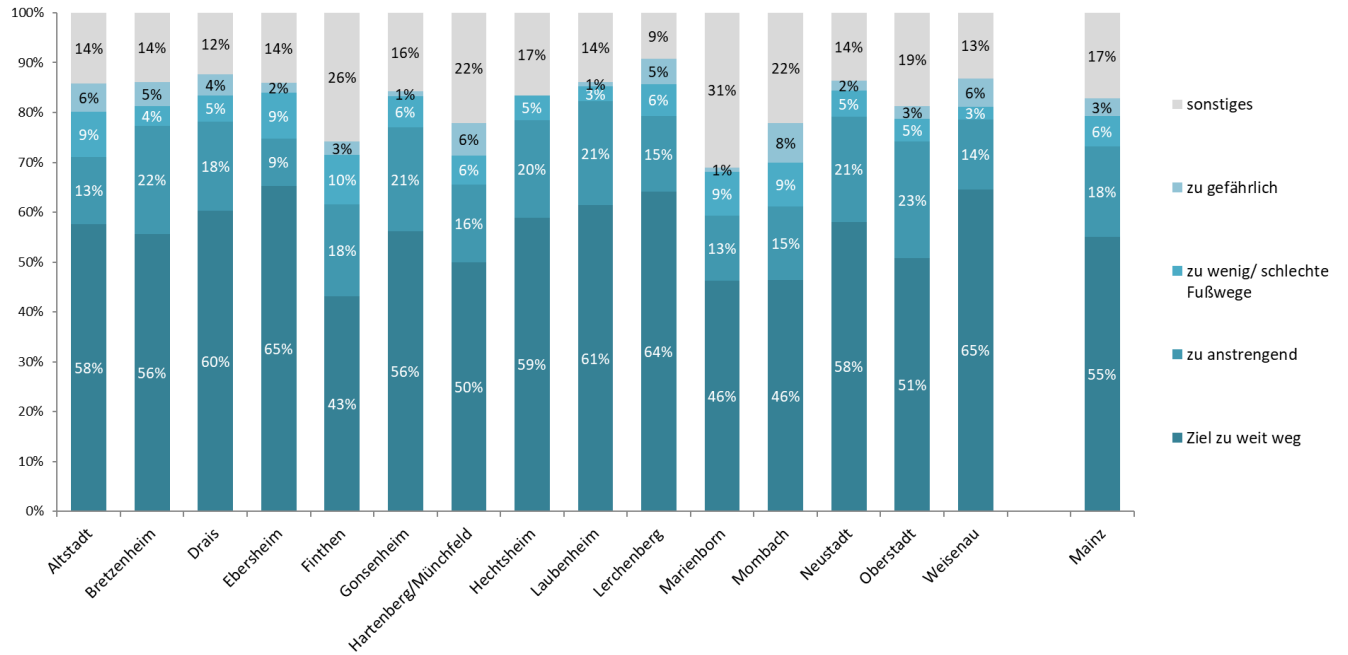
a) _____

b) _____

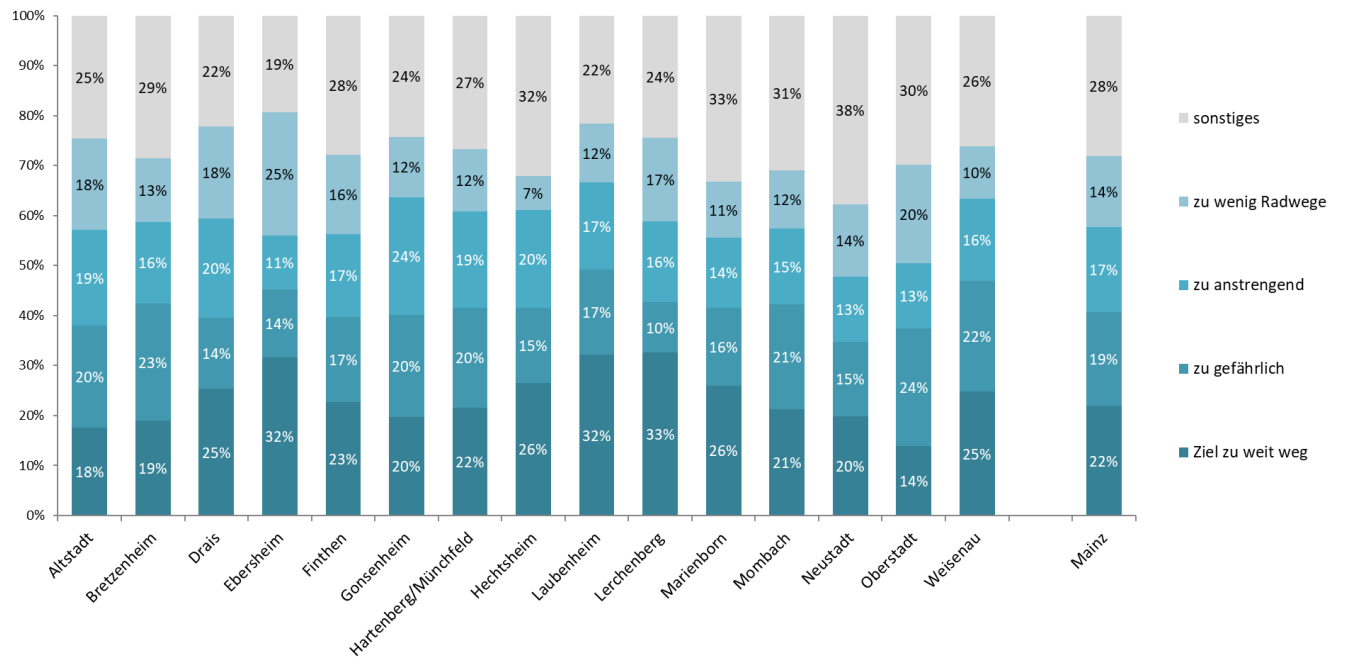
**An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal herzlich bei Ihnen für
Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung bedanken!**

