

MOBILITÄTSBEFRAGUNG

Untersuchung
zum werktäglichen Verkehrsverhalten
der Bevölkerung in der Stadt Mainz

Ergebnisbericht für die Stadt Mainz
Kurzfassung
August 2016



Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Straße 30
52066 Aachen

Impressum

Auftraggeber: Landeshauptstadt Mainz
61-Stadtplanungsamt,
Zitadelle, Bau A
Am 87er Denkmal
55131 Mainz

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen

Bericht: Dipl.-Ing. Christoph Helmert
Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin Kathrin Henninger
Wirtschaftsgeograph M.A. Roman Allekotte

Aachen, 9.08.2016

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	1
2.	Methodik.....	1
3.	Untersuchungsgebiet.....	3
4.	Ergebnisse	4
4.1.	Mobilitätskennzahlen	4
4.2.	Altersspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten.....	6
4.3.	Demografische Daten.....	7
4.4.	Verkehrsmittelverfügbarkeit	9
4.5.	Einwohnermobilität	12
4.6.	Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)	13
4.7.	Wegedauer und Entfernungen.....	15
4.8.	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs.....	18
4.9.	Reisezweck	18
5.	Fazit	22



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 4-1:	Anteil immobiler/mobiler Personen	5
Abbildung 4-2:	Wegehäufigkeit differenziert nach Alter	6
Abbildung 4-3:	Verkehrsmittelwahl nach Alter	7
Abbildung 4-4:	Personen pro Haushalt	7
Abbildung 4-5:	Altersverteilung der Befragten	8
Abbildung 4-6:	Status der Befragten	8
Abbildung 4-7:	Anzahl PKW pro Haushalt	9
Abbildung 4-8:	Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag nach Geschlecht (>17 Jahre)	9
Abbildung 4-9:	Besitz eines PKW-Führerscheins (>17-jährige)	10
Abbildung 4-10:	Fahrräder pro Haushalt	10
Abbildung 4-11:	Motorräder pro Haushalt	11
Abbildung 4-12:	Besitz eines ÖPNV-Tickets nach Anzahl pro Haushalt	11
Abbildung 4-13:	Bewertung des Verkehrsangebots (Schulnoten)	12
Abbildung 4-14:	Wegehäufigkeit	12
Abbildung 4-15:	Verkehrsmittelwahl nach räumlichen Verkehrsarten (Modal Split)	13
Abbildung 4-16:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl bei Frauen und Männern	13
Abbildung 4-17:	Verkehrsmittelwahl im Binnen-Quell-Ziel-Verkehr nach Geschlecht	14
Abbildung 4-18:	Zubringer zum öffentlichen Verkehr	14
Abbildung 4-19:	Wegedauer je Verkehrsmittel	15
Abbildung 4-20:	Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln	16
Abbildung 4-21:	Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel	17
Abbildung 4-22:	Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel	17
Abbildung 4-23:	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel	18
Abbildung 4-24:	Reisezweckverteilung	18
Abbildung 4-25:	Reisezweckverteilung des öffentlichen Verkehrs	19
Abbildung 4-26:	Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Gesamtverkehr	19
Abbildung 4-27:	Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr	20
Abbildung 4-28:	Verkehrsleistung nach Reisezweck	20
Abbildung 4-29:	Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck	21

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1:	Umfang der Nettostichprobe	1
Tabelle 2-2:	Befragungsinhalte	2
Tabelle 4-1:	Kenndaten	4
Tabelle 4-2:	Gründe der Immobilität	5
Tabelle 4-3:	Mittlere Wegedauer und Wegelänge nach Alter	6
Tabelle 4-4:	Gesamtfahrtenanzahl je Verkehrsmittel	15
Tabelle 4-5:	Häufigste Nutzung der Verkehrsmittel nach Wegedauer (Zeitklassen)	16



1. Einleitung

Im Jahr 2016 führte die Stadt Mainz eine umfassende Befragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Stadtgebiet durch. Mit der Mobilitätsbefragung soll das Verkehrsverhalten der Bevölkerung der Stadt Mainz an einem Normalwerktag empirisch erfasst werden. Auf diese Weise erhält die Stadt Mainz ein belastbares Zahlenmaterial zum aktuellen, werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung.

Die Stichprobengröße wurde so gewählt, dass auf Ebene der Gesamtstadt, statistisch gesicherte Werte erhoben werden konnten. So wurden für die Befragung im Stadtgebiet von Mainz 7.500 Haushalte zufallsverteilt ausgewählt und mit einem Anschreiben über das Projekt informiert.

In der Erhebung wurden die alltäglichen Wege aller Haushaltsmitglieder erfragt. Dabei wurden neben den im Haushalt vorhandenen Verkehrsmitteln insbesondere die genutzten Verkehrsmittel und Wegzwecke erfragt.

Die hieraus ermittelten Kenngrößen werden genutzt, um Daten

- für den Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Mobilitätsbefragung (SrV) 2008,
- des Mainzer Mobilitätsverhaltens vor Inbetriebnahme der Mainzelbahn,
- für die Aktualisierung des Verkehrsmodells,
- über Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsmittel,
- zu Verlagerungsmöglichkeiten für mehr umweltverträglichen Verkehr,
- für Reduktion von Hemmnissen bei der Nutzung alternativer Verkehrsmittel für konkrete Gruppen der Bevölkerung (bspw. Schüler, Rentner,...),
- zur Evaluation der Wirksamkeit bereits durchgeführter Maßnahmen,

zu ermitteln. Dieser Bericht zeigt die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2016 für die Stadt Mainz.

2. Methodik

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Mainz wurde im Zeitraum vom 18. April bis 30. Juni 2016 – außerhalb der Schulferien - an den Wochentagen von Dienstags bis Donnerstag durchgeführt. Die Befragung basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung.

Mit einem Informationsschreiben wurden die 7.500 für Mainz zufällig ausgewählten Haushalte angeschrieben. Hierin, in Medienberichten und auf den Internetseiten www.mobil-in-mainz und www.mainz.de wurde über die Hintergründe der Befragung informiert sowie die Befragungsinhalte erläutert. Dem Anschreiben lag der schriftliche Fragebogen bei, auf dem die Teilnehmer sowohl ihre **Telefonnummer** und einen Wunschtermin für ein Telefoninterview mitteilen oder ihre Daten direkt **schriftlich** eintragen konnten. Der Zugang zum **Online-Fragebogen** unter www.mobil-in-mainz.de war durch einen Code geschützt, so dass nur diejenigen, die das Anschreiben erhielten, mit dem damit vermittelten Zugangscode teilnehmen konnten.

	Personen- daten	Wege- daten
Rücklauf	2.673	
Nettostichprobe	2.418	7.331

Tabelle 2-1: Umfang der Nettostichprobe

Aus dem Rücklauf wurden die Interviewergebnisse von 2.673 Personen gewonnen und auf Plausibilität geprüft. Hieraus konnten verwertbarer Interviews von 2.418 Personen generiert werden, die den nachfolgenden Auswertungen zu Grunde liegen. Wegedaten die zum 27.04.2016 erhoben wurden, flossen aufgrund des ganztägigen Streiks im ÖPNV nicht in die Auswertung ein.



Es wurden jeweils alle Mitglieder eines Haushalts befragt. Dadurch konnten auch Abhängigkeiten bei der Verkehrsmittelwahl und Kfz-Verfügbarkeit berücksichtigt werden. Auch die Daten von Kindern im Kindergarten- oder Grundschulalter wurden berücksichtigt. Hier protokollierten die Eltern deren Wege.

Im Fragebogen wurden die Wege und Aktivitäten eines ganzen Tages erfasst. Für zum Interviewzeitpunkt nicht anwesende Familienmitglieder wurde das Protokoll stellvertretend ausgefüllt.

Die angeschriebenen Haushalte hatten die Möglichkeit, schriftlich, telefonisch oder online die Fragen zum Verkehrsverhalten zu beantworten. Durch diesen Mix sollte eine breite Streuung der Teilnehmer über möglichst alle Gesellschaftsschichten der Bevölkerung erreicht werden.

Angaben zum Haushalt	Angaben zur Person	Angaben zum Weg	Genutztes Verkehrsmittel	Zweck oder Ziel des Weges
Anzahl Personen	Geschlecht	Identifikation/Kennung der Personen im Haushalt	Nah- /Fernverkehrszüge	Nach Hause (Wohnung)
davon über 6 Jahre	Alter	Lfd. Nummerierung der Wege einer Person	Bus	Zur Arbeit
Anzahl privater PKW	Status	Start (Adresse)	Straßenbahn	geschäftlich unterwegs
Anzahl dienstlich gemeldeter PKW	Besitz eines Führerscheins	Ziel (Adresse)	KFZ Selbstfahrer	Einkauf – täglicher Bedarf
Anzahl Motorräder	Besitz eines Motorrad-Führerscheins	von (Uhrzeit)	KFZ Mitfahrer/ Taxi	Sonstiger Einkauf
Anzahl übertragbarer Bus/Bahn Zeitkarten im Haushalt	Besitz einer Zeitkarte für Bus und Bahn	bis (Uhrzeit)	Motorisiertes Zweirad	private Erledigungen (Arzt, Bank)
Anzahl Fahrräder/ E-Bikes	Fahrradabstellplatz am Wohnort/ Arbeitsort		E-Bike/ Pedelec	privater Besuch
Minuten zur nächsten ÖV-Haltestelle	Einschränkungen der Mobilität		Fahrrad	Ausbildung
Verbesserungsvorschläge zum Verkehrsangebot	Regelmäßig genutztes Verkehrsmittel		MVGmeinRad (Mietfahrrad)	Freizeit
	Gründe für die Nichtnutzung von: Bus&Bahn, Rad, Fuß		Fuß	bringen / holen
	Bewertung des Verkehrsmittele Angebots		Weg zur Haltestelle (min.)	
	Gründe der Immobilität am Stichtag			
	Verfügbarkeit eines PKW am Stichtag			

Tabelle 2-2: Befragungsinhalte



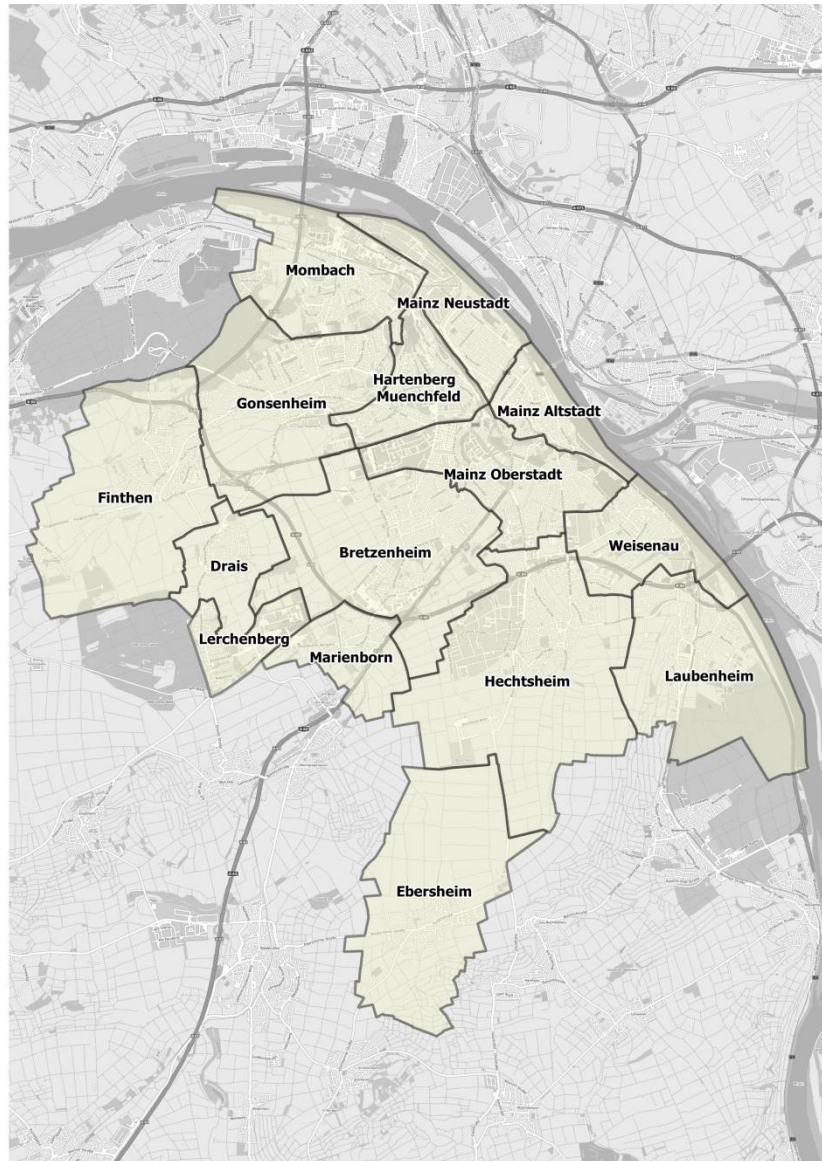
3. Untersuchungsgebiet

Die Stadt Mainz ist mit rund 212.000 Einwohnern die größte Stadt in Rheinland-Pfalz und zugleich Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz.

