

MOBILITÄT IN RHEINHESSEN UND MAINZ

Ausgewählte Ergebnisse von Haushaltsbefragungen

Die empirische Erfassung von Mobilität und Mobilitätsverhalten, das wer, wohin, wann, wie, womit ist die Basis für viele verkehrspolitische Entscheidungen und wissenschaftliche Untersuchungen. Die Studien „Mobilität in Deutschland – MiD“ und das „System Repräsentativer Verkehrsbefragungen – SrV“ sind zwei regelmäßig durchgeführte Befragungen bei zufällig ausgewählten Haushalten über ganz Deutschland und vertieft in ausgewählten Städten und Regionen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Studien für Mainz und das Umland dargestellt.

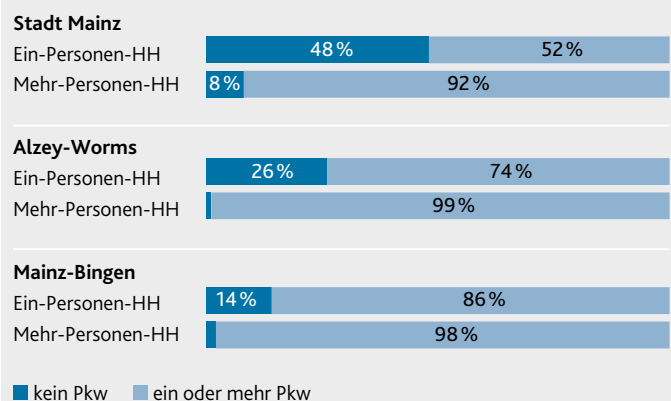
Wie mobil ist die Stadt Mainz und ihr Umland?

Die Daten der Befragungen „Mobilität in Deutschland – MiD 2008“ (regionale Vertiefung für die Landkreise Mainz-Bingen und Alzey-Worms) und „Mobilität in Städten – SrV 2008“ werden genutzt, um das Untersuchungsgebiet, das rheinland-pfälzische Mainzer Umland bestehend aus der Stadt Mainz (SrV-Daten) und den Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen (MiD-Daten) gemeinsam nach ihrem Mobilitätsgeschehen darzustellen. Dabei wird eine kombinierte Analyse der beiden Studien zu ausgewählten Kennziffern des Mobilitätsverhaltens durchgeführt und so die Mobilität des gesamten Raumes Rheinhessen erfasst.

Mobilität in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz

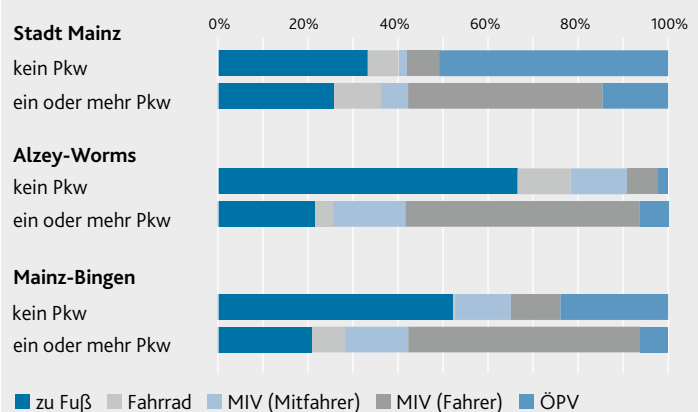
Die Haushaltsgrößen im Untersuchungsgebiet betrachtet, zeigt sich ein, auch im Deutschlandvergleich, hoher Anteil an Single-Haushalten in der Stadt Mainz mit ca. 49 % im Gegensatz zum

Ausstattung der Haushalte mit Pkw

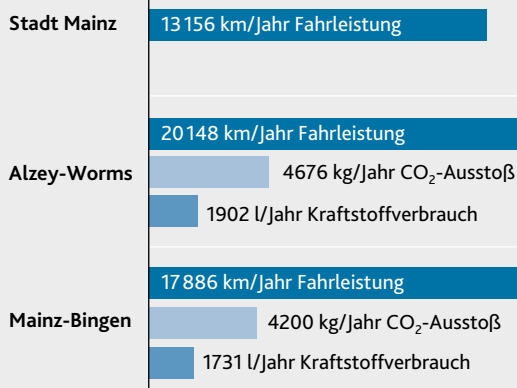


Umland mit ca. 36 %. Nur jeder zweite Ein-Personen-Haushalt in der Stadt Mainz hat einen Pkw zur Verfügung. Im Kreis Alzey-Worms sind es dagegen 74 % und in Mainz-Bingen sogar 86 %. Eine hohe Ausstattung mit Pkw besteht in allen