B: Hinderungsgründe für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf Stadtteilebene

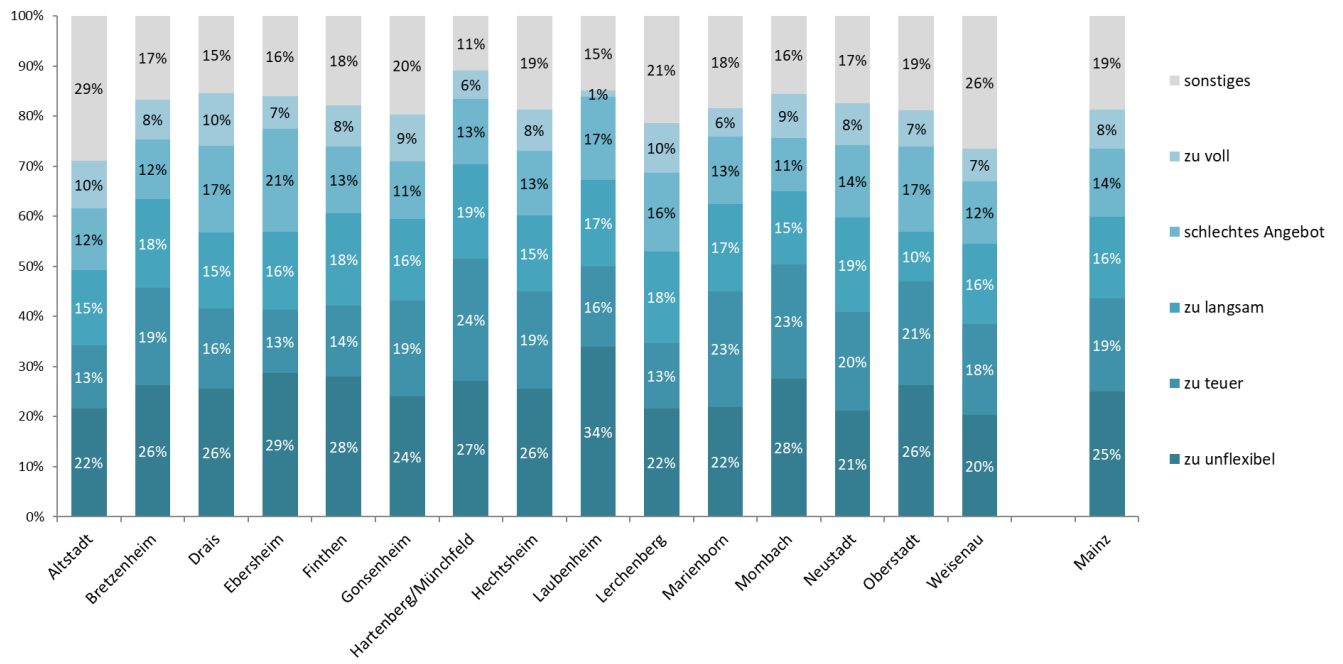
Hinderungsgründe zur Nutzung von Fußwegen auf Stadtteilebene:



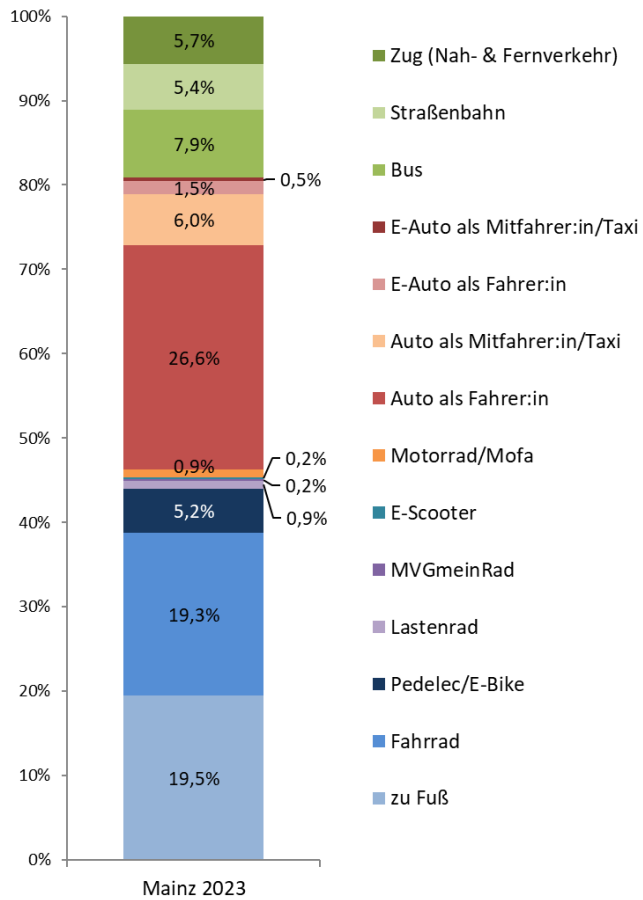
Hinderungsgründe zur Nutzung des Fahrrads auf Stadtteilebene