Die insgesamt 15 Stadtteile

- Altstadt
- Bretzenheim
- Drais
- Ebersheim
- Finthen
- Gonsenheim
- Hartenberg / Münchfeld
- Hechtsheim
- Laubenheim
- Lerchenberg
- Marienborn
- Mombach
- Neustadt
- Oberstadt
- Weisenau

verteilen sich auf eine Fläche von insgesamt 97,75 km². Verkehrsgeographisch ist Mainz durch die Lage am Rhein sehr günstig gelegen: Nach den Häfen in Ludwigshafen und Andernach wurden in Mainz Mombach, gemessen am Gesamtumschlag aller rheinland-pfälzischen Häfen, im Jahr 2015 die meisten Güter umgeschlagen¹. Zudem liegt der größte deutsche Passagier- und Frachtflughafen in Frankfurt nur eine halbe Autostunde entfernt. Mit rund 84% Anteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist der Dienstleistungsbereich besonders stark ausgeprägt. So ist Mainz nicht nur Landeshauptstadt und Universitätsstadt sondern auch ein Zentrum der Kommunikations- und Medienwirtschaft.²



¹ www.statistik.rlp.de: abgerufen am, 30.06.2016

² www.mainz.de: abgerufen am, 30.06.2016.

4. Ergebnisse

Es haben **2.418 Personen** an der Erhebung teilgenommen. Dabei wurden **7.331 Wege** erfasst und ausgewertet.

Ausgewählte Haushalte	7.500
Erreichte Haushalte	1.211
Erreichte Personen	2.418
Rücklaufquote	16,1%
Bevölkerung	212.019
Mikrozensus	1,1%
Mittlere Haushaltsgröße der Stichprobe	2,0 Pers./Haushalt
Erfasste Wege	7.331
Mittlere Mobilität (mobile Personen)	3,5 Wege/Tag

Tabelle 4-1: Kenndaten

Für eine statistisch gesicherte Stichprobe wird mindestens 1% der Bevölkerung befragt. In der Auswertung der Mobilitätsbefragung der Stadt Mainz wurde diese Personenanzahl erreicht. Die folgenden Auswertungen sind demnach als statistisch gesichert anzusehen.

Es wurde die Einwohnerverteilung in der Stichprobe mit der realen Einwohnerverteilung verglichen. Durch die Hochrechnung anhand der realen Einwohnerverteilung wird das Verkehrsverhalten der Mainzer an einem durchschnittlichen Werktag in einer repräsentativen Stichprobe abgebildet.

4.1. Mobilitätskennzahlen

Für die Verkehrsteilnahme der Mainzer Bevölkerung ergeben sich folgende Kennzahlen.



Mittlere Mobilität (mobile und immobile Personen)	3,047	Wege am Tag
Mittlere Reiseweite	8,8	Kilometer
Mittlere Wegedauer	22	Minuten
Zeitbudget	69 min	Minuten/Tag

Die mittlere Mobilität der Personen, die am Stichtag Wege zurückgelegt haben, liegt bei 3,5 Wegen pro Tag. Die Hochrechnung auf die Gesamteinwohner ergibt eine durchschnittliche Wegeanzahl aller Mainzer von

646.000 Wegen pro Werktag.

Der Anteil der Immobilen liegt bei 12,4% . Zwischen Frauen und Männern (12,4% Frauen vs. 12,4% der Männer) lassen sich keine nennenswerten Unterschiede erkennen.

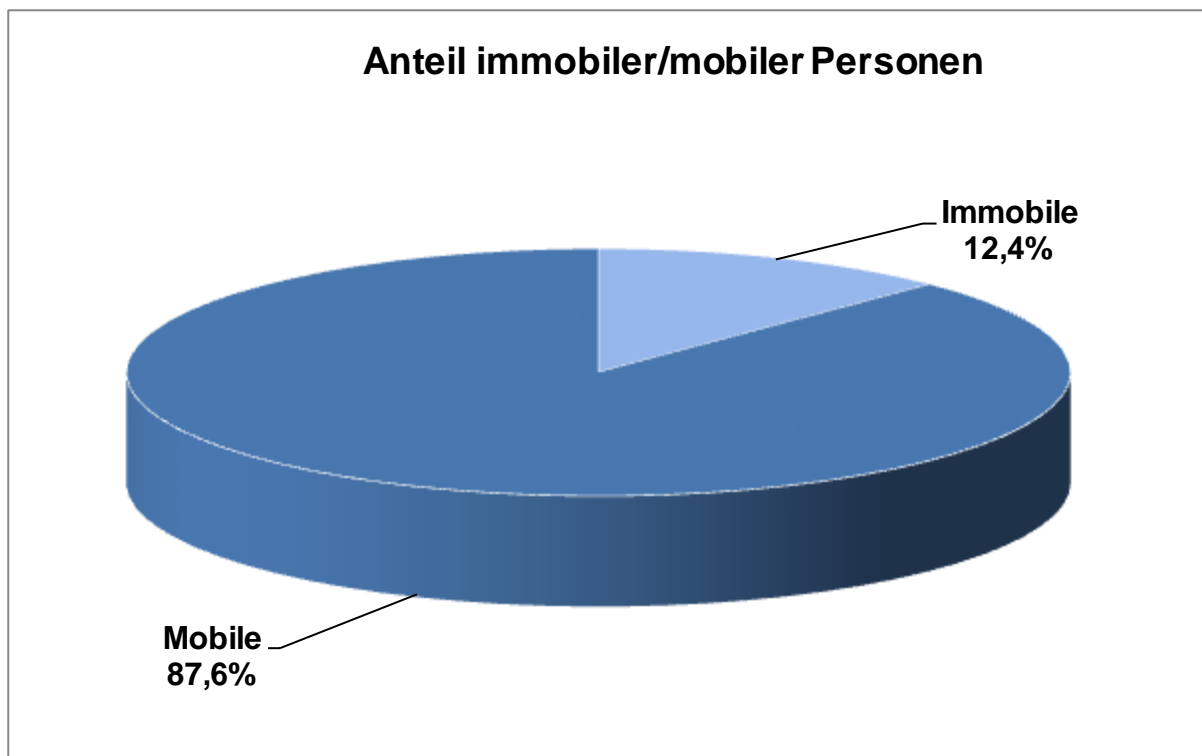


Abbildung 4-1: Anteil immobilier/mobiler Personen

Gründe	Anteil	Män- ner	Frauen
krank	14%	12%	15%
keine Termine außer Haus	44%	42%	46%
altersbedingt	4%	5%	3%
andere Gründe	38%	40%	36%

Tabelle 4-2: Gründe der Immobilität

Unter Immobilen werden Personen verstanden, die am Stichtag die Wohnung nicht verlassen haben. Aktivitäten innerhalb des Hauses, die nicht mit einem Ortswechsel verbunden sind, wurden nicht erfasst.

4.2. Altersspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten

Soweit es in den Auswertungen nicht ausdrücklich anderweitig erwähnt ist, handelt es sich bei den Ergebnissen zur Verkehrsmittelwahl um Angaben zum Gesamtverkehr.

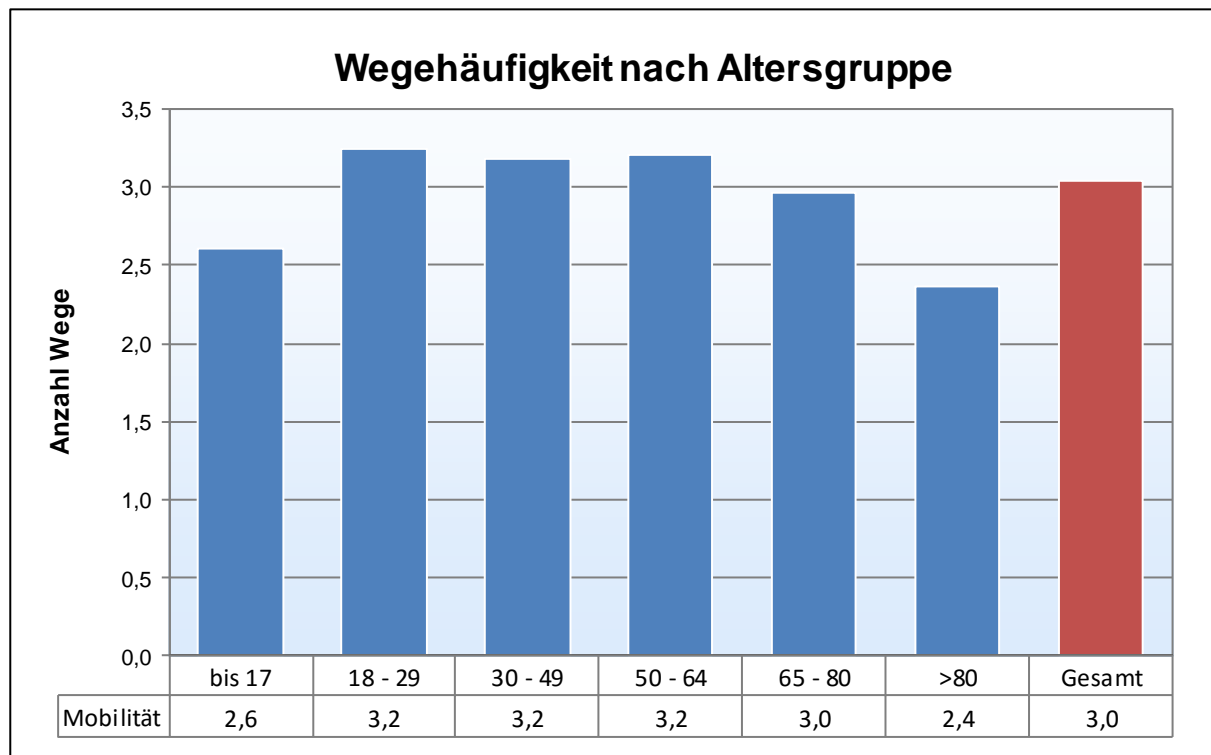


Abbildung 4-2: Wegehäufigkeit differenziert nach Alter

Alter	mittlere Wegedauer [min]	mittlere Entfernung [km]
bis 17	16 min	3,8
18 - 29	18 min	8,6
30 - 49	22 min	11,2
50 - 64	29 min	11,5
65 - 80	24 min	5,3
>80	21 min	3,6
Gesamt	22 min	8,8