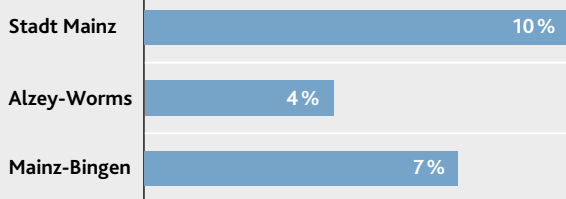
Modal-Split nach Pkw-Besitz



Verkehrsleistung der Haushalte pro Jahr



Nutzungshäufigkeit Fahrrad



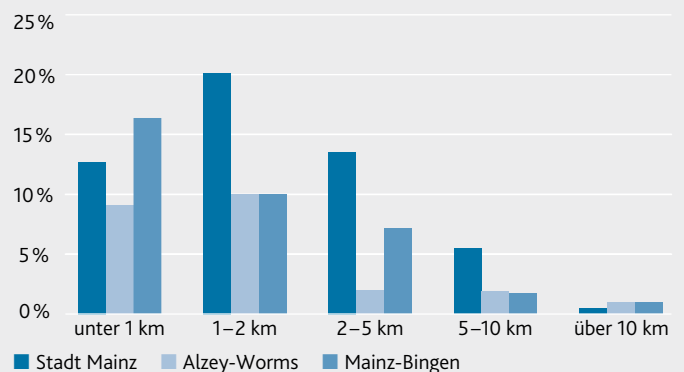
Gebieten, bei den Zwei- oder Mehr-Personen-Haushalten liegt sie bei über 90 %. Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) in Abhängigkeit des Pkw-Besitzes zeigt sich eine starke Nutzung des ÖPV in der Stadt Mainz (ca. 50 %) wenn kein Pkw im Haushalt vorhanden ist. Insgesamt liegt der Anteil des MIV (motorisierter Individualverkehr) bei ca. 50 % wenn ein Pkw vorhanden ist. Bei der Pkw-Fahrleistung eines Haushaltes zeigen sich ebenfalls Unterschiede zwischen Mainz und dem Umland. Mit rund 20 000 km pro Jahr fahren die Bewohner des Landkreises Alzey-Worms rund ein Drittel mehr als die Bewohner der Stadt Mainz mit 13 000 km pro Jahr.

Fahrradmobilität

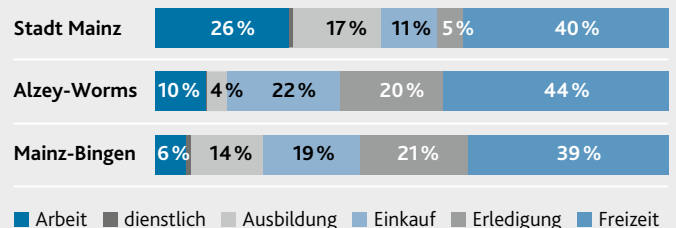
In der Stadt Mainz besitzen 77 % der Haushalte ein funktionstüchtiges Fahrrad, während in den umliegenden Kreisen ca. 90 % der Haushalte mit Rädern ausgestattet sind. Dementgegen ist die

Nutzungshäufigkeit des Fahrrads für einen Weg in der Stadt Mainz höher als im Umland. So werden in Mainz 0,28, im Kreis Alzey-Worms 0,14 und in Mainz-Bingen 0,24 Wege pro Person und Tag mit dem Fahrrad bewältigt. Für die verschiedenen Entfernungen hat das Fahrrad in der Stadt Mainz bei den Strecken unter 10 km einen höheren Stellenwert als in den angrenzenden Kreisen. Lediglich bei Strecken unter 1 km ist im Kreis Mainz-Bingen mit 16 % eine hohe Nutzungshäufigkeit des Fahrrads zu verzeichnen. Bei Entfernung zwischen 1 und 2 km sowie 2 und 5 km hat das Fahrrad in der Stadt Mainz einen ca. doppelt so hohen Stellenwert als in den Kreisen. Betrachtet man die Zwecke für die Verwendung des Fahrrads, liegt der Bereich der Arbeit/Ausbildung mit insgesamt 44 % in Mainz 3-mal so hoch wie in Alzey-Worms (14 %) und doppelt so hoch in Mainz-Bingen (21 %). Den wichtigsten Verwendungszweck des Fahrrads nimmt in allen