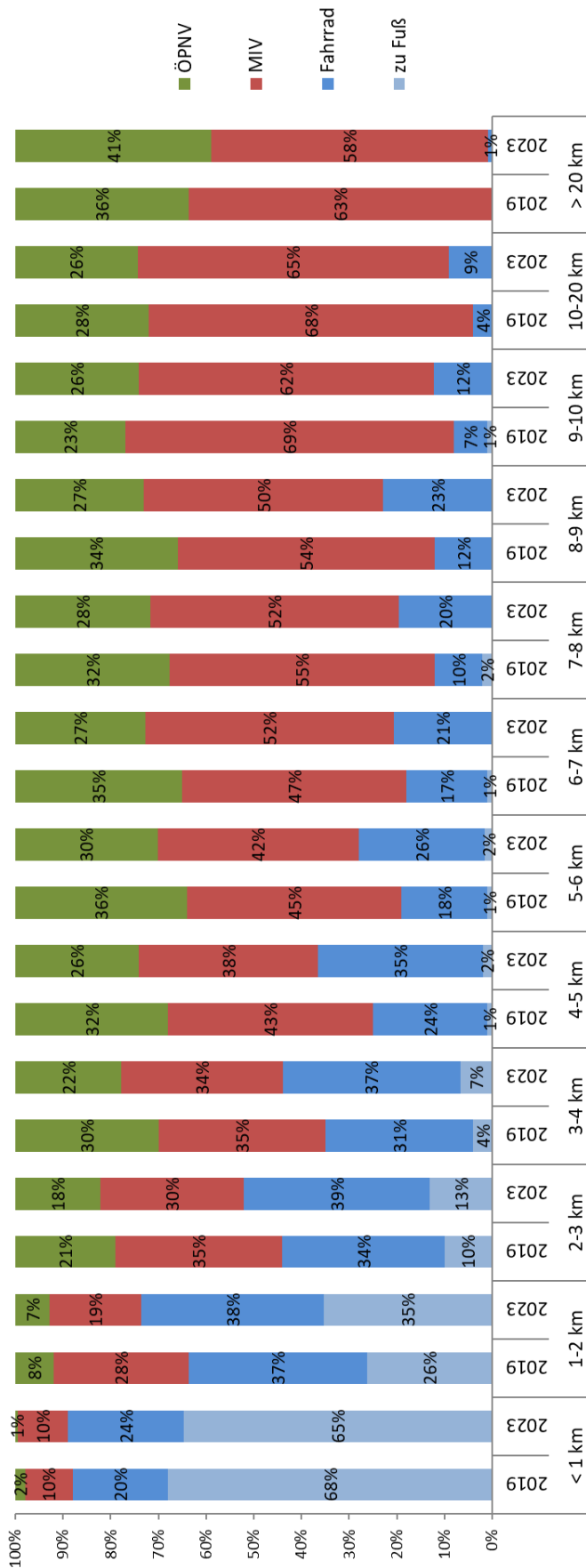
Hinderungsgründe zur Nutzung von Bus und Bahn auf Stadtteilebene



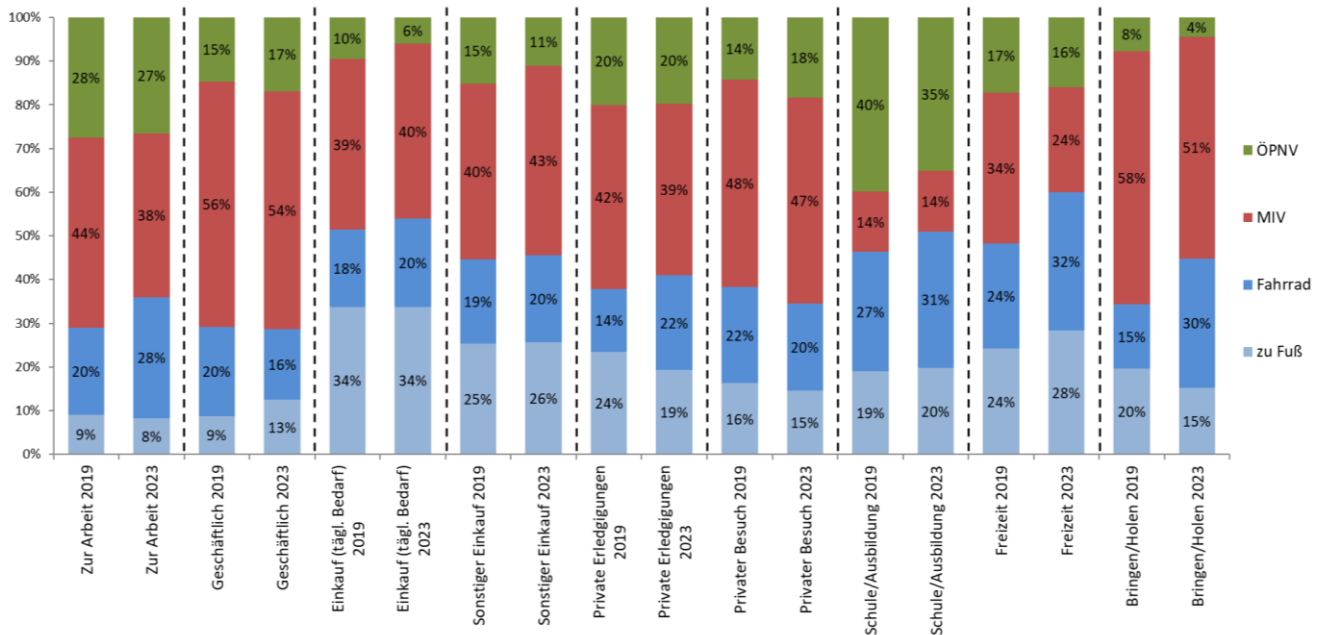
C: Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Gesamtstadtebene



D: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge in der Zeitreihe



E: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks in der Zeitreihe



F: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	23.008	306	-	-	-	151	448	108	-	-	12	46	4.683	2.875	172	124	31.933
Bretzenheim	306	5.215	7	-	-	24	170	52	-	17	400	-	-	820	-	82	7.093
Drais	-	7	1.235	-	21	-	-	-	-	55	-	-	-	13	-	13	1.344
Ebersheim	-	-	-	2.317	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2.339
Finthen	-	-	21	-	4.891	255	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29	5.196
Gonsenheim	102	-	-	-	228	8.653	1.000	-	-	117	-	656	-	289	-	-	11.045
Hartenberg/ Münchfeld	711	170	-	-	-	1.053	5.550	-	-	-	-	105	1.412	997	-	47	10.045
Hechtsheim	36	52	-	-	-	-	-	5.201	54	-	26	-	-	167	141	-	5.677
Laubenheim	-	-	-	-	-	-	-	21	3.206	-	-	-	-	85	19	32	3.363
Lerchenberg	-	17	68	-	-	117	-	-	-	1.872	36	-	22	-	-	31	2.163
Marienborn	25	249	-	-	-	-	-	-	-	13	863	-	-	14	-	32	1.196
Mombach	46	-	-	-	-	634	-	-	-	-	-	5.561	182	-	-	154	6.577
Neustadt	5.159	-	-	-	-	-	1.391	-	-	22	-	71	16.546	458	-	-	23.647
Oberstadt	3.352	945	13	-	-	448	918	270	85	-	14	-	543	7.918	667	-	15.173
Weisenau	208	-	-	-	-	-	-	141	19	-	-	-	-	694	3.590	44	4.696
Außen	219	82	13	11	29	-	47	-	32	70	32	154	-	-	88	3.240	4.017
Gesamt	33.172	7.043	1.357	2.328	5.169	11.335	9.524	5.793	3.396	2.166	1.383	6.593	23.388	14.330	4.677	3.850	135.504

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	7.522	1.855	117	121	242	1.638	2.263	836	791	39	158	876	4.338	3.547	1.743	841	26.927
Bretzenheim	1.503	6.244	137	95	130	1.104	870	273	60	225	610	156	984	2.423	490	296	15.600
Drais	122	143	283	25	70	133	7	-	-	246	-	9	114	72	-	22	1.246
Ebersheim	116	35	25	1.005	-	53	-	121	-	-	48	-	30	189	34	119	1.775
Finthen	272	130	86	-	2.278	1.053	363	38	-	92	-	174	196	279	-	361	5.322
Gonsenheim	1.159	987	133	53	1.094	9.190	1.729	318	39	20	129	2.089	1.987	2.003	192	862	21.984
Hartenberg/ Münchfeld	2.594	778	7	12	346	1.602	3.781	316	30	44	102	583	1.502	1.787	464	447	14.395
Hechtsheim	996	382	8	109	38	326	390	3.597	209	-	113	168	518	1.858	602	334	9.648
Laubenheim	695	60	-	-	-	21	49	234	2.481	-	-	47	253	87	47	449	4.423
Lerchenberg	81	247	224	-	92	62	44	-	19	1.210	34	61	134	189	37	199	2.633
Marienborn	116	569	-	48	-	158	102	140	-	34	223	56	111	238	-	48	1.843
Mombach	748	36	9	-	166	1.979	556	204	47	61	99	3.349	1.924	543	117	566	10.404
Neustadt	4.600	810	71	11	225	1.677	1.448	543	224	112	98	1.895	6.264	2.344	379	631	21.332
Oberstadt	3.985	2.458	77	166	174	2.067	1.722	1.952	121	208	169	380	2.192	8.560	1.411	642	26.284
Weisenau	1.575	434	-	23	26	159	568	565	47	37	-	117	489	1.476	3.278	412	9.206
Außen	866	258	22	142	361	730	517	483	429	199	48	644	557	774	361	763	7.154
Gesamt	26.950	15.426	1.199	1.810	5.242	21.952	14.409	9.620	4.497	2.527	1.831	10.604	21.593	26.369	9.155	6.992	180.176