Tabelle 4-3: Mittlere Wegedauer und Wegelänge nach Alter

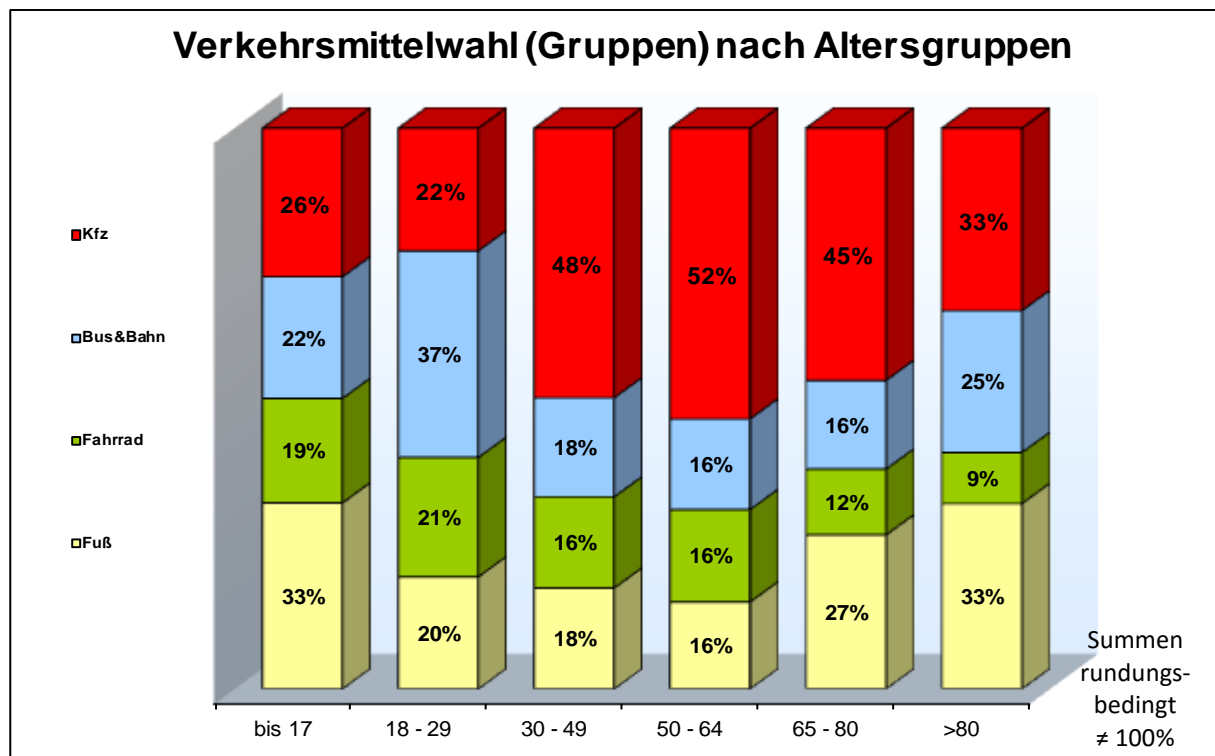


Abbildung 4-3: Verkehrsmittelwahl nach Alter

4.3. Demografische Daten

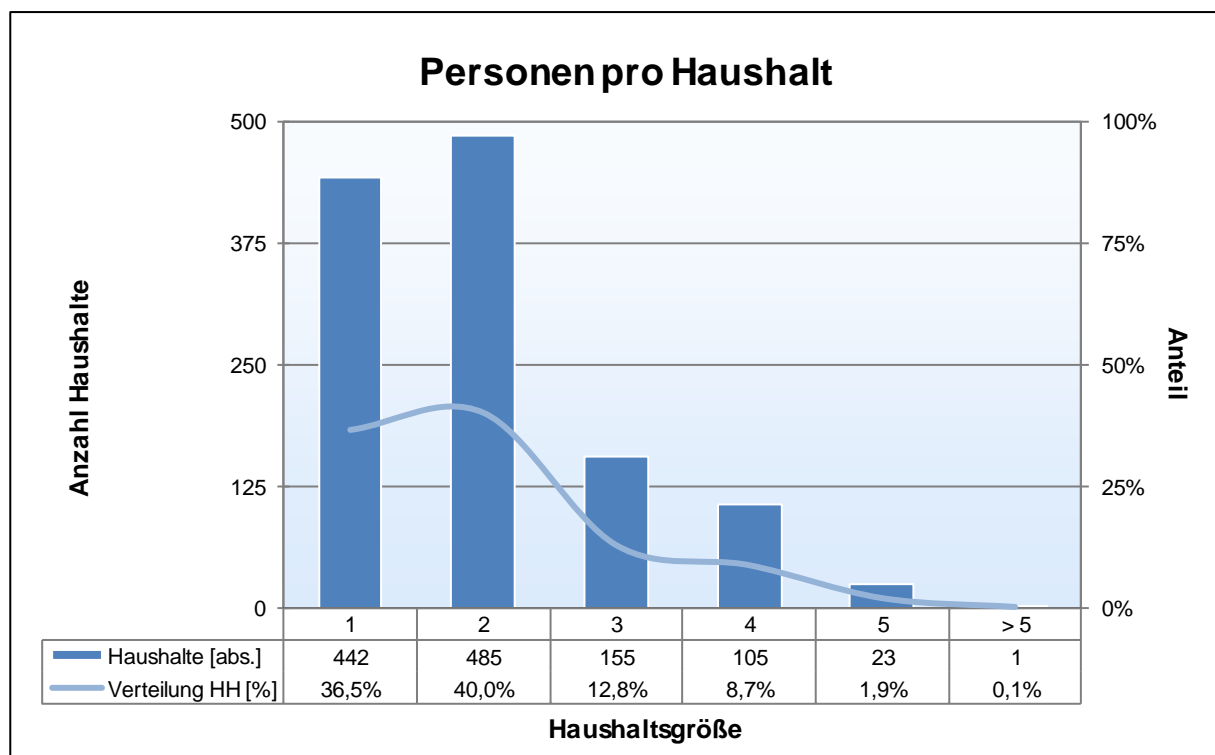


Abbildung 4-4: Personen pro Haushalt

In den 1.211 Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt 2.418 Personen befragt. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von **2,0 Personen je Haushalt**.

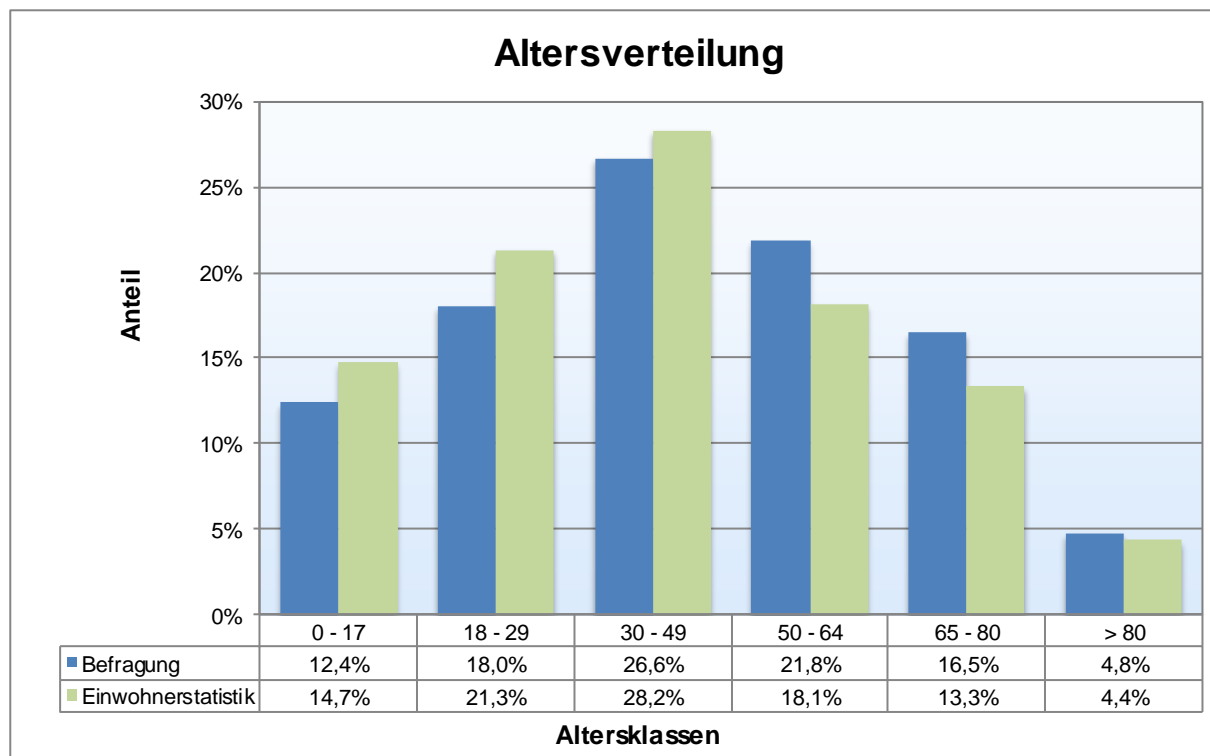


Abbildung 4-5: Altersverteilung der Befragten

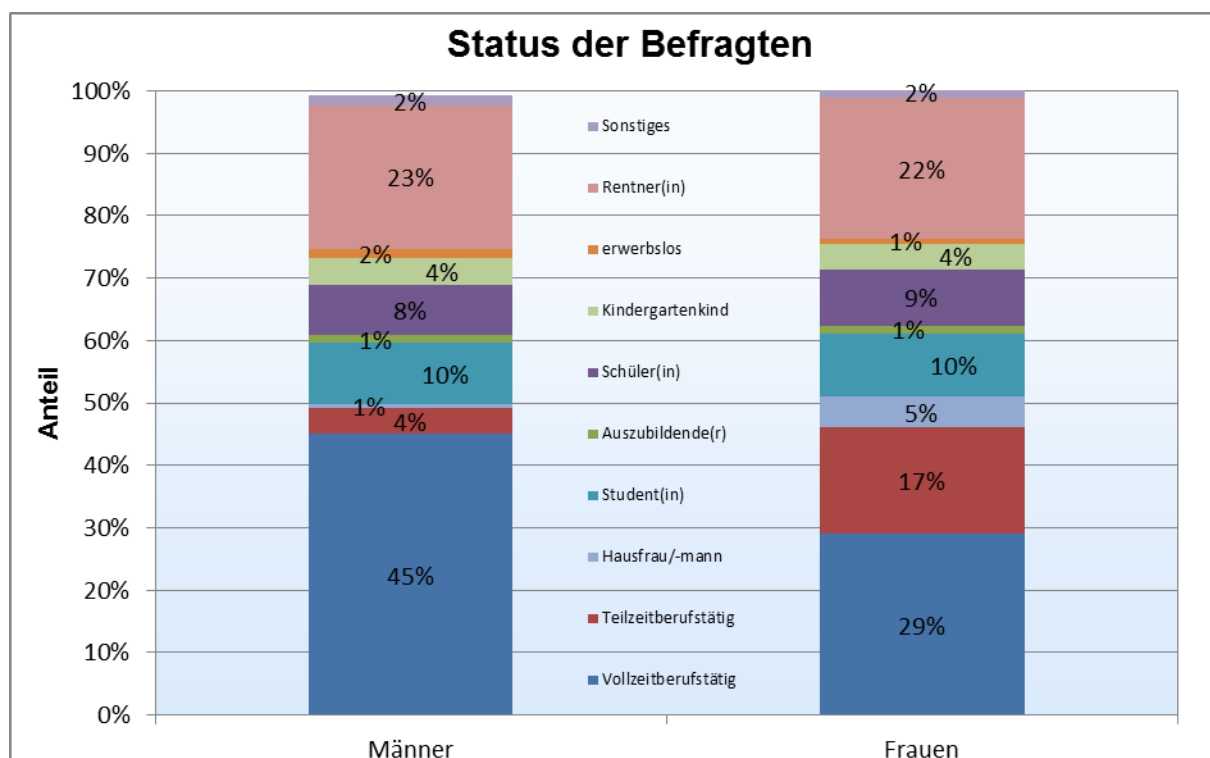


Abbildung 4-6: Status der Befragten

4.4. Verkehrsmittelverfügbarkeit

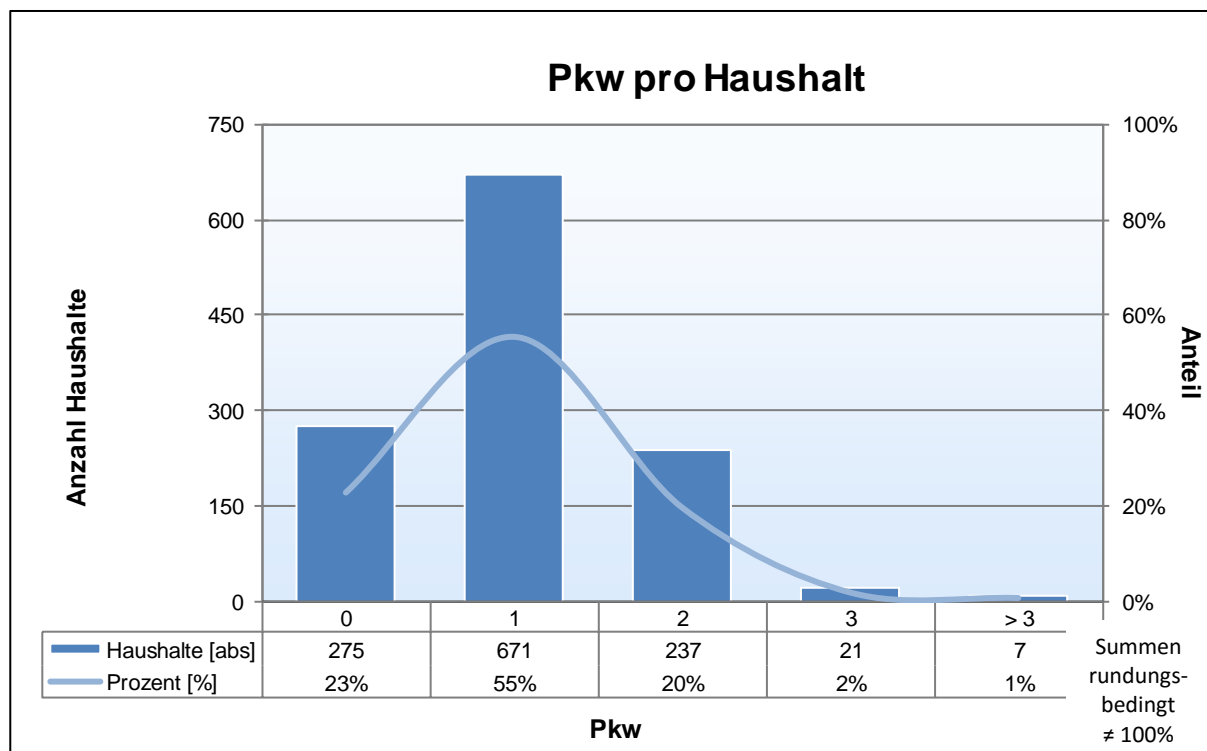


Abbildung 4-7: Anzahl PKW pro Haushalt

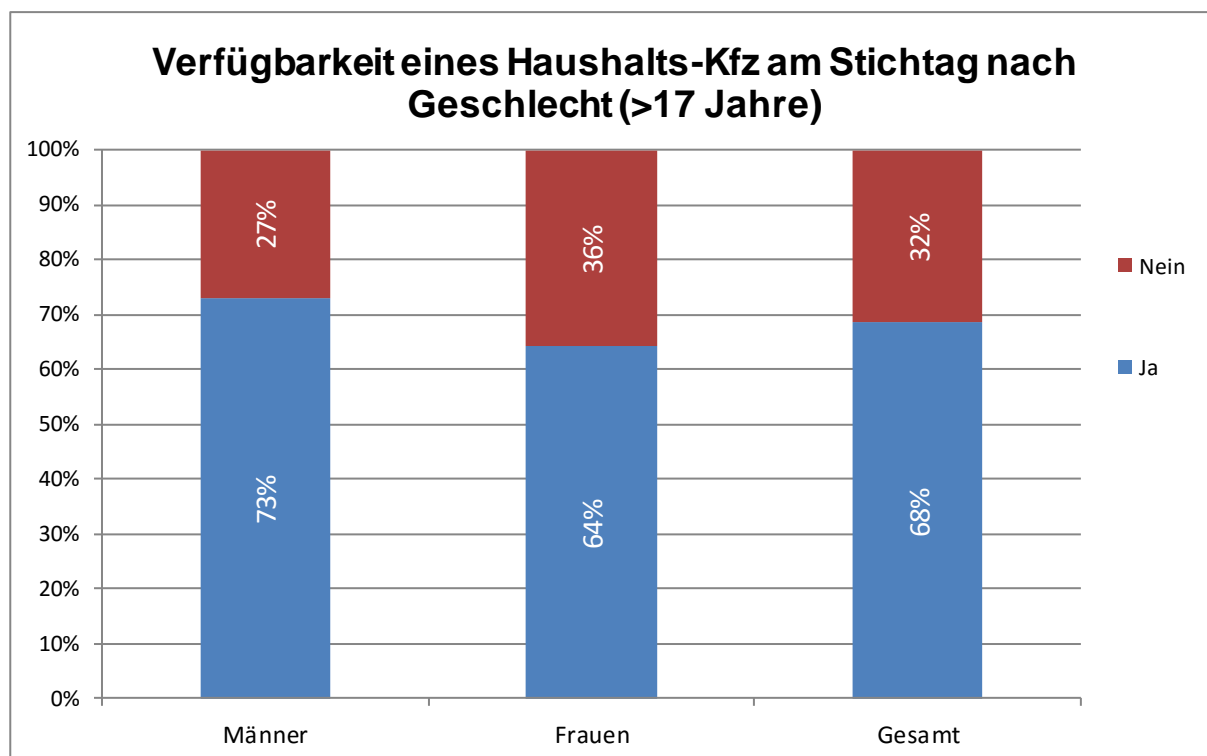


Abbildung 4-8: Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag nach Geschlecht (>17 Jahre)

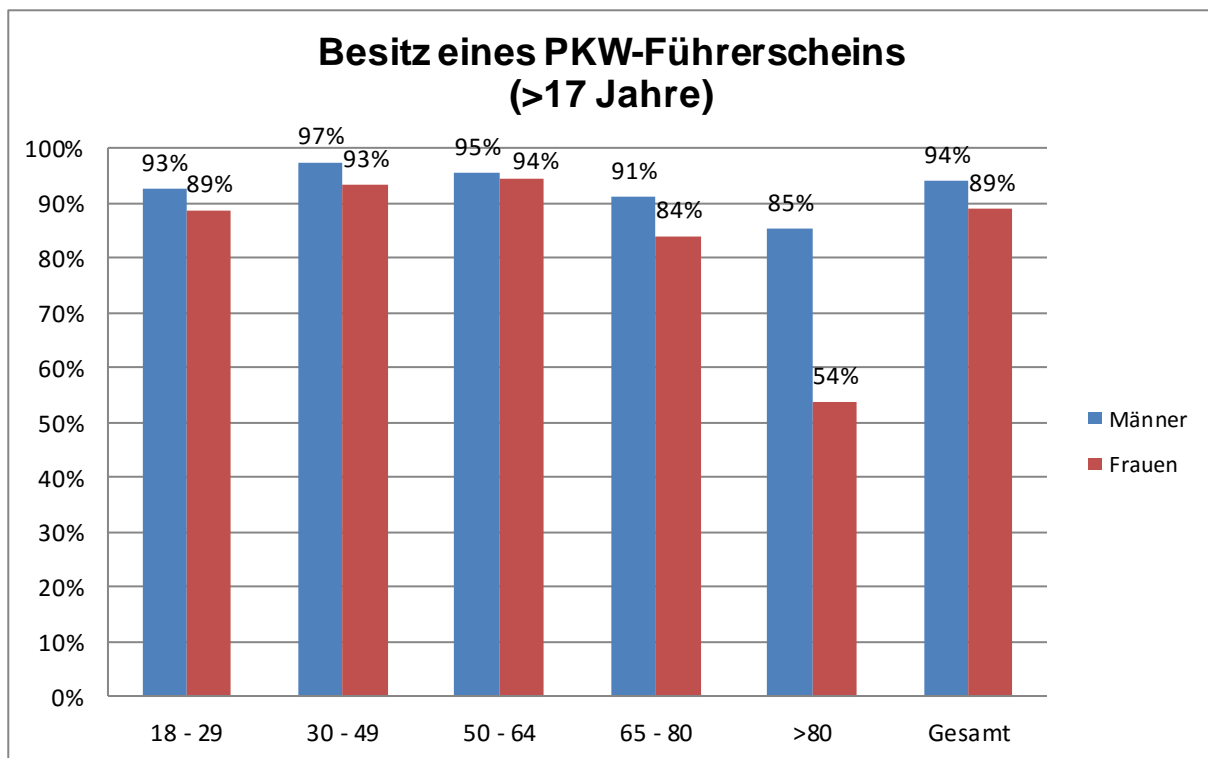


Abbildung 4-9: Besitz eines PKW-Führerscheins (>17-jährige)

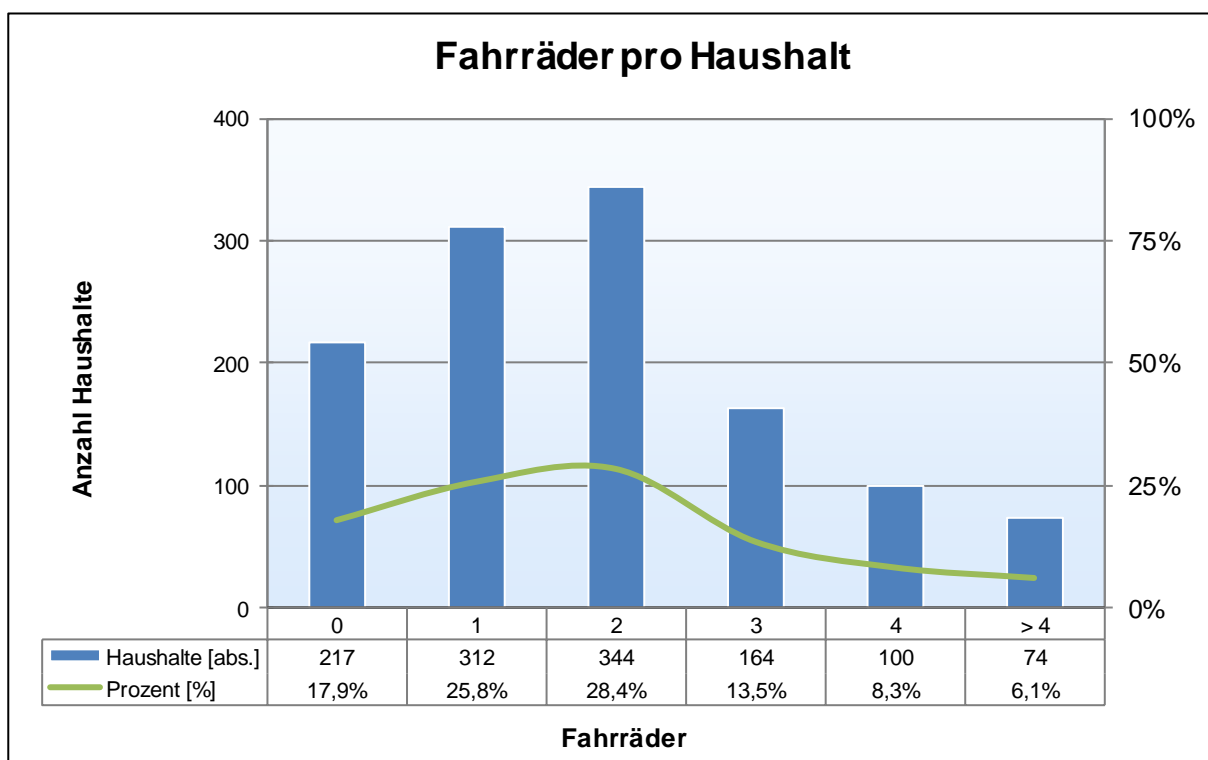


Abbildung 4-10: Fahrräder pro Haushalt

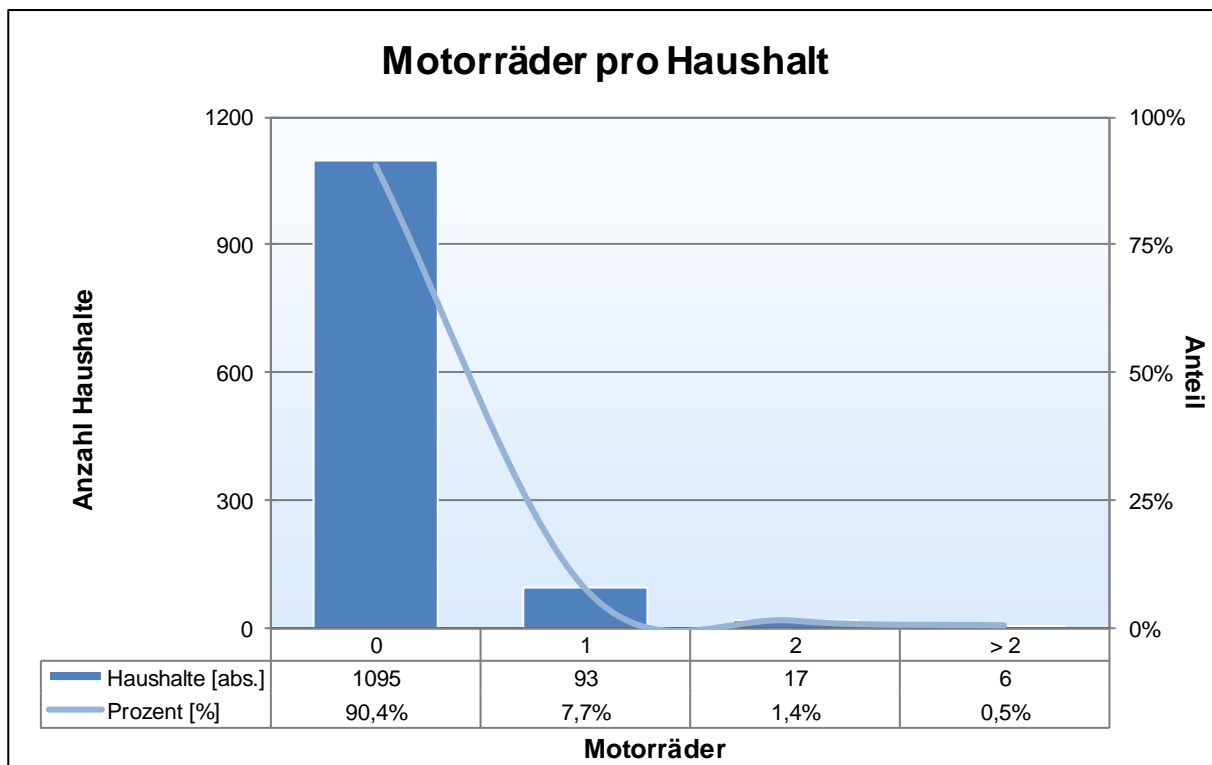


Abbildung 4-11: Motorräder pro Haushalt

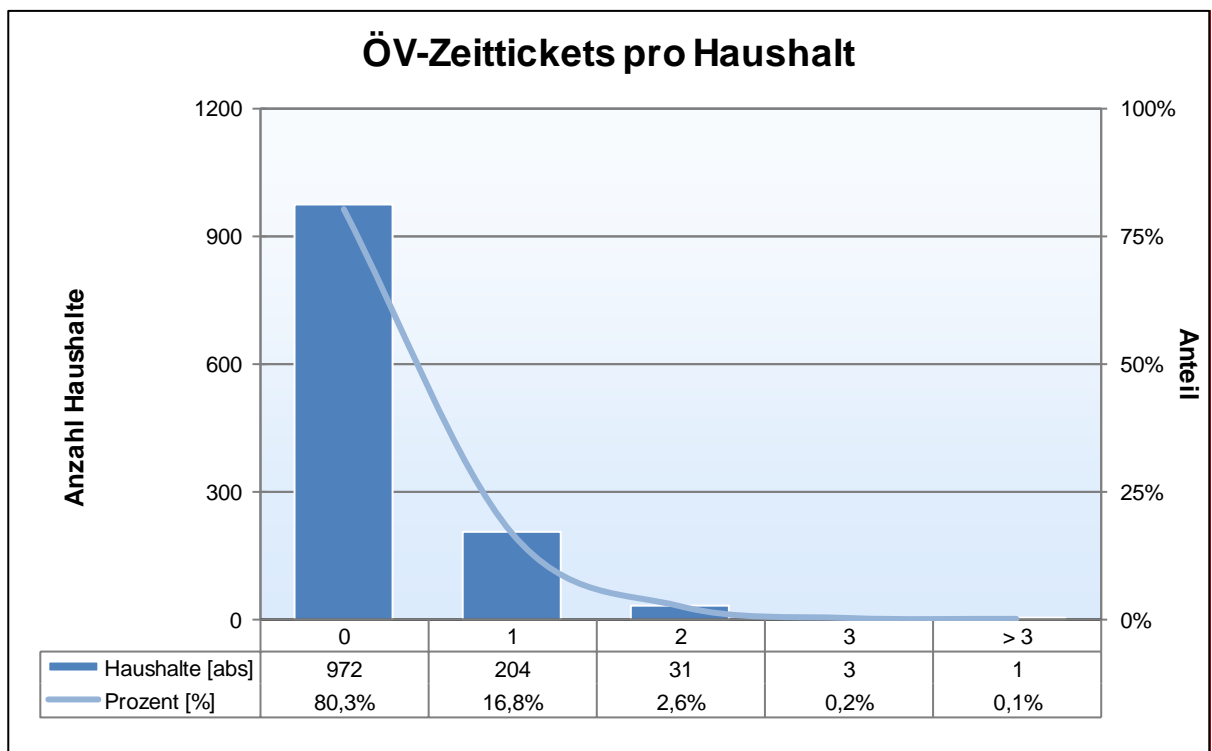


Abbildung 4-12: Besitz eines ÖPNV-Tickets nach Anzahl pro Haushalt

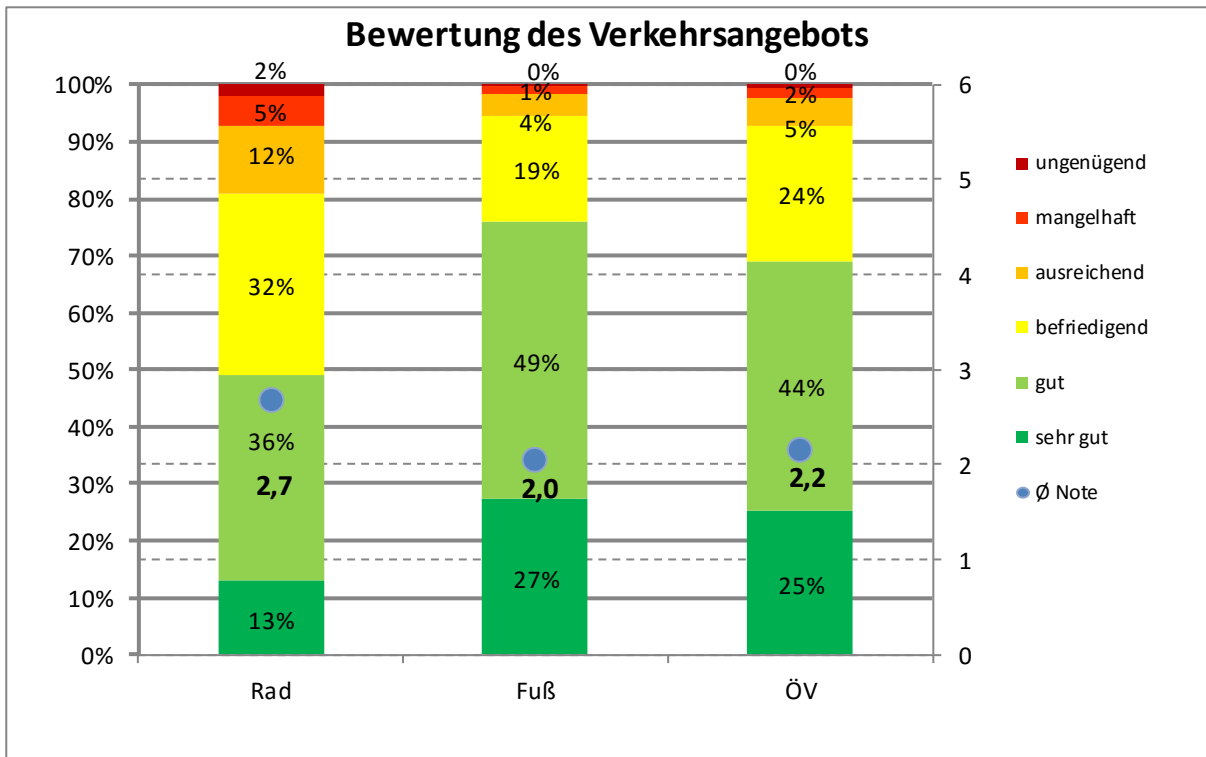


Abbildung 4-13: Bewertung des Verkehrsangebots (Schulnoten)

4.5. Einwohnermobilität

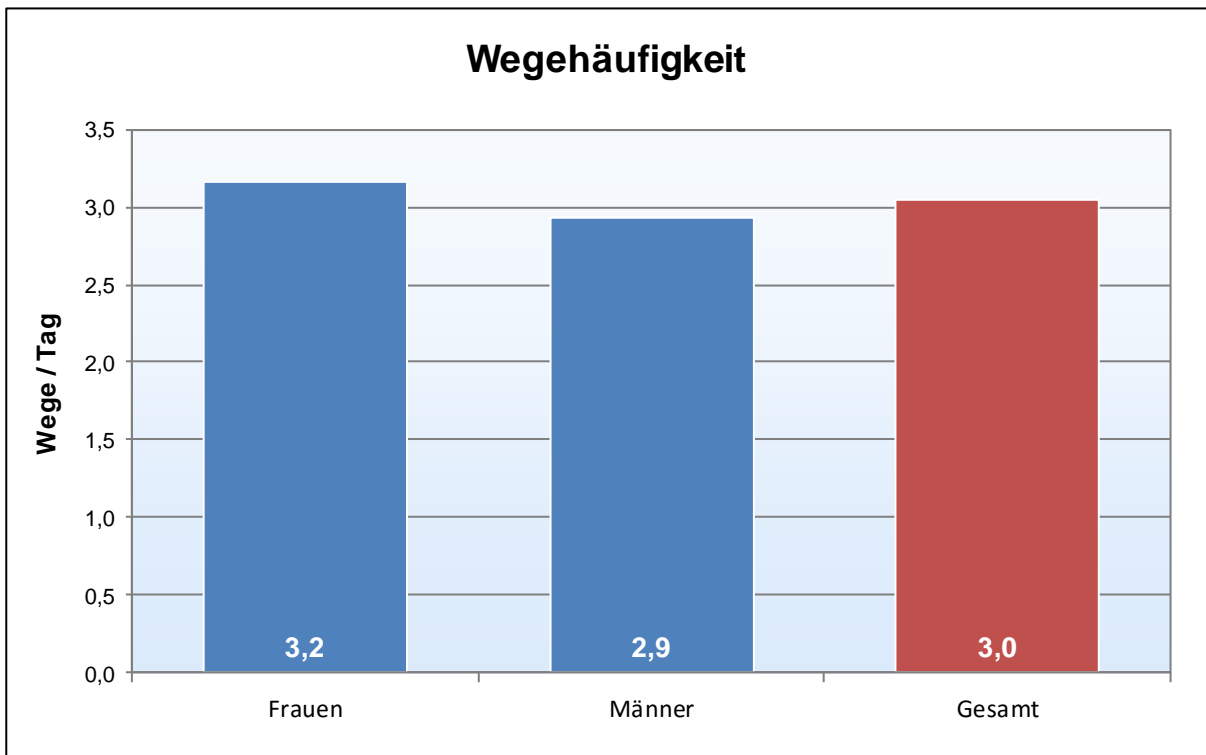


Abbildung 4-14: Wegehäufigkeit

4.6. Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

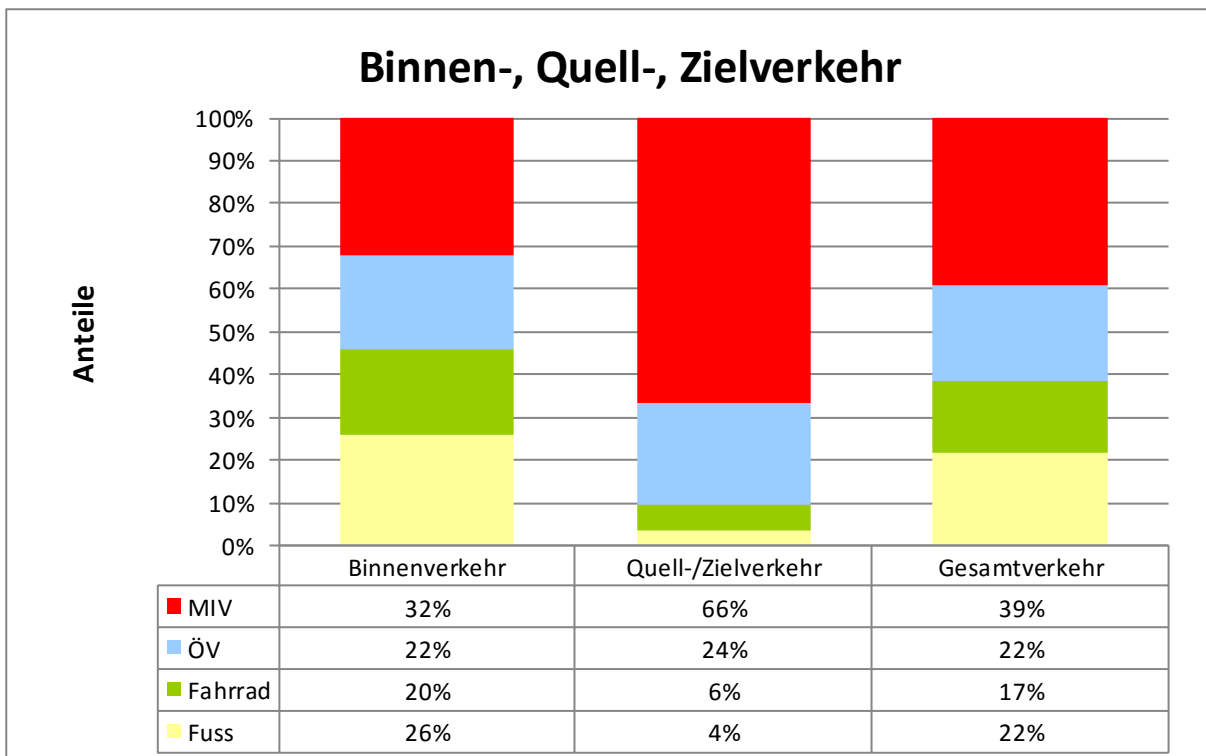


Abbildung 4-15: Verkehrsmittelwahl nach räumlichen Verkehrsarten (Modal Split)

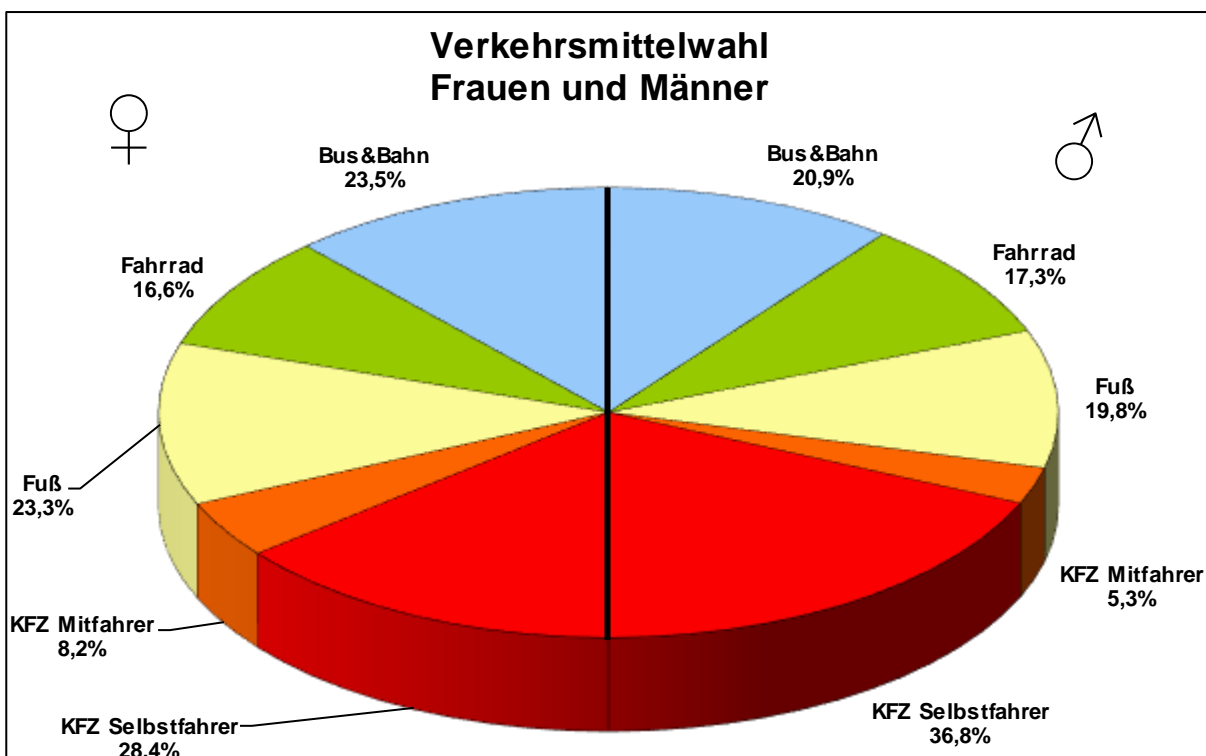


Abbildung 4-16: Vergleich der Verkehrsmittelwahl bei Frauen und Männern

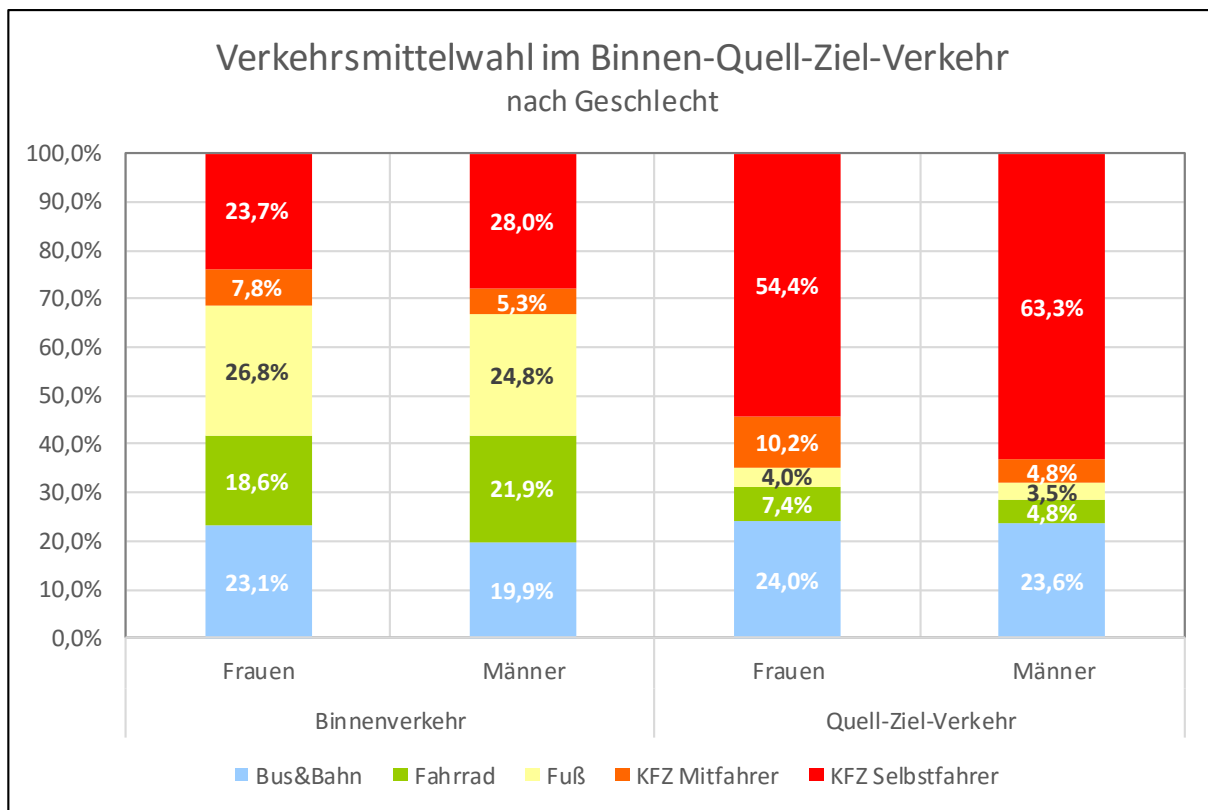


Abbildung 4-17: Verkehrsmittelwahl im Binnen-Quell-Ziel-Verkehr nach Geschlecht

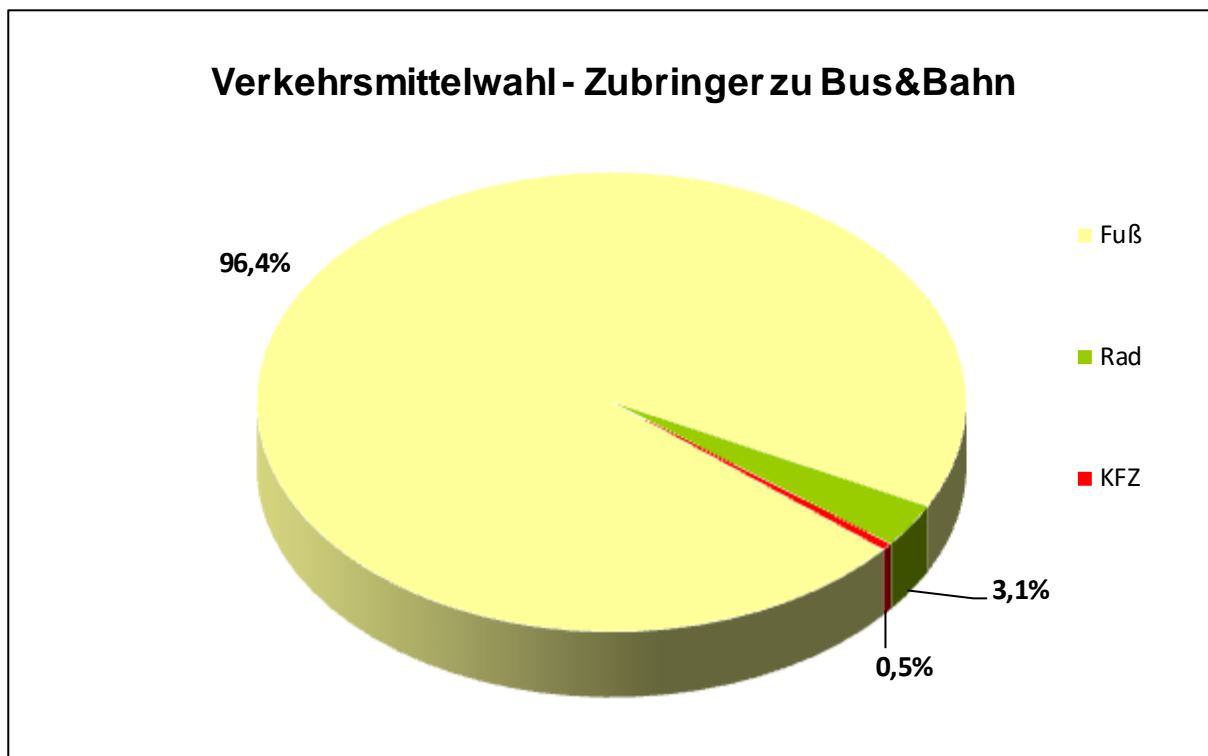


Abbildung 4-18: Zubringer zum öffentlichen Verkehr

Verkehrsmittel	Wege/Tag
Kfz Selbstfahrer	205.000
Kfz Mitfahrer	44.000
Mot. Zweirad	4.000
Bahn + Bus	144.000
Fahrrad	109.000
Fuß	140.000
Gesamt	646.000

Tabelle 4-4: Gesamtfahrtenanzahl je Verkehrsmittel³

4.7. Wegedauer und Entfernungen

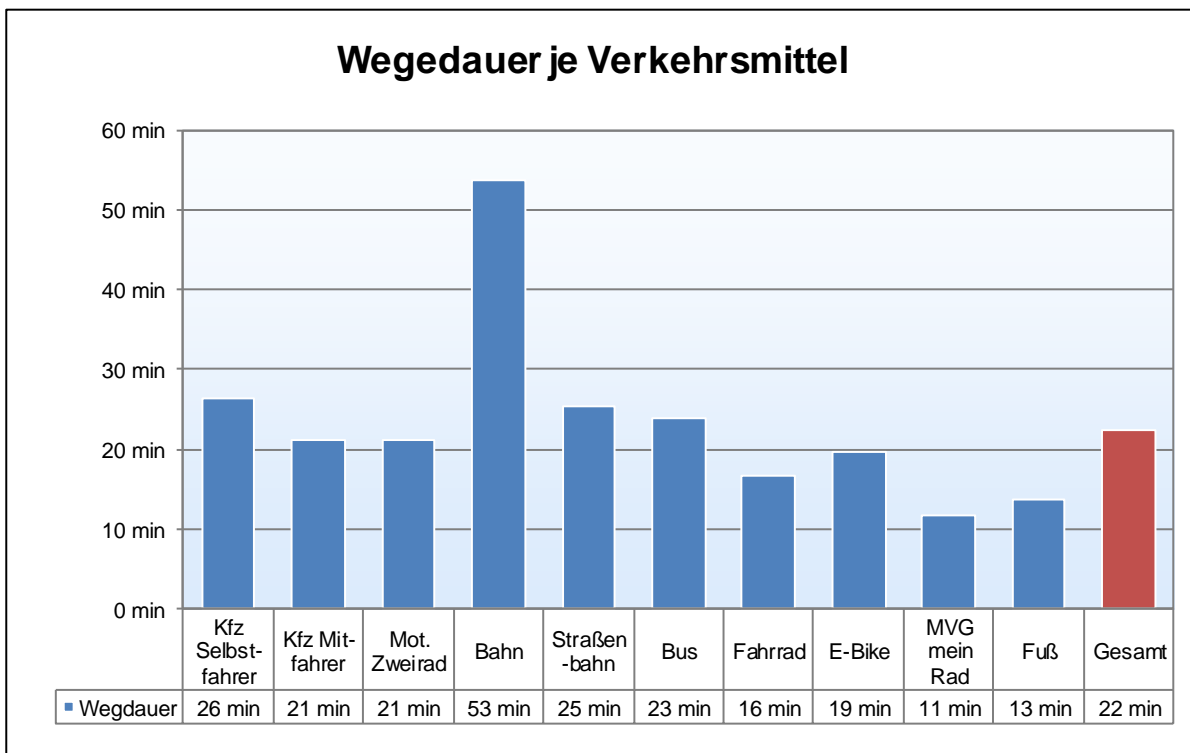


Abbildung 4-19: Wegedauer je Verkehrsmittel

³ Gerundete Werte: Gesamtverkehr = Produkt aus Einwohnerzahl (Stand 05/2016) und Wegehäufigkeit (3,0)

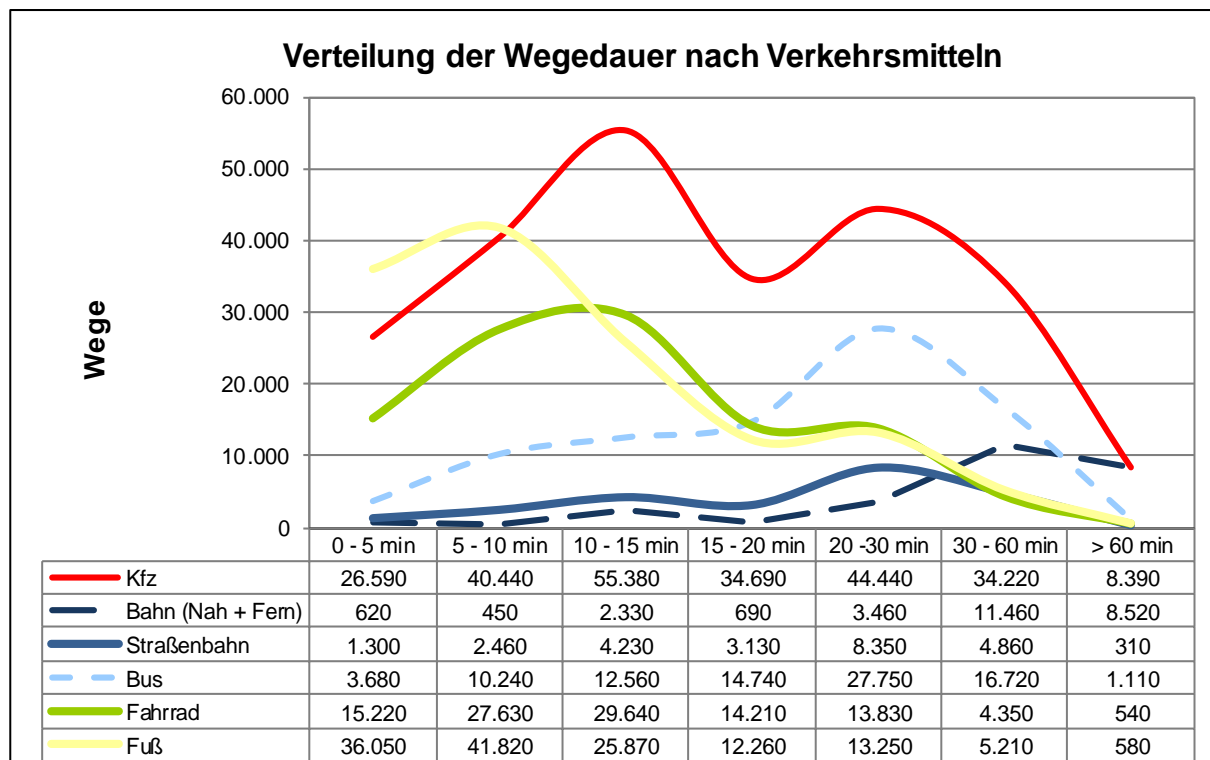


Abbildung 4-20: Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln

Verkehrsmittel	Wegedauer [min]
Bahn (Nah + Fern)	30 - 60 min
Straßenbahn	20 -30 min
Bus	20 -30 min
Kfz	10 - 15 min
Fuß	5 - 10 min
Fahrrad	10 - 15 min

Tabelle 4-5: Häufigste Nutzung der Verkehrsmittel nach Wegedauer (Zeitklassen)

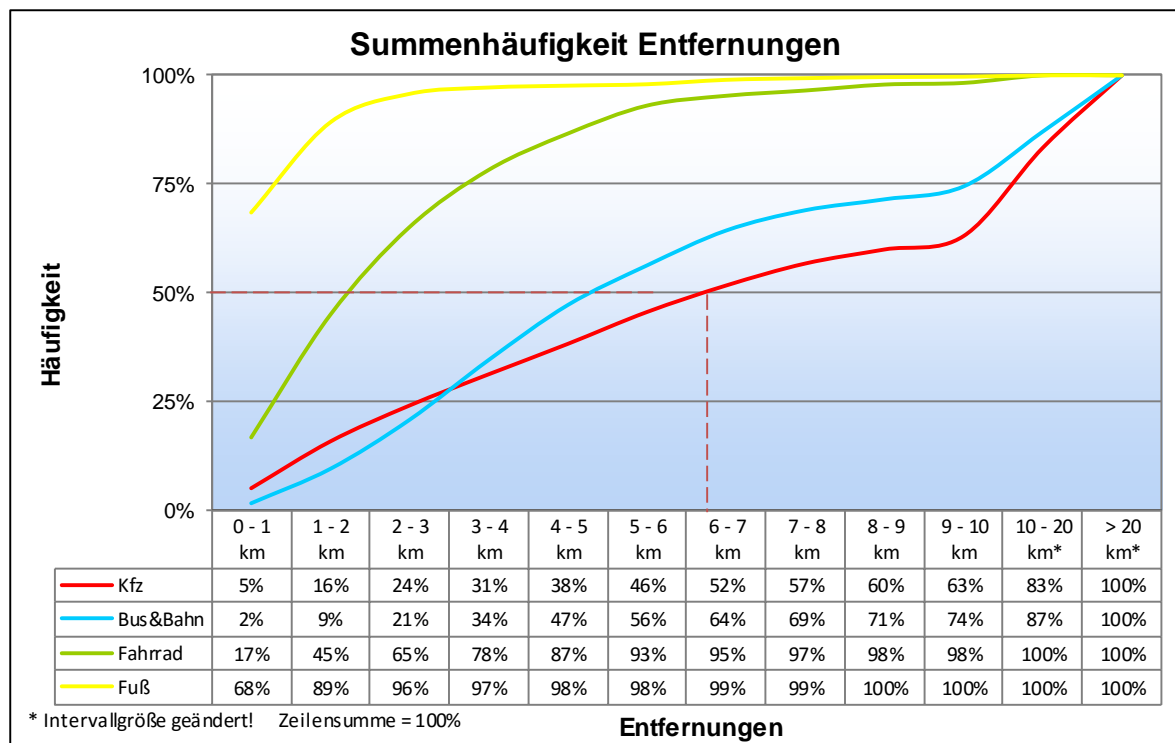


Abbildung 4-21: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

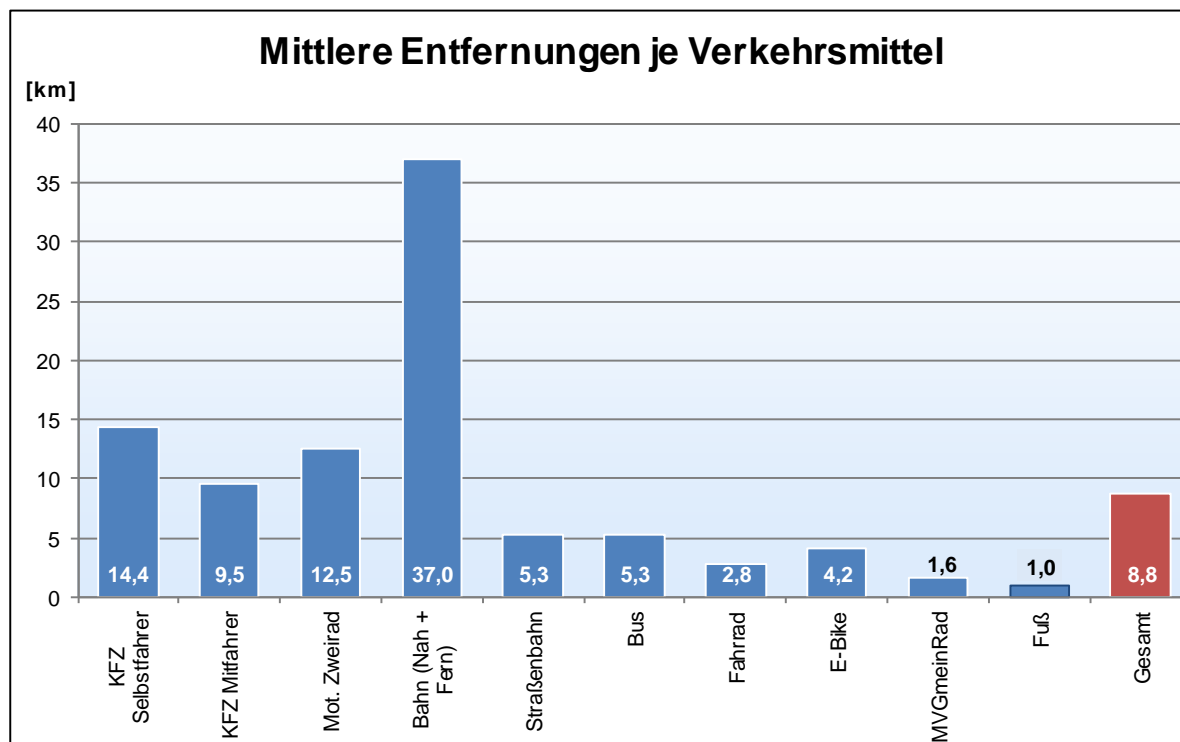


Abbildung 4-22: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

4.8. Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs

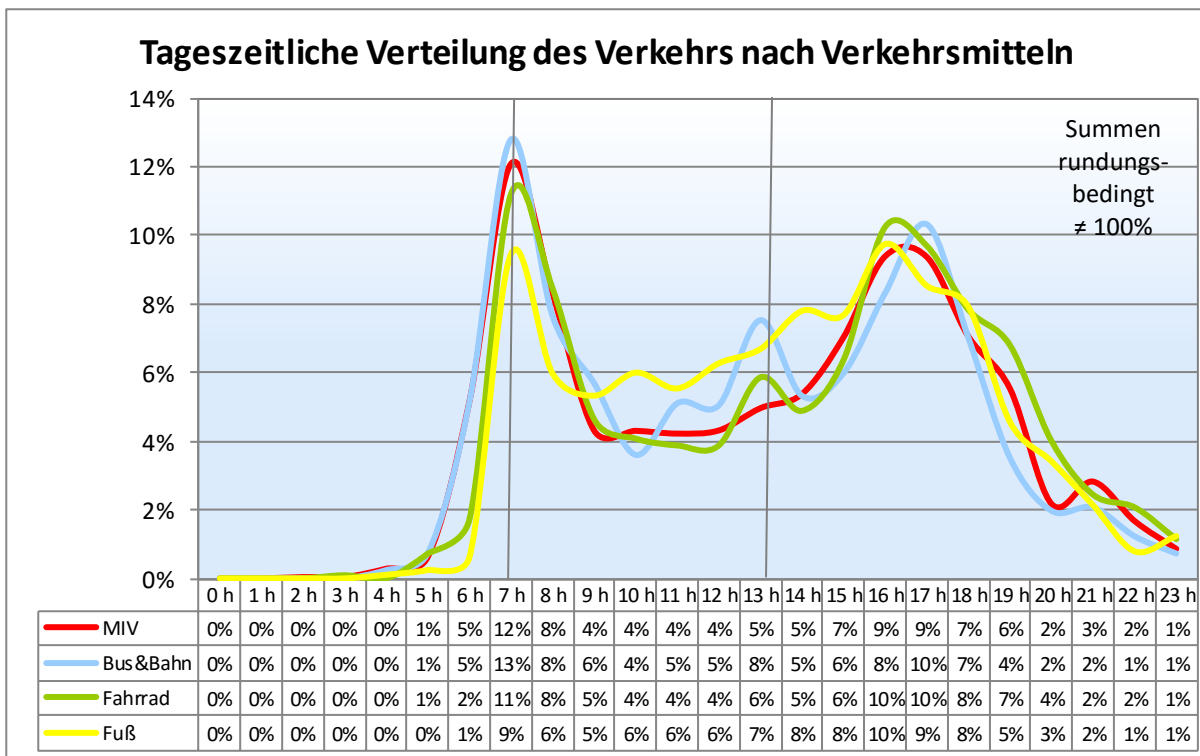


Abbildung 4-23: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel

4.9. Reisezweck

In Mainz liegt folgende Verteilung über die insgesamt acht erfassten Reisezwecke vor:

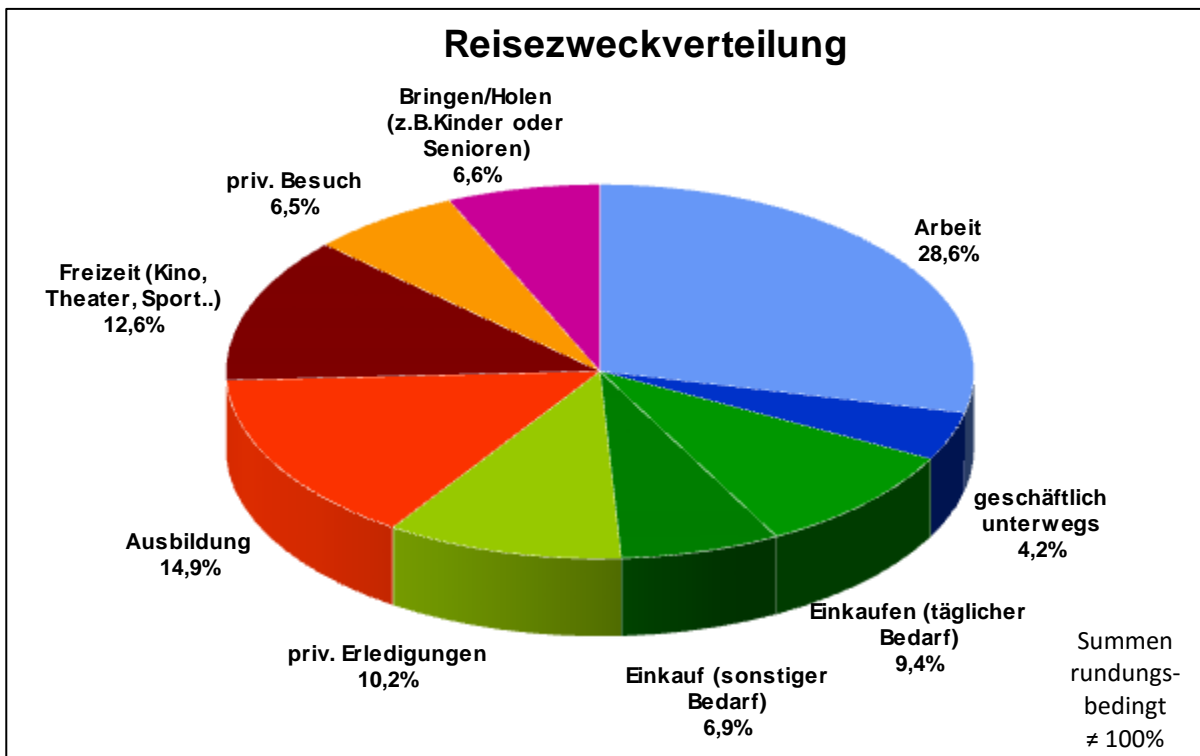


Abbildung 4-24: Reisezweckverteilung

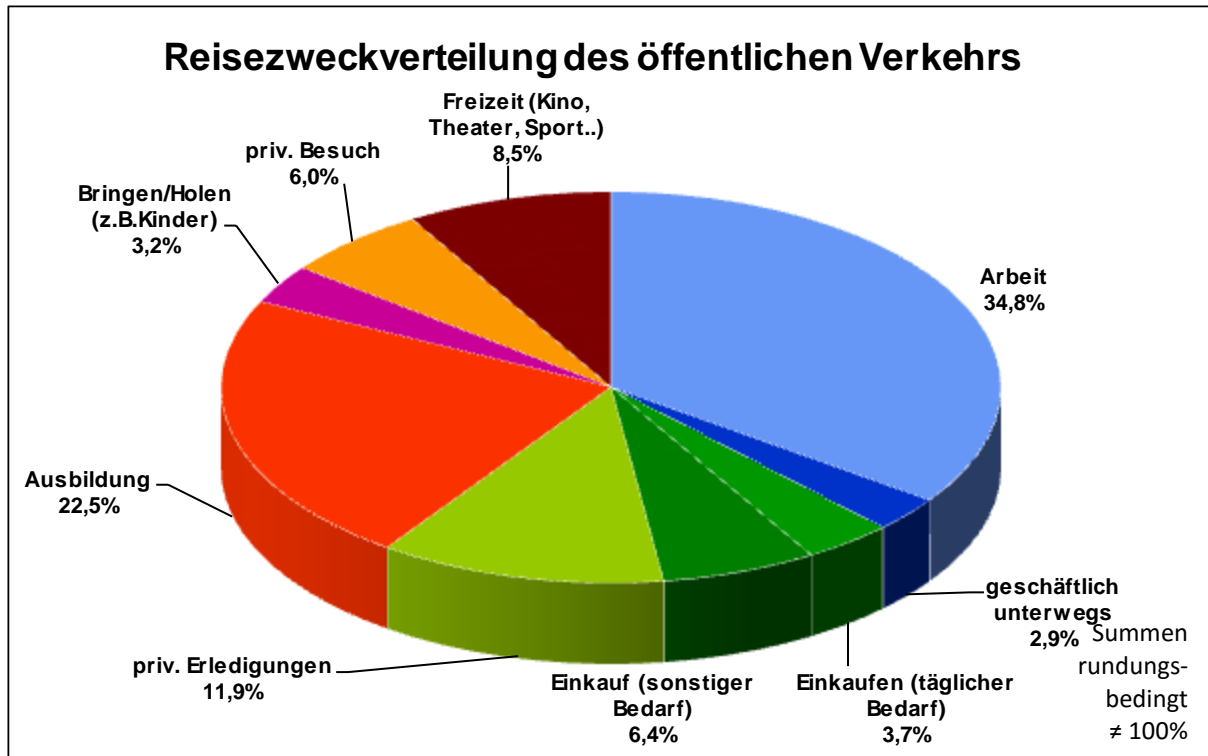


Abbildung 4-25: Reisezweckverteilung des öffentlichen Verkehrs

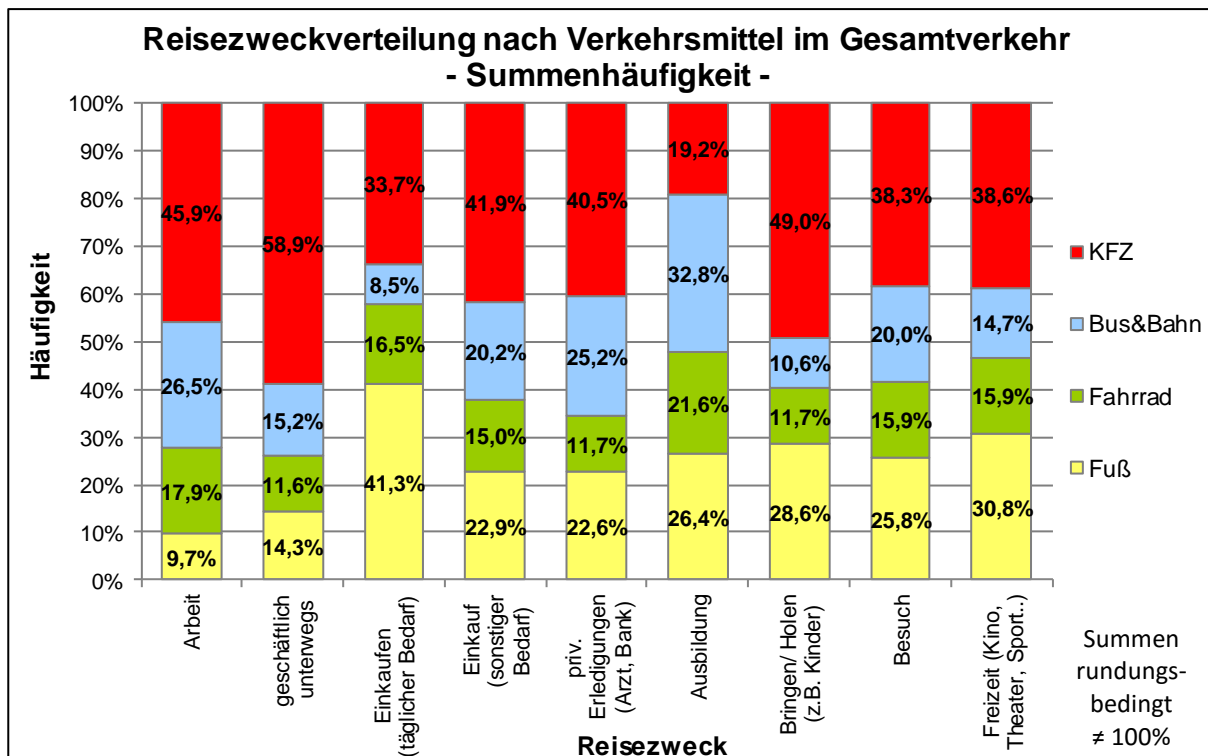


Abbildung 4-26: Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Gesamtverkehr

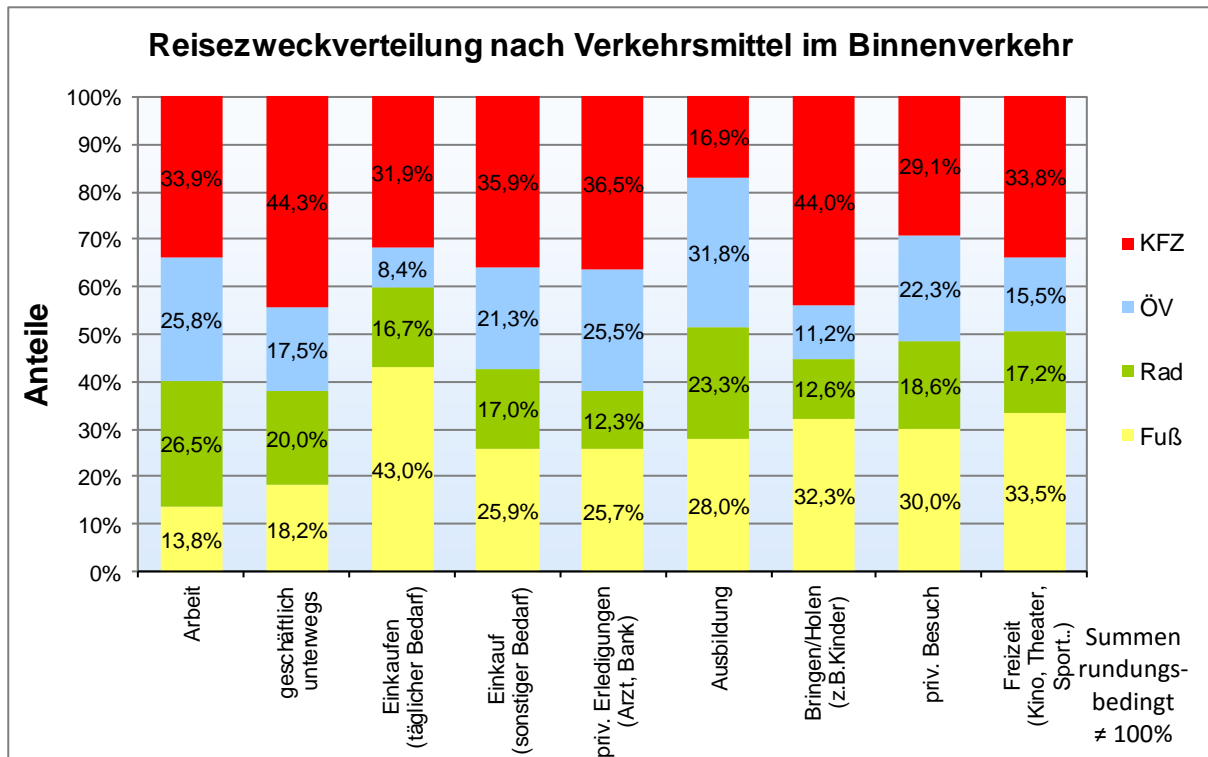


Abbildung 4-27: Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr



Abbildung 4-28: Verkehrsleistung nach Reisezweck

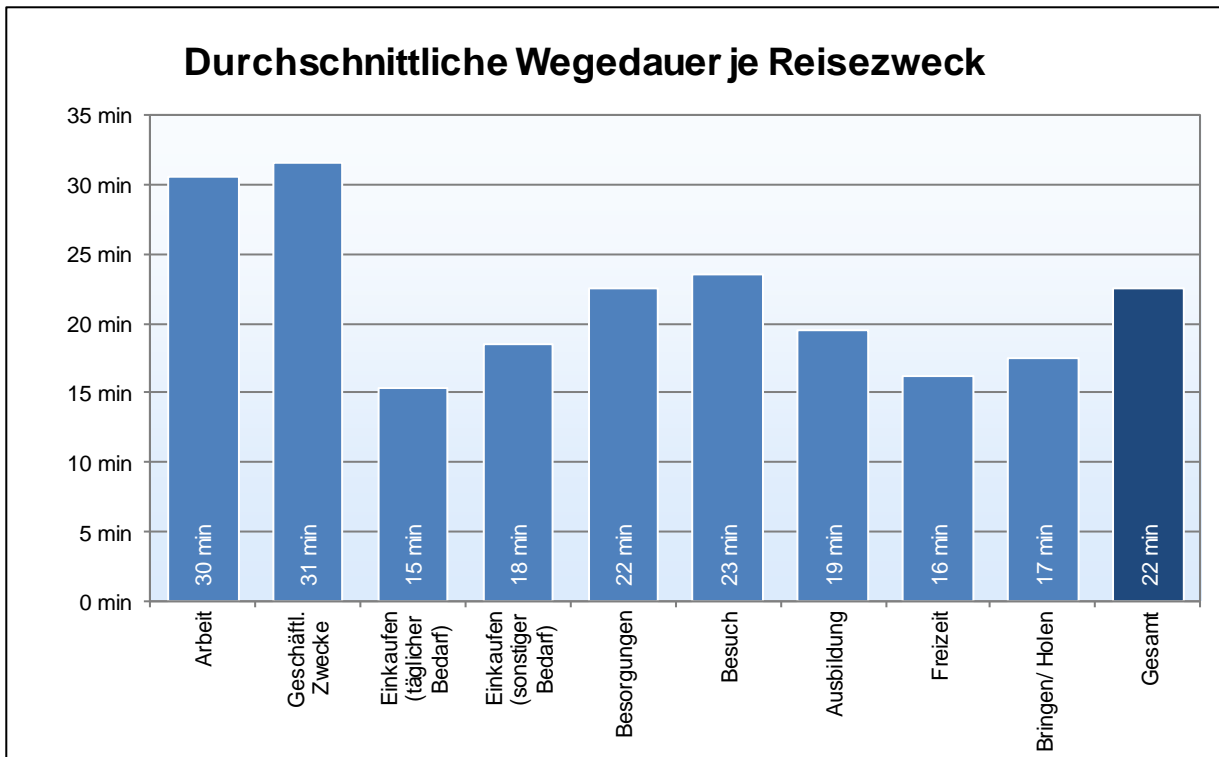


Abbildung 4-29: Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck

5. Fazit

Die Stadt Mainz hat 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten ihrer Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Aus 7.500 zufällig ausgewählten und von der Stadt kontaktierten Haushalten wurde ein Rücklauf von 16,1% (= 1.211 Haushalte) erzielt. Aus diesen Haushalten wurden insgesamt 2.418 verwertbare Personeninterviews gewonnen, die als statistisch abgesicherte Stichprobe die Basis für die Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung in der Stadt Mainz darstellen.

Damit liegen seit der letzten Mobilitätsbefragung in Mainz (SrV 2008 „Mobilität in Städten“) nun wieder aktuelle Mobilitätskennziffern für alle wesentlichen, das Mobilitätsverhalten der Mainzerinnen und Mainzer beschreibenden Parameter vor. Der vorliegende Kurzbericht dient als tabellarische Zusammenstellung der darin enthaltenen, wesentlichen Aussagen.

Die Untersuchung dient in doppelter Hinsicht als Standortbestimmung. Sie verdeutlicht den status quo des Mainzer Mobilitätsverhaltens kurz vor Inbetriebnahme des mit der ‚Mainzelbahn‘ bedeutsamsten ÖPNV-Infrastrukturprojektes in der Landeshauptstadt der letzten Jahrzehnte. Gleichzeitig gibt sie Auskunft über den Grad der Zielerreichung, in der Stadt Mainz durch Schaffung günstiger Randbedingungen weitere Zugewinne für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote (Umweltverbund) zu generieren.

Die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) ist insofern eine zentrale Aussage der Befragung. Der Vergleich mit den Werten aus 2008 im Binnenverkehr gibt an, mit welchen Verkehrsmitteln sich die Mainzer Bevölkerung innerhalb der Stadtgrenzen im Zeitverlauf bewegt. Mit einem Rückgang von knapp 3% im MIV sind die Anteile im Umweltverbund seit 2008 zunächst einmal gestiegen. Innerhalb des Umweltverbundes gibt es z.T. deutliche Verschiebungen (ÖPNV plus 2,8 %; Radverkehr + 8,4 %; Fußverkehr minus 8,5 %), aus denen der Radverkehr mit den größten Zugewinnen hervorgeht. Das Fahrradvermietsystem MVGmeinRad ist offenbar ein fester Bestandteil im Verkehrsverhalten der Mainzerinnen und Mainzer geworden.

Deutliche Abnahmen verzeichnet der Fußverkehr; dieser Trend ist derzeit bundesweit zu beobachten.

Deutliche Unterschiede bestehen auch in der geschlechtsspezifischen Betrachtung der Verkehrsmittelwahl. Dabei sind Frauen deutlich weniger als Kfz-Fahrerinnen oder Kfz-Mitfahrerinnen unterwegs, als Männer, die hingegen weniger häufig mit Bus/Bahn fahren bzw. zu Fuß gehen.

Trotz der teilweise erheblichen Verschiebungen im Modal-Split bleibt die Wegehäufigkeit nahezu unverändert. Personen, die am Stichtag der Befragung das Haus verlassen haben, kommen im Durchschnitt auf 3,5 Wege / Tag (2008: 3,6) Rechnet man auch die Immobilien mit ein (Personen, ohne Wege außer Haus), erreicht dieser Wert 3,0 Wege / Tag (2008: 3,2). Frauen unternehmen im Durchschnitt geringfügig mehr Wege pro Tag, als Männer. Personen unter 18 Jahren und ältere Menschen unternehmen zudem weniger tägliche Wege. Sowohl 12,4% der Frauen als auch der Männer gaben an, am Befragungstichtag das Haus überhaupt nicht verlassen zu haben. Damit steigt der Anteil der sog. Immobilien von 10,7 % (2008) auf aktuell 12,4%.

Die Zahlen belegen zudem, dass der bundesweit diskutierte Trend zu Multimodalität in Mainz bereits Bestandteil des werktäglichen Mobilitätsverhaltens geworden ist. Dies wird insbesondere anhand der Gruppe der ‚jungen Erwachsenen‘ (18 bis 29 Jahre) deutlich, die mit der Volljährigkeit erstmalig die komplette Wahlfreiheit aus dem Spektrum sämtlicher Verkehrsmittel erhalten. Mit Erreichen der Volljährigkeit sinkt in Mainz der Anteil der MIV-Nutzung, die ÖPNV-Nutzung gewinnt hingegen als favorisiertes Verkehrsmittel. Dies zeigt, dass der



ÖPNV für Berufseinsteiger, Auszubildende und Studenten attraktiv bleibt. Immerhin 78% aller Wege werden in dieser Altersgruppe mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt.

Erstmals wurden in Mainz die Teilnehmer auch nach ihrer Einschätzung zur Qualität im Verkehrsangebot befragt. Bewertet nach Schulnoten erreichten die Bedingungen für Fußgänger und im ÖPNV jeweils Noten von 2,2. Der Radverkehr wurde insgesamt mit 2,7 bewertet. Damit wurde den Verkehrssystemen ein durchweg positives Feed-back attestiert. Die detaillierten Einzelnennungen hierzu liegen bei der Stadtverwaltung vor. Sie erlauben es, gezielt Stärken weiter auszubauen und Lösungen für identifizierte Defizite zu erarbeiten.

Der hier vorliegende Kurzbericht nimmt zudem Bezug auf eine Reihe unterschiedlicher Mobilitätskennzahlen. So liegt in 2016 die mittlere Reiseweite im Gesamtverkehr mit durchschnittlich 8,8 Kilometern etwas höher als noch vor acht Jahren (2008: 7,5). Ähnliches gilt für das tägliche aufgewendete Zeitbudget für die Verkehrsteilnahme, das im Mittel der Werkstage aktuell bei 69 Minuten liegt (2008: 66). Mit 22 Minuten durchschnittlicher Dauer für den einzelnen Weg ist dieser Wert gegenüber 2008 (21,6) hingegen praktisch unverändert.

Kaum Verschiebungen treten zudem bei den Entwicklungen zur Fahrzeugausstattung der Haushalte auf. So ist die mittlere Pkw-Ausstattung der Haushalte mit 1,0 unverändert. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw ist von ca. 30 % (2008) auf 23% gesunken. Demgegenüber steigt die Ausstattung der Haushalte mit durchschnittlich 1,9 Fahrrädern weiterhin an (vorheriger Vergleichswert: 1,5 Fahrräder je Haushalt).

Sämtliche hier beschriebenen und zahlreiche weitere Ergebnisse werden detailliert in einem gesonderten Abschlussbericht dargestellt.