Nutzungshäufigkeit Fahrrad auf verschiedenen Strecken



Wegeziecke für das Verkehrsmittel Fahrrad



Kennziffern für das Verkehrsmittel Fahrrad

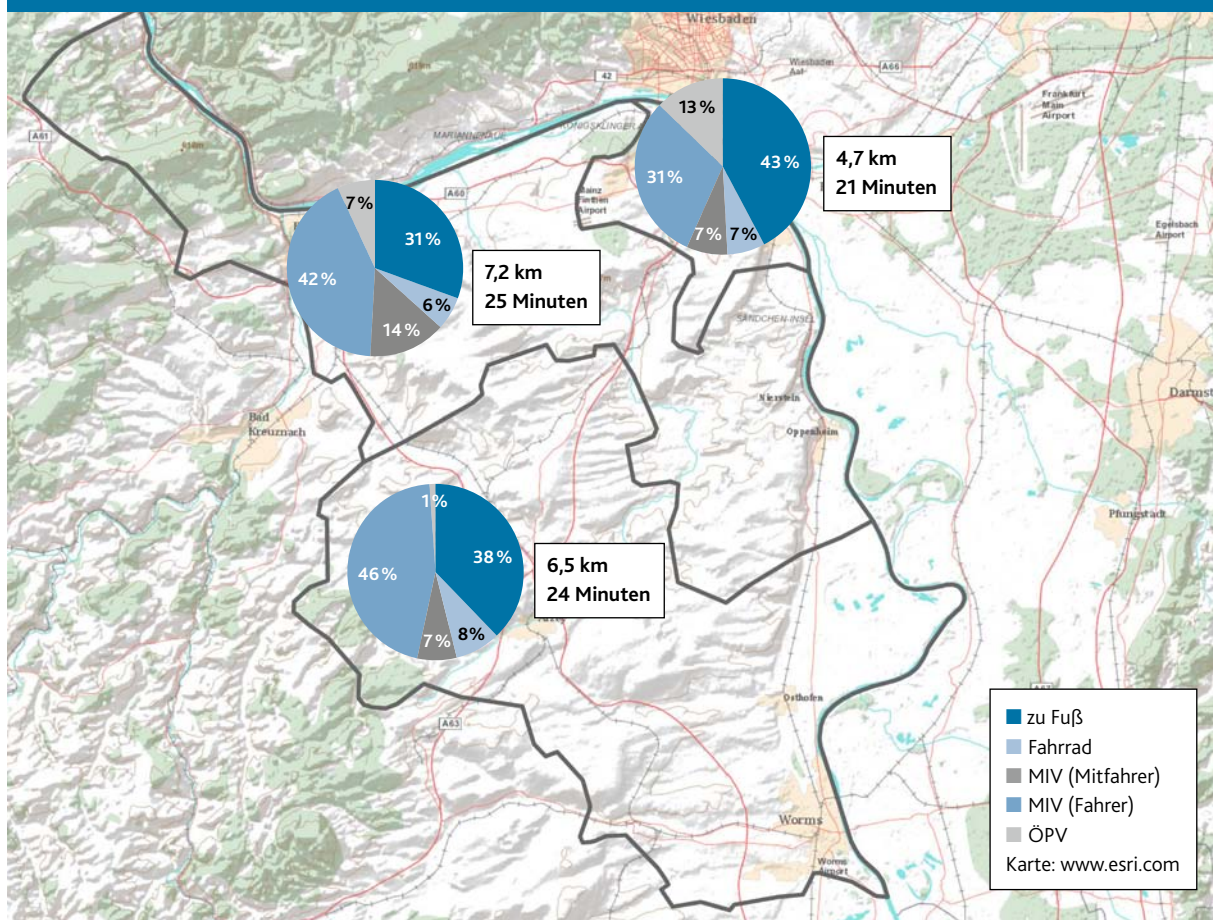
	Stadt Mainz	Alzey-Worms	Mainz-Bingen
Anteil der Haushalte besitzen ein oder mehr Fahrräder	77 %	90 %	90 %
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Person pro Tag mit Fahrrad	0,28	0,14	0,24
Durchschnittliche Strecke pro Weg mit dem Fahrrad	2,5 km	3,3 km	2,9 km
Durchschnittliche Dauer pro Weg mit dem Fahrrad	15 min	23 min	19 min
Durchschnittliche Geschwindigkeit pro Weg mit dem Fahrrad	12 km/h	10 km/h	10 km/h

drei Gebieten der Bereich der Freizeitgestaltung mit ca. 40 % ein. Der größte Unterschied zeigt sich bei Einkauf und Erledigungen. Während die Mainzer nur zu 16 % ihr Fahrrad zu diesem Zweck nutzen, macht dieser Anteil in den beiden Kreisen 40 % der Radfahrten aus.