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	1.241	1.669	368	373	750	1.498	1.042	967	814	387	257	1.057	612	1.679	790	3.528	17.032
Bretzenheim	1.486	5.170	117	140	526	1.271	1.339	983	317	365	722	485	750	1.473	475	2.777	18.396
Drais	351	123	530	10	413	148	41	120	10	571	16	145	62	266	21	666	3.493
Ebersheim	428	143	10	1.357	-	104	107	450	52	50	86	43	175	276	23	2.120	5.424
Finthen	931	546	261	-	3.833	1.779	546	371	310	382	109	346	177	464	477	3.424	13.956
Gonsenheim	1.253	1.125	291	156	2.020	3.770	924	759	267	444	240	2.438	1.855	1.001	390	3.999	20.932
Hartenberg/ Münchfeld	1.117	1.167	18	52	508	1.010	1.647	505	171	220	95	601	933	816	462	3.099	12.421
Hechtsheim	1.157	1.177	144	523	285	655	459	4.464	736	204	179	414	716	1.973	1.515	3.162	17.763
Laubenheim	926	371	10	71	310	213	174	709	2.058	-	-	291	147	619	463	2.272	8.634
Lerchenberg	511	238	530	51	489	449	126	163	23	583	14	290	465	633	261	1.542	6.368
Marienborn	99	586	32	35	67	261	158	304	25	87	196	94	262	217	74	949	3.446
Mombach	946	644	123	43	494	2.113	1.038	429	210	375	19	2.664	526	591	285	2.884	13.384
Neustadt	525	695	69	164	133	2.065	946	667	231	589	222	621	1.338	970	773	4.704	14.712
Oberstadt	1.543	1.769	299	278	346	836	798	2.147	680	461	231	362	1.099	3.934	3.552	4.361	22.696
Weisenau	688	395	72	114	404	449	433	1.735	645	202	116	282	648	3.797	4.013	2.722	16.715
Außen	3.121	2.540	683	2.111	3.392	3.963	3.003	2.828	2.144	1.741	946	3.016	5.496	3.979	3.203	9.631	51.797
Gesamt	16.323	18.358	3.557	5.478	13.970	20.584	12.781	17.601	8.693	6.661	3.448	13.149	15.261	22.688	16.777	51.840	247.169

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	862	1.531	408	463	1.026	1.562	2.676	1.572	1.002	662	561	1.364	2.068	2.888	1.182	3.791	23.618
Bretzenheim	1.548	416	85	-	178	275	586	141	19	336	247	137	667	852	73	1.096	6.656
Drais	402	85	-	-	58	106	89	16	-	85	20	9	65	102	-	109	1.146
Ebersheim	450	46	-	12	-	78	28	94	-	28	-	-	55	229	-	359	1.379
Finthen	831	178	17	-	162	407	269	32	23	30	31	124	441	704	-	674	3.923
Gonsenheim	1.739	227	111	47	396	943	360	274	-	114	15	467	806	1.549	166	1.803	9.017
Hartenberg/ Münchfeld	2.587	570	96	28	225	300	1.050	252	217	32	127	42	564	1.405	120	2.296	9.911
Hechtsheim	1.422	139	-	82	59	263	323	245	179	36	103	-	278	948	381	1.093	5.551
Laubenheim	839	47	-	-	23	-	189	199	123	78	-	25	319	530	-	380	2.752
Lerchenberg	526	353	70	28	-	157	49	36	63	-	55	62	339	220	46	474	2.478
Marienborn	608	264	20	-	31	-	143	136	20	41	-	-	154	153	14	277	1.861
Mombach	1.216	137	9	-	127	480	85	43	25	62	43	295	911	637	124	1.043	5.237
Neustadt	2.214	694	126	44	468	1.171	723	348	205	411	170	866	1.142	2.218	288	4.549	15.637
Oberstadt	2.558	909	82	240	624	1.367	1.257	928	399	134	71	540	2.357	977	479	3.336	16.258
Weisenau	1.222	117	-	-	-	166	58	268	-	46	14	164	365	559	62	815	3.856
Außen	3.984	1.160	98	335	669	1.705	2.295	801	372	215	222	1.236	4.271	3.046	1.053	1.868	23.330
Gesamt	23.008	6.873	1.122	1.279	4.046	8.980	10.180	5.385	2.647	2.310	1.679	5.331	14.802	17.017	3.988	23.963	132.610

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	2.285	43	46	-	43	280	337	72	191	132	95	177	437	855	91	4.422	9.506
Bretzenheim	856	757	7	95	-	358	588	473	-	201	108	-	325	1.092	66	2.027	6.953
Drais	77	14	55	-	-	19	22	31	10	116	16	8	91	124	-	336	919
Ebersheim	158	58	-	80	-	89	73	217	12	32	59	31	172	300	34	1.036	2.351
Finthen	377	226	-	-	358	322	213	175	-	100	59	125	543	582	132	1.863	5.075
Gonsenheim	1.484	202	-	-	123	808	419	440	-	45	138	420	783	1.329	221	3.064	9.476
Hartenberg/ Münchfeld	1.255	164	-	-	112	239	612	438	51	169	-	69	366	1.314	101	3.497	8.387
Hechtsheim	1.057	171	-	37	-	235	259	870	82	36	40	76	376	586	145	2.400	6.370
Laubenheim	462	142	-	28	84	61	55	235	281	48	-	45	214	326	42	1.146	3.169
Lerchenberg	350	130	-	-	17	154	49	-	-	210	23	28	80	179	90	734	2.044
Marienborn	253	112	20	13	15	18	27	184	20	64	78	-	97	182	27	648	1.758
Mombach	813	98	-	-	-	102	419	218	-	42	142	223	820	402	34	1.955	5.268
Neustadt	2.126	90	71	-	-	934	480	625	84	427	71	430	1.544	1.660	198	6.276	15.016
Oberstadt	1.431	69	-	-	-	340	295	494	58	121	61	200	950	1.603	335	4.906	10.863
Weisenau	756	127	-	-	-	103	40	408	-	-	-	-	452	1.281	452	2.210	5.829
Außen	78	15	-	-	-	55	48	61	-	-	-	43	31	153	-	1.778	2.262
Gesamt	13.818	2.418	199	253	752	4.117	3.936	4.941	789	1.743	890	1.875	7.281	11.968	1.968	38.298	95.246

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	1.333	115	-	48	78	139	18	113	103	42	56	8	156	119	137	885	3.350
Bretzenheim	121	212	-	-	69	12	34	-	35	-	8	-	126	76	33	225	951
Drais	21	-	9	-	-	8	8	-	-	14	-	-	-	7	7	44	118
Ebersheim	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	81	177
Finthen	79	69	-	-	27	60	-	-	-	-	-	-	-	71	-	314	620
Gonsenheim	61	18	-	-	47	306	-	-	-	-	-	-	-	91	43	456	1.022
Hartenberg/ Münchfeld	258	-	-	-	-	129	199	40	24	-	-	-	144	186	-	302	1.282
Hechtsheim	36	69	-	-	37	15	40	89	-	-	36	-	33	114	-	252	721
Laubenheim	167	-	-	-	19	-	43	-	147	-	-	131	-	31	43	152	733
Lerchenberg	137	34	15	-	-	-	-	-	-	35	-	-	16	82	43	120	482
Marienborn	26	-	-	-	-	-	-	69	-	-	-	-	52	-	-	70	217
Mombach	224	-	-	-	-	78	78	-	110	-	-	63	-	-	-	273	826
Neustadt	371	24	-	11	-	78	182	-	-	-	-	-	308	149	-	924	2.165
Oberstadt	321	147	-	-	41	33	79	91	10	-	-	15	115	198	69	456	1.575
Weisenau	90	83	-	-	-	43	-	90	-	89	-	78	-	43	33	101	650
Außen	431	124	-	-	39	-	133	69	63	-	58	180	94	-	180	4.571	5.942
Gesamt	3.761	895	24	59	357	901	814	561	492	180	158	593	1.044	1.178	588	9.226	20.831

Matrix: Zweck Einkaufen, täglicher Bedarf (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	6.609	202	25	-	142	-	143	81	42	-	96	55	851	99	135	161	8.641
Bretzenheim	235	3.147	63	-	35	157	134	12	29	-	200	-	54	35	141	133	4.375
Drais	43	37	378	-	83	7	-	-	-	86	-	-	-	-	14	41	689
Ebersheim	45	12	-	578	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	93	753
Finthen	54	88	82	-	1.624	338	-	-	28	-	-	-	28	-	56	306	2.604
Gonsenheim	186	334	45	-	701	2.521	135	-	21	-	-	375	386	-	-	141	4.845
Hartenberg/ Münchfeld	655	122	-	-	-	227	1.627	-	-	-	-	96	571	47	129	23	3.497
Hechtsheim	134	145	-	12	-	67	72	1.702	41	-	13	72	200	326	691	249	3.724
Laubenheim	161	20	-	-	-	-	-	20	853	-	-	-	103	23	110	334	1.624
Lerchenberg	108	170	214	-	29	20	-	15	-	304	-	-	-	-	90	404	1.354
Marienborn	33	565	-	-	-	56	-	-	-	-	12	-	26	-	23	39	754
Mombach	104	69	35	-	48	341	-	-	-	-	-	1.267	153	-	-	90	2.107
Neustadt	1.200	226	57	12	-	46	-	-	-	15	-	142	4.113	32	147	98	6.088
Oberstadt	1.138	564	64	-	28	56	485	532	63	20	80	43	283	1.539	1.125	175	6.195
Weisenau	289	73	-	-	-	46	-	136	19	-	-	55	-	357	1.784	131	2.890
Außen	394	145	79	25	121	134	71	302	74	7	-	334	491	149	389	1.854	4.569
Gesamt	11.388	5.919	1.042	627	2.811	4.016	2.667	2.825	1.170	432	401	2.439	7.259	2.607	4.834	4.272	54.709

Matrix: Zweck Sonstiger Einkauf (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	3.063	-	-	-	27	53	48	35	-	-	12	147	321	18	126	197	4.047
Bretzenheim	587	735	-	-	-	33	32	30	-	-	-	-	100	93	62	222	1.894
Drais	79	13	38	-	8	-	-	-	-	15	-	7	31	-	-	24	215
Ebersheim	69	11	-	117	-	-	-	118	-	-	-	-	-	-	-	69	384
Finthen	150	-	-	-	340	90	-	-	-	-	-	-	31	-	35	170	816
Gonsenheim	555	19	92	-	44	603	-	127	-	-	-	251	138	-	-	683	2.512
Hartenberg/ Münchfeld	301	59	-	-	-	59	224	-	-	-	-	52	70	84	-	135	984
Hechtsheim	90	109	-	36	-	-	-	482	-	-	-	33	-	70	166	112	1.098
Laubenheim	217	41	-	-	-	21	-	41	228	-	-	-	19	-	53	156	776
Lerchenberg	62	8	14	17	45	-	-	-	-	53	-	-	-	-	23	-	222
Marienborn	12	68	-	-	-	-	44	-	-	-	18	76	-	-	25	15	258
Mombach	309	46	-	-	-	91	-	-	-	-	-	752	-	-	-	202	1.400
Neustadt	990	10	-	-	-	56	-	-	-	-	12	314	515	103	-	34	2.034
Oberstadt	649	87	-	-	-	44	-	493	20	19	-	-	58	316	91	91	1.868
Weisenau	75	13	-	-	-	-	-	91	-	14	-	-	-	183	484	107	967
Außen	72	78	-	23	-	94	-	-	24	23	-	-	-	-	-	933	1.247
Gesamt	7.280	1.297	144	193	464	1.144	348	1.417	272	124	42	1.632	1.283	867	1.065	3.150	20.722

Matrix: Zweck Private Erledigungen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	4.059	311	7	-	29	230	341	263	23	-	12	80	725	496	267	506	7.349
Bretzenheim	941	848	-	-	-	148	166	117	-	-	92	-	202	286	96	521	3.417
Drais	203	48	148	10	52	78	10	26	-	58	-	39	14	57	-	29	772
Ebersheim	331	40	-	245	-	12	35	82	-	-	11	-	34	107	-	403	1.300
Finthen	687	80	28	-	935	530	29	31	73	27	26	54	28	71	51	333	2.983
Gonsenheim	612	166	46	-	194	2.247	85	85	60	79	-	473	592	321	-	463	5.423
Hartenberg/ Münchfeld	1.428	138	-	-	121	52	478	72	-	-	-	98	291	184	18	193	3.073
Hechtsheim	1.081	173	-	52	-	86	-	1.098	41	-	-	-	224	243	65	415	3.478
Laubenheim	441	129	-	-	28	32	24	43	528	-	-	41	79	64	100	289	1.798
Lerchenberg	200	77	98	-	52	202	15	70	-	319	-	49	70	-	-	211	1.363
Marienborn	296	191	-	-	-	28	15	26	-	19	159	19	31	62	13	98	957
Mombach	418	37	-	-	-	405	160	-	41	-	-	840	462	62	63	337	2.825
Neustadt	1.582	-	-	-	-	609	134	83	-	187	12	103	2.364	149	-	546	5.769
Oberstadt	2.656	487	59	11	57	228	240	159	267	-	14	-	596	2.201	631	387	7.993
Weisenau	734	96	-	-	40	40	28	-	-	-	-	-	365	338	890	369	2.900
Außen	410	12	-	12	27	202	22	32	20	32	-	88	103	237	65	997	2.259
Gesamt	16.079	2.833	386	330	1.535	5.129	1.782	2.187	1.053	721	326	1.884	6.180	4.878	2.259	6.097	53.659

Matrix: Zweck Privater Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	572	51	160	-	46	189	169	41	42	-	-	-	416	419	65	410	2.580
Bretzenheim	65	429	-	-	-	240	-	-	35	-	60	65	-	289	100	343	1.626
Drais	85	-	22	-	-	-	-	-	-	51	-	-	-	43	-	57	258
Ebersheim	24	-	-	197	-	12	11	12	-	-	-	-	-	-	12	125	393
Finthen	-	-	-	-	273	109	122	28	-	44	-	27	65	28	59	398	1.153
Gonsenheim	58	60	-	53	107	373	261	12	54	-	-	256	154	188	-	557	2.133
Hartenberg/ Münchfeld	78	-	-	-	-	-	65	51	-	-	-	55	225	-	141	546	1.161
Hechtsheim	36	36	55	-	-	36	-	686	160	-	18	-	-	303	65	513	1.908
Laubenheim	43	-	-	-	-	59	-	-	178	-	-	41	20	21	-	229	591
Lerchenberg	15	38	23	-	-	31	-	15	-	179	-	20	-	57	-	124	502
Marienborn	-	39	-	-	-	-	-	23	-	-	109	-	-	14	-	35	220
Mombach	77	58	-	-	111	297	-	43	-	202	-	408	148	-	-	586	1.930
Neustadt	421	111	-	-	-	225	70	112	-	12	-	110	653	347	201	595	2.857
Oberstadt	396	504	6	-	-	32	139	222	-	53	-	93	147	165	144	996	2.897
Weisenau	53	43	44	-	-	41	-	-	40	-	-	-	102	-	85	309	717
Außen	-	-	6	-	13	99	87	65	-	-	12	-	104	96	36	1.683	2.201
Gesamt	1.923	1.369	316	250	550	1.743	924	1.310	509	541	199	1.075	2.034	1.970	908	7.506	23.127

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung/Studium (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	839	258	9	-	29	94	858	13	-	-	-	49	155	981	27	187	3.499
Bretzenheim	228	429	-	-	17	-	397	83	-	-	-	82	406	1.145	-	166	2.953
Drais	42	62	75	-	-	72	73	9	-	17	-	9	9	77	-	31	476
Ebersheim	75	10	-	324	-	11	15	-	-	28	12	-	31	163	-	323	992
Finthen	266	152	-	-	601	186	118	32	-	-	-	-	119	524	44	240	2.282
Gonsenheim	321	129	-	-	127	1.790	800	131	-	-	-	28	134	1.042	-	192	4.694
Hartenberg/ Münchfeld	247	264	-	-	107	761	1.444	-	-	-	-	-	164	1.502	-	347	4.836
Hechtsheim	225	41	-	-	-	40	176	649	22	-	-	-	-	650	75	106	1.984
Laubenheim	115	89	-	-	70	-	163	43	327	-	-	-	150	314	-	133	1.404
Lerchenberg	100	81	22	-	82	143	42	-	15	459	-	-	22	339	-	75	1.380
Marienborn	27	109	-	-	-	-	130	42	-	29	147	-	26	126	-	58	694
Mombach	250	185	9	-	-	300	55	67	-	-	-	596	-	365	152	267	2.246
Neustadt	326	76	-	-	-	278	277	-	-	-	-	84	1.291	1.059	-	343	3.734
Oberstadt	732	133	-	-	-	457	428	8	-	-	-	-	238	2.847	342	266	5.451
Weisenau	452	52	-	-	-	48	108	111	35	-	-	146	111	739	260	102	2.164
Außen	-	40	-	-	-	-	47	-	15	-	-	-	104	89	39	264	598
Gesamt	4.245	2.110	115	324	1.033	4.180	5.131	1.188	414	533	159	994	2.960	11.962	939	3.100	39.387

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	3.741	197	-	12	-	255	421	180	193	-	-	434	1.028	963	-	1.470	8.894
Bretzenheim	856	1.859	66	-	33	246	142	230	-	69	97	310	188	545	35	519	5.195
Drais	197	7	301	-	62	41	15	16	-	51	-	57	79	46	-	202	1.074
Ebersheim	190	12	25	352	-	11	-	100	-	-	11	12	22	24	11	319	1.089
Finthen	165	61	55	-	794	367	72	55	35	56	-	228	-	54	-	707	2.649
Gonsenheim	720	390	94	47	239	2.291	208	124	-	195	61	1.079	381	600	89	806	7.324
Hartenberg/ Münchfeld	818	655	-	-	49	964	956	37	20	-	-	440	779	422	239	679	6.058
Hechtsheim	465	72	-	-	-	52	136	1.026	77	37	25	32	54	498	175	425	3.074
Laubenheim	383	21	-	-	-	-	108	260	1.171	-	-	105	113	65	47	600	2.873
Lerchenberg	46	110	134	-	37	-	-	20	-	277	15	51	50	20	-	411	1.171
Marienborn	149	123	-	-	26	96	69	58	-	15	67	-	43	70	-	288	1.004
Mombach	440	43	-	-	43	614	-	54	-	-	-	1.654	194	248	-	743	4.033
Neustadt	2.459	161	-	-	-	499	761	70	-	131	24	386	2.421	413	31	674	8.030
Oberstadt	1.244	634	-	89	-	383	566	731	89	-	-	323	790	2.178	476	741	8.244
Weisenau	829	51	-	-	59	179	63	271	79	-	-	88	42	363	968	518	3.510
Außen	520	55	7	25	-	111	47	82	-	-	-	145	155	93	119	2.135	3.494
Gesamt	13.222	4.451	682	525	1.342	6.109	3.564	3.314	1.664	831	300	5.344	6.339	6.602	2.190	11.237	67.716

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Stadtteil	Altstadt	Bretzenheim	Drais	Ebersheim	Finthen	Gonsenheim	Hartenberg/ Münchfeld	Hechtsheim	Laubenheim	Lerchenberg	Marienborn	Mombach	Neustadt	Oberstadt	Weisenau	Außen	Gesamt
Altstadt	695	200	-	13	31	44	191	38	96	-	-	-	638	161	37	45	2.189
Bretzenheim	169	1.121	33	-	39	67	69	41	-	8	44	-	217	215	45	95	2.163
Drais	-	8	41	-	51	23	8	-	-	16	-	7	17	21	-	46	238
Ebersheim	18	12	-	562	-	-	-	34	11	-	12	-	-	-	-	172	821
Finthen	89	45	-	-	943	93	-	82	-	27	-	56	-	61	-	56	1.452
Gonsenheim	66	-	-	-	151	1.126	163	-	-	20	-	183	196	285	108	205	2.503
Hartenberg/ Münchfeld	153	164	-	-	200	239	544	37	-	-	-	103	258	94	47	119	1.958
Hechtsheim	106	103	8	12	-	119	-	982	96	-	37	-	38	-	75	118	1.694
Laubenheim	78	-	-	-	25	-	20	131	392	-	-	-	21	42	19	96	824
Lerchenberg	56	21	27	-	68	39	-	43	-	311	-	20	37	172	-	168	962
Marienborn	-	54	-	-	-	89	68	30	-	14	72	-	75	12	-	56	470
Mombach	53	41	-	-	-	419	-	-	-	8	-	530	54	-	-	193	1.298
Neustadt	76	110	-	-	-	-	232	157	-	86	70	222	1.618	163	-	238	2.972
Oberstadt	476	189	-	23	-	47	226	297	-	-	-	20	366	1.718	287	272	3.921
Weisenau	92	-	-	-	49	51	224	153	137	106	-	53	43	372	1.063	146	2.489
Außen	150	76	27	42	98	84	36	143	21	-	85	53	182	195	80	963	2.235
Gesamt	2.277	2.144	136	652	1.655	2.440	1.781	2.168	753	596	320	1.247	3.760	3.511	1.761	2.988	28.189