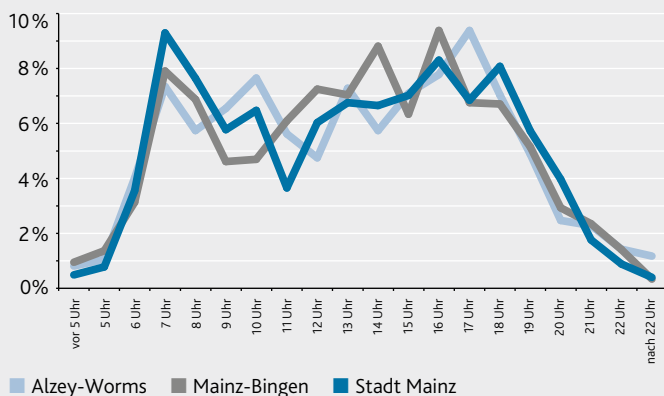
Mobilität im Alter

Die Altersgruppe der Über-60-Jährigen gewinnt auch bei den Fragen der Mobilität erheblich an Bedeutung: In der Stadt Mainz und den umliegenden Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen stellt diese Gruppe ca. 25 % der Bevölkerung und

Mobilitätskarte der Über-60-jährigen



Mobilität im Tagesverlauf

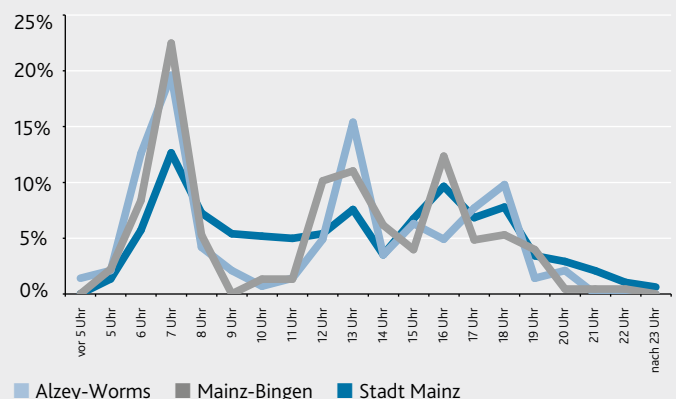


hat somit auch großen Anteil am Verkehr. In den Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen waren 81 % der über-60-jährigen am Stichtag mobil, dass heisst, mindestens einmal außer Haus. In der Stadt Mainz lag die Mobilitätsquote mit durchschnittlich 74 % darunter. Die Grafik auf Seite 3 zeigt, wie sich die Mobilität der älteren Bewohner in Zahlen ausdrückt. In allen drei Gebieten liegt die durchschnittliche Wegeanzahl bei ca. 3 Wegen pro Person und Tag. Lediglich in der Stadt Mainz ist dieser Wert geringer. Insgesamt werden durchschnittlich im Kreis Mainz-Bingen 7,2 km pro Weg und in Alzey-Worms 6,5 km pro Weg zurückgelegt. Für die Bewältigung eines Weges benötigen die Über-60-Jährigen im Kreis Mainz-Bingen im Durchschnitt 25 Minuten und im Kreis Alzey-Worms 24 Minuten. In Mainz liegt die Anzahl der Wege mit durchschnittlich 2,6 unter den Werten der beiden Kreise. Zudem werden hier pro Tag nur 4,7 km in durchschnittlich 21 Minuten zurückgelegt. Diese geringeren Distanzen in Mainz spiegeln sich auch im Modal-Split der Über-60-Jährigen wieder. In der Stadt Mainz werden ca. 42 % aller Wege „zu Fuß“ und lediglich 38 % der Wege mit dem MIV bewältigt. In den beiden Kreisen ist der Anteil der Über-60-Jährigen zu Fuß-Geher mit 31 % in Mainz-Bingen und 38 % in Alzey-Worms geringer. Dem entsprechend ist der MIV-Anteil mit 56 % in Mainz-Bingen und 52 % in Alzey-Worms um einiges höher.

Mobilität im Tagesverlauf

Im Tagesverlauf sind Spitzenzeiten der Mobilität auszumachen und die geben wiederum wichtige Hinweise für die Verkehrsplanung. Betrachtet man den Startzeitpunkt einzelner Wege in den drei Untersuchungsregionen werden die meisten Wege in der Stadt Mainz in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr begonnen. In den Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen ist diese Spitze nicht so stark ausgeprägt. Die Verkehrsbeteiligung schwankt während der Tageshauptzeit zwischen 7 und 19 Uhr lediglich zwischen 4 % und 9 % am gesamten Tagesverkehr. In den Morgenstunden zwischen 6 und 9 Uhr finden im Mittel 19 % aller Wege des Tages statt und in der Feierabendzeit zwischen 16 und 19 Uhr 23 % aller Wege. Die ÖPV-Nutzung in den einzelnen Untersuchungsge-

ÖPV Nutzung im Tagesverlauf



bieten im Tagesverlauf schwankt in den Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen deutlicher als in der Stadt Mainz. Besonders sind hier die Spitzen zum Schulbeginn und Schulende zu erkennen. Dabei ist festzuhalten, dass der Anteil des gesamten Modal Split in den beiden Kreisen für den ÖPV lediglich bei ca. 8 % liegt, wo hingegen der ÖPV-Anteil in der Stadt Mainz über 20 % beträgt. In Mainz wird der ÖPV also über den Tag verteilt auf einem relativ konstant hohen Niveau und zu vielfältigeren Zwecken benutzt.

Untersuchungsmethodik

Die MiD deckt im Gesamten das Bundesgebiet und das SrV im Besonderen einzelne Städte ab. Die Methodik dieser beiden unterschiedlichen Untersuchungen ist aufeinander abgestimmt, bedarf aber einer genaueren Betrachtung, damit identische Kennziffern nicht zu Fehlinterpretationen führen. Beachtet man gewisse Unterschiede und passt die Daten an, kann eine kombinierte Analyse aus den beiden Untersuchungen z. B. für die Stadt Mainz und das Rheinland-Pfälzische Umland (Kreis Alzey-Worms und Mainz-Bingen) durchgeführt werden. Der größte methodische Unterschied besteht in der Auswahl der Stichtage. Bei der SrV-Studie werden die Einwohner einer Stadt

lediglich in der Kernwoche, also Dienstag, Mittwoch und Donnerstag befragt. Bei der MiD findet eine Befragung über die gesamte Woche statt. Ohne eine Anpassung der Datensätze würden einige Auswertungen zu Fehlinterpretationen führen. So würde z.B. ein einfacher Vergleich der Wochendurchschnittswerte für die Wegeanzahl von den SrV und MiD-Werten zu unzutreffenden Interpretationen verleiten, da die MiD-Werte das Wochenende mit einer normalerweise geringeren Wegeanzahl beinhalten würden. Die nebenstehende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der wichtigsten methodischen Merkmale der SrV- und der MiD-Studie. Trotz der genannten Unterschiede besteht eine große Ähnlichkeit der Befragungskonzepte.

	Mobilität in Städten – SrV	Mobilität in Deutschland – MiD
Erhebungszeitraum	Januar bis Dezember	Januar bis Dezember
Untersuchungsgebiet	Stadt in Deutschland	Bundesrepublik Deutschland
Auswahlgrundlage	Einwohnermelderegister	Einwohnermelderegister
Stichprobenziehung	Geklumpete Stichprobenziehung	Geklumpete Stichprobenziehung
Stichtage	Dienstag bis Donnerstag	Komplette Woche
Erhebungsmethoden	Telefonisch, schriftlich, online	Telefonisch, schriftlich, online
Erhobene Mobilitätsarten	Binnen-, Quell-, und rückfließender Zielverkehr	Binnen-, Quell-, und rückfließender Zielverkehr
Definition Weg	Alle Ortsveränderungen, deren Quelle und /oder Ziel außerhalb des Grundstücks liegt	Alle Ortsveränderungen, deren Quelle und /oder Ziel außerhalb des Grundstücks liegt

Herausgeber:

Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz,
Schillerplatz 3 – 5, 55116 Mainz

Ansprechpartner:

Herr Reiner Dölger (reiner.doelger@isim.rlp.de)

Autor:

Christian Lügermann (christianluegermann@hotmail.de)



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM
DES INNEREN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR