Mobilität in Deutschland – MiD 2023

Regionalbericht Hessen

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

eine Studie des:
Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionalbericht für:
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

vorgelegt von:
infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

in Kooperation mit:
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim

infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:
7555, Bonn, Mai 2026
Version 1.0

Autorinnen und Autoren:
Robert Follmer, Dana Gruschwitz, Jana Hölscher, Dr. Merle Ruppenthal

Datenaufbereitung:
Dr. Johannes Eggs, Zafirios Kiatipis

Kommunikationsdesign:
Sigrid Phiesel

Foto:
© Elena Reck,
Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Follmer, Robert, Gruschwitz, Dana, Hölscher, Jana, Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Hessen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und weiterer regionaler Partner (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:
infas, DLR, IVT und infas 360 (2026): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung 7

Ergebnistelegramm 9

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023 13

2. Hessen – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner 17

3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten 23

4. Mobilität in Hessen – zentrale Kennwerte 29

Exkurs: Mobilitätskennwerte in den hessischen Analyseregionen 42

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen 47

6. Bewertung der Verkehrssituation 55

7. Automobilität 57

8. Radverkehr 65

9. Öffentlicher Personennahverkehr 73

10. Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern 81

11. Regionale Pendlerverflechtungen 85

12. Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr 89

13. Emissionsbilanz der Alltagsmobilität 95

14. Unter der Lupe: Zufußgehen 99

15. Unter der Lupe: Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum 105

16. Unter der Lupe: Mobilität von Kindern und Jugendlichen 109

Liste der regionalen Beteiligten 112

Erläuterung wichtiger Begriffe 113

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023	14
Abbildung 2	Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023	15
Abbildung 3	Räumliche Unterteilung	17
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte	19
Abbildung 5	Haushaltstypen	20
Abbildung 6	Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	20
Abbildung 7	Autobesitz in den Haushalten	23
Abbildung 8	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	24
Abbildung 9	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	25
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte im Vergleich	29
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen	31
Abbildung 12	Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	33
Abbildung 13	Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	33
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)	35
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich	37
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)	37
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	38
Abbildung 18	Wegezwecke nach Wegen	38
Abbildung 19	Wegezwecke nach Personenkilometern	39
Abbildung 20	Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	40
Abbildung 21	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)	40
Abbildung 22	Analyseregionen in Hessen	42
Abbildung 23	Mobilitätskennwerte der Analyseregionen im Vergleich	43
Abbildung 24	Modal Split der Analyseregionen nach Wegen im Vergleich	44
Abbildung 25	Modal Split der Analyseregionen nach Personenkilometern im Vergleich	44
Abbildung 26	Mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung in den Analyseregionen im Vergleich	45
Abbildung 27	Übliche Nutzung des Autos	47
Abbildung 28	Übliche Nutzung des Fahrrads	48
Abbildung 29	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	49
Abbildung 30	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen	51
Abbildung 31	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf	52
Abbildung 32	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	55
Abbildung 33	Lademöglichkeit für E-Autos an privaten Stellplätzen	58
Abbildung 34	Gründe für Pkw-Nicht-Besitz	59
Abbildung 35	Pkw-Bestand nach Fahrzeugsegment, Antriebsart und Art der Zulassung	60
Abbildung 36	Üblicher Pkw-Stellplatz	61
Abbildung 37	Übliche Fahrradnutzung nach soziodemografischen Merkmalen	67
Abbildung 38	Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort nach soziodemografischen Merkmalen	68
Abbildung 39	Kennwerte von Fahrradfahrten mit und ohne Elektromotor am Stichtag	69

Abbildung 40	ÖPNV-Segmente nach soziodemografischen Merkmalen	73
Abbildung 41	Genutzte Fahrkarten nach ÖPNV-Segmenten	74
Abbildung 42	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort nach ÖPNV-Segmenten	75
Abbildung 43	Affinität zum ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten	75
Abbildung 44	Vertrautheit mit dem regionalen ÖPNV-Angebot nach ÖPNV-Segmenten	76
Abbildung 45	Nutzungserwägungen nach ÖPNV-Segmenten	76
Abbildung 46	Hindernisse zur häufigeren ÖPNV-Nutzung nach ÖPNV-Segmenten	77
Abbildung 47	Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten	78
Abbildung 48	Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsoptionen	83
Abbildung 49	Anteile der Wege in bzw. nach Frankfurt und Kassel	85
Abbildung 50	Modal Split Tagesbevölkerung	87
Abbildung 51	Durchschnittliche Dauer und Länge der Arbeits- und Dienstwege sowie das Verkehrsaufkommen von Arbeitswegen im Tagesverlauf	90
Abbildung 52	Homeoffice-Nutzung und deren Umfang	90
Abbildung 53	Entfernung zur Arbeitsstätte nach Homeoffice-Nutzung	92
Abbildung 54	Wegezwecke von Fußwegen im Vergleich	99
Abbildung 55	Durchschnittliche Dauer und Länge der Fußwege sowie das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf	100
Abbildung 56	Übliche Häufigkeit von Fußwegen nach Personengruppen	101
Abbildung 57	Mobilitätskennwerte in den ländlichen Regionen im Zeitvergleich	105
Abbildung 58	Mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung in den ländlichen Regionen im Zeitvergleich	106
Abbildung 59	Modal Split von Kindern und Jugendlichen beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung	110
Abbildung 60	Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen	111

Für eine bessere Lesbarkeit werden in einigen Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Pkw-Führerschein-Besitz und -Erwerbsalter	57
Tabelle 2	Kennwerte am Stichtag genutzter Pkw	62
Tabelle 3	Carsharing-Mitgliedschaft nach soziodemografischen Merkmalen	82
Tabelle 4	Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptverkehrsmittel und Hauptzweck	86
Tabelle 5	Tagesstrecke und Emissionen pro Tag von Personen	97
Tabelle 6	Mobilitätskennwerte von Kindern und Jugendlichen	109

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland“ in den Jahren 2002, 2008 und 2017 aufgebaut werden, die infas ebenfalls umgesetzt hat.

Neben dem BMV haben sich verschiedene regionale Partner (z.B. Bundesländer, Verkehrsverbünde, Städte) mit eigenen Stichproben an der MiD 2023 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner ihrer Region zu erhalten. In Hessen haben im Rahmen der Studie 42.783 Personen aus 22.330 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Die Befragung erfolgte zwischen April 2023 und Juli 2024.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in folgende Hauptabschnitte:

- Beschreibung der Datengrundlage
- Darstellung der MiD-Ergebnisse für Hessen zu Mobilitätsvoraussetzungen, zentralen Mobilitätskennwerten, der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und der Bewertung der Verkehrssituation sowie ein Exkurs zu den hessischen Analyseregionen
- Vertiefung ausgewählter Mobilitätsthemen (Automobilität; Öffentlicher Personennahverkehr; Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern; Regionale Pendlerverflechtungen; Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr; Emissionsbilanz der Alltagsmobilität)
- Unter der Lupe: Zufußgehen, Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum; Mobilität von Kindern und Jugendlichen

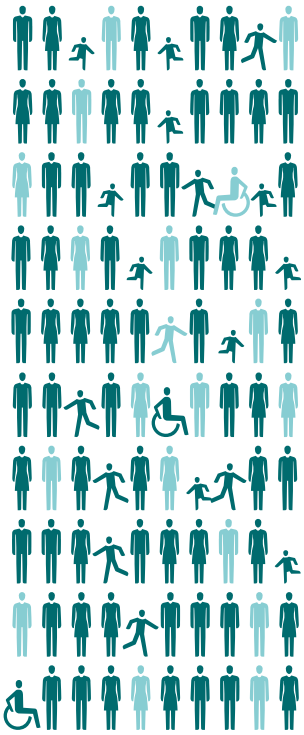
Die regionalen Ergebnisse für Hessen werden mit bestimmten Bezugswerten (z.B. Deutschland) verglichen. Dazu gehören auch auf Hessen zugeschnittene Vergleiche. Die regionalen Ergebnisse für das Jahr 2023 werden stellenweise mit den Resultaten der MiD aus dem Jahr 2017 abgeglichen.

Da der vorliegende Regionalbericht nur eine Auswahl an Darstellungen berücksichtigen kann, werden die Befragungsergebnisse für Hessen zusätzlich in einem eigenen Tabellenband ausführlich dokumentiert. Dieser enthält eine Grundauswertung aller Merkmale sowohl für Hessen insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen. Des Weiteren stehen auf den Internetseiten der Studie ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Handbuch zur Datennutzung sowie ergänzende Projektinformationen zur Verfügung, auch für die MiD-Vorgängerstudien: www.mobilitaet-in-deutschland.de

Das MiD-Team

Mobilität in Hessen

An einem durchschnittlichen Tag ...



... sind **81**% der Bevölkerung unterwegs.

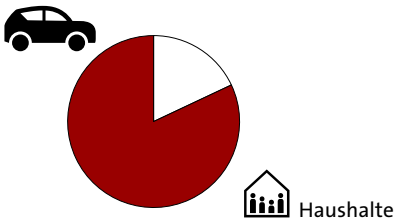
Dabei macht jede Person **2,9** Wege,
mit insgesamt rund **35** Kilometern in etwa **77** Minuten.

Diese Wege sind zu ...

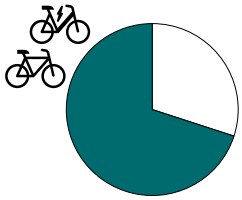
- **52**% im Auto
- **21**% mit Fahrrad, Bus oder Bahn
- **27**% zu Fuß
- **37**% Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege
- **29**% Freizeitwege

Verfügbare Verkehrsmittel der Haushalte und Personen

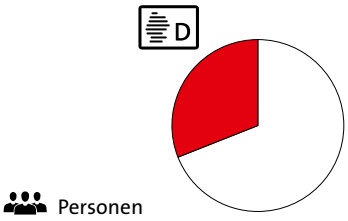
82% Auto



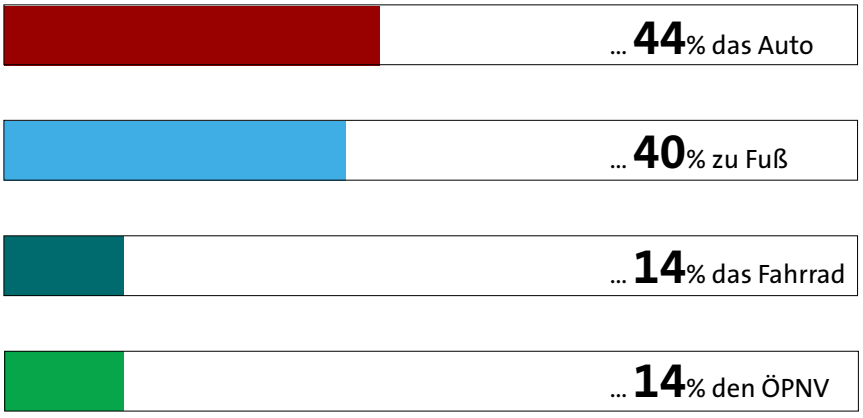
70% Fahrrad, E-Bike/Pedelec oder beides



31% Zeitkarten



(Fast) täglich nutzen ...



Schulnoten für die Verkehrssituation

2,2	
2,4	
2,9	
3,2	

Ergebnistelegramm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner in Hessen?

Ein Anteil von 81 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ist an einem normalen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus unterwegs. Im Durchschnitt absolvieren sie täglich 2,9 Wege mit insgesamt 35 Kilometern in 77 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege als fahrende oder mitfahrende Person im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (52 Prozent), gefolgt von Wegen zu Fuß (27 Prozent) und Wegen im öffentlichen Verkehr (ÖV; 12 Prozent). Den geringsten Anteil haben Wege mit dem Fahrrad (9 Prozent).

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verändert sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Die Anteile an den Kilometern verteilen sich weiterhin überwiegend auf MIV-Fahrt und -Mitfahrt (74 Prozent). Danach folgt in dieser Betrachtungsweise der ÖV (19 Prozent). Deutlich weniger Prozentanteile nehmen das Fahrrad (3 Prozent) und das Zufußgehen ein (4 Prozent).

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Anteilig die meisten Wege werden mit dem Zweck der Freizeit (29 Prozent) zurückgelegt. Danach folgen dienstliche Wege (16 Prozent), Arbeits- (14 Prozent) und Einkaufswege (14 Prozent).

Wie ist die Bevölkerung mit Pkw, Fahrrädern und Fahrkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Insgesamt 82 Prozent der Haushalte in Hessen besitzen mindestens ein eigenes Auto. Ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec oder sogar beides steht 70 Prozent der Personen ab 14 Jahren zur Verfügung. Insgesamt 37 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren erwerben Einzelfahrkarten für Busse und Bahnen in der Region nach Bedarf und 31 Prozent greifen auf eine Zeitkarte zurück.

Wie sieht das tägliche Nutzungsverhalten aus?

Insgesamt 44 Prozent der Personen ab 14 Jahren nutzen (fast) täglich das Auto. Der entsprechende Anteil für das Fahrrad liegt bei 14 Prozent und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ebenfalls bei 14 Prozent. Insgesamt 40 Prozent legen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Wie wird die Verkehrssituation vor Ort wahrgenommen?

Mit einer Durchschnittsnote von 2,2 schneidet die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort für das Auto am besten ab. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation für den ÖPNV wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 3,2. Dazwischen liegen die Zufriedenheiten für die Verkehrssituation für das Fahrrad mit einer Note von 2,9 und für das Zufußgehen mit einer Note von 2,4.

Automobilität

Wird ein privates Auto am Stichtag genutzt, werden durchschnittlich 2,9 Fahrten damit unternommen. Die mittlere zurückgelegte Gesamtstrecke erreicht 49 Kilometer bei einer Gesamtfahrzeit von 77 Minuten. Rein elektrisch betriebene Pkw machen einen Anteil von 4 Prozent des Gesamtbestands aus (Diesel: 27 Prozent, Benzin: 63 Prozent). Anteilig am häufigsten wird das eigene Fahrzeug auf dem Privatgrundstück abgestellt (69 Prozent).

Radverkehr

Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,9 Fahrräder, Elektrofahrräder oder Pedelecs. Nahezu jeder dritte Fahrradweg führt in die Freizeit (32 Prozent). Fahrradwege ohne Elektromotor sind durchschnittlich 4 Kilometer lang und dauern 24 Minuten. Hat das Fahrrad einen Elektromotor, beträgt die mittlere Strecke 6 Kilometer und die Gesamtfahrzeit 30 Minuten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Von den Befragten ab 14 Jahren geben 17 Prozent an, im Alltag gerne mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Während 25 Prozent bei (fast) jeder Fahrt erwägen, mit Bus oder Bahn zu fahren, spielt dieses Angebot für 51 Prozent im Alltag keine Rolle. In Hessen macht die ÖPNV-Stammkundschaft einen Anteil von 26 Prozent aus, 34 Prozent gelten als Gelegenheitskundschaft und 40 Prozent als Nicht-Kundschaft.

Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern

In Hessen besitzen 8 Prozent der Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft. Carsharing-Haushalte besitzen in 59 Prozent der Fälle mindestens ein eigenes Auto. Von den Carsharing-Mitgliedern ab 17 Jahren nutzen 16 Prozent das Angebot mindestens monatlich. Miet- und Leihfahrräder werden von den Befragten ab 14 Jahren in einem Prozent der Fälle mindestens monatlich genutzt, bei E-Scootern liegt die Quote bei 3 Prozent.

Regionale Pendlerverflechtungen

Insbesondere Berufs- und Ausbildungswege führen die Tagesbevölkerung nach Frankfurt und Kassel (jeweils 38 Prozent). Auf den Wegen der Auswärtigen nach Frankfurt bzw. Kassel wird mehrheitlich das Auto genutzt (51 bzw. 75 Prozent). Einwohnerinnen und Einwohner aus Frankfurt (45 Prozent) oder Kassel (37 Prozent) fahren am ehesten aus Freizeitgründen ins Umland.

Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr

50 Prozent der Erwerbstätigen nutzen zumindest gelegentlich das Homeoffice, im Schnitt 2,7 Tage die Woche. Im Homeoffice Arbeitende legen am Stichtag durchschnittlich 2,9 Wege mit 21 Kilometern in 57 Minuten zurück. Diejenigen, die die Arbeitsstätte aufsuchen, berichten von 4,5 Wegen, 47 Kilometern und 92 Minuten. Die Morgenspitze im Verkehr wird zu einem Großteil von Personen auf dem Weg zur Arbeitsstätte verursacht.

Emissionsbilanz in der Alltagsmobilität

Die Wohnbevölkerung in Hessen verursacht im Alltagsverkehr im Mittel 4,9 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 35 Kilometern. Auf Wegeeben liegt der ÖPNV bei 1,4 Kilogramm, die MIV-Mitfahrt bei 1,7 Kilogramm und die MIV-Fahrt sogar bei 3,4 Kilogramm CO_2 pro Weg.

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2023, nach 2002, 2008 und 2017, zum vierten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMV regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen. Letztlich haben sich über 60 Partner an der MiD 2023 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbünden gehören auch Städte und Landkreise dazu.

Im Folgenden werden die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte auf Bundesebene erläutert.

Stichprobenverfahren

Wie bereits in den MiD-Befragungen 2002, 2008 und 2017 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 0 Jahren. Die MiD 2023 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 40.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMV. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert (im späteren Feldverlauf wurde tatsächlich eine größere Anzahl realisiert). Die Stichprobenziehung folgte einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetz- sowie Mobilfunktelefonnummern. Der Anteil der Telefonstichprobe (Festnetz und Mobil) an der Basisstichprobe umfasste für die 2023er Erhebung 8.000 Haushalte, der Anteil der Einwohnermeldestichprobe dagegen 32.000 Haushalte. Die Telefonstichprobe sollte sicherstellen, auch Personen bzw. Haushalte erreichen zu können, die ausschließlich telefonisch kommunizieren. Alle Regionalstichproben wurden über das Melderegister gezogen.

Insgesamt ergab sich eine realisierte Gesamtstichprobe von 218.101 Haushalten. Davon entfielen 39.847 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 178.254 Haushalte auf die Regionalstichproben. Befragt wurden insgesamt 420.979 Personen, die über 1.087.393 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten.

Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von April 2023 bis Juli 2024. Die Haushalte wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Für die Erhebung in den teilnehmenden Haushalten waren zwei aufeinander folgende Phasen notwendig:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel und einige weitere Merkmale erhoben wurden (Haushaltsrekrutierung).
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt (Personen-Wege-Interview).

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- telefonische Interviews
  (CATI: computer assisted telephone interview)
- webbasierte Fragebögen
  (CAWI: computer assisted web interview)
- klassische Papierfragebögen
  (PAPI: paper and pencil interview)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in Abbildung 1 dargestellt.

Alle Haushalte aus der Einwohnermeldestichprobe wurden zunächst postalisch kontaktiert. Die gesendeten Unterlagen zur ersten Kontaktaufnahme bestanden aus einem Anschreiben mit personalisierten Zugangsdaten zum Online-Fragebogen sowie einer

Telefonnummer zur Anmeldung zur telefonischen Teilnahme, einem Flyer mit Informationen zum Studienhintergrund und -ablauf, einem Informationsblatt zum Datenschutz, einer Übersicht der Auftraggeber der Studie sowie dem schriftlichen Haushaltsfragebogens mitsamt Umschlag zur für die Befragten kostenfreien Rücksendung an infas.

Die Kontaktaufnahme mit Haushalten aus der Telefonstichprobe erfolgte notwendigerweise über Kaltanrufe. Erreichte Kontaktpersonen wurden über Studienziel, -inhalt und -auftraggeber sowie -verlauf und Datenschutz informiert. Zudem wurde ihnen die Online- oder schriftliche Teilnahmemöglichkeit für das Haushaltsinterview angeboten.

Der Online-Haushaltsfragebogen war weitgehend identisch mit dem telefonischen Fragebogen sowie der schriftlichen Variante. Das Haushaltsinterview erfüllte neben der Erhebung von soziodemografischen Angaben und der Verkehrsmittelausstattung die Aufgabe der Haushaltsrekrutierung für das spätere Personen-Wege-Interview für möglichst alle Haushaltsmitglieder.

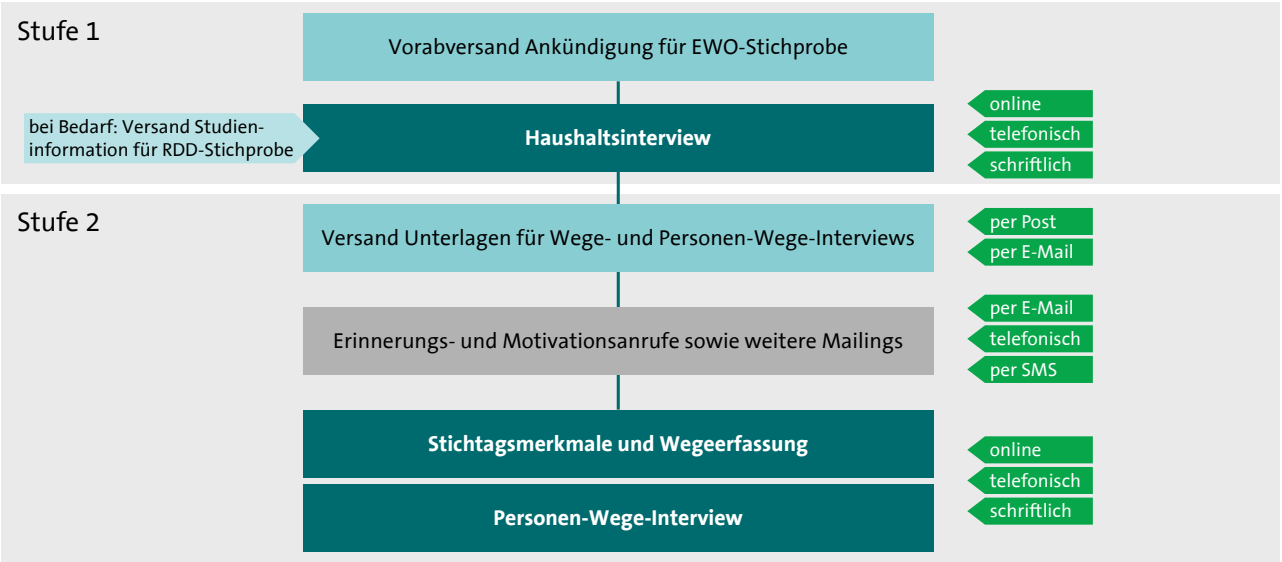
Am Ende des Haushaltsfragebogens (sei es in der schriftlichen Version, der Online-Version oder der telefonischen Version) konnten die Haushalte den Befragungsmodus für die Befragung auf Personenebene auswählen. Dazu wurden – falls nicht bereits über die Stichprobeninformationen vorhanden – die notwendigen Kontaktinformationen sowie die Adressen erfasst.

Für die anschließende Personen-Wege-Phase standen alle Haushalte zur Verfügung, für die Kontaktinformationen vorhanden waren und die ihre Einwilligung zur weiteren Teilnahme an der Studie gegeben hatten. Für diese Haushalte wurden Wegeblätter zur persönlichen Notiz der Wege per Briefpost oder per E-Mail zugeschickt. Alle Haushalte, die sich für eine Online-Fortsetzung entschieden hatten, erhielten auch diese Unterlage per E-Mail.

Das eigentliche Personen-Wege-Interview fand für alle Personen im Haushalt möglichst unmittelbar nach dem Stichtag entweder online, schriftlich oder telefonisch statt. Im Fall einer telefonischen oder einer Online-Teilnahme fand das Interview in einem maximalen Abstand von zwei Wochen statt. In der schriftlichen Variante musste dies den Befragten überlassen bleiben, und es wurden auch später eingehende ausgefüllte schriftliche Fragebögen akzeptiert. Soweit möglich, sollte wie bereits in den voran-

Abbildung 1

Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023



MiD 2023 | Methodenbericht | Quelle: MiD 2023

gegangenen MiD-Erhebungen bis auf Kinder unter 10 Jahren jede Person selbst befragt werden. Andere Haushaltsmitglieder konnten auch stellvertretend Interviews geben.

Haushalte, für die mindestens ein vollständiges Personen-Wege-Interview vorlag, sind in die Auswertung eingeflossen.

Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2023. Bei der Fragebogenentwicklung stand die Vergleichbarkeit der MiD 2023 mit den vorherigen MiD-Erhebungen im Vordergrund, sodass der Kernfragebogen und viele Fragen aus den Zusatzmodulen größtenteils unverändert blieben. Allerdings wurden auch Fragen zu den neuen Themen Homeoffice, Langstreckenmobilität, Mobilitätsteilhabe sowie eine ausführliche Etappenerfassung im Rahmen der Wegeerhebung entwickelt.

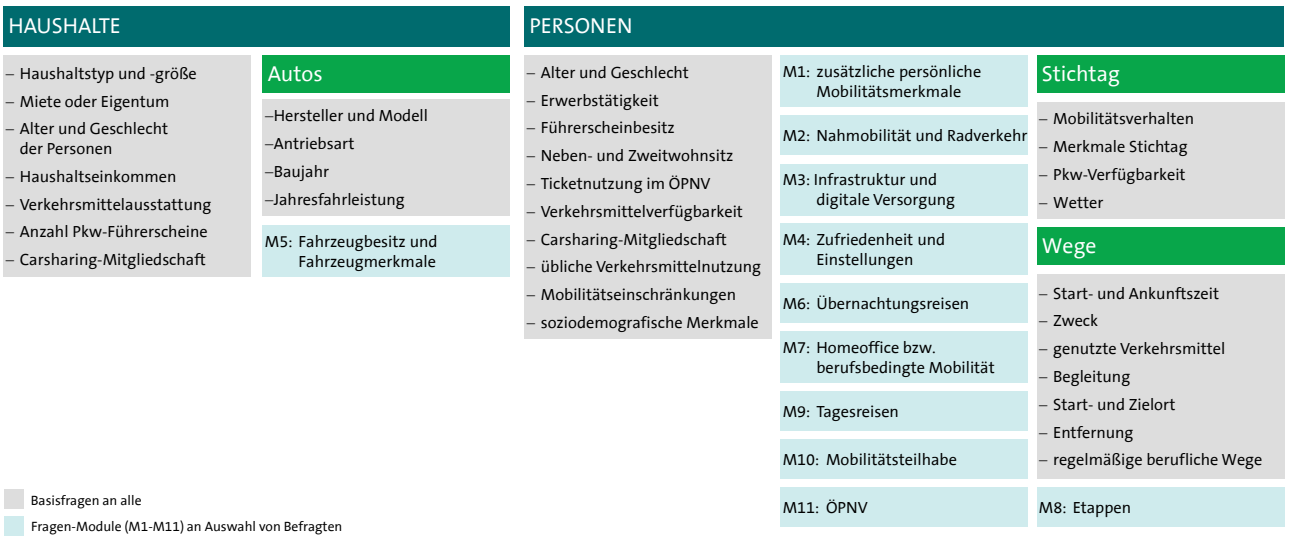
Um einer hohen Belastung der Befragten durch einen zu umfangreichen Fragenkatalog entgegenzuwirken, wurden Modulpakete gebildet. Die Module M1, M2, M10 und M11 waren Teil zweier Modulpakete, alle anderen Module waren jeweils nur einmal pro Modulpaket vertreten. Jedem Haushalt wurde ein Modulpaket zufällig mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 Prozent zugewiesen, sodass die Module M1, M2, M10 und M11 bei der Hälfte aller Haushalte abgefragt wurden und die weiteren bei einem Viertel der Haushalte.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z.B. Lieferungen, Busfahren, Postzustellung), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Abbildung 2

Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023



MiD 2023 | Methodenbericht | Quelle: MiD 2023

2. Hessen – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner

Das Land Hessen zählt im Jahr 2023 rund 6,3 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner (Bevölkerungszahlen auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023). Hessen hat 21 Landkreise und die fünf kreisfreien Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden, Kassel, Darmstadt und Offenbach am Main. Das Land Hessen beteiligte sich in Kooperation mit insgesamt zehn hessischen Verkehrsgesellschaften, -verbünden und Städten an der Aufstockung der hessischen Stichprobe.

Ergebnisse für Hessen im Vergleich

Zur Einordnung werden die Ergebnisse für Hessen stellenweise mit denen für Deutschland, der anderen Bundesländer sowie für den Raumtyp verglichen.

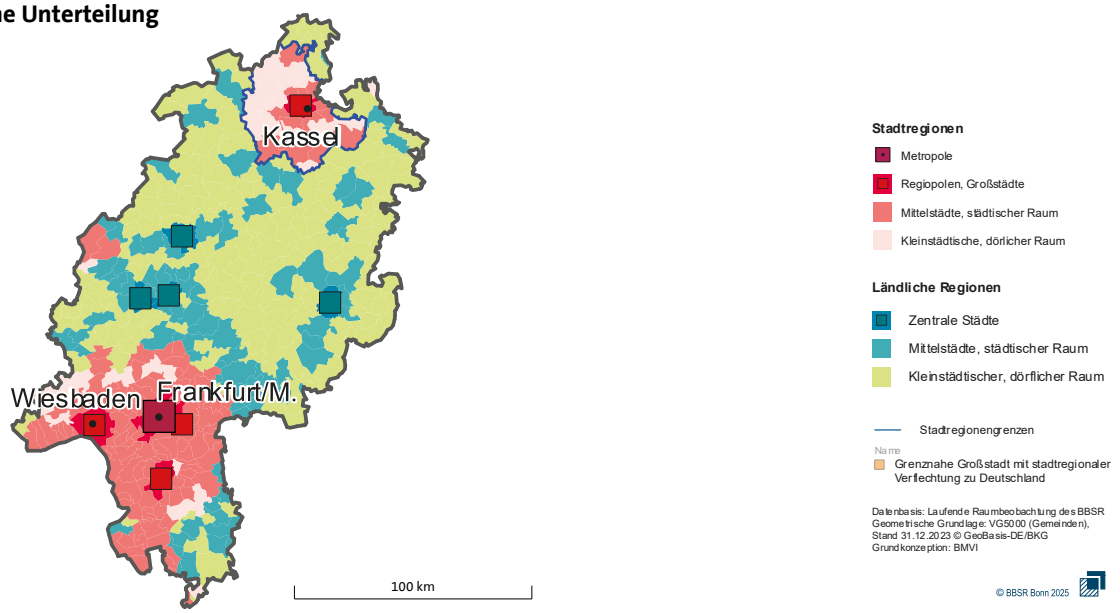
Zur Analyse der regionalen Unterschiede wird der Regionalstatistische Raumtyp „RegioStaR“ verwendet, der 2018 vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung verfolgt ein räumliches Drei-Ebenen-Konzept. Dieses bezieht sowohl relevante kleinräumige (innerstädtische), lokale (auf Gemeinde- bzw. Stadtebene) als auch regionale Gegebenheiten mit ein. Die Typisierung basiert auf einer hierarchischen Unterscheidung von städtischen und ländlichen Regionen anhand der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner, der Verflechtungsbereiche sowie weiterer Differenzierungen anhand des Bevölkerungspotenzials, der Zentralität und des Urbanisierungsgrads. Im Vergleich zu anderen Gemeindetypisierungen spielt die Lage der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Weitere Informationen zum RegioStaR sind auf den Internetseiten des BMV zu finden (z.B. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html, abgerufen am 09.09.2025).

Die MiD nutzt mit RegioStaR7 eine Differenzierung in sieben Typen. Demnach lässt sich für Hessen jeder der sieben Typen feststellen (siehe Abbildung 3):

– Stadtregion – Metropole
– Stadtregion – Regiopole und Großstadt
– Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum
– Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum
– ländliche Region – zentrale Stadt
– ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum
– ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum

Abbildung 3

Räumliche Unterteilung



MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Ergebnisvergleiche für Hessen auf Grundlage von RegioStaR7 beziehen sich auf die entsprechenden Raumtypen innerhalb des Bundeslandes. Der Raumtyp der Metropole ist im Regionalbericht Hessen mit der Metropole Frankfurt am Main gleichzusetzen.

Für ausgewählte Auswertungen wird Hessen bzw. dessen Haushalte und Personen zusätzlich folgendermaßen differenziert:

– Geschlecht
– Alter
– Haupttätigkeit
– Haushaltstyp
– ökonomischer Status

Die befragten Haushalte können in ökonomische Statusgruppen unterteilt werden. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden fünf ökonomische Statusgruppen von sehr hoch, hoch über mittel und niedrig bis sehr niedrig gebildet. Diese werden für Analysen teilweise zusammengefasst.

Zudem erfolgt an ausgewählten Stellen ein Zeitvergleich mit den Ergebnissen für Hessen aus dem MiD-Erhebungsjahr 2017.

Haushalte mit (sehr) hohem ökonomischem Status finden sich vor allem in Frankfurt

Die Verteilung in Hessen ist ähnlich wie in ganz Deutschland: 9 Prozent der Haushalte haben einen sehr niedrigen ökonomischen Status, 10 Prozent einen niedrigen, 29 Prozent einen mittleren, 37 Prozent einen hohen und 15 Prozent einen sehr hohen Status. In ländlichen Regionen sind Haushalte mit hohem und sehr hohem ökonomischem Status deutlich unterproportional vertreten, während diese vor allem in Frankfurt deutlich häufiger vorkommen als im Rest von Hessen. Beim Blick auf Haushalte mit hohem und sehr hohem ökonomischem Status beträgt die Diskrepanz 21 Prozentpunkte zwischen Frankfurt und dem kleinstädtischen, dörflichen Raum in ländlichen Gebieten. Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status sind überproportional häufig in zentralen Städten zu finden. Während der hessenweite Durchschnitt hier bei 9 Prozent liegt, sind es in zentralen Städten im ländlichen Raum 15 Prozent in dieser Kategorie (siehe Abbildung 4).

Einpersonenhaushalte häufiger in Städten

Die Verteilung der Haushaltsstruktur in Hessen ist vergleichbar mit der Haushaltstruktur auf Bundesebene. Der Anteil für Einpersonenhaushalte beträgt in Hessen 42 Prozent, Zweipersonenhaushalte ohne Kind(er) sind mit 29 Prozent vertreten. Der Rest verteilt sich auf Mehrpersonenhaushalte bzw. Haushalte mit Kind(ern). Einpersonenhaushalte sind in der Metropole Frankfurt, den Regiopolen und Großstädten sowie den zentralen Städten der ländlichen Region (leicht) überproportional vertreten (48 bis 50 Prozent). Ein weiteres strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern. Am höchsten ist der Kinderanteil mit 27 Prozent im kleinstädtischen, dörflichen Raum der Stadtregion (siehe Abbildung 5).

Alleinlebende haben überproportional häufig einen (sehr) niedrigen ökonomischen Status (28 Prozent) – sie liegen damit 10 Prozentpunkte über dem Anteil aller Haushalte mit (sehr) niedrigem ökonomischem Status in Hessen. Dagegen haben 76 Prozent aller Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen einen (sehr) hohen ökonomischen Status – die hohen ökonomischen Gruppen machen insgesamt einen Anteil von 52 Prozent in Hessen aus (ohne Abbildung). Auf Gesamtebene macht der Haushaltstyp „Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen“ jedoch nur 6 Prozent aller Haushalte in Hessen aus (siehe Abbildung 5). Zwei Drittel aller Haushalte in Hessen mit mindestens einem Kind haben einen (sehr) hohen ökonomischen Status, womit auch dieser Haushaltstyp 16 Prozentpunkte über dem Durchschnitt aller gut situierten Haushalte in Hessen liegt (ohne Abbildung).

Erwerbstätigkeitsquote besonders hoch bei den Personen aus der Metropole Frankfurt

In Hessen gehen 34 Prozent der Befragten einer Vollzeiterwerbstätigkeit nach. Teilzeiterwerbstätige, die einer Tätigkeit zwischen 11 und unter 35 Stunden pro Woche nachgehen, machen 14 Prozent der Bevölkerung aus. Der Anteil der Rentnerinnen und Rentner beträgt 21 Prozent. Alle Anteile liegen fast exakt auf dem Bundesdurchschnitt (siehe Abbildung 6).

Die Vollzeiterwerbstätigkeit ist vor allem in Frankfurt überdurchschnittlich hoch (40 Prozent) und unterscheidet sich damit deutlich von den anderen Regionen in Hessen. Dementsprechend liegt der Anteil der Personen, die nicht erwerbstätig sind, in Frankfurt deutlich unter dem landesweiten Durchschnitt (45 vs. 52 Prozent). Am niedrigsten ist der Anteil der Vollzeiterwerbstätigkeit in der ländlichen Region „zentrale Stadt“ mit 30 Prozent.

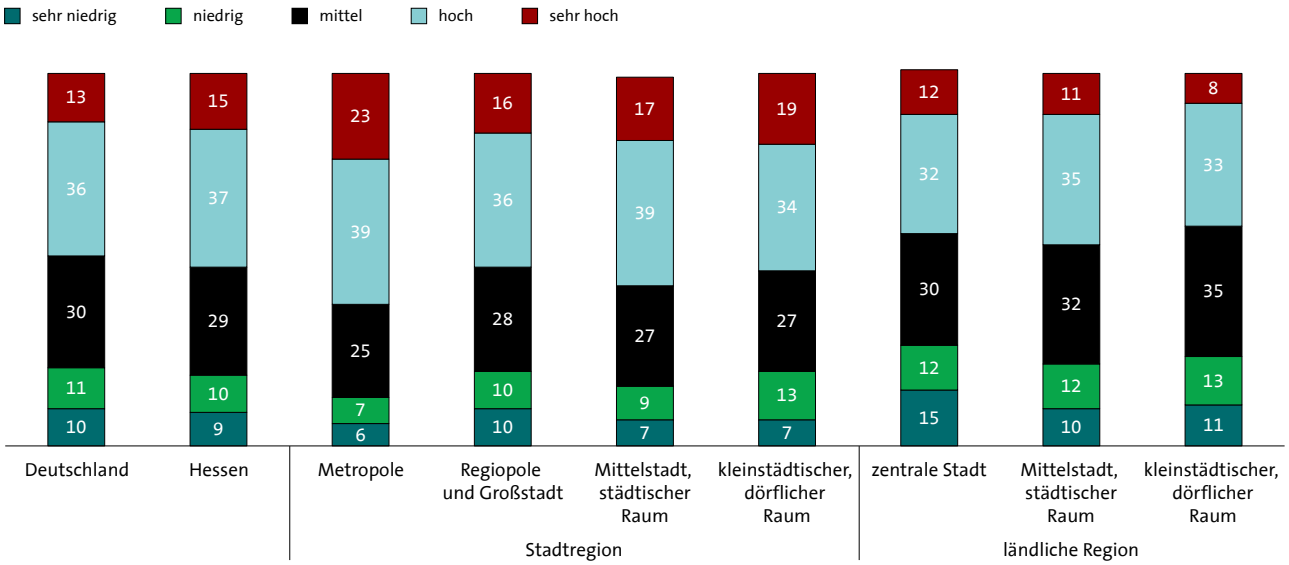
Vergleicht man die Verteilung der Geschlechter, sind in Hessen die Vollzeiterwerbstätigen mehrheitlich männlich. Während 47 Prozent der Männer in Vollzeit arbeiten, sind es bei den Frauen nur 22 Prozent. Fast exakt der gleiche Anteil der Frauen in Hessen ist in Teilzeit tätig (23 Prozent), während es bei den Männern nur 6 Prozent sind (ohne Abbildung).

Betrachtet man die verschiedenen Altersgruppen nach dem Umfang der Erwerbstätigkeit, sind deutliche Unterschiede festzustellen. Jede zweite Person in der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre ist in Vollzeit erwerbstätig. In der mittleren Altersgruppe 30 bis 49 Jahre sind es knapp 60 Prozent, bei den 50- bis 64-Jährigen sind es noch 53 Prozent, die voll erwerbstätig sind. Bei den 65- bis 74-Jährigen gehen immerhin noch 5 Prozent in Vollzeit arbeiten (ohne Abbildung).

Abbildung 4

Haushalte

Ökonomischer Status der Haushalte



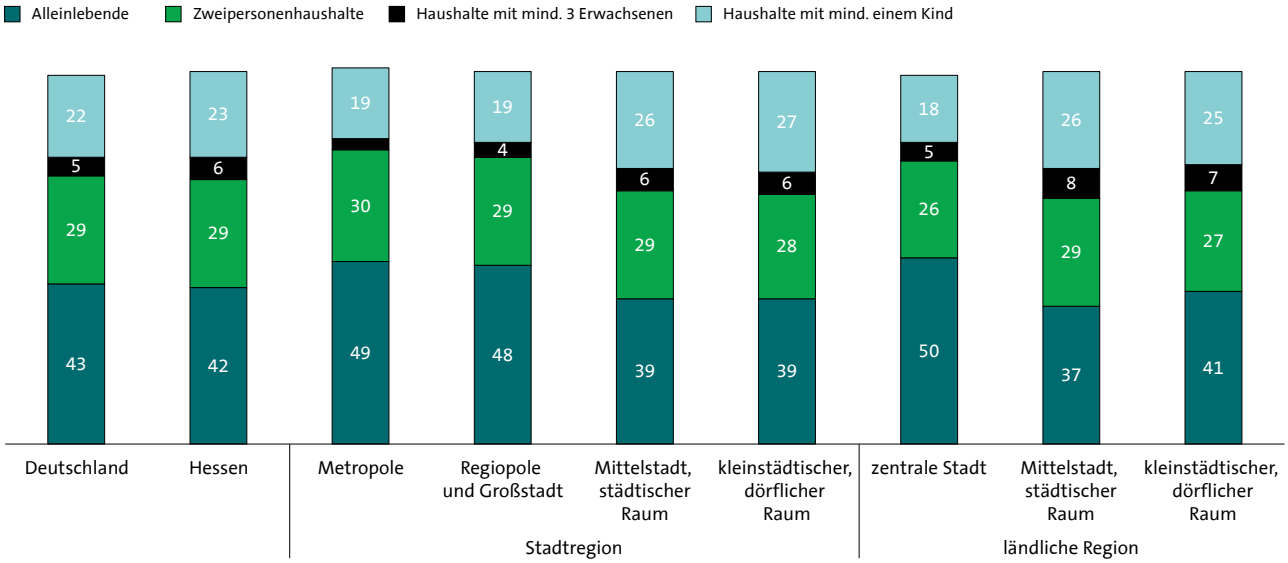
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 5

Haushalte

Haushaltstypen



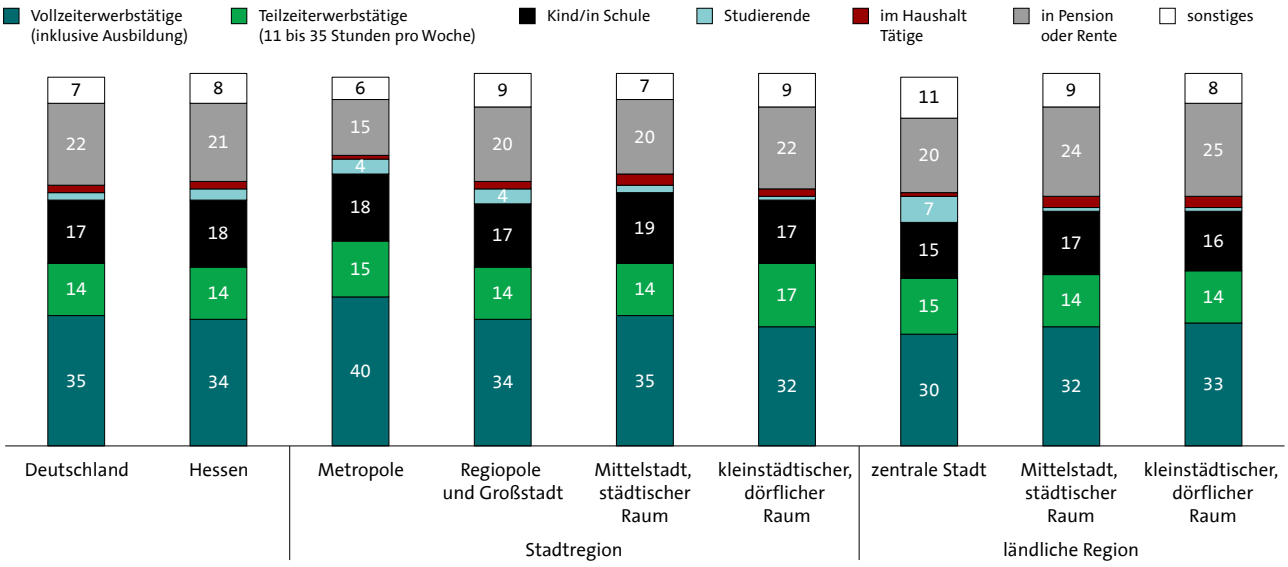
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 6

Personen

Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vor Ort vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation.

Bei der Ausstattung mit Pkws wird die Haushaltsebene herangezogen. Sowohl für den Besitz verschiedener Fahrradtypen als auch für die übliche Nutzung von Fahrkarten im ÖPNV werden die Personen in den Blick genommen. Die Beschreibung der allgemeinen Mobilitätsausstattung der Haushalte folgt im Anschluss (Auto, Fahrrad und/oder Carsharing-Mitgliedschaft).

Ausstattung mit Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 80 Prozent verfügen vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe Abbildung 7). In Hessen ist der Anteil mit 82 Prozent etwas größer. Die Verteilung ist jedoch weitestgehend mit dem Bundesdurchschnitt zu vergleichen. Erweitert man den Blick von den Haushalten auf die Personen ab 14 Jahren aus Hessen und deren generelle Verfügbarkeit über ein Auto – sei es als fahrende oder mitfahrende Person (einschließlich Carsharing) – geben 74 Prozent an, "jederzeit" über ein Auto zu verfügen. "Gelegentlich" trifft auf 15 Prozent zu, wohingegen 11 Prozent angeben, über keinerlei Auto zu verfügen (ohne Abbildung).

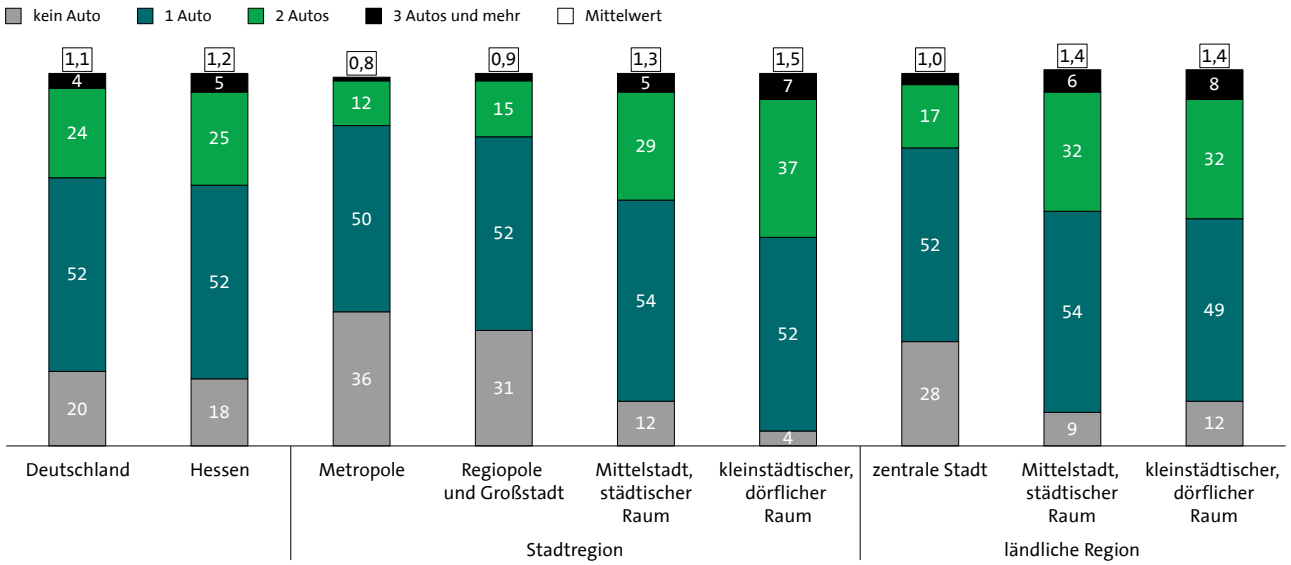
Nach den Raumtypen in Hessen betrachtet liegt der Anteil der Haushalte mit Auto in der Metropole Frankfurt bei 64 Prozent – im Vergleich zu 2017 ist dies ein hoher Anstieg von 11 Prozentpunkten. Dennoch ist der Anteil mit 0,8 Autos pro Haushalt die niedrigste Autoquote in Hessen. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum in Stadtregionen verfügen 96 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto, was einem Durchschnitt von 1,5 Autos pro Haushalt entspricht. In diesem Raumtyp ist zugleich mit 44 Prozent der höchste Anteil von Zweit- und Drittwagen im Haushalt zu verzeichnen (siehe Abbildung 7).

Der Autobesitz hängt stark vom ökonomischen Status ab. Der Anteil von autolosen Haushalten ist bei einem niedrigen ökonomischen Status deutlich überproportional (51 Prozent), während nur 7 Prozent der Haushalte mit sehr hohem ökonomischem Status auf ein Auto verzichten. Über die Statusgruppen hinweg lassen sich bestimmte Muster erkennen. Je höher der ökonomische Status des Haushalts, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit ein Auto zu besitzen. Auch der

Abbildung 7

Haushalte

Autobesitz in den Haushalten



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Mehrfachbesitz wird mit steigendem Status wahrscheinlicher. Knapp die Hälfte der Haushalte mit sehr hohem ökonomischen Status besitzt zwei Autos (47 Prozent). Die Autobesitzquote in Hessen nach ökonomischem Status ist insgesamt vergleichbar mit dem Bundesdurchschnitt (ohne Abbildung).

Auch zwischen den Haushaltstypen unterscheidet sich der Autobesitz deutlich. Knapp ein Drittel der Einpersonenhaushalte besitzt kein Auto, während die Besitzquote bei Haushalten mit Kindern am höchsten ist – 93 Prozent der Haushalte mit Kind besitzen ein oder mehrere Auto(s). Eine Ausnahme bilden Alleinlebende. Hier liegt die Autobesitzquote lediglich bei 79 Prozent, was vermutlich auch mit einem niedrigeren ökonomischen Status des Haushalts einhergeht. Ein Drittel der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen besitzen drei Autos und mehr – dies ist im Vergleich zu anderen Haushaltstypen der mit Abstand höchste Wert (ohne Abbildung).

Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs

Der Besitz eines Zweirads ist in Deutschland die Regel: 57 Prozent der Personen ab 14 Jahren besitzen mindestens ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, 8 Prozent ein Elektrofahrrad oder Pedelec und 10 Prozent sogar beides (siehe Abbildung 8). Die Besitzquoten in Hessen sind nur geringfügig anders verteilt, allerdings etwas in Richtung des Nicht-Besitzes, der einen Anteil von 29 Prozent ausmacht.

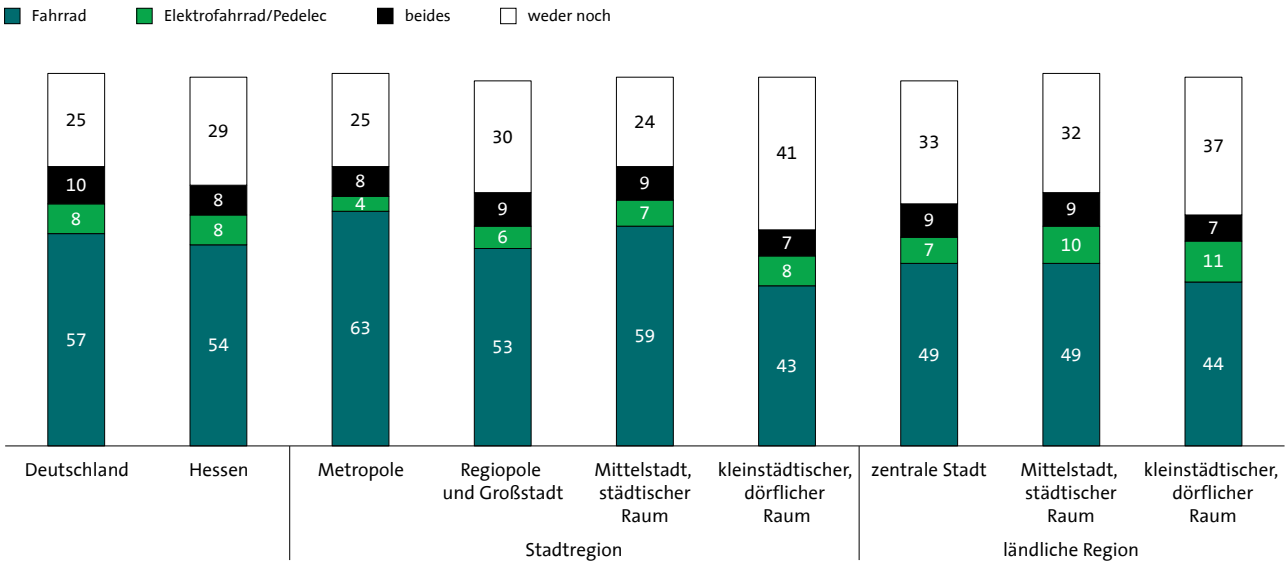
In allen ländlichen Raumtypen Hessens sowie im kleinstädtischen, dörflichen Raum der Stadtregion besitzt (knapp) weniger als die Hälfte der Personen ein normales Fahrrad. In diesen Regionen ist auch der Nicht-Besitz stärker ausgeprägt als im hessenweiten Schnitt. Dies gilt auch für Regiopole und Großstädte. Der Besitz von Elektrofahrrädern und Pedelecs ist dagegen vergleichsweise stark in den besonders ländlichen Regionen ausgeprägt – die Anteile erreichen Zweistelligkeit.

Unabhängig von der Lebensphase unterscheidet sich die Nicht-Besitzquote deutlich entlang der fünf ökonomischen Statusgruppen der Haushalte. Fast die Hälfte der Personen aus Haushalten mit sehr geringem Status hat weder Fahrrad noch Elektrofahrrad (48 Prozent), während dieser Anteil bei Personen mit sehr hohem Status auf 15 Prozent sinkt (ohne Abbildung).

Abbildung 8

Personen ab 14 Jahren

Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Die Betrachtung der Besitz- und Nicht-Besitzquoten zeigt demnach deutliche Unterschiede zwischen den ökonomischen Haushaltsgruppen, die sich bei der Differenzierung der Fahrradtypen fortsetzen. Personen aus Haushalten mit sehr hohem Status besitzen nicht nur deutlich häufiger überhaupt ein Fahrrad oder Elektrofahrrad – der vorhandene Bestand ist auch häufiger mit einem Elektromotor ausgestattet (20 Prozent). Mit abnehmendem Status sinkt nicht nur der grundsätzliche Besitz von Fahrrädern bzw. Elektrofahrrädern, sondern auch der Anteil der Elektrofahrräder: Er fällt in der Gruppe der Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem Status auf 7 Prozent (ohne Abbildung).

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

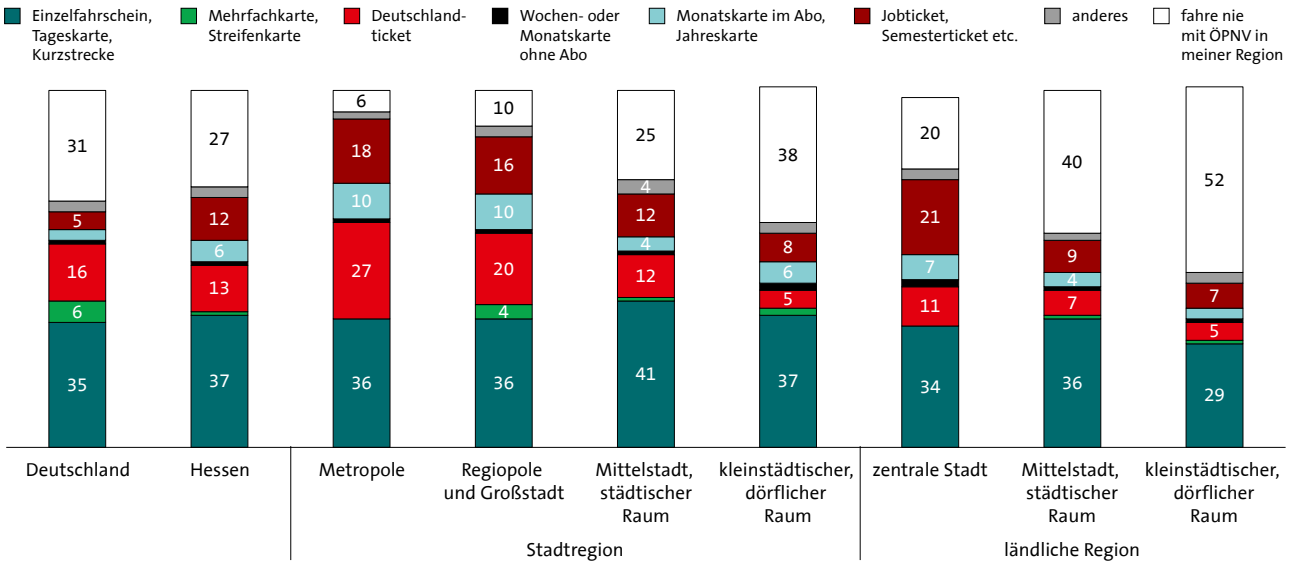
Neben Auto- und Fahrradbesitz ist die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert für regional zur Verfügung stehende Mobilitätsoptionen in Hessen. In Hessen liegt der Anteil von Personen ab 14 Jahren, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, mit 27 Prozent etwas unter dem Bundesdurchschnitt (31 Prozent). Ein Anteil von 38 Prozent nutzt üblicherweise Einzel- und Mehrfahrtenkarten und 13 Prozent nutzen ein Deutschlandticket, was etwas unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Durch mehrere hessenweite dem Deutschlandticket ähnliche, aber günstigere Angebote (Landesticket, Tickets für Seniorinnen und Senioren oder Schülerinnen und Schüler) liegen die Anteile von Jobticket- (12 Prozent) und Monatskarten im Abo-Nutzenden (6 Prozent) deutlich über den entsprechenden Nutzungsquoten in Deutschland. Die Nutzungsquote von Mehrfachkarten oder Streifenkarten ist in Hessen wiederum sehr gering (siehe Abbildung 9).

Generell lässt die Betrachtung der Fahrkartennutzung innerhalb von Hessen Rückschlüsse auf das unterschiedliche ÖPNV-Angebot zu. Während die Nicht-Nutzenden in Frankfurt und den Großstädten jeweils einen geringen Anteil ausmachen, fährt im kleinstädtisch-dörflichen Raum in ländlichen Regionen jede zweite Person nie mit dem ÖPNV. Auch die Nutzung von Zeitkarten (inklusive des Deutschlandtickets) ist im städtischen Raum deutlich höher als im ländlichen Raum. Relativ ähnlich ist die Nutzung von Einzeltickets über alle Regionen in Hessen. Lediglich in Mittelstädten liegt dieser Anteil mit 41 Prozent etwas über und im kleinstädtisch-dörflichen Raum in ländlichen Regionen mit 29 Prozent etwas unter dem Durchschnitt (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9

Personen ab 14 Jahren

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Im Vergleich zu 2017 zeigen sich deutliche Verschiebungen im Hinblick auf die Art der genutzten Fahrkarten, was sicherlich auch mit der Einführung des Deutschlandtickets zu tun hat: Dieses Ticket holt aus dem Stand 13 Prozent. Für andere Monatskarten im Abonnement oder Job- und Semestertickets steigt die Quote leicht von insgesamt 16 Prozent im Jahr 2017 auf nun 18 Prozent. Der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer von Einzel- und Mehrfachkarten ist wiederum um 16 Prozentpunkte gesunken. Allerdings ist der Anteil derer, die nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, um 4 Prozentpunkte gestiegen (ohne Abbildung).

Der Anteil der Nicht-Nutzung des ÖPNV-Angebots variiert nach Alter. Innerhalb der Gruppe der 14- bis 17-Jährigen nutzen nur 5 Prozent den ÖPNV nicht, während in der Gruppe der ab 65-Jährigen der Anteil bei knapp 40 Prozent liegt und sogar auf 44 Prozent bei den über 75-Jährigen steigt. Das Deutschlandticket wird überproportional häufig in der Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen genutzt (22 Prozent), während es nur 6 Prozent der Personen zwischen 65 und 74 Jahren nutzen. Bei den ab 75-Jährigen entfallen nur 3 Prozent auf das Deutschlandticket, aber weitere 10 Prozent auf Monatskarten im Abonnement. Dieser Anteil beinhaltet (vermutlich) das günstigere hessenspezifische Ticket für Personen im Seniorenalter. Im Hinblick auf den ökonomischen Status sticht in Hessen insbesondere die Gruppe der Personen mit einem sehr hohen Status hervor – hier ist der Anteil der Nicht-Nutzung mit 18 Prozent im Vergleich sehr niedrig (ohne Abbildung).

Jeweils ein Viertel aller Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigen fährt nie mit Bus oder Bahn. In beiden Gruppen ist der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer von Einzeltickets im Vergleich zu den anderen Tickets insgesamt am höchsten (38 bzw. 39 Prozent). Knapp ein Drittel aller Schülerinnen und Schüler ab 14 nutzt in Hessen ein Monatsticket im Abo. Insgesamt 72 Prozent der Studierenden besitzen ein Semesterticket (ohne Abbildung).

Mobilitätsausstattung der Haushalte

Zu den Ausstattungsoptionen der Hauhalte gehören neben dem Auto- oder Fahrradbesitz auch die Mitgliedschaft bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern. Diese drei Optionen können einem Haushalt einzeln oder in Kombination zur Verfügung stehen.

In Hessen verlässt sich die Mehrheit der Haushalte auf die Kombination von Auto und Fahrrad (59 Prozent). Weitere 18 Prozent sind ausschließlich mit einem oder mehreren Autos ausgestattet und 8 Prozent sind reine Fahrradhaushalte. Eine Carsharing-Mitgliedschaft steht selten allein, sondern wird mit dem Fahrrad (3 Prozent) oder darüber hinaus noch zusätzlich mit einem eigenen Auto (4 Prozent) kombiniert, sodass in solchen Haushalten alle drei Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen. Über keinerlei Ausstattung berichten 7 Prozent der Haushalte. Mit dieser Verteilung ähnelt Hessen dem Bund (ohne Abbildung).

Auch in den ländlichen Regionen Hessens sowie im kleinstädtischen, dörflichen Raum und in den Mittelstädten der Stadtregionen überwiegt die Kombination aus Auto und Fahrrad (zwischen 52 und 67 Prozent). In Frankfurt und den Regiopolen und Großstädten liegt der entsprechende Anteil (knapp) unterhalb der 50-Prozent-Marke. An zweiter Stelle steht tendenziell der reine Autobesitz, insbesondere in ländlichen Regionen. In Frankfurt, den Regiopolen und Großstädten, aber auch in zentralen Städten der ländlichen Regionen sticht der zweistellige Anteil der reinen Fahrradhaushalte hervor (zwischen 12 und 15 Prozent). Die Carsharing-Mitgliedschaft spielt am ehesten in der Metropole eine Rolle, in der sie entweder mit dem Fahrrad kombiniert wird oder Teil des Ausstattungs-Trios ist (jeweils 10 Prozent). Über keine der drei Optionen der Mobilitätsausstattung berichten jeweils 11 Prozent der Haushalte in Regiopolen und Großstädten und in zentralen Städten der ländlichen Regionen. In den anderen Raumtypen fällt der Anteil jeweils unter die 10-Prozent-Marke. Anders gesagt: Etwa 90 Prozent oder mehr der Haushalte Hessens verfügen über ein Auto, ein Fahrrad und/oder eine Carsharing-Mitgliedschaft (ohne Abbildung).

4. Mobilität in Hessen – zentrale Kennwerte

Die Darstellung zentraler Kennwerte bezieht sich auf das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in Hessen am ihnen zugeteilten Stichtag und bietet somit Einblicke in den Verkehr und die Mobilität an einem durchschnittlichen Tag in der Region.

Was ist ein Weg?

Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2023 nutzen das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Gemäß dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt bleibt es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen ist es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf auf dem Weg zur Arbeit, werden die Wege getrennt angegeben.

Folgendes gilt es zu beachten: Verkehr, der sich durch die Mobilität nicht in Hessen ansässiger Personen, wie etwa durch das Berufspendeln, ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Umgekehrt werden Wege, die in Hessen ansässige Personen an anderen Orten zurückgelegt haben, für Hessen mit eingerechnet. Diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, gelten – bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands – als „nicht mobil“.

Zunächst gilt es, zentrale Mobilitätskennwerte auf der Personenebene zu betrachten, bevor die Ebene der Wege in den Blick genommen wird.

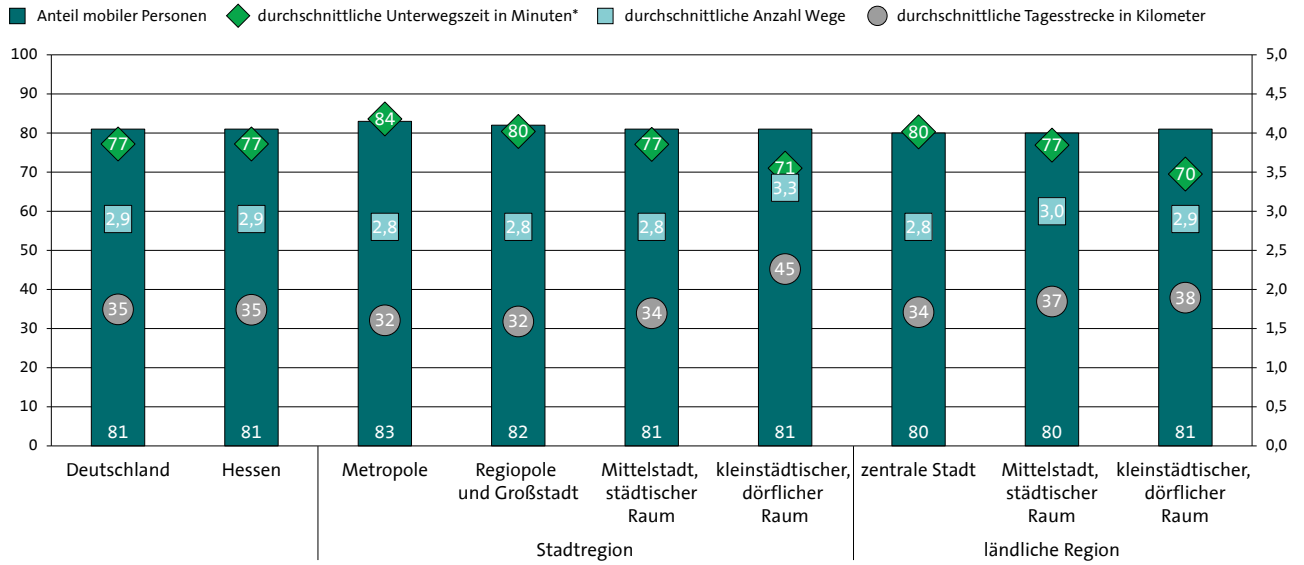
Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken

Die dargestellten durchschnittlichen Kennwerte basieren auf den Stichtagen aller Personen und umschreiben die Anteile der (Nicht-)Mobilität, die Anzahl der zurückgelegten Wege sowie die dafür benötigte Unterwegszeit und Tagesstrecke. Bei den Unterwegszeiten werden analog zu Auswertungen früherer MiD-Erhebungen Dauern von Wegen, die regelmäßig im Rahmen der Berufsausübung unternommen werden, nicht berücksichtigt.

Abbildung 10

Personen

Mobilitätskennwerte im Vergleich



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, *Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

An durchschnittlichen Tagen sind 81 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner in Hessen für mindestens einen kurzen Weg außer Haus unterwegs (siehe Abbildung 10). Die Mobilitätsquote liegt damit genau auf dem Bundesdurchschnitt. Innerhalb Hessens gibt es geringe regionale Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätsquote. Im Vergleich zu 2017 ist die Mobilitätsquote etwas gesunken (damals 85 Prozent). Dies gilt gleichermaßen für die Stadt- als auch für die ländlichen Regionen in Hessen.

Vergleicht man die Wochentage, ist die Mobilitätsquote über alle Personen hinweg an Sonntagen mit 69 Prozent am kleinsten und am Freitag mit 86 Prozent am höchsten. In einer Arbeitswoche (Montag bis Freitag) sind durchschnittlich 84 Prozent der Befragten aus Hessen unterwegs, am Wochenende ist die Mobilitätsquote 10 Prozentpunkte niedriger. Dies entspricht auch dem deutschlandweiten Mobilitätsgeschehen (ohne Abbildung).

Im Durchschnitt absolviert jede Person in Hessen – genau wie im Bundesdurchschnitt – täglich 2,9 Wege. Wenn man nur die am Stichtag mobilen hessischen Personen betrachtet, sind es 3,6 Wege. Über die Regionen hinweg sind die Unterschiede in der Wegeanzahl schwach ausgeprägt. Lediglich der kleinstädtisch-dörfliche Raum (Stadtregion) hebt sich mit 3,3 Wegen pro Tag (über alle Personen) etwas nach oben hin ab (siehe Abbildung 10). Die Anzahl der Wege betrug 2017 im Durchschnitt 3,2 Wege – auch hier lagen die Werte in den einzelnen Regionen nah beieinander. Die Anzahl der Wege in Frankfurt sind zwischen 2017 und 2023 um 0,5 Wege von 3,3 Wegen auf 2,8 Wege pro Person und Tag gesunken.

Die tägliche durchschnittliche Unterwegszeit (ohne regelmäßige berufliche Wege) in Hessen beträgt 77 Minuten über alle Personen hinweg und ähnelt der Unterwegszeit der bundesweiten Bevölkerung. Hinsichtlich der durchschnittlichen Unterwegszeit lassen sich vor allem Unterschiede zwischen Stadt und Land erkennen. Während die Unterwegszeit in der Metropole Frankfurt bei 84 Minuten liegt, ist sie im kleinstädtischen, dörflichen Raum in ländlichen Regionen mit 70 Minuten deutlich geringer. Generell kann festgehalten werden, dass die Unterwegszeit in Städten in Hessen durchschnittlich höher ist als in ländlichen Regionen (siehe Abbildung 10). 2017 betrug die Unterwegszeit 81 Minuten (ohne regelmäßige berufliche Wege), somit kann also ähnlich wie bei der Anzahl der Wege ein Rückgang verzeichnet werden. Besonders hoch lag 2017 die Unterwegszeit mit 90 Minuten in Frankfurt. In der Metropole waren die Menschen also im Durchschnitt 9 Minuten länger als im landesweiten Durchschnitt unterwegs. 2023 liegt Frankfurt bei der Unterwegszeit immer noch an der Spitze, aber nun sind es durchschnittlich nur noch 7 Minuten länger als im landesweiten Durchschnitt.

Die durchschnittliche Tagesstrecke aller Befragten beträgt in Hessen, genau wie im Bundesdurchschnitt, knapp 35 Kilometer (siehe Abbildung 10). Die Tagesstrecke verändert sich entlang der räumlichen Differenzierung: Im kleinstädtisch-dörflichen Raum in ländlichen Regionen legen die Menschen im Durchschnitt etwas mehr Kilometer pro Tag zurück – hier liegt der Wert bei 38 Kilometer, während er in der Metropole Frankfurt und in den Großstädten bei jeweils 32 Kilometern pro Tag liegt. Der kleinstädtisch-dörfliche Raum in städtischen Gebieten ist die einzige Region, in der die Tagesstrecke um 5 Kilometer auf 45 Kilometer gestiegen ist – und dies bei gleichzeitiger Abnahme der Unterwegszeit. Dies geht auf die hohe Zunahme des Autoverkehrs in dieser Region zurück. Die durchschnittliche Tagesstrecke ist zwischen 2017 und 2023 um 5 Kilometer gesunken.

Zentrale Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Merkmalen

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich stark nach der ökonomischen Situation des Haushalts. Während bei Personen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Status eine Mobilitätsquote von 73 bzw. 75 Prozent vorliegt, ist die Mobilitätsquote bei denjenigen aus Haushalten mit (sehr) hohem ökonomischen Status um 10 Prozentpunkte höher. Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status legen weniger Wege pro Tag (2,7) zurück als Personen mit hohem Status (3,0). Bei Personen aus Haushalten mit sehr hohem ökonomischen Status sinkt die Wegeanzahl dann wieder leicht auf 2,8 Wege pro Tag. Die höhere Anzahl an Wegen spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Unterwegszeit wider. Während es bei den niedrigen Statusgruppen 74 bzw. 72 Minuten sind, sind diejenigen aus Haushalten mit (sehr) hohem ökonomischen Status um die 80 Minuten unterwegs. Bei den zurückgelegten Tagesstrecken ist die Diskrepanz besonders deutlich: Personen mit (sehr) niedrigem ökonomi-

schem Status legen im Durchschnitt 24 Kilometern täglich zurück, Personen mit sehr hohem ökonomischem Status dagegen 42 Kilometer (siehe Abbildung 11).

Die Tätigkeit spielt ebenfalls eine große Rolle bei der Mobilitätsquote: Erwerbstätige haben die höchste Mobilitätsquote (88 Prozent) und berichten insgesamt die meisten Wege, wobei Vollzeiterwerbstätige eine etwas geringere Wegeanzahl (3,4) als Teilzeiterwerbstätige aufweisen (3,7). Die geringste Mobilitätsquote haben Nicht-Erwerbstätige mit einem Anteil von 17 Prozent. Diese Gruppe und Personen im Ruhestand legen etwa 2 Wege pro Tag zurück. Betrachtet man die verschiedene Tätigkeitsgruppen weiter, erreichen Vollzeiterwerbstätige in Hessen eine mittlere Tagesstrecke von 54 Kilometern und eine Unterwegszeit von 90 Minuten, wohingegen Teilzeiterwerbstätige durchschnittlich nur 39 Kilometer zurücklegen, die Unterwegszeit mit 90 Minuten aber ebenso lang ist wie bei den Vollzeiterwerbstätigen. Auch Studierende sind im Durchschnitt fast 90 Minuten unterwegs, sind hinsichtlich der Tagesstrecke aber mit den Teilzeiterwerbstätigen vergleichbar und kommen auf eine durchschnittliche Tagesstrecke von 38 Kilometer. Bei Kindern, Schülerinnen und Schülern liegt die Tagesstrecke bei 23 Kilometern und die Unterwegszeit bei 63 Minuten (siehe Abbildung 11).

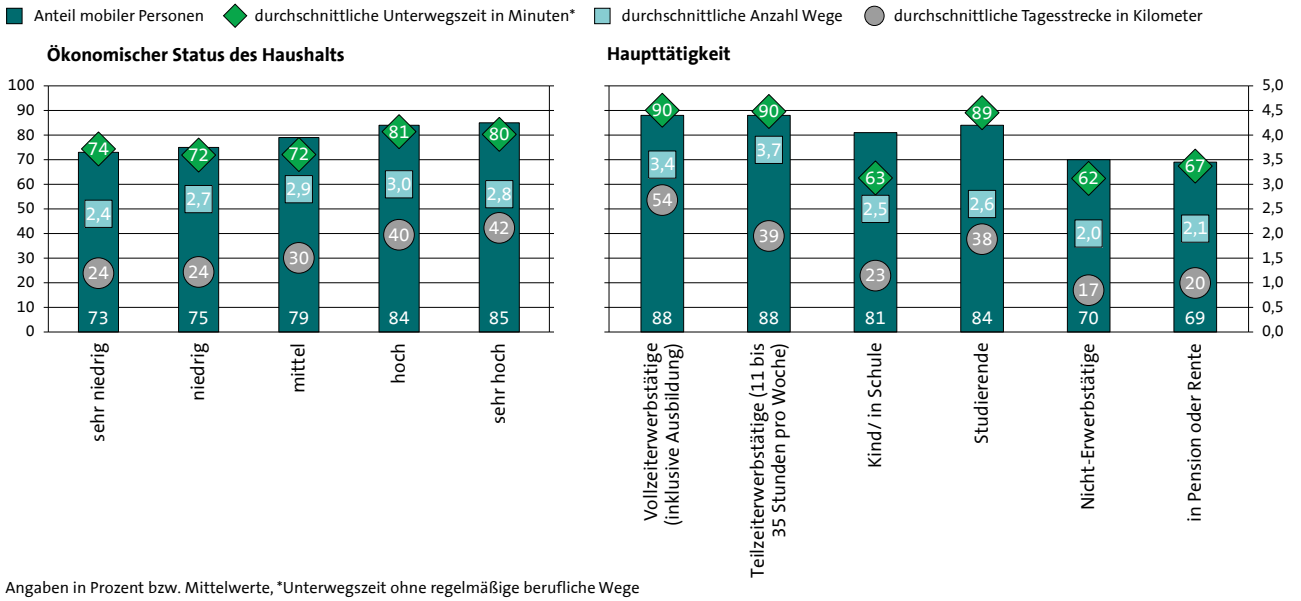
Auch bei den verschiedenen Altersgruppen können Unterschiede im Hinblick auf die Mobilitätskennwerte festgestellt werden: Die Mobilitätsquote ist bei der mittleren Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen am höchsten (87 Prozent), in der Altersgruppe der über 75-Jährigen am niedrigsten (61 Prozent). Diese Unterschiede werden auch bei der Wegeanzahl deutlich. Die Wegeanzahl nimmt bis zum mittleren Lebensalter zu (bei 30- bis 49-Jährigen: 3,4 Wege) und nimmt dann wieder ab (ab 75 Jahre: 1,7 Wege). Bei den Unterwegszeiten liegen alle Altersgruppen ab 18 bis 74 Jahre mit leichten Schwankungen relativ dicht beieinander, mit jeweils über 80 Minuten. Die jüngere Altersgruppe bis 17 Jahre liegt bei 62 Minuten, während die älteren Personen ab 75 Jahren nur noch etwa 55 Minuten am Tag unterwegs sind (ohne Abbildung).

Zwischen den verschiedenen Haushaltstypen gibt es ebenfalls deutliche Abweichungen, allerdings vor allem mit Blick die Haushaltstypen differenziert nach Altersgruppen. Während die Mobilitätsquote bei jungen und mittleren Altersgruppen unabhängig der Wohnform hoch ist, liegt sie bei älteren Personen in Zweipersonenhaushalten und älteren Alleinlebenden in Hessen mit jeweils 73 Prozent deutlich unter dem Durchschnitt. Die höchste Anzahl an Wegen haben Alleinlebende mittleren Alters (3,4), während ältere Personen in Zweipersonenhaushalten mit 2,1 Wegen

Abbildung 11

Personen

Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, *Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

die geringste Anzahl an Wegen zurücklegen. Alleinlebende sind mit 84 Minuten durchschnittlich länger unterwegs als Personen, die in Haushalten mit Kindern leben. Sie legen im Durchschnitt 73 Minuten zurück. Bei den zurückgelegten Kilometern pro Tag liegen Personen aus diesen beiden Haushaltstypen nicht auseinander (34 Kilometer) – hier stechen dagegen Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen hervor. Personen aus solchen Wohnformen legen im Schnitt 45 Kilometer zurück (ohne Abbildung).

Wegelängen und Wegedauern

Während sich die zuvor berichteten Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen aus den einzelnen Wegen zusammensetzen, gilt es nun die Wegeebene zu betrachten. Als aussagekräftige Kennzahl wird hierfür der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er deren Mitte angibt.

Der Medianwert für die Wegelänge beträgt in Hessen 4 Kilometer, ebenso wie bundesweit. Die Wegedauer (ohne regelmäßige berufliche Wege) beträgt im Median 15 Minuten – sowohl in Hessen als auch in Deutschland. Bezüglich der Hauptverkehrsmittel sehen die Werte für Hessen und den Bund ebenfalls ähnlich aus. Die Wegelänge unterscheidet sich erwartbar je nach Verkehrsmittel. Die Wegelänge für Fußwege beträgt einen Kilometer und für MIV-Fahrten (sowohl Selbst- als auch Mitfahrten) jeweils 7 Kilometer, sowohl bundesweit als auch in Hessen. Fahrradwege sind im Median 2 Kilometer in Deutschland, während Hessen bei 3 Kilometer liegt. Auch ÖV-Wege sind in Hessen mit 8 Kilometer im Median etwas länger als in Deutschland (7 Kilometer; siehe Abbildung 12).

Die Wegelängen nach Wegezweck ausgewertet sind ebenfalls in Hessen vergleichbar mit den bundesweiten Ergebnissen. Die längsten Wege werden als Arbeitswege zurückgelegt – in Deutschland beträgt der Median 9 Kilometer, während es in Hessen 10 Kilometer sind. Die Ergebnisse der anderen Wegezwecke stimmen exakt überein und betragen im Median alle zwischen 2 und 4 Kilometern (siehe Abbildung 12)

Bei den Wegedauern unterscheidet sich Hessen etwas stärker von den deutschlandweiten Werten. Im Hinblick auf das Hauptverkehrsmittel gibt es nur bei den ÖV-Werten einen Unterschied. Diese dauern im Median in Hessen 35 Minuten, in ganz Deutschland sind es 30 Minuten. Bei den anderen Verkehrsmitteln gibt es keine Unterschiede – hier beträgt der Median jeweils 15 Minuten (siehe Abbildung 13).

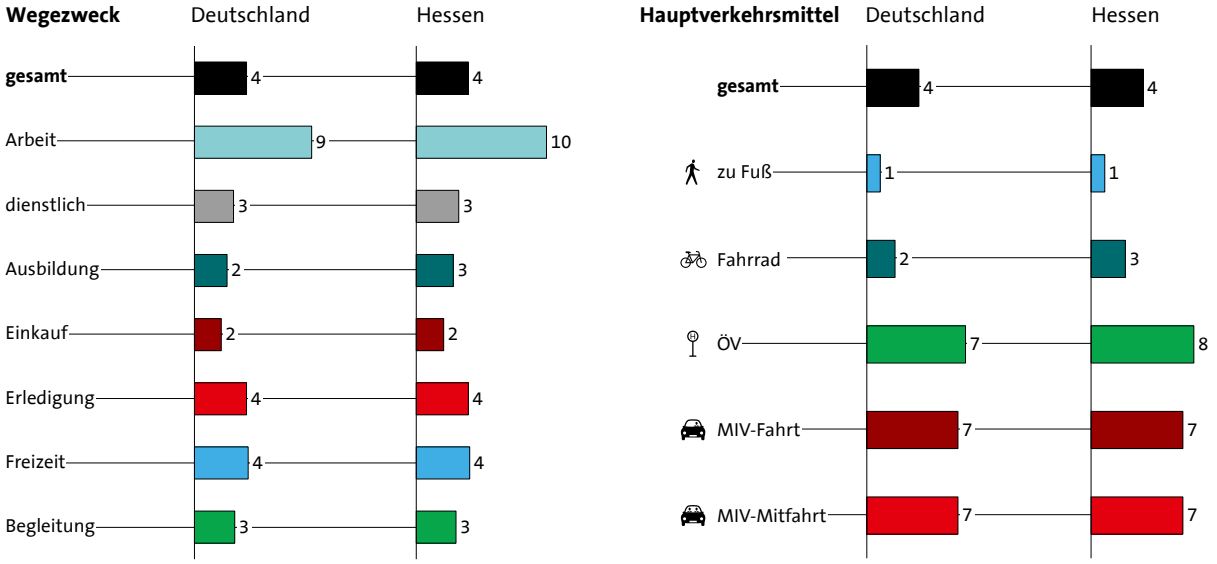
Bezüglich der Wegezwecke sind deutliche Unterschiede bei den Arbeitswegen und dienstlichen Wege zwischen den Bundeswerten und Hessen zu erkennen. Während die Arbeitswege in Hessen im Median 25 Minuten dauern, sind es bundesweit nur 20 Minuten. Bei den dienstlichen Wegen ist der Unterschied noch größer (30 Minuten in Hessen zu 12 Minuten in Deutschland). Bei den anderen Zwecken gibt es keine Unterschiede – Einkaufswege haben die kürzesten Dauern mit 10 Minuten (siehe Abbildung 13).

Die Median-Werte der Wegelänge und Wegedauer lassen sich auch für einzelne soziodemografische Gruppen untersuchen (Geschlecht, Alter). Es lassen sich im Hinblick auf die Wegelänge Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts feststellen. Während die Wege der Männer im Median gut 4 Kilometer lang sind, liegen die Frauen mit 3 Kilometern etwas darunter. Bei den Wegedauern zeigen sich die Unterschiede noch deutlicher. Frauen liegen im Median bei 15 Minuten am Tag, während es bei den Männern 20 Minuten sind. Auch beim Alter sind Unterschiede zu sehen. Jugendliche und ältere Personen ab 75 Jahre legen mit einem Median von unter 3 Kilometern die kürzesten Strecken zurück (ohne Abbildung).

Abbildung 12

Wege

Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel



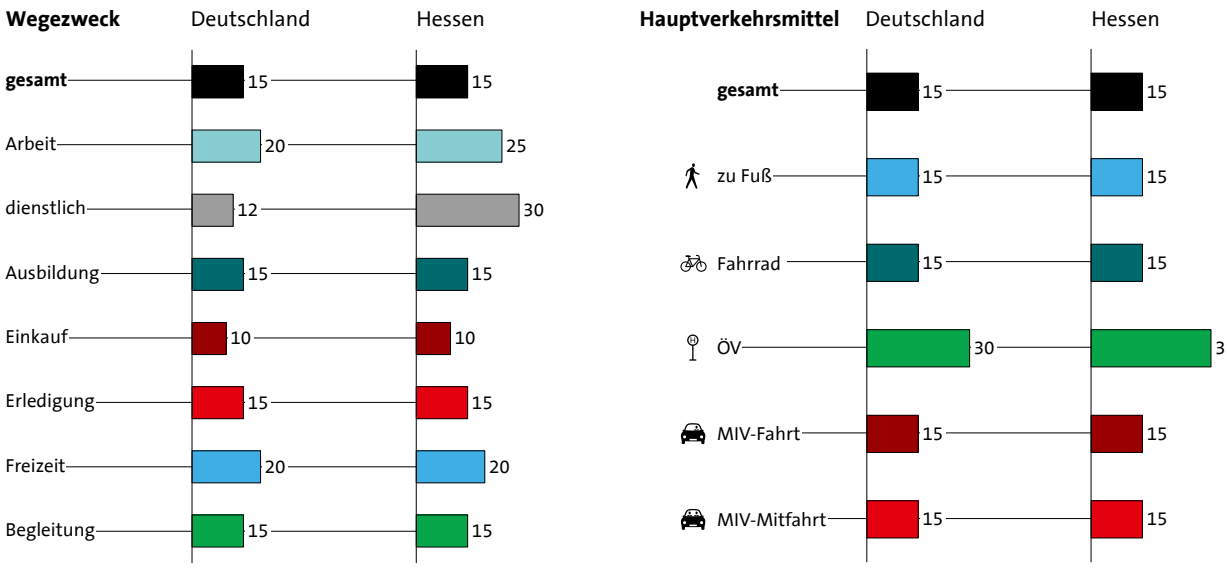
Median in Kilometer

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 13

Wege

Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel



Median in Minuten, Dauern ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Für Personen ab 14 Jahren wurden die Wegezwecke für jeden Weg anhand folgender Hauptkategorien aufgenommen:

– Erreichen der Arbeitsstätte
– Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
– Einkauf
– dienstlich oder geschäftlich
– Bringen oder Holen von Personen
– private Erledigung
– Freizeitaktivität
– anderer Zweck

Für Personen unter 14 Jahren wurden altersspezifische Wegezwecke erfasst und den oben aufgeführten Wegezwecken zugeordnet. Altersunabhängig wurden zusätzlich die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wurde der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die zuvor genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke „Einkauf“, „private Erledigung“ und „Freizeitaktivität“ detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wurde das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wurde daraus das Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, gilt dies gleichzeitig das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen – wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben – wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wurde dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen. Mit dem niedrigen Rang beginnend lautet die Rangfolge:

– zu Fuß
– Fahrrad
– motorisierter Individualverkehr (MIV)
– öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
– sonstige Verkehrsmittel
  (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In den darauf aufbauenden Darstellungen wird für den MIV zwischen Fahrten und Mitfahrten unterschieden. Weiterhin wird der ÖPNV mit sonstigen Verkehrsmitteln zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus: Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle, sodass auf eine getrennte Darstellung verzichtet wird.

Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal-Split-Betrachtung erfolgt auf Wegeebene und basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege. Der Modal Split zeigt die Anteile auf, mit denen bestimmte Verkehrsmittel genutzt wurden. Es werden zum einen die Anteile am Verkehrsaufkommen anhand aller Wege berechnet, zum anderen die Anteile an der Verkehrsleistung auf Grundlage der zurückgelegten Personenkilometer. Bei beiden Betrachtungsweisen wird das Konzept des Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 34).

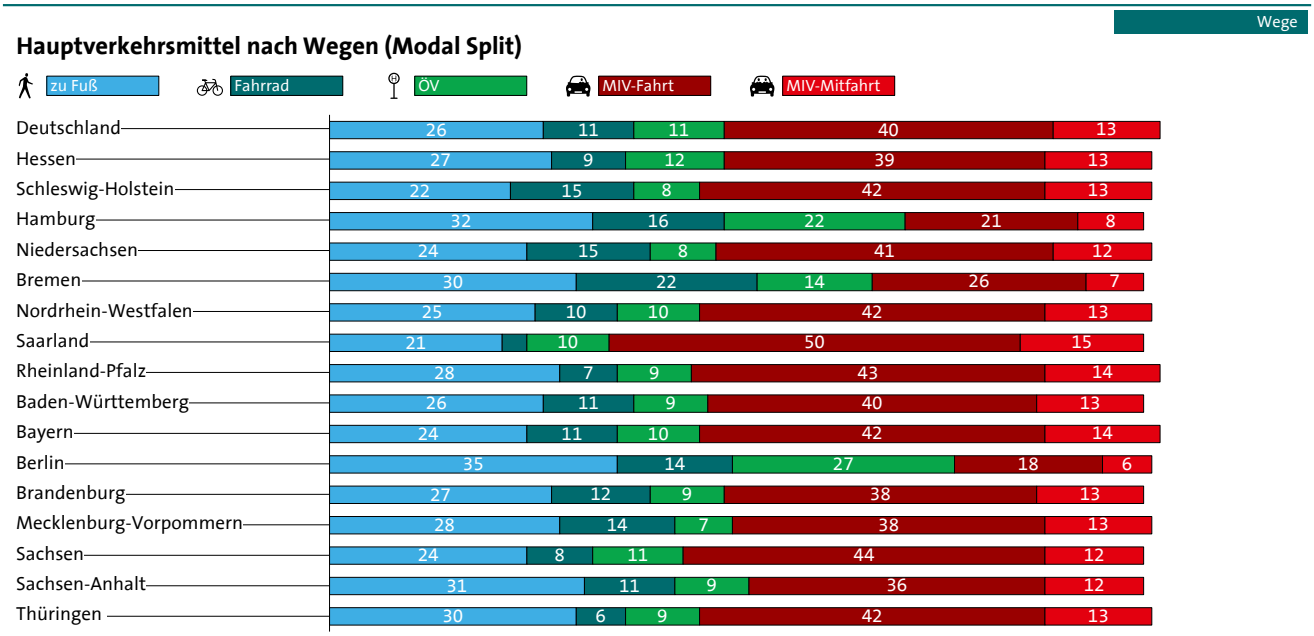
Anteilig die meisten Wege werden in Hessen mit dem Auto zurückgelegt, sei es als selbst oder mitfahrende Person (52 Prozent). Damit ist der Gesamtanteil für den MIV in Hessen vergleichbar mit den Bundesergebnissen. Fußwege nehmen in Hessen anteilig den zweiten Platz mit 27 Prozent der Wege ein, ÖV-Wege machen 12 Prozent und Fahrradwege 9 Prozent am Modal Split aus. Der Umweltverbund bestehend aus Fuß-, Fahrrad- und ÖV-Wegen macht somit in Hessen einen Gesamtanteil von 48 Prozent aus. Damit liegt Hessen im Hinblick auf die Nutzung des Umweltverbunds im Vergleich zu den anderen Bundesländern, die keine Stadtstaaten sind, im oberen Bereich (siehe Abbildung 14).

Zwischen den einzelnen Regionen in Hessen gibt es starke Unterschiede beim Modal Split. Während der MIV-Anteil in Frankfurt und den Großstädten deutlich kleiner als landesweit ist, ist er vor allem im kleinstädtisch-dörflichen Raum – sowohl in Stadtregionen als auch in ländlichen Regionen – sehr hoch. Im dörflicher Raum in Stadtregionen liegt dieser bei 79 Prozent. Dem landesweiten Durchschnitt am nächsten kommen die Mittelstädte in Stadtregionen (siehe Abbildung 15).

Im Vergleich zu 2017 ist der landesweite MIV-Anteil von 57 Prozent auf 52 Prozent gesunken. Die Fußwege machten 2017 einen Anteil von 24 Prozent aus, sind also auf 27 Prozent gestiegen. Sowohl der Anteil von Fahrradwegen als auch der Anteil von ÖV-Wegen ist nahezu stabil geblieben und steigt jeweils um einen Prozentpunkt. Hinsichtlich der Raumtypen gab es zwischen 2017 und 2023 keine Veränderung in Frankfurt. In Großstädten in Hessen ist der Anteil für Fußwege von 27 auf 33 Prozent gestiegen, auch der ÖV-Anteil hat hier etwas zugenommen (16 zu 19 Prozent). Besonders starke Veränderungen sieht man

Abbildung 14

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

im Hinblick auf den dörflichen Raum in Stadtregionen: Hier ist der MIV-Anteil im Vergleich zu 2017 um 15 Prozentpunkte von 64 auf 79 Prozent gewachsen (ohne Abbildung).

Wechselt man von den Wegen zur Ebene der Personenkilometer, fällt der direkte Vergleich von Deutschland und Hessen wieder sehr ähnlich aus: 74 Prozent der Personenkilometer entfallen auf den MIV, 19 Prozent auf den ÖV und jeweils 4 Prozent auf Fuß und Fahrrad. Auch hier nimmt Hessen bei der Nutzung des Umweltverbunds mit 26 Prozent im Vergleich zu den anderen Bundesländern – abgesehen von den Stadtstaaten – eine der vordersten Positionen ein. Dies ist auf den im Vergleich etwas höheren ÖV-Anteil bei den Personenkilometern zurückzuführen (siehe Abbildung 16). Im Vergleich zu 2017 ergeben sich hinsichtlich der Anteile der Verkehrsmittel an den Personenkilometern in Hessen kaum Unterschiede.

Wegeanteile der Verkehrsmittel nach soziodemografischen Merkmalen

Der ökonomische Status ist ein Einflussfaktor für die Verkehrsmittelnutzung. Personen mit sehr niedrigem ökonomischen Status nutzen deutlich seltener das Auto (34 Prozent), während der Anteil für Fußwege (38 Prozent) und ÖV-Wege (20 Prozent) deutlich größer ist als bei den anderen Gruppen. Bei Personen mit niedrigem ökonomischem Status fällt der MIV-Anteil mit 49 Prozent schon deutlich höher aus, ist aber immer noch geringer als bei ökonomisch besser gestellten Personen (siehe Abbildung 17).

Die Unterschiede fallen hinsichtlich der Haupttätigkeit noch deutlicher aus. Bei Erwerbstätigen entfallen nur noch ein Viertel der Wege auf Fußwege. Bei den anderen betrachteten Gruppen sind dies jeweils über 30 Prozent. Der Fahrradanteil liegt bei Vollzeiterwerbstätigen ähnlich niedrig (8 Prozent) wie bei Nicht-Erwerbstätigen und Personen in Pension oder Rente (jeweils 7 Prozent). Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden am meisten von Studierenden genutzt – hier entfallen 70 Prozent aller Wege auf den ÖV, das Fahrrad und das Zufußgehen. Dabei ist insbesondere der ÖV-Anteil mit 29 Prozent deutlich höher als bei den anderen betrachteten Haupttätigkeiten (siehe Abbildung 17).

Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Beispielsweise „Freizeit“ umfasst unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freundinnen und Freunden, Verwandten und Bekannten, der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 34).

Die meisten Wege in Hessen werden zu Freizeitzwecken zurückgelegt, nämlich knapp ein Drittel aller Wege. Dies entspricht auch dem deutschlandweiten Anteil. Arbeits- und Dienstwege machen in Hessen 14 bzw. 16 Prozent aus. Einkaufswege machen einen Anteil von 14 Prozent aus und Wege zu anderen Erledigungen 12 Prozent. Dies ist jeweils ein Prozentpunkt mehr als der deutschlandweite Prozentanteil (siehe Abbildung 18).

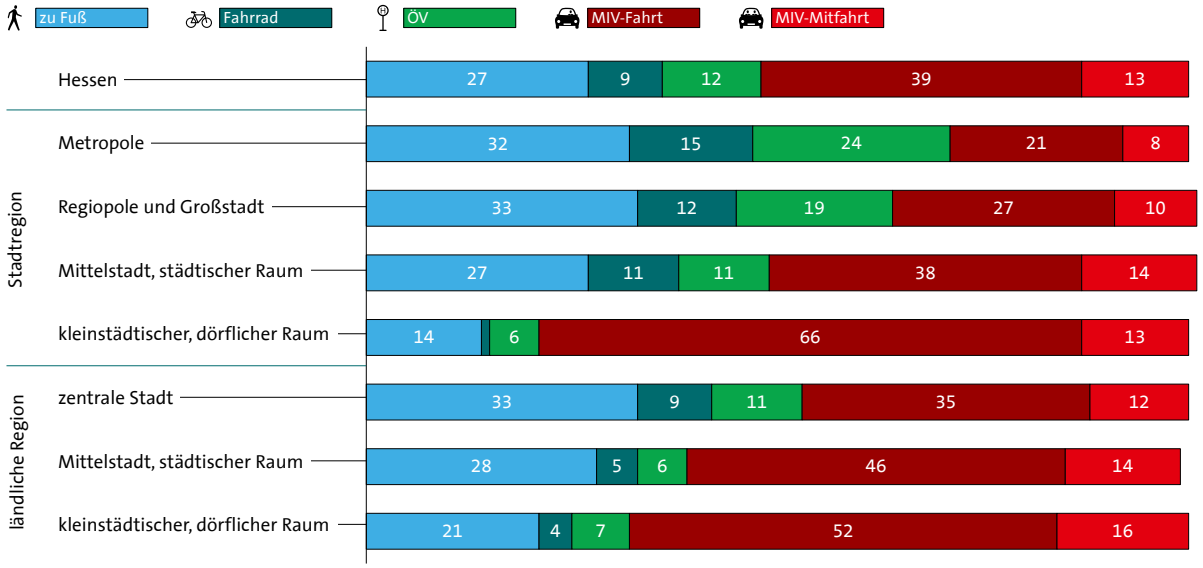
Der Anteil an Freizeitwegen liegt in städtischen Gebieten in Hessen höher als im ländlichen Raum. In Regiopolen oder Großstädten liegt der Anteil bei 32 Prozent, im Gegensatz zu 27 Prozent im dörflichen Raum in ländlichen Regionen. Der Anteil an Arbeitswegen und dienstlichen Wegen ist dagegen im kleinstädtisch, ländlichen Raum in ländlichen Regionen mit 34 Prozent deutlich höher als in Frankfurt oder in anderen Großstädten, wo der Anteil nur 28 bzw. 27 Prozent beträgt (siehe Abbildung 18).

Die meisten Kilometer werden in Hessen aus Freizeitgründen zurückgelegt. Insbesondere in Frankfurt sowie in zentralen oder Mittelstädten in ländlichen Regionen ist der Anteil mit 44 bis 50 Prozent stark ausgeprägt. Der Anteil von dienstlichen Wege nach Personenkilometern ist vor allem im kleinstädtisch-dörflichen Raum in Stadtregionen mit 44 Prozent überproportional hoch. Auch in Großstädten machen sie mit 26 Prozent noch einen vergleichsweise hohen Anteil aus. Für Einkäufe oder Erledigungen werden beispielsweise deutlich weniger Kilometer zurückgelegt. Während in ganz Deutschland und ganz Hessen 16 Prozent der Personenkilometer auf diese beiden Wegezwecke entfällt, sind es im kleinstädtisch-dörflichen Raum in Stadtregionen nur 11 Prozent (siehe Abbildung 19).

Abbildung 15

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich



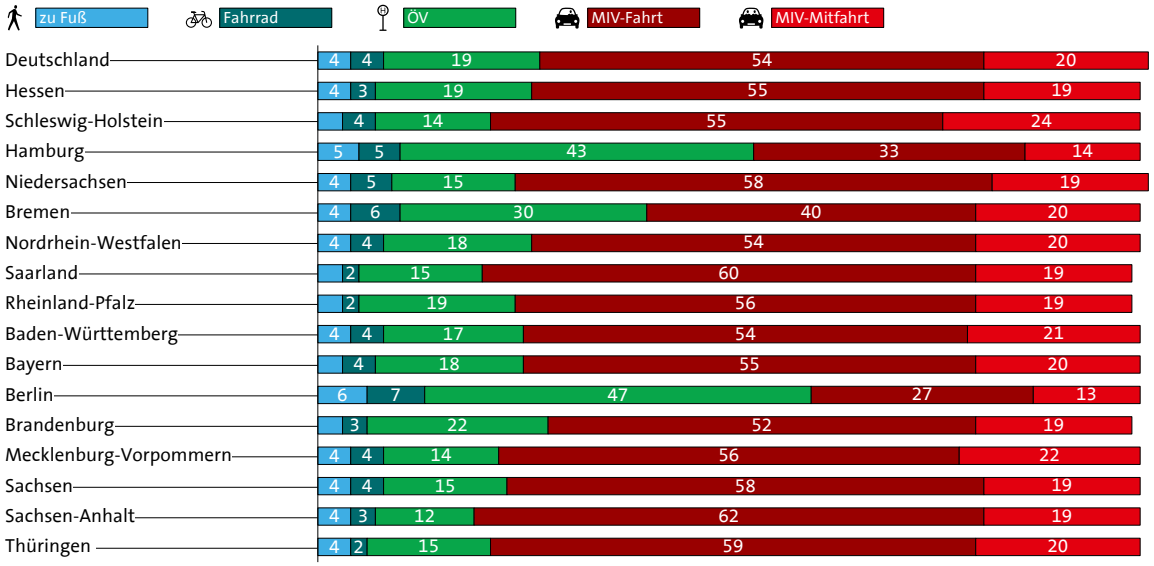
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 16

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)



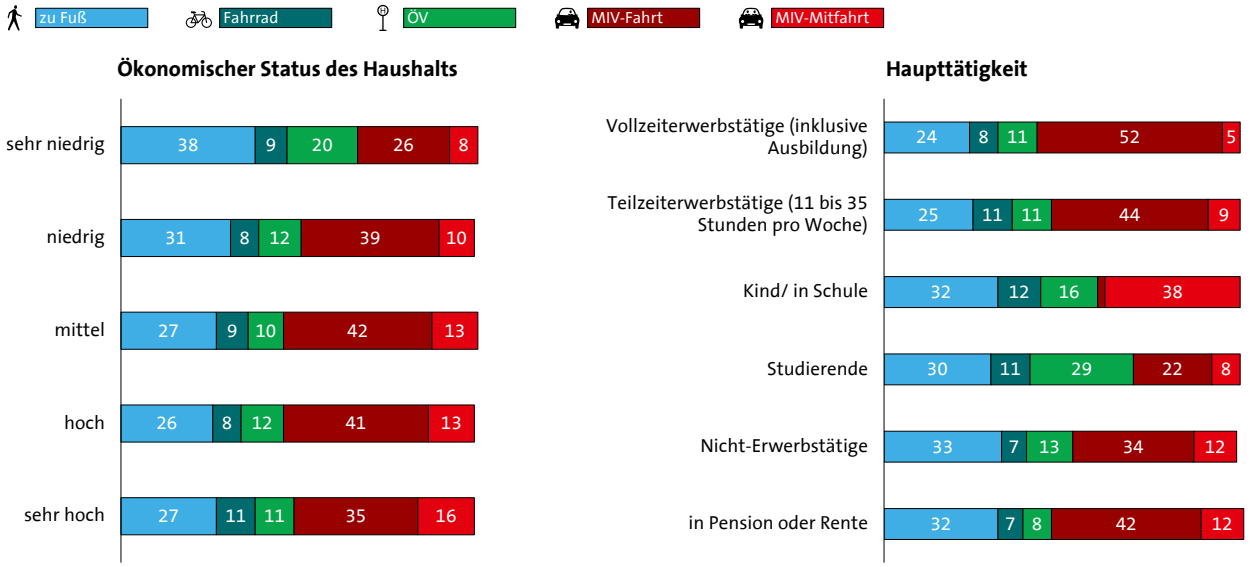
Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 17

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



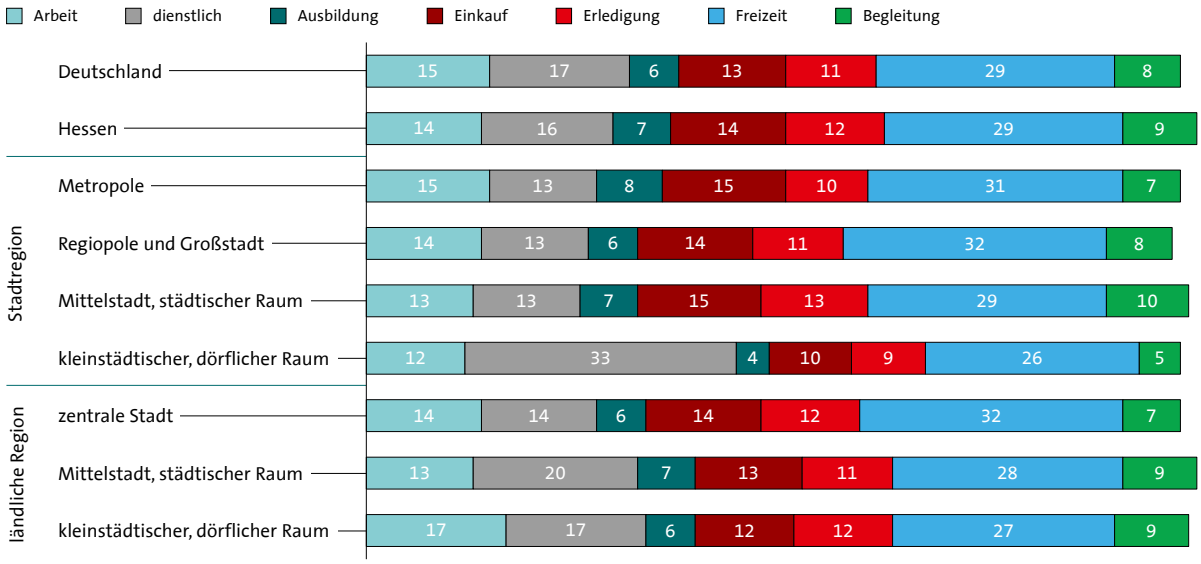
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 18

Wege

Wegezwecke nach Wegen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Der vergleichsweise hohe Anteil dienstlicher Wege im kleinstädtischen und dörflichen Raum der Stadtregionen – sowohl bezogen auf die Anzahl der Wege als auch auf die Personenkilometer – ist maßgeblich auf den überproportionalen Einfluss einzelner Personen mit einer hohen Zahl und großen Distanzen dienstlicher Wege zurückzuführen. Diese wenigen Fälle wirken aufgrund ihrer hohen Gewichtungsfaktoren stark auf die Ergebnisse dieses Raumtyps. Durch eine Trimmung der Gewichtungsfaktoren lässt sich der Einfluss dieser Extremwerte reduzieren. In der Folge sinken die Anteile dienstlicher Wege, und die Verteilung der Wegeanlässe nähert sich den Größenordnungen der übrigen Raumtypen an.

Wegezwecke nach soziodemografischen Merkmalen

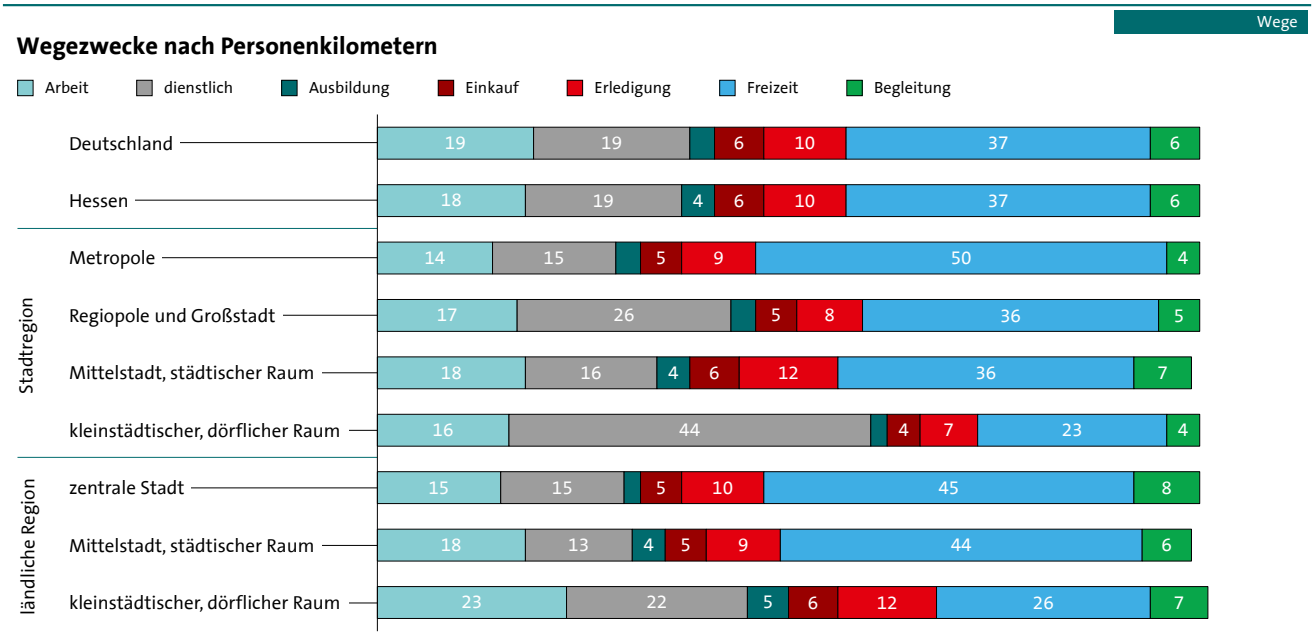
In allen Statusgruppen machen die Freizeit-, Arbeits- sowie dienstlichen Wege den größten Anteil aus. Beide Wegezwecke bewegen sich in allen Statusgruppen zwischen 27 und 32 Prozent. Bei Personen mit sehr hohem ökonomischen Status ist die Differenz zwischen Freizeitwegen (32 Prozent) und Arbeits- bzw. dienstlichen Wegen (25 Prozent) am größten. Einkaufswege finden anteilig häufiger bei denjenigen mit sehr niedrigem Status statt (18 Prozent). Auch Wege zu anderen Erledigungen finden bei Personen mit (sehr) hohem ökonomischen Status deutlich seltener statt als bei Personen mit (sehr) niedrigem Status (siehe Abbildung 20).

Unterscheidet man nach der Haupttätigkeit der Personen lassen sich noch größere Unterschiede feststellen. Bei Kindern, Schülerinnen und Schülern nehmen Ausbildungswege den gleichen Anteil ein wie Freizeitwege (35 Prozent). Studierende und Personen in Pension oder Rente haben mit 40 bzw. 41 Prozent einen vergleichsweise hohen Anteil an Freizeitwegen. Bei Vollzeiterwerbstätigen machen die Arbeitswege und dienstlichen Wege mit 50 Prozent mit Abstand den größten Anteil aus (siehe Abbildung 20).

In Hessen legen Männer (24 Prozent) und Frauen (27 Prozent) anteilig vergleichbar häufig Einkaufs- und Erledigungswege zurück. Auch für die anderen Wegezwecke sind eher Ähnlichkeiten statt Unterschiede erkennbar, da die Differenz maximal 3 Prozentpunkte beträgt. Anders bei Dienstwegen: Diese werden anteilig häufiger von Männern (19 Prozent) als von Frauen (12 Prozent) unternommen (ohne Abbildung).

Abbildung 19

Wegezwecke nach Personenkilometern



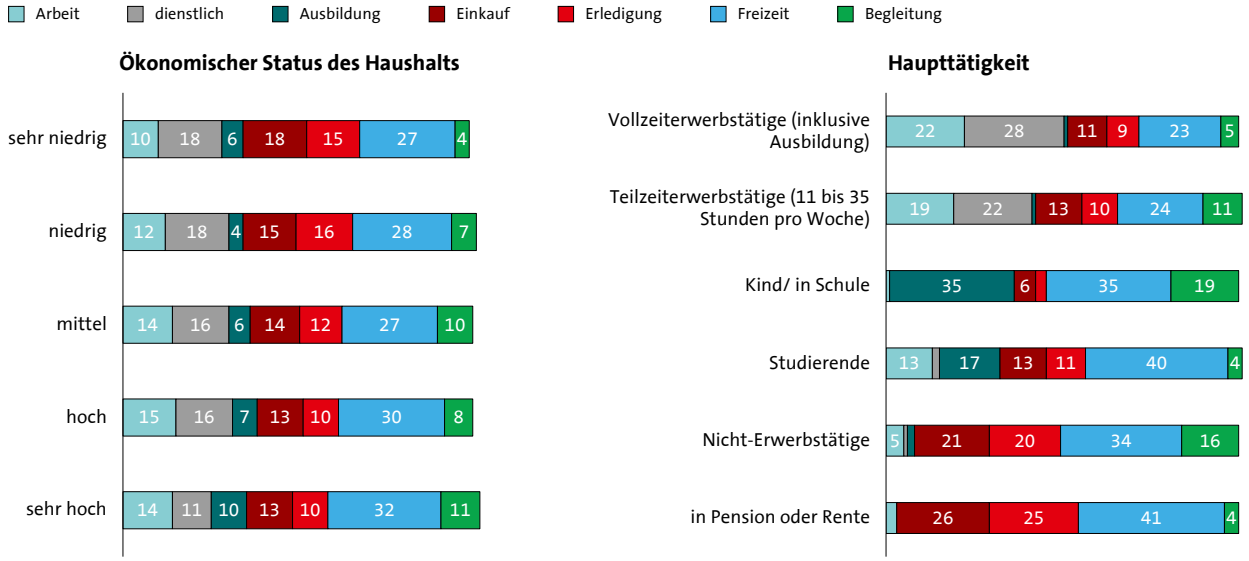
Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 20

Wege

Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



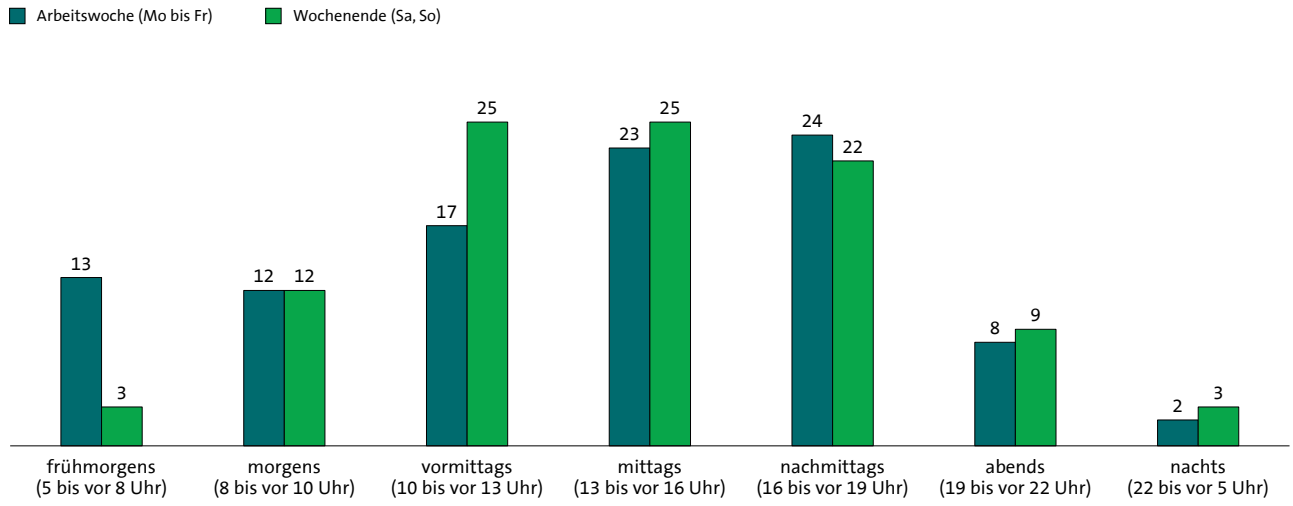
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 21

Wege

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Wege zur Ausbildungsstätte finden in Hessen anteilig am häufigsten in der Altersgruppe 7 bis 17 Jahre statt (40 Prozent). Arbeits- und Dienstwege sind insbesondere bei den Gruppen des Erwerbsalters zu finden. Die Anteile bewegen sich hier zwischen 35 Prozent (30-39 Jahre) und 47 Prozent (40-49 Jahre). Im Erwerbsalter kommen Einkaufs- und Erledigungswege anteilig vergleichbar häufig vor. Für 65- bis 74-Jährige (45 Prozent) und Personen ab 75 und älter (54 Prozent) machen sie zusammen jeweils den größten Anteil an den Wegen aus. Die Freizeitwege machen in den meisten Altersgruppen jeweils einen Anteil um die 30-Prozent-Marke aus. Bei den 40- bis 49-Jährigen sind sie anteilig seltener und näher an der 20-Prozent-Marke (23 Prozent). In den Altersgruppen 7-17, 65-74 Jahre sowie 75 Jahre und älter liegt der Anteil jeweils näher an den 40 Prozent (ohne Abbildung).

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Durch die Erfassung von Startzeiten der berichteten Wege kann das über den Tag verteilte Wegeaufkommen abgebildet werden. In Hessen beginnen 87 Prozent der Wege zwischen 5 Uhr und bis vor 19 Uhr (ohne Abbildung). Nach 19 Uhr beginnen anteilig nur noch wenige Wege. Mit einem Gesamtanteil von 46 Prozent beginnt fast jeder zweite Weg der Einwohnerinnen und Einwohner zwischen 13 und bis vor 19 Uhr.

Bei den Männern beginnen 12 Prozent und bei den Frauen 9 Prozent der Wege bereits ab 5 Uhr bis vor 8 Uhr. Nahezu die Hälfte der Wege der Männer (45 Prozent) und der Frauen (48 Prozent) beginnt allerdings zwischen 13 Uhr und bis vor 19 Uhr (ohne Abbildung).

In nahezu allen Altersgruppen in Hessen beginnen zwischen jeweils etwa 10 Prozent und 15 Prozent der Wege bereits recht früh zwischen 5 Uhr und bis vor 8 Uhr. Ausnahmen sind die Altersgruppen ab 65 Jahren, bei denen die Anteile jeweils unter 6 Prozent liegen. Bei diesen Altersgruppen liegt die „Hoch-Zeit“ mit deutlich über der Hälfte der Wege zwischen 10 Uhr und 16 Uhr. In den anderen Altersgruppen liegt die Spitze eher bei späteren Uhrzeiten. Bei den 18- bis 29-Jährigen beginnen noch 5 Prozent der Wege zwischen 22 Uhr und bis vor 5 Uhr (ohne Abbildung).

Das Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Hessen unterscheidet sich je nachdem, ob es sich um die Arbeitswoche oder das Wochenende handelt. Am Wochenende beginnen die Wege eher zur späteren Uhrzeit: Erreicht der Anteil für Wege zwischen 5 Uhr und bis vor 8 Uhr unter der Woche 13 Prozent, liegt der entsprechende Anteil am Wochenende bei 3 Prozent. Am Wochenende beginnt jeder zweite Weg zwischen 10 Uhr und bis vor 16 Uhr, wohingegen die entsprechende Quote in der Arbeitswoche 40 Prozent ausmacht. Nächtliche Wege sind generell selten, finden aber an Wochenenden anteilig etwas häufiger statt (3 statt 2 Prozent zwischen 22 Uhr und bis vor 5 Uhr; siehe Abbildung 21).

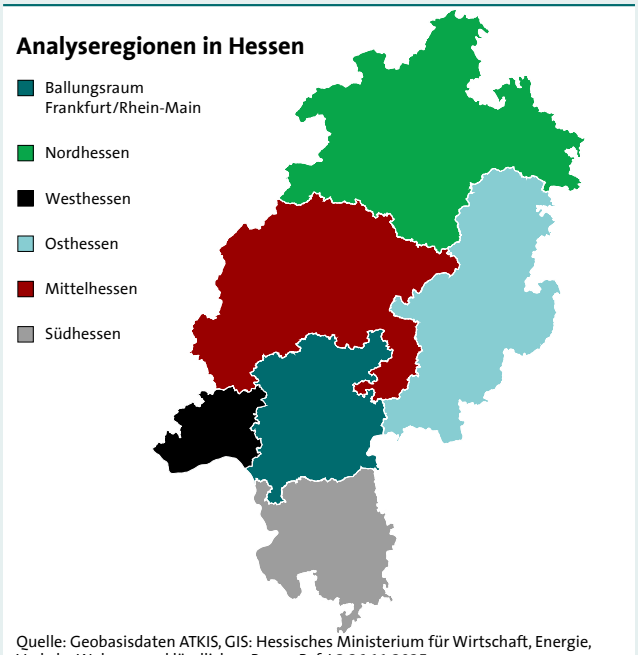
Exkurs: Mobilitätskennwerte in den hessischen Analyseregionen

Der Regionalbericht der MiD 2023 nutzt in der Regel die Abgrenzungen nach RegioStaR7, die in ländliche und urbane Gebiete unterscheidet. Ergänzend sollen zentrale Kennwerte auch für sechs zusammenhängende Teilregionen des Landes Hessen dargestellt werden. Deshalb wurde auf die bereits in den vergangenen hessischen Ergebnisberichten zur MiD von der Landesplanung Hessen genutzten Analyseregionen zurückgegriffen. Diese sind grundsätzlich unter funktionalen, politisch-historischen sowie verflechtungsstrukturellen Merkmalen abgegrenzt. Die seit 2021 neu zum Regionalverband FrankfurtRheinMain beigetretenen Kommunen wurden für diese Analyse der Region Rhein-Main zugeschlagen.

Für die Auswertungen werden folgende regionale Zuordnungen zu Analyseregionen berücksichtigt (siehe Abbildung 22):

- Nordhessen: kreisfreie Stadt Kassel sowie die Landkreise Waldeck-Frankenberg, Kassel, Schwalm-Eder und Werra-Meißner
- Mittelhessen: Landkreise Limburg-Weilburg, Lahn-Dill, Marburg-Biedenkopf und Gießen sowie die Altkreise Büdingen und Alsfeld
- Osthessen: Landkreise Fulda und Hersfeld-Rotenburg sowie die Altkreise Gelnhausen, Schlüchtern und Lauterbach

Abbildung 22



Quelle: Geobasisdaten ATKIS, GIS: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, Ref. I 3 26.11.2025

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

- Region Rhein-Main: kreisfreie Städte Frankfurt und Offenbach sowie die Landkreise Offenbach, Main-Taunus, Hochtaunus, die Altkreise Hanau und Friedberg und die Gemeinden im Landkreis Groß-Gerau innerhalb des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main
- Südhessen: kreisfreie Stadt Darmstadt sowie die Landkreise Darmstadt-Dieburg, Bergstraße, Odenwaldkreis und die Gemeinden im Landkreis Groß-Gerau außerhalb des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main
- Westhessen: kreisfreie Stadt Wiesbaden sowie der Rheingau-Taunus-Kreis

Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken in den Analyseregionen

In allen Regionen ist die durchschnittliche Mobilitätsquote am Stichtag ähnlich hoch: Rund vier von fünf Personen sind am Stichtag für mindestens einen kurzen Weg außer Haus unterwegs (siehe Abbildung 23).

Auch die mittlere Anzahl der am Stichtag zurückgelegten Wege ist für die Regionen ähnlich, denn Unterschiede zeigen sich nur bei der Nachkommastelle. Demnach legen die Hessinnen und Hessen pro Person und Tag zwischen 2,6 Wegen in Westhessen und 3,0 Wegen in Mittelhessen zurück.

In allen Regionen benötigen die Menschen jeweils durchschnittlich mehr als eine Stunde pro Tag für ihre Wege (ohne regelmäßige berufliche Wege). In Nordhessen nehmen die täglichen Wege rund 71 Minuten in Anspruch, wohingegen der Wert in Südhessen um die 80 Minuten beträgt.

Deutliche Unterschiede zeigen sich zwischen den Regionen hinsichtlich der durchschnittlich pro Tag zurückgelegten Wegstrecke. In Nordhessen ist die Tagesstrecke mit 31 Kilometern vergleichsweise kurz und in Südhessen werden knapp über 40 Kilometer zurückgelegt.

Modal Split der Analyseregionen nach Wegen und Personenkilometern

Die Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen unterscheiden sich in den Regionen (siehe Abbildung 24). Fasst man die Fahrt- und Mitfahrt-Anteile für den MIV zusammen, beträgt der geringste Anteil jeweils 45 Prozent in der Region Rhein-Main sowie in West-

hessen. Auf bzw. oberhalb der 60-Prozent-Marke liegen Nordhessen bzw. Osthessen. Betrachtet man den Wegeanteil des Umweltverbundes – Fuß, Fahrrad und ÖV – werden dementsprechend ähnliche Differenzen deutlich: Werden in Osthessen 35 Prozent der Wege im Umweltverbund zurückgelegt, sind es in der Region Rhein-Main sowie in Westhessen mit jeweils 55 Prozent anteilig deutlich mehr Wege.

Betrachtet man die Anteile der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Personenkilometern, verschieben sich die Anteile (siehe Abbildung 25). In allen Regionen wird (weit) mehr als die Hälfte der Kilometer im MIV zurückgelegt. In Nord- und Südhessen erreicht der Anteil jeweils 80 Prozent, in der Region Rhein-Main 65 Prozent. Zu Fuß und mit dem Fahrrad werden erwartbar wenige Kilometer zurückgelegt. Hier erreichen die Anteile regionsübergreifend zwischen 2 und 5 Prozent. Mit Abstand der größte Anteil für den ÖV findet sich mit 25 Prozent in der Region Rhein-Main. In Nord- und Südhessen macht der ÖV jeweils einen Anteil von 14 Prozent aus.

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

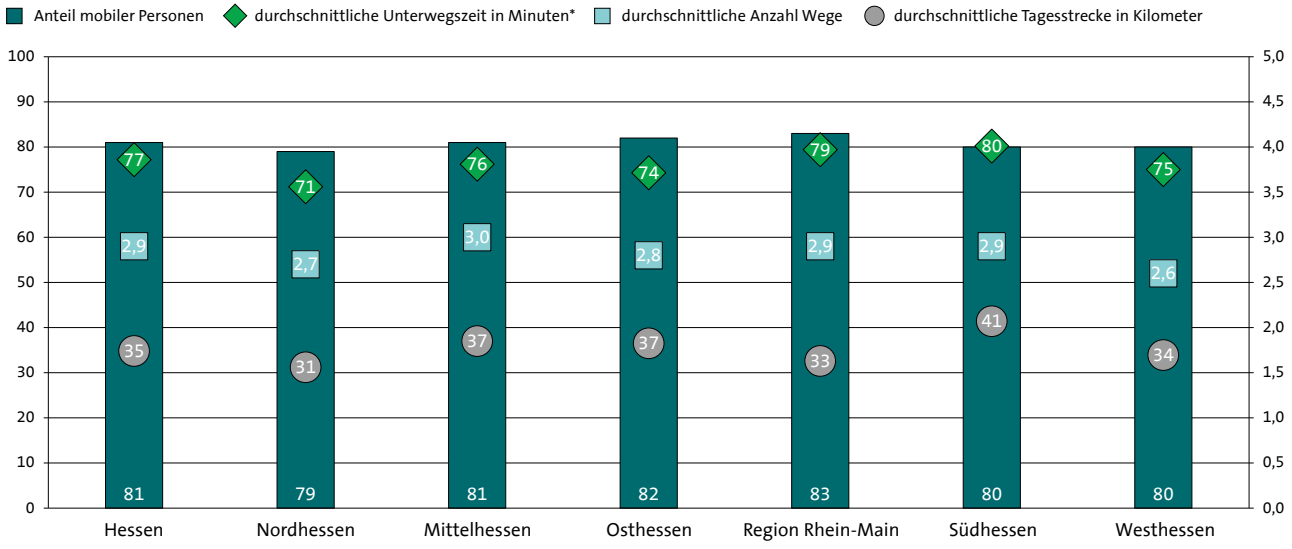
In allen Regionen nutzt jeweils die Mehrheit der Befragten ab 14 Jahren mindestens wöchentlich das Auto (siehe Abbildung 26). In Osthessen sind es sogar mehr als vier von fünf Personen (84 Prozent). Der Anteil derer, die (fast) nie wöchentlich mit dem Auto fahren, liegt jeweils (weit) unterhalb der 20-Prozent-Marke. In Osthessen geben 9 Prozent die Nicht-Nutzung an, in der Region Rhein-Main dagegen 16 Prozent und in Westhessen 17 Prozent (Nicht-Nutzung ohne Abbildung).

Der ÖV liegt hinsichtlich der mindestens wöchentlichen Nutzungshäufigkeit weit hinter dem Auto zurück (siehe Abbildung 26). Zwar ist rund jede dritte Person ab 14 Jahren aus Westhessen (35 Prozent) oder aus der Region Rhein-Main (34 Prozent) regelmäßig mit Bus und Bahn in der Region unterwegs, aber in Mittelhessen bzw. in Osthessen beträgt der entsprechende Anteil nur 16 Prozent bzw. 14 Prozent. Knapp bzw. etwas mehr als die Hälfte der Befragten in Nord- (49 Prozent), Mittel- (55 Prozent) und Osthessen (57 Prozent) gibt an, (fast) nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. In der Region Rhein-Main und in Westhessen trifft dies nahezu auf

Abbildung 23

Personen

Mobilitätskennwerte der Analyseregionen im Vergleich



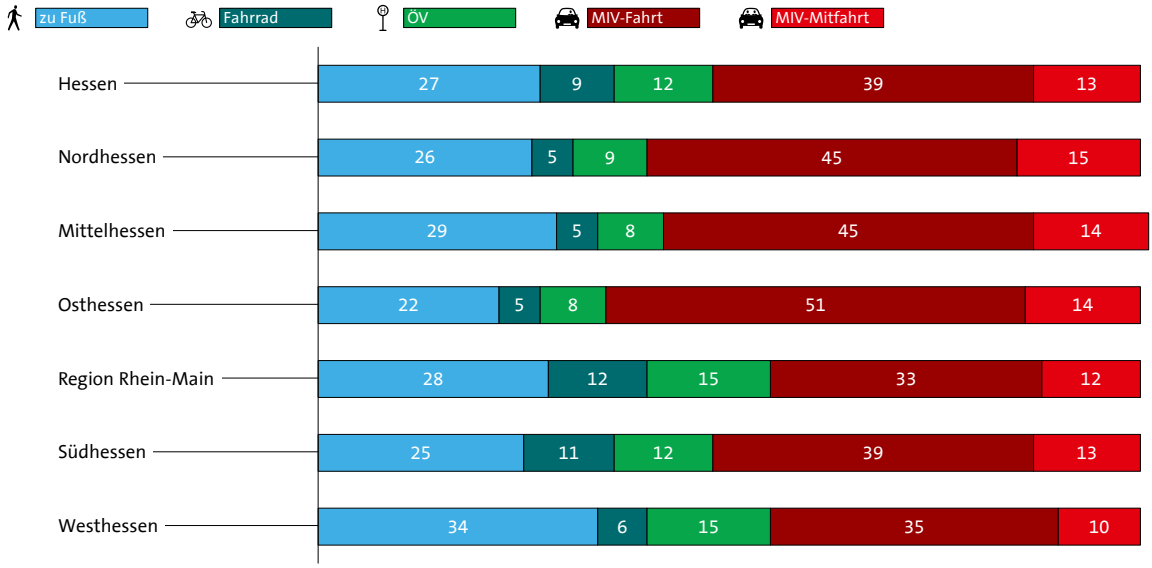
Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, *Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 24

Wege

Modal Split der Analyseregionen nach Wegen im Vergleich



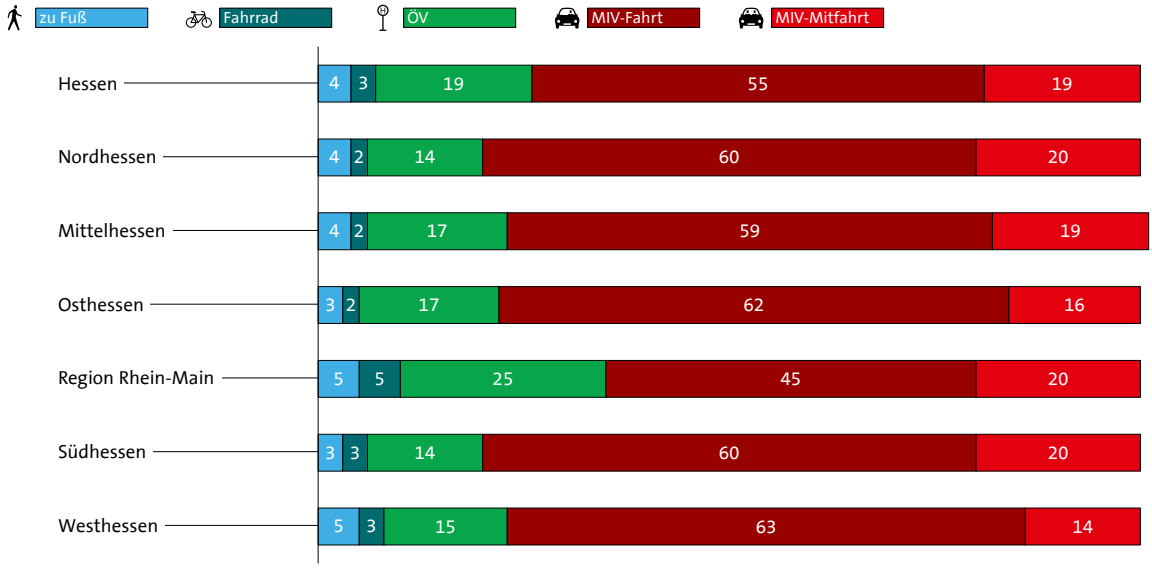
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 25

Wege

Modal Split der Analyseregionen nach Personenkilometern im Vergleich



Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswert

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

jede dritte Person zu (jeweils 29 Prozent; Nicht-Nutzung ohne Abbildung).

In Nord-, Mittel-, Ost- und Westhessen ähneln sich die jeweiligen Anteile der mindestens wöchentlichen Fahrradnutzung sehr (zwischen 21 und 23 Prozent; siehe Abbildung 26). In der Region Rhein-Main (34 Prozent) und in Südhessen (37 Prozent) wird anteilig öfter mit dem Fahrrad gefahren. In diesen beiden Regionen gibt jeweils rund ein Drittel ab 14 Jahren an, (fast) nie mit dem Fahrrad unterwegs zu sein (37 bzw. 33 Prozent). In den anderen Regionen ist der entsprechende Anteil jeweils (deutlich) größer. Zum Beispiel beträgt er in Westhessen 53 Prozent (Nicht-Nutzung ohne Abbildung).

In allen Regionen geht die Mehrheit der Befragten ab 14 Jahren mindestens wöchentlich auf ihren Wegen ausschließlich zu Fuß (siehe Abbildung 26). In Westhessen (71 Prozent) und der Region Rhein-Main (73 Prozent) sind es jeweils fast drei Viertel der Befragten. Am geringsten ist der Anteil mit 58 Prozent in Osthessen – doch auch hier trifft es auf die Mehrheit zu. Ähnlich wie beim Autofahren liegt der Anteil derer, die (fast) nie ausschließlich zu Fuß gehen, jeweils zwischen der 10- und der 20-Prozent-Marke. In Westhessen ist beispielsweise nur eine von zehn Personen (fast) nie auf reinen Fußwegen unterwegs, in Osthessen betrifft es mit 17 Prozent nahezu zwei von zehn Personen (Nicht-Nutzung ohne Abbildung).

Über alle hessischen Analyseregionen hinweg sind Mobilitätsaktivität und Wegehäufigkeit am Stichtag weitgehend ähnlich. Deutlichere Unterschiede zeigen sich bei der Unterwegszeit und den Distanzen: In den verdichteten Räumen ist die tägliche Wegezeit tendenziell höher, die Tagesstrecken sind in Südhessen länger und in Nordhessen kürzer. Beim Modal Split nach Wegen nutzen ländlich geprägte Regionen überdurchschnittlich häufig den Pkw, während in Rhein-Main sowie in Westhessen der Umweltverbund stärker vertreten ist. Nach Personenkilometern dominiert der Pkw überall, mit einem vergleichsweise hohen ÖV-Anteil im Rhein-Main-Gebiet. Die wöchentliche Verkehrsmittelnutzung bestätigt dieses Muster: Das Auto ist in allen Regionen am präsentesten, der ÖV vor allem in urbanen Räumen, das Fahrrad besonders in Rhein-Main und Südhessen, und reine Fußwege sind regionsweit fester Bestandteil des Alltags – am stärksten in dichter besiedelten Gebieten.

Abbildung 26

Personen ab 14 Jahren

Mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung in den Analyseregionen im Vergleich

Angaben in Prozent, kombinierte ja-Anteile „(fast) täglich“ und „an einem bis drei Tagen pro Woche“

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Bei der Erfassung von Mobilität kann einerseits mobiles Verhalten an einem bestimmten Stichtag oder andererseits die übliche Nutzung, beispielsweise im Wochenverlauf, betrachtet werden. Während stichtagsbezogene Auswertungen an dem Tag unternommene Wege im Fokus haben, lenken Analysen zur üblichen Verkehrsmittelnutzung den Blick auf die Personen und deren Routinen. Da Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag für einzelne Personen untypisch sein kann, ermöglicht die Erfassung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl die Identifikation von Nutzungsgewohnheiten und -mustern, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Tägliche Autonutzung im ländlichen Raum dreimal höher als in Städten

Insgesamt 44 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren in Deutschland nutzen (fast) täglich das Auto, sei es als Fahrt oder Mitfahrt. Der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung liegt bei 72 Prozent. In Hessen sieht die Verteilung sehr ähnlich aus. Die Raumtypen unterscheiden sich allerdings sehr stark. Während das Auto in Frankfurt nur von jeder fünften Person nahezu täglich genutzt wird, sind es in den Großstädten schon 26 Prozent, die das Auto (fast) täglich nutzen. Besonders hoch sind die Nutzungsraten in ländlicheren Gebieten. Im kleinstädtisch-dörflichen Raum liegt die wöchentliche Autonutzung sowohl in Stadtregionen als auch in ländlichen Regionen über 80 Prozent (siehe Abbildung 27).

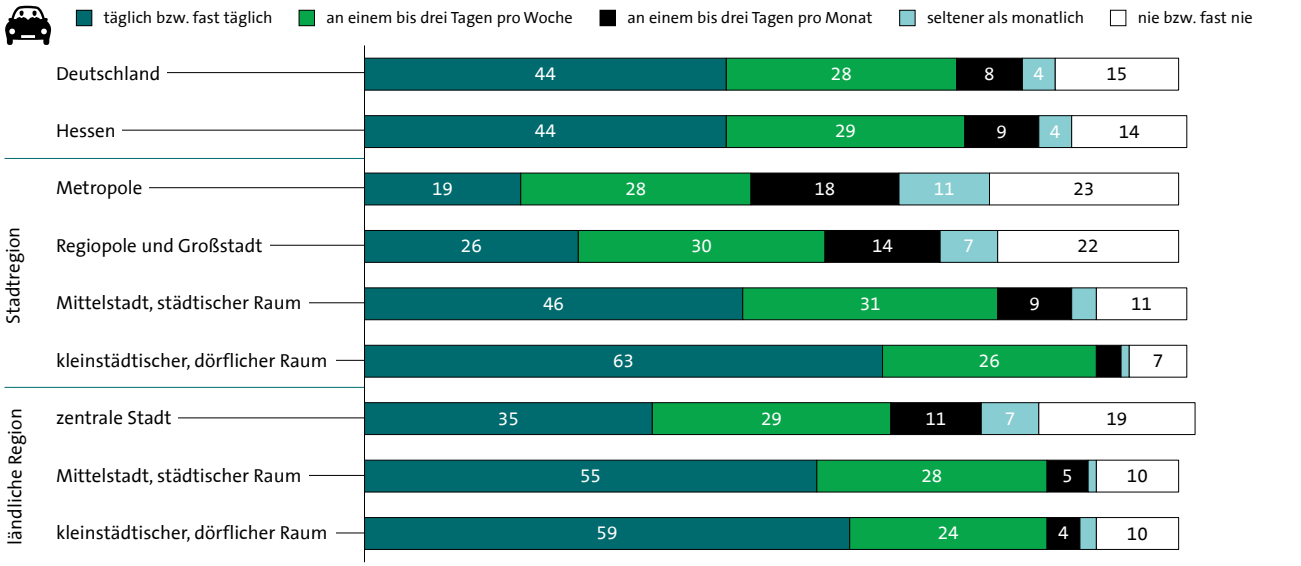
Die Männer in Hessen haben eine um 8 Prozentpunkte höhere (fast) tägliche Nutzungsquote (48 Prozent) als Frauen und auch hinsichtlich der mindestens wöchentlichen Nutzung liegen Männer mit 76 Prozent vor den Frauen mit 70 Prozent. 12 Prozent der Männer und 16 Prozent der Frauen nutzen (fast) nie das Auto (ohne Abbildung).

Ebenso wie die Anteile der (fast) täglichen Nutzung unterscheiden sich die Anteile der mindestens wöchentlichen Nutzung teilweise deutlich zwischen den Altersgruppen – wenngleich in allen Gruppen mindestens die Hälfte der Befragten mindestens wöchentlich im Auto unterwegs ist. Die Anteile reichen von 54 Prozent bei den bis 18-Jährigen bis 82 Prozent bei den 50- bis 64-Jährigen. Sowohl bei den Minderjährigen als auch bei den über 74-Jährigen geben anteilig deutlich mehr Personen an, das Auto (fast) nie zu nutzen, nämlich 29 bzw. 26 Prozent. Bei den 50-bis 64-Jährigen nutzt nur knapp jede zehnte Person das Auto nie oder fast nie (ohne Abbildung).

Abbildung 27

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des Autos



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Den mit Abstand kleinsten Anteil macht die mindestens wöchentliche Autonutzung mit 46 Prozent bei den Studierenden aus. Dennoch sind die Anteile von täglicher bis Nicht-Nutzung bei den Studierenden relativ gleich verteilt, sodass hier eine große Heterogenität bei der Nutzung des Autos besteht. In allen anderen Tätigkeitsgruppen ist jeweils mehr als die Hälfte der Befragten mindestens wöchentlich mit dem Auto unterwegs. Besonders deutlich sind die Anteile bei den Erwerbstätigen (Vollzeit: 80 Prozent, Teilzeit: 79 Prozent). Aber auch zwei Drittel derjenigen in Pension oder Rente nutzen das Auto in dieser Häufigkeit. Bei den Vollzeiterwerbstätigen geben nur 8 Prozent an, (fast) nie mit dem Auto unterwegs zu sein. Bei den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren (25 Prozent), den Studierenden (19 Prozent), aber auch den Nicht-Erwerbstätigen (28 Prozent) sind die Anteile (deutlich) größer (ohne Abbildung).

Jeweils mehr als die Hälfte der Personen aller Statusgruppen nutzt mindestens wöchentlich das Auto. Ein Unterschied zeigt sich allerdings in den Anteilen. Bei denjenigen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Status geben nur 49 Prozent die mindestens wöchentliche Autonutzung an, bei denen aus Haushalten mit (sehr) hohem Einkommen sind es anteilig deutlich mehr Personen (77 bis 80 Prozent; ohne Abbildung).

Gut 40 Prozent nutzen nie ein Fahrrad

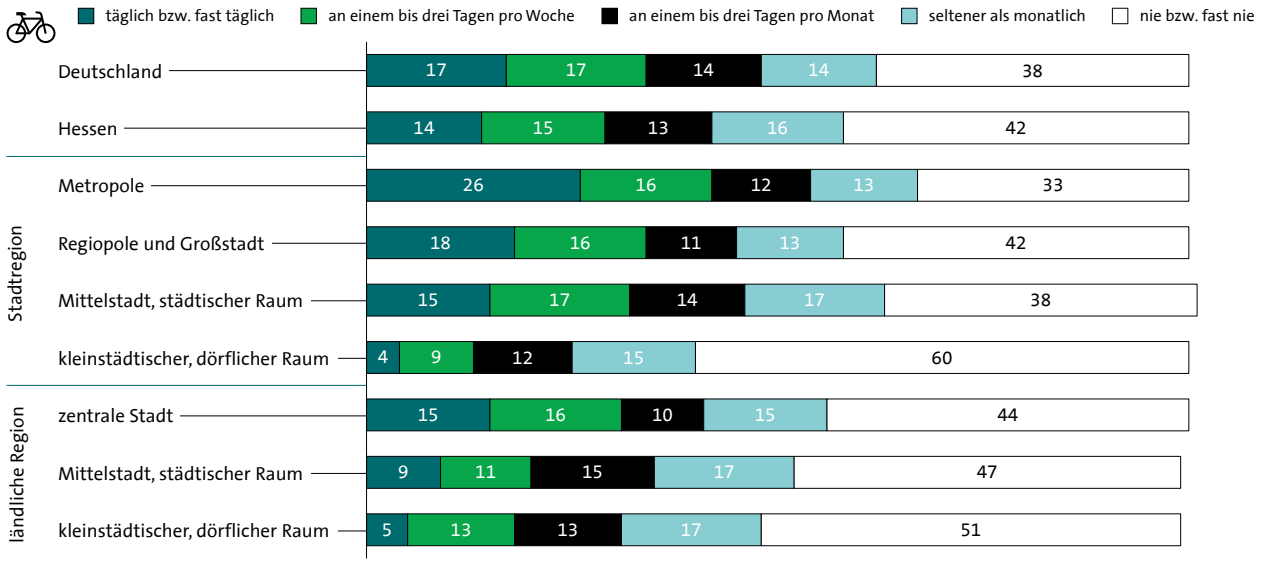
Ein bundesweiter Anteil von 17 Prozent der Personen ab 14 Jahren gibt die (fast) tägliche Nutzung eines Fahrrads oder Elektrofahrrads als Regelfall an. Für 34 Prozent gilt die mindestens wöchentliche Nutzung. In Hessen liegt sowohl die tägliche als auch wöchentliche Fahrradnutzung unter dem bundesweiten Durchschnitt. Es nutzen in Hessen 29 Prozent das Fahrrad mindestens wöchentlich. Andersherum nutzen 42 Prozent in Hessen das Fahrrad nie oder fast nie, in ganz Deutschland sind es 38 Prozent. Natürlich gibt es in Hessen regionale Unterschiede. Gut ein Viertel der Personen in Frankfurt nutzen das Fahrrad täglich oder fast täglich, in anderen Großstädten sind es immerhin noch 18 Prozent. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum liegt die tägliche Nutzungsrate in Stadtregionen bei nur 4 Prozent, in ländlichen Regionen bei 5 Prozent. Über die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner in diesen Regionen nutzen nie oder fast nie ein Fahrrad (siehe Abbildung 28).

Bei den Hessinnen ist der Anteil derer, die das Fahrrad (fast) nie nutzen, mit 47 Prozent deutlich größer als bei den Hessen (37 Prozent). Insgesamt 33 Prozent der Männer und 26 Prozent der Frauen nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich (ohne Abbildung).

Abbildung 28

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des Fahrrads



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Die meisten Altersgruppen in Hessen erreichen für die mindestens wöchentliche Nutzung des Fahrrads einen Anteil zwischen 28 Prozent (18-29 Jahre) und 33 Prozent (50-64 Jahre). Die jüngere Altersgruppe bis 17 Jahre hat dagegen mit 39 Prozent einen überdurchschnittlich hohen Anteil in der wöchentlichen Nutzung, während sie bei denjenigen ab 75 Jahren mit 15 Prozent unterdurchschnittlich ausfällt. In dieser Altersgruppe ist auch der Nicht-Nutzungsanteil mit 74 Prozent am größten. Aber auch jede zweite Person in der Gruppe der 65- bis 74-Jährigen nutzt das Fahrrad nie oder fast nie (ohne Abbildung).

Die mindestens wöchentliche Fahrradnutzung liegt am höchsten bei den Teilzeiterwerbstätigen (38 Prozent) und den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren (39 Prozent). Knapp jede dritte vollzeiterwerbstätige Person nutzt das Fahrrad mindestens wöchentlich (30 Prozent). Besonders wenig wird das Fahrrad von Nicht-Erwerbstätigen und Personen in Rente oder Pension genutzt. Bei Nicht-Erwerbstätigen liegt der Anteil der Nicht-Nutzung bei 56 Prozent, bei den Personen in Rente oder Pension bei 61 Prozent (ohne Abbildung).

Es sind eher die Personen aus Haushalten mit höherem Status, die mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs sind. Bei denjenigen aus Haushalten der höchsten Statusgruppe macht der Anteil 37 Prozent aus, in der untersten Statusgruppe 23 Prozent. Bei der Nicht-Nutzung verhält es sich entsprechend andersherum: 59 Prozent der Personen aus der niedrigsten Statusgruppe im Vergleich zu 26 Prozent aus der höchsten Statusgruppe (ohne Abbildung).

Hohe ÖPNV-Nutzung in Frankfurt und Großstädten

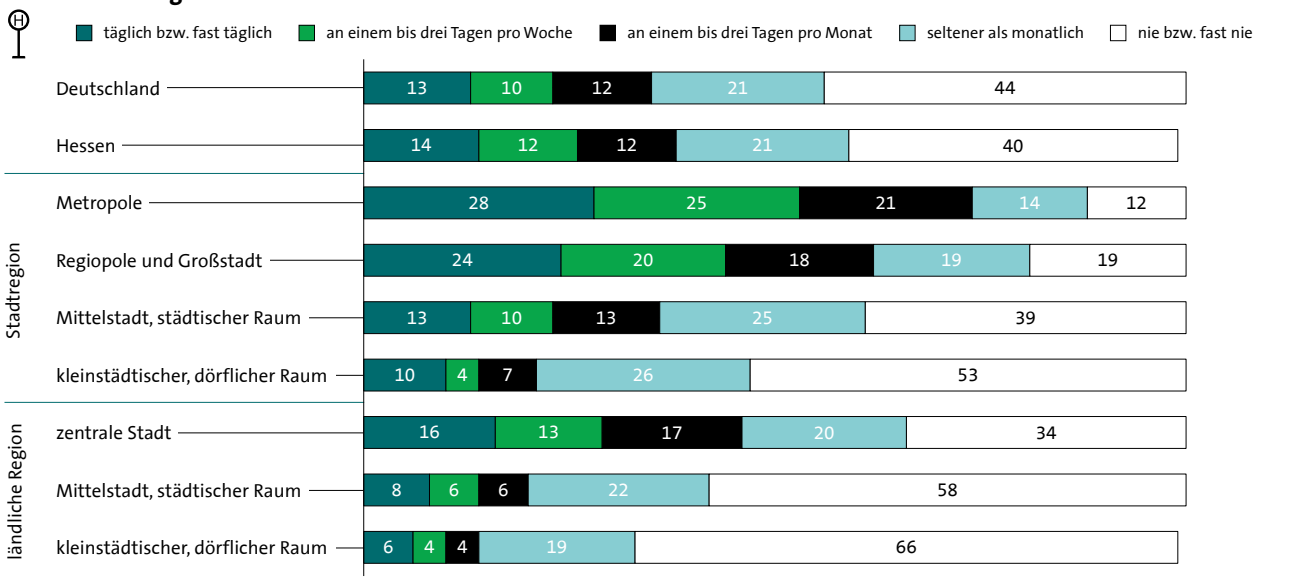
Bundesweit nutzen 13 Prozent der Personen ab 14 Jahren (fast) täglich einen Bus oder eine Bahn in ihrer Region und insgesamt 23 Prozent greifen mindestens wöchentlich auf dieses Angebot zurück. In Hessen liegen die Werte leicht darüber. 14 Prozent nutzen den ÖPNV täglich, 26 Prozent mindestens wöchentlich. Besonders hoch ist die Nutzungsquote in Frankfurt mit einem wöchentlichen Anteil von 53 Prozent. Nur 12 Prozent nutzen den ÖPNV dort nie oder fast nie. Auch in Großstädten in Hessen wird der ÖPNV bei einem wöchentlichen Anteil von 44 Prozent überdurchschnittlich genutzt. In Mittelstädten und zentrale Städten im ländlichen Raum ist die Nutzung dagegen schon deutlich unregelmäßiger (siehe Abbildung 29).

In Bezug auf die mindestens wöchentliche Nutzung unterscheiden sich Männer und Frauen in Hessen

Abbildung 29

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

kaum (25 vs. 27 Prozent). Auch beim Anteil der Nicht-Nutzung liegen die Männer mit 42 Prozent nur knapp vor den Frauen mit einem Anteil von 39 Prozent (ohne Abbildung).

In Bezug auf die Altersgruppen zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Jungen und den Alten. Die mindestens wöchentliche Nutzungsquote bei den bis 17-Jährigen liegt bei 73 Prozent und bei den 18- bis 29-Jährigen bei 47 Prozent. Bei den 30- bis 49-Jährigen ist nur noch jede vierte Person mindestens wöchentlich unterwegs. Bei den beiden höchsten Altersgruppen liegt die mindestens wöchentliche Nutzung bei nur noch 13 bzw. ab 75 Jahren bei 15 Prozent. Der Anteil der Nicht-Nutzung steigt ebenso mit dem Alter an. Während bei den bis 17-Jährigen nur 11 Prozent nie mit dem ÖPNV unterwegs sind, sind es bei den ab 75-Jährigen 59 Prozent (ohne Abbildung).

Drei von vier Studierenden nutzen den ÖPNV mindestens wöchentlich (74 Prozent). Bei Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren sind es fast ebenso viele (69 Prozent). Deutlich geringer ist die Nutzung bei Vollzeit- (25 Prozent) und Teilzeiterwerbstätigen (24 Prozent), aber auch bei den Nicht- Erwerbstätigen (29 Prozent). Am geringsten ist die mindestens wöchentliche Nutzung bei Personen in Pension oder Rente (14 Prozent). Entsprechend verteilen sich auch die Anteile derer, die Bus und Bahn in der Region (fast) nie nutzen: Nur bei den Studierenden und den Schülerinnen und Schülern liegt der Anteil unter der 10-Prozent-Marke, wohingegen er sich bei den anderen Tätigkeitsgruppen zwischen 38 (Erwerbstätige) und 55 Prozent (Personen in Pension oder Rente) bewegt (ohne Abbildung).

Im Vergleich zu anderen soziodemografischen Differenzierungen unterscheiden sich die ökonomischen Statusgruppen recht wenig im ÖPNV-Nutzungsverhalten. Am deutlichsten unterscheidet sich die Gruppe der Personen aus Haushalten mit einem sehr niedrigen Status – hier fahren 37 Prozent mindestens wöchentlich Bus oder Bahn. Die anderen Gruppen bewegen sich in ihren Anteilen der mindestens wöchentlichen Nutzung zwischen 24 und 28 Prozent. Bei der Nicht-Nutzung zeigen sich etwas größere Differenzen. 31 Prozent der Personen aus Haushalten mit sehr hohem Status nutzen den ÖPNV nie oder fast nie, bei Personen mit niedrigem Status sind es dagegen 46 Prozent (ohne Abbildung).

Vollzeiterwerbstätigkeit reduziert Fußwege deutlich

Die Möglichkeit, Wege ausschließlich zu Fuß zu gehen, ist bei der Erfassung von Mobilität nicht zu vernachlässigen. Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund. Bundesweit beträgt der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegen, 39 Prozent. Bei den Fußwegen bildet Hessen erneut nahezu die deutschlandweiten Durchschnittswerte ab. 40 Prozent gehen (fast) täglich zu Fuß, zwei Drittel der Personen legen mindestens wöchentlich Fußwege zurück. Nur 12 Prozent der Bevölkerung Hessens geht nie bzw. fast nie zu Fuß. Es zeigen sich in Hessen jedoch erneut Unterschiede zwischen Städten und dörflichen Räumen. In allen Großstädten sowie der Metropole Frankfurt und den zentralen Städten in ländlichen Raumen liegt die tägliche Fußwegequote über 40 Prozent, in Frankfurt geht sogar jede zweite Person tägliche Fußwege. Die niedrigsten Fußwegquoten gibt es im kleinstädtisch-dörflichen Raum sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten – hier geht nur knapp ein Drittel aller Einwohnerinnen und Einwohner (31 Prozent) jeden Tag zu Fuß (siehe Abbildung 30).

Zwischen Männern und Frauen gibt es kaum Unterschiede hinsichtlich der allgemeinen Häufigkeit ausschließlich zu Fuß zurückgelegter Wege. Jeweils etwa zwei Drittel legen mindestens wöchentlich ausschließliche Fußwege zurück, die tägliche Quote liegt bei den Männern bei 38 Prozent und bei den Frauen bei 41 Prozent (ohne Abbildung).

Wenig überraschend zeigen sich bei den Altersgruppen größere Unterschiede. Während Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre besonders häufig zu Fuß gehen (53 Prozent tägliche Fußwege), liegt der Anteil in den mittleren Altersgruppen zwischen 18 bis 64 Jahren zwischen 37 bis 39 Prozent. Der Anteil steigt dann wieder zwischen 65 und 74 Jahren auf 46 Prozent und liegt bei den Personen ab 75 Jahren bei 40 Prozent täglicher Fußwege. Wenn man die wöchentlichen Fußwege betrachtet, ist der Anteil bei den ab 75-Jährigen am geringsten (63 Prozent) und bei den Jüngsten bis 17 Jahre am höchsten (77 Prozent; ohne Abbildung).

Vollzeiterwerbstätigkeit hat – auch wenig überraschend – einen starken negativen Einfluss auf den Anteil der Fußwege am Verkehrsmittelmix. Nur ein Drittel der Personen mit Vollzeiterwerbstätigkeit gehen tägliche Wege, bei allen anderen Gruppen liegt der Anteil bei mindestens 42 Prozent. Bei Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren und Studierenden wächst der Anteil der täglichen Fußwege auf 49 Prozent. Knapp jede fünfte Person in Rente oder Pension (19 Prozent) legt nie bzw. fast nie Fußwege zurück (ohne Abbildung).

Auch im Hinblick auf den ökonomischen Status zeigen sich leichte Unterschiede bei den Fußwegen. Während 46 Prozent der Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem Einkommen und 42 Prozent mit niedrigem Status täglich zu Fuß gehen, sind es bei Personen mit (sehr) hohem Status 38 bzw. 39 Prozent. Auf der anderen Seite sind nur 7 Prozent der Personen mit sehr hohem ökonomischen Status nie zu Fuß unterwegs, während es bei sehr niedrigerem ökonomischem Status mehr als doppelt so viele Personen sind (16 Prozent; ohne Abbildung).

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse für die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad miteinander zu kombinieren und die Anzahl sowie Kombinationsweisen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

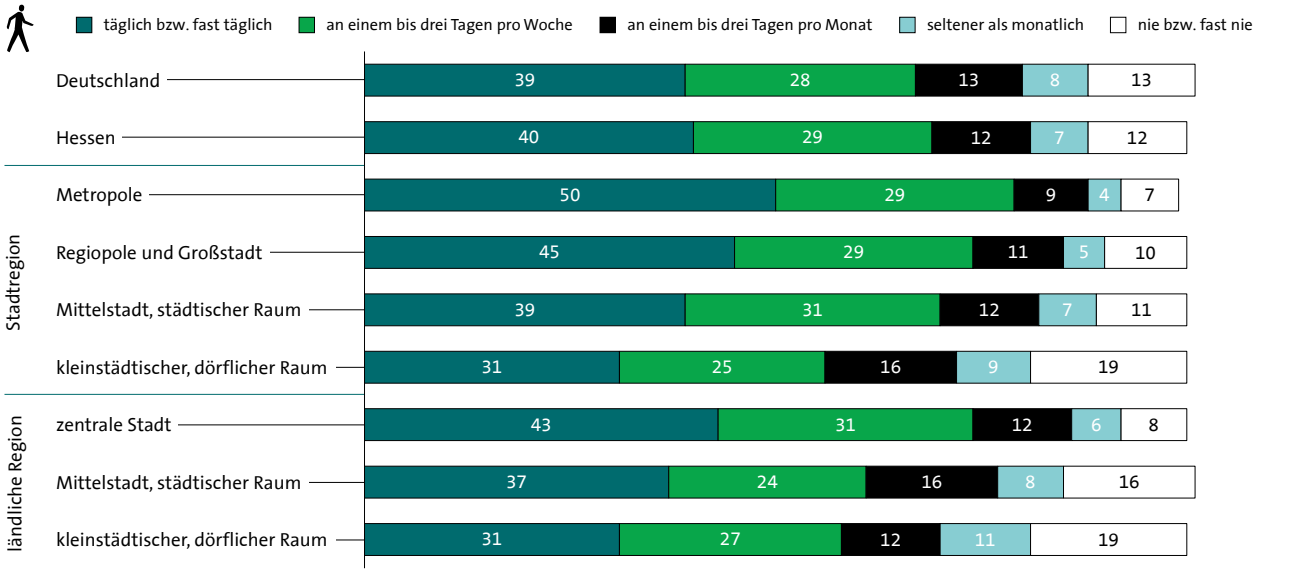
Multimodales Nutzungsverhalten setzt immer ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraus – ein Verkehrssystem, das die Infrastruktur für Multimodalität überhaupt bieten kann. Regionale Unterschiede im Anteil der Multimodalität können somit auf regional unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur hinweisen, beispielsweise für städtische und ländliche Regionen.

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen.

Abbildung 30

Personen ab 14 Jahren

Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Während Monomodalität das Auto-, Fahrrad- oder ÖV-Fahren umfasst, beschreibt die Einteilung von multimodalem Nutzungsverhalten die folgenden Verkehrsmittelkombinationen: Auto und Fahrrad, Auto und ÖV, Fahrrad und ÖV, Auto mit Fahrrad und ÖV. Davon lässt sich die Gruppe der wenig mobilen Personen abgrenzen.

Große Unterschiede zwischen Stadt und Land im Hinblick auf Multimodalität

Fasst man die Personen ab 14 Jahren zusammen, deren Nutzungsverhalten als multimodal beschrieben werden kann, macht deren Anteil bundesweit rund ein Drittel aus (34 Prozent). In Hessen sind es mit 33 Prozent anteilig fast ebenso viele Einwohnerinnen und Einwohner mit multimodaler Verkehrsmittelnutzung. In Frankfurt und den Großstädten in Hessen ist das Verkehrsmittelangebot am größten, dementsprechend sind auch dort mehr Menschen multimodal unterwegs. In Frankfurt liegt der Anteil bei 43 Prozent, in den Regiopolen und Großstädten bei 37 Prozent. Auch in zentralen Städten in ländlichen Regionen ist der Anteil von Multimodalität mit 32 Prozent noch vergleichsweise hoch. Im kleinstädtisch-dörflichen Raum ist der Anteil der Personen, die im Wochenverlauf multimodal unterwegs sind, am niedrigsten (jeweils 21 Prozent im städtischen und ländlichen Raum; siehe Abbildung 31).

Die häufigste Kombination bei der Multimodalität ist die Nutzung von Auto und Fahrrad im Wochenverlauf. Deutschlandweit macht diese kombinierte Verkehrsmittelnutzung einen Anteil von 19 Prozent aus, in Hessen sind es 15 Prozent. In Frankfurt ist der Anteil der Fahrrad- und ÖV-Nutzenden mit 15 Prozent der häufigste multimodale Verkehrsmittelmix, in den übrigen Regionen ist es immer die Kombination Auto und Fahrrad. Personen, die im Wochenverlauf das Auto, das Fahrrad und den ÖV nutzen, kommen insgesamt sehr selten vor, in Frankfurt ist der Anteil mit 7 Prozent noch am höchsten (siehe Abbildung 31).

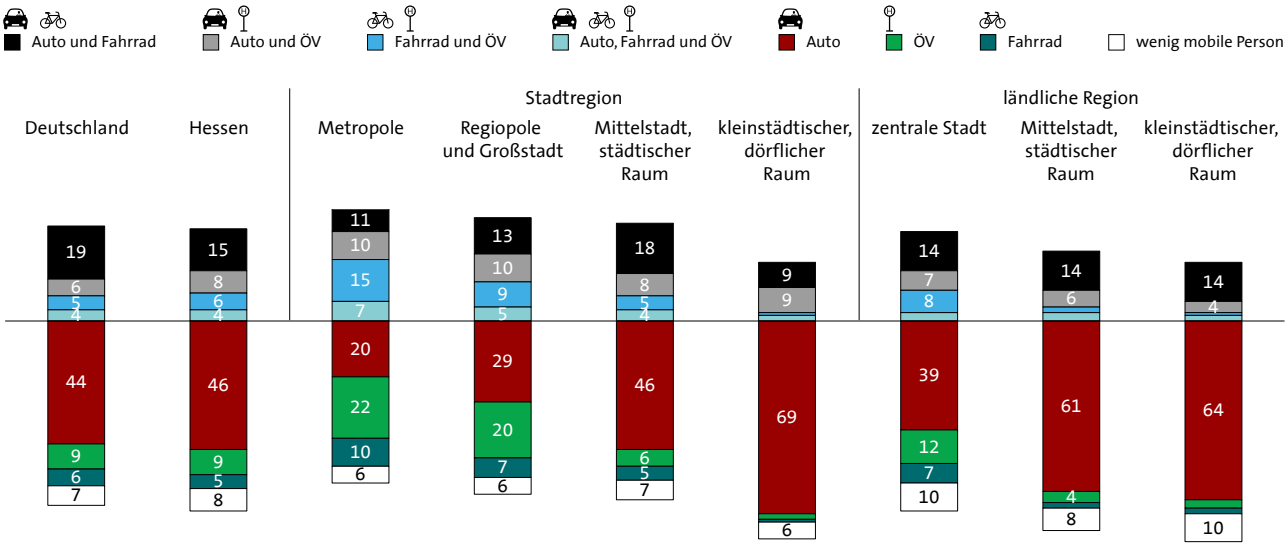
Der Anteil der Monomodalen beträgt in Deutschland 66 Prozent, in Hessen sind es mit 68 Prozent 2 Prozentpunkte mehr. Den höchsten Anteil macht in allen Regionen in Hessen, außer in Frankfurt, die Autonutzung aus. Den größten Anteil an monomodal Nutzenden gibt es im kleinstädtischen, dörflichen Raum in Stadtregionen (72 Prozent).

In Hessen beträgt der Anteil der monomodalen Autonutzung 46 Prozent, der ÖV-Nutzung 9 Prozent und der Fahrradnutzung 5 Prozent. Der Anteil der wenig

Abbildung 31

Personen ab 14 Jahren

Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

mobilen Personen beträgt 8 Prozent. Besonders die monomodale Auto- und Fahrradnutzung variiert stark zwischen den einzelnen Regionen. Während der Autoanteil in Frankfurt und den Großstädten bei 20 bzw. 29 Prozent liegt, nutzen im kleinstädtisch-dörflichen Raum 69 Prozent (Stadtregionen) bzw. 64 Prozent (ländliche Regionen) der Menschen ausschließlich das Auto im Wochenverlauf. Die ausschließliche ÖV-Nutzung ist dagegen in Städten deutlich häufiger, wobei nur die Anteile in Frankfurt (22 Prozent), den Großstädten (20 Prozent) und den zentralen Städten der ländlichen Region (12 Prozent) zweistellig sind. In Mittelstädten liegt die monomodale ÖV-Nutzung im mittleren einstelligen Bereich. Reine Fahrradnutzende kommen überall eher selten vor und variieren nicht so stark. Im kleinstädtisch-dörflichen Raum (Stadt- sowie ländliche Region) liegen diese nur bei 1 bis 2 Prozent, aber auch in Großstädten wächst dieser Anteil nur auf 7 Prozent an. Allein in Frankfurt ist die Anzahl mit 10 Prozent an monomodalen Fahrradnutzenden zweistellig (siehe Abbildung 31).

In der Jugend multimodal, im Alter monomodal

Männer und Frauen ähneln sich in der üblichen Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf. 60 Prozent der Männer können als monomodal beschrieben werden, bei den Frauen sind es ebenso viele. Ähnliches gilt für Multimodalität: Hier beträgt der Gesamtanteil bei den Männern 35 Prozent und bei den Frauen 29 Prozent. Der Anteil der wenig Mobilen ist bei den Frauen mit 10 Prozent doppelt so groß wie bei den Männern. Hinsichtlich der multimodalen Nutzung von Verkehrsmitteln sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen bei den Nutzung von Auto in Kombination mit Fahrrad am größten (Männer: 17 Prozent, Frauen: 13 Prozent; ohne Abbildung).

Mehr als jede zweite Person ab 14 bis 17 Jahren ist mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs (60 Prozent). Die 18- bis 64-Jährigen liegen zwischen 33 und 37 Prozent, ab einem Alter von 65 Jahren sinkt der multimodale Anteil auf 27 Prozent, ab 75 Jahren ist Multimodalität selten (15 Prozent). Passend dazu sind Personen ab 14 bis 17 Jahren nur zu einem Drittel im üblichen Wochenverlauf mit nur einem Verkehrsmittel unterwegs (33 Prozent). In den anderen Altersgruppen ist es jeweils (weit) mehr als die Hälfte der Personen. Bei der Altersgruppe der ab 75-Jährigen ist der Anteil der wenig Mobilen mit 28 Prozent deutlich höher als in den anderen Altersgruppen, wo dieser Anteil zwischen 4 und 9 Prozent liegt (ohne Abbildung).

Anteilig gesehen sind Studierende (51 Prozent) und Schülerinnen und Schüler (57 Prozent; ab 14 Jahre) am häufigsten mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs. Bei Vollzeiterwerbstätigen sind es 34 Prozent, bei Teilzeiterwerbstätigkeit 38 Prozent mit multimodalem Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf. Nicht-Erwerbstätige (23 Prozent) und Personen in Pension oder Rente (21 Prozent) sind selten multimodal unterwegs. Passend dazu ist monomodales Mobilitätsverhalten anteilig am häufigsten bei Vollzeiterwerbstätigen (64 Prozent), Teilzeiterwerbstätigen (60 Prozent), Personen ohne Erwerbstätigkeit (60 Prozent) und Personen in Pension oder Rente (61 Prozent) zu erkennen (ohne Abbildung).

Multimodalität zeigt sich insbesondere bei den Personen mit höherem ökonomischem Status: So nutzen 34 Prozent der Personen der hohen und 43 Prozent der höchsten Einkommensgruppe im üblichen Wochenverlauf mehrere Verkehrsmittel. In der niedrigen (24 Prozent) oder sehr niedrigen Gruppe (26 Prozent) ist der Anteil deutlich geringer (ohne Abbildung).

Beim monomodalen Verkehrsverhalten sind die Unterschiede zwischen den Personen mit sehr niedrigem Status (58 Prozent) und sehr hohem Status (54 Prozent) weniger groß. Sehr deutliche Unterschiede sieht man jedoch bei den Nicht-Mobilen. Hier liegt der Anteil bei denjenigen aus Haushalten der geringsten Statusgruppe bei 16 Prozent und sinkt mit steigendem Status auf bis zu 3 Prozent bei denjenigen der sehr hohen Statusgruppe (ohne Abbildung).

6. Bewertung der Verkehrssituation

Die persönliche Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort durch die ab 14-jährigen Personen erfolgt anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort. Die Top-Box beschreibt den kombinierten Anteil der Noten „sehr gut“ und „gut“.

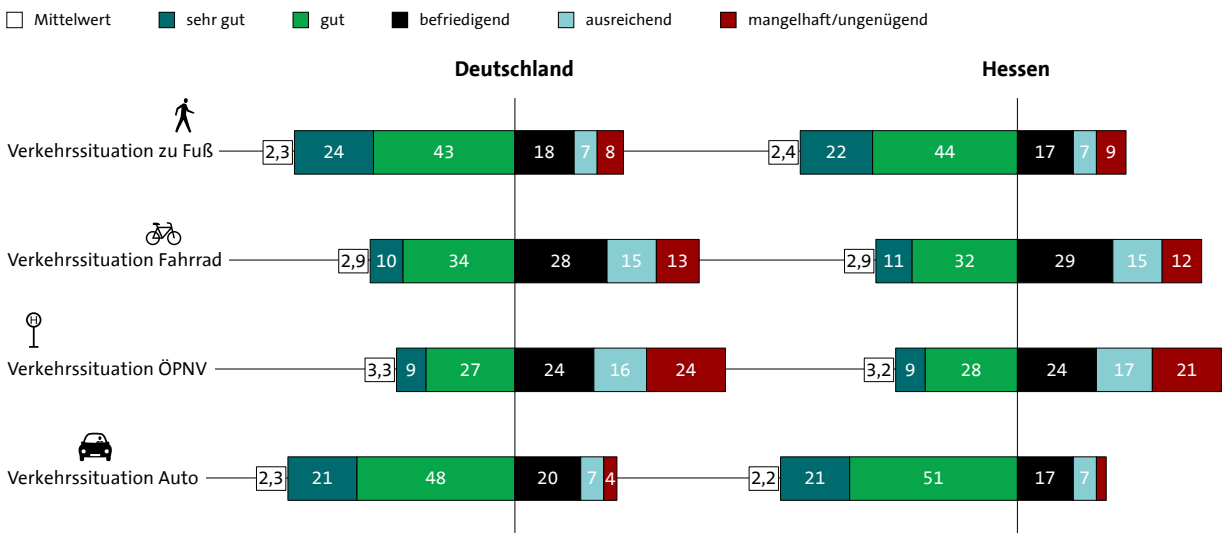
Betrachtet man die Mittelwerte pro Verkehrsmittel ist Hessen vergleichbar mit den Werten für Deutschland. Am besten wird die Situation für das Auto bewertet (2,2), die Verkehrssituation für Fußgänger wird mit 2,4 bewertet und die Situation für das Fahrrad mit 2,9. Am schlechtesten fällt die Bewertung für die ÖPNV-Situation aus (3,2). Dies zeigt sich auch in den Top-Boxen. Während diese für das Autofahren bei 72 Prozent liegt, macht sie beim ÖPNV lediglich 37 Prozent aus (siehe Abbildung 32).

Hinsichtlich der Verkehrssituation für das Zufußgehen gibt es deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen in Hessen. Am besten wird die Situation in Frankfurt mit einem Mittelwert von 2,1 und einer Top-Box von 78 Prozent bewertet. Die schlechteste Bewertung gibt es für den kleinstädtisch-dörflichen Raum in Stadtregionen mit einer Note von 2,9 und 49 Prozent in der Top-Box. Hinsichtlich des Fahrradfahrens zeigen sich auch Unterschiede, die allerdings nicht ganz so deutlich wie für das Zufußgehen ausfallen. Auch hier entfällt die beste Bewertung auf Frankfurt (2,7; 46 Prozent) und die schlechteste auf den kleinstädtisch-dörflichen Raum in Stadtregionen (3,3; 32 Prozent). Hinsichtlich der Verkehrssituation für das Auto sieht die Bewertung genau konträr zur Bewertung der Situation für Fuß und Fahrrad aus. Hier fällt die beste Bewertung auf den kleinstädtisch-dörflichen Raum in Stadtregionen mit 1,9 (Top-Box 85 Prozent) und die schlechteste Bewertung auf Frankfurt mit einem Mittelwert von 2,6 (Top-Box 55 Prozent). Bei der Bewertung der ÖPNV-Situation sind die Unterschiede insgesamt am größten. Frankfurt erhält hier einen Durchschnittswert von 2,3 mit einer Top-Box von 65 Prozent und der kleinstädtisch-dörfliche Raum in ländlichen Gebieten erreicht eine mittlere Noten von 4,0 und eine Top-Box von 16 Prozent.

Abbildung 32

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

7. Automobilität

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass mehr als die Hälfte aller Wege und etwa zwei Drittel aller Personenkilometer der hessischen Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel zurückgelegt werden. Dahinter verbergen sich zu über 95 Prozent Pkw, die mitfahrend oder als Fahrerin oder Fahrer genutzt werden. Damit ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel im Alltag.

Das Kapitel betrachtet zunächst, wie die hessische Bevölkerung mit Pkw-Führerscheinen ausgestattet ist. Aufbauend auf den Auswertungen in Kapitel 3 wird anschließend der Pkw-Bestand in den Haushalten und deren Ausstattung mit Ladeplätzen für Elektroautos genauer beschrieben. Das Kapitel wirft auch einen Blick auf die Haushalte und die Frage nach der Notwendigkeit des Pkw-Besitzes und den Gründen für Pkw-Freiheit. Außerdem geht es konkret um die den Haushalten zur Verfügung stehenden Pkw – beispielsweise deren Antriebsart oder der zur Verfügung stehende Stellplatz – und die Nutzung dieser Pkw an einem durchschnittlichen Tag.

Fast 90 Prozent der Personen mit Pkw-Führerschein

Die große Mehrheit der hessischen Bevölkerung ab 16 Jahren ist im Besitz eines Pkw-Führerscheins. Mit 87 Prozent trifft das Bundesland exakt den bundesweiten Anteil. Der höchste Anteil wird mit 93 Prozent in der Altersklasse zwischen 50 und 64 Jahren erreicht. An den Rändern der Altersverteilung fallen die Anteile mit 79 Prozent in den Altersklassen 18-29 Jahre sowie ab 75 Jahren deutlich geringer aus. Bei den 16- bis 17-Jährigen liegt der Anteil lediglich bei 7 Prozent. Frauen haben mit 86 Prozent etwas seltener einen Pkw-Führerschein als Männer mit 89 Prozent (siehe Tabelle 1).

Das Durchschnittsalter beim Erwerb der Fahrerlaubnis liegt bei etwa 20 Jahren, wobei fast acht von zehn Prüfungen bis zur Altersgrenze von 20 Jahren abgelegt wurden und vergleichsweise wenige Erwerbe in höherem Alter das Durchschnittsalter erhöhen. Etwa einer von zehn Pkw-Führerscheinen wurden bereits vor dem 18. Lebensjahr erworben (siehe Tabelle 1).

Der Pkw-Führerschein ermöglicht einen wichtigen Zugang zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und ist mit finanziellem Aufwand verbunden. Dementsprechend variiert der Anteil des Führscheinbesitzes deutlich zwischen den fünf Gruppen des ökonomischen Status des Haushalts, in dem die Personen leben. Je höher der ökonomische Status ausfällt, desto wahrscheinlicher ist es, dass ein Haushaltsmitglied ab 16 Jahren einen Pkw-Führerschein besitzt. In der Gruppe mit dem geringsten Status liegt der Anteil auf Personenebene bei 72 Prozent und steigt auf 94 Prozent in der Gruppe mit dem höchsten Status (siehe Tabelle 1).

Ein deutlicher Zusammenhang ist auch mit dem Raumtyp zu erkennen. In den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der Städteregionen fällt die Quote mit 91 Prozent deutlich höher und in zentralen Städten der ländlichen Regionen mit 82 Prozent deutlich

Tabelle 1

Pkw-Führerschein-Besitz und -Erwerbsalter

	Führerscheinbesitz *(ja-Anteile)*	**Alter bei Führerscheinerwerb**
Personen ab 16 Jahren	*%*	*Mittelwert*
GESAMT	**87**	**20**
GESCHLECHT		
Männer	89	20
Frauen	86	20
ALTER		
16-17 Jahre	7	17
18-29 Jahre	79	18
30-39 Jahre	89	19
40-49 Jahre	92	20
50-64 Jahre	93	20
65-74 Jahre	92	20
75 und älter	83	24
ÖKONOMISCHER STATUS		
sehr niedrig	72	23
niedrig	82	21
mittel	85	21
hoch	90	19
sehr hoch	94	19

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

geringer aus. Menschen ohne Pkw-Führerschein leben etwas seltener in ländlicheren Räumen, in denen die Bevölkerung stärker auf die Autonutzung angewiesen ist (ohne Abbildung).

Lademöglichkeiten für Elektroautos nehmen zu

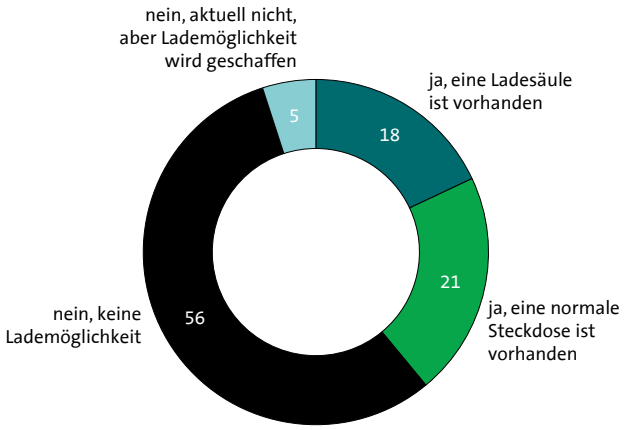
Fast ein Fünftel der Haushalte verfügt zum Erhebungszeitpunkt 2023/2024 bereits über eine Ladesäule zum Laden von Elektroautos bei sich zu Hause oder in der Nähe (18 Prozent). Etwa ein weiteres Fünftel der Haushalte könnte auf eine normale Haushaltssteckdose zum Laden von Elektroautos zurückgreifen (21 Prozent), und bei 5 Prozent könnte nach Einschätzung der Haushalte eine entsprechende Lademöglichkeit geschaffen werden. Die Mehrheit der Haushalte gibt im Erhebungszeitraum an, bislang weder eine Lademöglichkeit noch eine geeignete Stromversorgung zum Laden von Elektroautos zu Hause oder in der Nähe zu haben (56 Prozent; siehe Abbildung 33).

In Stadtregionen sind Ladesäulen bereits häufiger verfügbar als in ländlichen Regionen. In der Metropole Frankfurt geben 22 Prozent der Haushalte an, eine Ladesäule zu Hause oder im Umfeld zu haben, während dieser Anteil in allen Raumtypen der ländlichen Regionen jeweils lediglich 14 Prozent beträgt. Normale Haushaltssteckdosen sind hingegen in kleinstädtischen und dörflichen Räumen sowie in Mittelstädten der ländlichen Regionen deutlich häufiger zum Laden von Elektroautos verfügbar als in großstädtischen Raumtypen (ohne Abbildung).

Abbildung 33

Haushalte

Lademöglichkeit für E-Autos an privaten Stellplätzen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Eine Ladesäule zu Hause bzw. in der Nähe scheint jedoch keine notwendige Voraussetzung für die Nutzung eines reinen Elektroautos zu sein. Mehr als ein Viertel der Haushalte mit eigenem Elektroauto hat keine Lademöglichkeit zu Hause oder in der näheren Umgebung und greift daher auf Ladeinfrastruktur an anderen Orten zurück (ohne Abbildung).

Große Mehrheit der Autobesitzer im ländlichen Raum sieht auch Notwendigkeit für Besitz

In Hessen stehen im Durchschnitt 1,2 Pkw pro Haushalt zur Verfügung. Etwa die Hälfte der Haushalte hat ein Auto, ein Viertel zwei Autos und 5 Prozent der Haushalte haben drei oder mehr Autos, während jeder fünfte Haushalt keinen Pkw hat. Die hessenweiten Werte entsprechen weitgehend den bundesweiten Ergebnissen (siehe Abbildung 7 auf Seite 23). Acht von zehn Haushalten, die einen Pkw zur Verfügung haben, geben an, auf diesen Pkw angewiesen zu sein. Nur zwei von zehn Haushalten mit Pkw schätzen, dass sie auch ohne diesen auskommen könnten (ohne Abbildung).

Die Notwendigkeit für den Autobesitz und der tatsächliche Autobesitz variieren zwischen den Raumtypen. In Frankfurt, wo der Anteil autofreier Haushalte bei 36 Prozent liegt, geben 45 Prozent der Haushalte mit Pkw an, auch ohne diesen auskommen zu können. In den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der Stadtregionen besitzen lediglich 4 Prozent der Haushalte keinen Pkw, und 95 Prozent der Haushalte mit mindestens einem Pkw geben an, auf diesen angewiesen zu sein. Mit steigender Anzahl Pkw im Haushalt steigt hessenweit zudem der Anteil der Haushalte, die diesen als notwendig einschätzen (ohne Abbildung).

Carsharing wird im eigenen Sharing-Kapitel Kapitel 10 genauer betrachtet. An dieser Stelle sei zumindest auf den Zusammenhang zwischen Carsharing und der Einschätzung der Notwendigkeit, ein eigenes Auto zu besitzen, hingewiesen: Haushalte mit Carsharing-Zugang haben seltener einen Pkw (41 Prozent autofrei) als Haushalte ohne diesen Zugang (16 Prozent autofrei), und die Einschätzung der Notwendig-

keit eines eigenen Pkw fällt bei diesen Haushalten deutlich geringer aus (61 Prozent) als bei Haushalten ohne Carsharing-Zugang (82 Prozent).

Das Muster für diese Einschätzungen lässt sich wie folgt beschreiben: Haushalte aus soziodemografischen oder regionalen Gruppen, die häufiger autofrei sind, beschreiben ihren eigenen Pkw häufiger als verzichtbar. Haushalte aus Gruppen mit hoher Pkw-Ausstattung beschreiben ihre Pkw häufiger als notwendig. Dahinter liegen Faktoren wie der Raumtyp und damit verbunden die Siedlungsdichte, das ÖPNV-Angebot, der Carsharing-Zugang sowie geeignete Fahrradentfernungen – also im weitesten Sinne gute Alternativen zur Pkw-Nutzung im Alltag.

Eine Ausnahme von diesem Muster bilden ökonomische Faktoren. Zwar unterscheidet sich die Pkw-Verfügbarkeit zwischen diesen Gruppen, sodass die Hälfte der Haushalte aus der sehr niedrigen Statusgruppe keinen Pkw besitzt, während dieser Anteil in der sehr hohen Statusgruppe unter 10 Prozent sinkt. Aber die Einschätzung zur Notwendigkeit des Pkw variiert nur um wenige Prozentpunkte zwischen den Statusgruppen.

Pkw-Freiheit – Alternativen, Verzicht und Einschränkungen

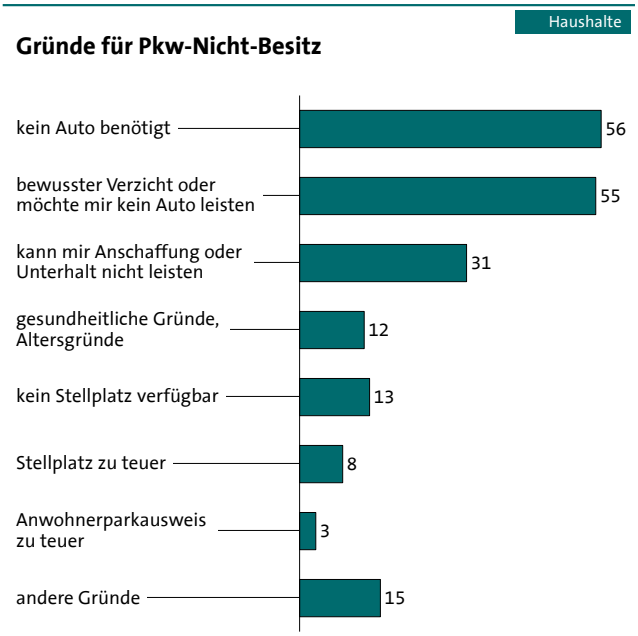
Die Gründe für das abweichende Muster bei den ökonomischen Statusgruppen werden deutlicher, wenn die Gründe für den Nicht-Besitz von Pkw herangezogen werden. Insgesamt sind die wichtigsten Gründe für mehr als die Hälfte der autofreien Haushalte, dass kein Pkw benötigt wird oder bewusst darauf verzichtet wird, sich ein eigenes Auto zuzulegen (siehe Abbildung 34). Ökonomische Gründe, die sich aus den hohen Anschaffungs- oder Unterhaltskosten ergeben, spielen für etwa ein Drittel dieser Haushalte eine wichtige Rolle, gefolgt von weiteren, nicht näher benannten Gründen und gesundheitlichen Aspekten. Stellplatzprobleme, inklusive zu hoher Kosten, spielen eine eher geringe Rolle für diese Entscheidung.

Die ökonomischen Gründe sind insbesondere in Haushalten mit sehr niedrigem ökonomischem Status relevant und für 58 Prozent dieser Haushalte ausschlaggebend, während diese Gründe in Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status nur für etwa 10 Prozent eine Rolle spielen. Bei den Haushalten aus den hohen Statusgruppen ist die Pkw-Freiheit in der Regel ein bewusster Verzicht (79 Prozent) oder basiert auf der Einschätzung, kein eigenes Auto zu benötigen (71 Prozent). Sie ist für diese Haushalte keine ökonomische Einschränkung, während ökonomische Gründe für Haushalte mit sehr geringen Status alle anderen Faktoren dominieren (ohne Abbildung).

Je höher die Siedlungsdichte ist, desto höher fallen die Anteile von Haushalten aus, die angeben, keinen Pkw zu benötigen oder bewusst darauf zu verzichten. In der Metropole erreichen diese beiden Anteile 71 und 65 Prozent, während sie im kleinstädtischen, dörflichen Raum der ländlichen Regionen auf 5 und 10 Prozent absinken. Bei den wenigen autofreien Haushalten in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen dominieren die ökonomischen Faktoren die Entscheidung. In der Metropole und den Regiopolen spielen mögliche Stellplatzprobleme und damit verbundene Kosten eine etwas größere Rolle, werden aber von weniger als einem Fünftel der Haushalte als relevant genannt. Gesundheitliche Gründe spielen insgesamt eine geringe Rolle, die aber mit zunehmendem Alter wächst. So geben 37 Prozent der älteren Alleinlebenden und 59 Prozent der älteren Zweipersonenhaushalte diesen Grund für den Nicht-Pkw-Besitz an (ohne Abbildung).

Abbildung 34

Gründe für Pkw-Nicht-Besitz



Haushalte ohne Pkw-Besitz, Angaben in Prozent, Mehrfachnennung

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Merkmale und Kennwerte der Pkw

Im Folgenden wird der Pkw-Bestand in den hessischen Haushalten beschrieben. Neben den privat zugelassenen Pkw schließt das jenen Teil der gewerblich zugelassenen Pkw ein, die auch privat genutzt werden können. Dienstwagen, die nicht privat genutzt werden, fließen in die MiD-Auswertungen nicht ein. Die folgenden Auswertungen zu Firmenwagen beziehen sich deshalb ausschließlich auf den Teil der gewerblich zugelassenen Pkw, die auch privaten Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Eine Abweichung der regional ausgewerteten MiD-Ergebnisse von der amtlichen Zulassungsstatistik kann sich zusätzlich dadurch ergeben, dass der Zulassungsort – vor allem bei dienstlichen oder geleasten Fahrzeugen – vom Wohnort des Haushalts abweichen kann. Privat nutzbare gewerblich zugelassene Pkw werden in der MiD dem Wohnort des Haushalts zugeordnet, während sie in der amtlichen Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes dem Zulassungsort, in der Regel dem Firmensitz, zugeordnet werden.

Fast zwei Drittel der Fahrzeuge gehören zum Segment der kompakten und mittleren Pkw

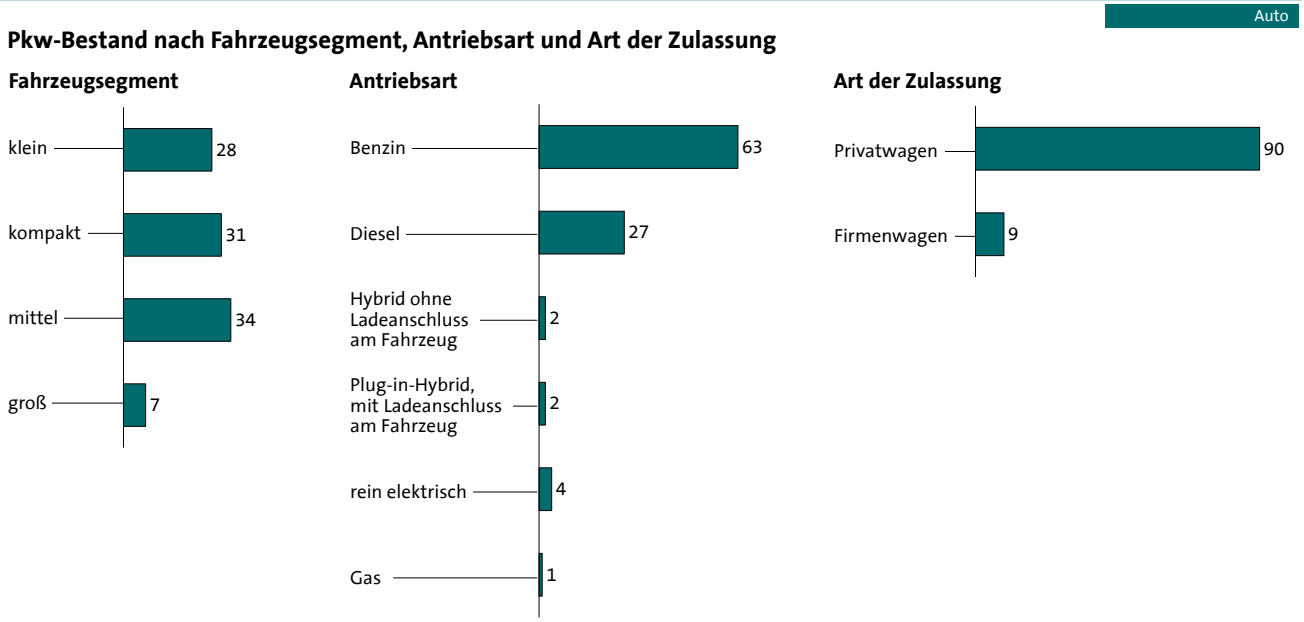
Die MiD erfasst alle Pkw, die privaten Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen, und ordnet sie einem der Fahrzeugsegmente des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu. Für die Auswertungen werden diese differenzierten Segmente wie folgt in vier Gruppen zusammengefasst:

- klein: Mini und Kleinwagen
- kompakt: Kompaktklasse und Mini-Vans
- mittel: Mittelklasse, Sportgeländewagen, Großraum-Vans und Utilities
- groß: obere Mittelklasse, Oberklasse, Geländewagen, Sportwagen

Die Kategorie der sogenannten mittleren Pkw steht den hessischen Haushalten mit 34 Prozent am häufigsten zur Verfügung, dicht gefolgt von den sogenannten Kompaktwagen mit 31 Prozent und den Kleinwagen mit 28 Prozent (siehe Abbildung 35). Die Kategorie der großen Pkw steht mit 7 Prozent deutlich seltener zur Verfügung. Diese Verteilung entspricht weitgehend der bundesweiten Verteilung und unterscheidet sich regional zwischen den Raumtypen ebenfalls nur geringfügig (ohne Abbildung).

Abbildung 35

Pkw-Bestand nach Fahrzeugsegment, Antriebsart und Art der Zulassung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen oder anderes

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Neun von zehn Pkw mit Verbrennungsmotor

Die große Mehrheit der Autos in Hessen ist als Privatwagen zugelassen. Verbrennungsmotoren dominieren den Pkw-Bestand: 63 Prozent der Pkw nutzen Benzin, 27 Prozent nutzen Diesel und 1 Prozent nutzen Gas als Kraftstoffquelle. Elektroantriebe sind bei 8 Prozent der Fahrzeuge relevant. Diese unterteilen sich in 4 Prozent rein elektrische Antriebe, 2 Prozent hybride Antriebe mit externer Lademöglichkeit und 2 Prozent Hybride ohne externe elektrische Lademöglichkeit (siehe Abbildung 35).

In der jüngsten Fahrzeuggeneration im Erhebungszeitraum mit Baujahren 2022 bis 2024 sinkt der Anteil reiner Verbrennungsmotoren auf 59 Prozent, davon 39 Prozent Benziner und 20 Prozent Diesel (ohne Abbildung). 40 Prozent dieser jüngsten Fahrzeuge sind entweder rein elektrisch betrieben (24 Prozent) oder mit einem hybriden Antrieb ausgestattet (16 Prozent).

Zu Hause vorwiegend private Stellplätze

Die Mehrheit der Pkw in Hessen wird zu Hause auf einem Stellplatz auf einem Privatgrundstück geparkt (inklusive Garage und Carport: 69 Prozent). Ein weiteres Viertel wird üblicherweise im öffentlichen Straßenraum mit oder ohne Anwohnerparkausweis abgestellt (24 Prozent). Parkhäuser und Tiefgaragen sind für 7 Prozent der Autos der übliche Abstellort zu Hause (siehe Abbildung 36).

Diese Verteilung unterscheidet sich deutlich zwischen den Raumtypen. In der dicht besiedelten Metropole bzw. den Regiopolen spielen Tiefgaragen und Parkhäuser mit 19 bzw. 14 Prozent sowie das Parken ohne Anwohnerausweis mit 31 bzw. 26 Prozent eine deutlich größere Rolle. In kleinstädtischen, dörflichen Räumen in ländlichen Regionen stehen mit 90 Prozent fast alle Pkw zu Hause üblicherweise auf einem Privatgrundstück (ohne Abbildung).

Betrachtet man das Verhältnis zwischen dem üblichen Abstellen im öffentlichen Straßenraum mit oder ohne Anwohnerparkausweis und dem üblichen Parken auf Privatgrundstücken (inklusive Tiefgarage, Parkhaus, Carport, Garage), ergibt sich hessenweit ein Verhältnis von 24:76. Es verschiebt sich in der Metropole zu 45:54 und auf 9:91 in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der ländlichen Regionen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auch in der dicht besiedelten Metropole die Mehrheit der Pkw im privaten Raum abgestellt wird. Aber je dichter besiedelt das Gebiet ist, desto höher fällt der Anteil der Pkw aus, die zu Hause üblicherweise im öffentlichen Raum abgestellt werden.

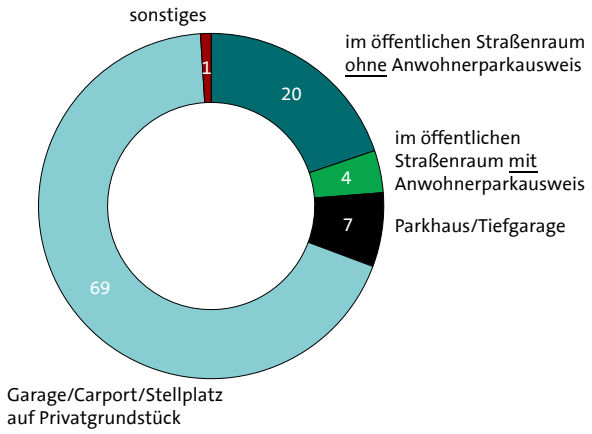
Nur etwa jedes zweite Auto wird an einem durchschnittlichen Tag genutzt

Auf Basis der Stichtagsergebnisse lässt sich die Nutzung der Pkw abschätzen. Die folgenden Auswertungen basieren auf allen Fahrten mit Fahrzeugen, die den hessischen Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen. Reine Firmenfahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge und Mietwagen sind nicht berücksichtigt. Die Autofahrten werden auf Basis der am Stichtag berichteten Wege der Haushaltsmitglieder mit den Haushalts-Pkw ermittelt. Um diese möglichst vollständig abzubilden, werden für diese Auswertungen nur Haushalte berücksichtigt, bei denen zu allen Haushaltsmitgliedern Angaben zum Stichtag vorliegen. Fahrten, die möglicherweise von anderen Personen ohne Begleitung von Haushaltsmitgliedern unternommen wurden, bleiben unberücksichtigt.

Abbildung 36

Auto

Üblicher Pkw-Stellplatz



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Gut die Hälfte dieser Autos wird an einem durchschnittlichen Tag von Haushaltsmitgliedern genutzt (53 Prozent). Anders gesagt: Fast jedes zweite Auto bleibt stehen und führt zu hohen Standzeiten. Fokussiert man auf die genutzten Pkw, ergeben sich durchschnittlich 2,9 Fahrten je Fahrzeug. Im Mittel werden auf diesen Fahrten (ohne regelmäßige berufliche Wege) insgesamt rund 49 Kilometer in etwa 77 Minuten zurückgelegt, und es werden durchschnittlich 4,5 Personen befördert, wobei die Zählung fahrtenbezogen erfolgt, sodass Personen bei mehreren Fahrten am Stichtag mehrfach berücksichtigt werden (siehe Tabelle 2). Diese Nutzungswerte der Pkw-Flotte hessischer Haushalte liegen auf dem Niveau der bundesweiten Ergebnisse.

Automobilität prägt Verkehr in Hessen

Die Automobilität in Hessen wird stark vom Pkw dominiert. Die meisten Menschen besitzen einen Führerschein und die Mehrheit der Haushalte verfügt über mindestens ein Auto, das häufig als notwendig angesehen wird – besonders in ländlichen Regionen.

In Städten verzichten mehr Haushalte bewusst auf ein eigenes Auto, oft wegen guter Alternativen wie ÖPNV oder Carsharing. Benzin- und Dieselfahrzeuge dominieren weiterhin, während neuere Fahrzeuge häufiger elektrifiziert sind. Die meisten Pkw werden auf privaten Stellplätzen geparkt und viele Fahrzeuge bleiben einen Großteil des Tages ungenutzt.

Tabelle 2

Kennwerte am Stichtag genutzter Pkw

Anteil genutzter Pkw*	53	*%*
Anzahl der Fahrten**	2,9	*Mittelwert*
Gesamtstrecke**	49	*Mittelwert in km*
Gesamtfahrzeit**	77	*Mittelwert in Min.*
Anzahl beförderter Personen**	4,5	*Mittelwert*

*alle Pkw, **am Stichtag genutzte Pkw

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

8. Radverkehr

Das vorliegende Kapitel greift die Ergebnisse zur Fahrradausstattung aus Kapitel 3, zur üblichen Nutzung aus Kapitel 5 sowie zur Bewertung der Infrastruktur aus Kapitel 6 auf und ergänzt sie um soziodemografische Analysen und Auswertungen nach Raumtypen.

Für die Beschreibung der Fahrradausstattung wird sowohl die Haushalts- als auch die Personenebene herangezogen. Es geht jeweils nicht nur um den Besitz von normalen Fahrrädern, sondern auch um die elektrobetriebenen Zweiräder. Die übliche Nutzungshäufigkeit – auch von Lastenfahrrädern – und die Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort bleiben auf der Personenebene. Angaben zu Anlässen, Distanzen und Dauern werden auf Wegeebene berichtet. Dabei werden die Ergebnisse zu den Mobilitätskennwerten (Modal Split) aus Kapitel 4 um Differenzierungen zwischen Fahrrädern mit und ohne Elektroantrieb ergänzt.

Fahrradbesitz in den Haushalten

Fasst man alle Fahrradtypen (mit und ohne Elektromotor) zusammen, besitzen rund drei Viertel aller hessischen Haushalte mindestens ein Fahrrad (73 Prozent). Im Durchschnitt beträgt die mittlere Anzahl 1,9 Fahrräder pro Haushalt. Anders gesagt: Jedem vierten Haushalt in Hessen steht kein privates Zweirad zur Verfügung (26 Prozent). Damit ähnelt Hessen dem Bund (ohne Abbildung).

In allen Raumtypen Hessens besitzt jeweils die (deutliche) Mehrheit der Haushalte mindestens ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Mittelstädte der Stadtregionen besitzen im Durchschnitt (knapp) mehr als zwei Fahrräder pro Haushalt und liegen damit im Vergleich der Raumtypen vorne. Doch auch die kleinstädtischen, dörflichen Räume sowohl der Stadt- als auch der ländlichen Regionen besitzen jeweils im Schnitt 1,7 Fahrräder je Haushalt (ohne Abbildung).

Etwas größer als bei der mittleren Anzahl der Fahrräder im Haushalt fallen die Unterschiede zwischen den Regionen hinsichtlich der Nicht-Besitzquote aus. Gibt in der Metropole sowie in Mittelstädten der Stadtregion etwas weniger als jeder fünfte Haushalt an, kein Fahrrad zu besitzen (jeweils 22 Prozent), erreichen die Anteile in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen sowohl der Stadt- als auch der ländlichen Regionen jeweils 35 Prozent (ohne Abbildung).

Richtet man den Blick auf den sozioökonomischen Status, fällt ein deutliches Gefälle auf: Haushalte mit (sehr) hohem Status besitzen im Schnitt mehr als doppelt so viele Fahrräder jeglicher Art als Haushalte mit (sehr) niedrigem Status (1,1 vs. 2,5; mittlere Statusgruppe: 1,5).

Quote für Elektrofahrräder und Pedelecs in höheren Statusgruppen deutlich erhöht

In Hessen besitzt jeder fünfte Haushalt ein Elektrofahrrad oder Pedelec (19 Prozent). Dabei dominiert der Einzel- gegenüber dem Mehrfachbesitz (13 vs. 6 Prozent). Nahezu die gleiche Situation zeigt sich bundesweit. Vier von fünf Haushalten in Hessen, aber auch bundesweit, besitzen kein elektrobetriebenes Zweirad (ohne Abbildung).

Der Besitz eines Elektrofahrrads oder Pedelec ist in der Metropole mit 14 Prozent vergleichsweise selten. Im Vergleich der Raumtypen stechen die Haushalte der Mittelstädte und des kleinstädtischen, dörflichen Raums der ländlichen Regionen hervor: Auf den „E-Besitz“ entfallen 22 Prozent (ohne Abbildung).

Fast jeder vierte Haushalt mit (sehr) hohem ökonomischem Status besitzt mindestens ein Elektrofahrrads oder Pedelec (23 Prozent) – im Vergleich zu 11 Prozent der (sehr) niedrigen Statusgruppe (mittlere Statusgruppe: 18 Prozent; ohne Abbildung).

Persönlicher Fahrradbesitz und Verfügbarkeit verschiedener Fahrradarten

Die Fahrradausstattung der Personen ab 14 Jahren kann sich aus einem normalen oder einem elektrobetriebenen Fahrrad oder aus dem Doppelbesitz beider Typen zusammensetzen. Im Folgenden wird der allgemeine (Nicht-)Besitz unabhängig von der Fahrradart nach soziodemografischen und regionalen Merkmalen differenziert. Anhand dieser Merkmale wird auch berichtet, wie bestimmte Personengruppen mit normalen und/oder elektrobetriebenen Fahrrädern ausgestattet sind.

Die Mehrheit der Hessinnen und Hessen ab 14 Jahren besitzt ein Fahrrad, ein Elektrofahrrad oder beides (70 Prozent; siehe Kapitel 3). Etwa ein Drittel der Bevölkerung besitzt weder ein Fahrrad noch ein Elektrofahrrad (29 Prozent), womit die Besitzquote in Hessen etwas unter dem Bundesdurchschnitt liegt.

Der Blick auf die Raumtypen offenbart geringe Unterschiede. Mit abnehmender Siedlungsdichte steigt der Anteil der Personen ab 14 Jahren mit Elektrofahrrad an. Während in der Metropole 12 Prozent ein Elektrofahrrad besitzen, liegt dieser Anteil in kleinstädtischen, dörflichen Räumen der ländlichen Regionen bei 18 Prozent. Ähnlich wie bei der grundsätzlichen Verfügbarkeit von Fahrrädern mit oder ohne Elektromotor dürften dahinter Faktoren wie Fahrdistanzen, Verkehrsmittelalternativen und Abstellmöglichkeiten stehen.

Die Besitzanteile variieren deutlich zwischen den Altersgruppen. Die Nicht-Besitzquote liegt bei den 14- bis 17-Jährigen bei 15 Prozent, bei den ab 75-Jährigen steigt sie auf 57 Prozent. Auf die höchste Fahrradverfügbarkeit in der Jugend folgt ein „Fahrradknick“ bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren: Die Nicht-Besitzquote verdoppelt sich zunächst und sinkt in den folgenden Altersgruppen bis 49 Jahre langsam ab, um anschließend wieder deutlich anzusteigen. Die niedrige Nicht-Besitzquote von 15 Prozent für Fahrräder oder Elektrofahrräder in der Altersklasse der 14- bis 17-Jährigen ist Teil des besagten „Fahrradknicks“ bei den jungen Erwachsenen und bettet sich in einen abnehmenden Trend von einer fast Vollausstattung in der Kindheit zu einer geringeren Ausstattung bei den jungen Erwachsenen ein (ohne Abbildung).

Auch die Anteile der beiden Fahrradarten differieren. 16 Prozent aller Personen ab 14 Jahren besitzen ein Elektrofahrrad, 54 Prozent ausschließlich ein normales Fahrrad ohne Elektromotor. In der Altersklasse der 50- bis 64-Jährigen erreicht der Anteil der Elektrofahrräder mit 21 Prozent den höchsten Wert. Von diesem Schwerpunkt breiten sich Elektrofahrräder sowohl zu den älteren als auch zu den jüngeren Altersgruppen aus. Bei Fahrrädern ohne Elektromotor ist das Muster anders. Sie haben mit 81 Prozent die höchste Verbreitung bei Kindern und Jugendlichen ab 14 Jahren und verlieren in den folgenden Lebensphasen kontinuierlich an Bedeutung. Nach dem „Fahrradknick“ bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen werden sie in den mittleren und höheren Altersklassen durch Elektrofahrräder ergänzt oder ersetzt (ohne Abbildung).

Ein Blick auf die Geschlechterunterschiede offenbart, dass zwei Drittel der Frauen ein Fahrrad oder Elektrofahrrad besitzen, bei den Männern sind es sogar 75 Prozent. Dieser Unterschied ist wahrscheinlich ein Effekt des großen Frauenanteils in den hohen Altersgruppen (und der damit verbundenen höheren Nicht-Besitzquote), der ab 65 Jahren die 50-Prozent-Marke überschreitet (ohne Abbildung).

Bemerkenswert ist, dass sowohl der Anteil der Männer ab 14 Jahren als auch der Anteil der Frauen ab 14 Jahren mit Elektrofahrrad jeweils bei 16 Prozent liegt. Der Unterschied bei der grundsätzlichen Verfügbarkeit ergibt sich demnach ausschließlich aus den Fahrrädern ohne Elektromotor (ohne Abbildung).

Deutliche Unterschiede in der üblichen Nutzungsintensität

29 Prozent der Hessinnen und Hessen ab 14 Jahren fahren in einer üblichen Woche Fahrrad oder Elektrofahrrad (siehe Abbildung 28 auf Seite 48). Ebenfalls 29 Prozent fahren gelegentlich, also monatlich oder seltener, und 42 Prozent der hessischen Bevölkerung fahren so gut wie nie mit dem Fahrrad oder Elektrofahrrad. Im Vergleich zum bundesweiten Ergebnis ist das hessische Ergebnis etwas in Richtung der gelegentlichen und Nicht-Nutzung verschoben.

Die Fahrradverfügbarkeit in den verschiedenen Altersklassen hat bereits Unterschiede gezeigt, die sich bei der üblichen Fahrrad- bzw. Elektrofahrradnutzung wiederholen. Der Nicht-Nutzungsanteil fällt bei den bis 17-Jährigen mit 30 Prozent am geringsten aus und steigt bei Personen ab 75 Jahren auf 74 Prozent. Bei den jungen Erwachsenen zeigt sich der „Fahrradknick“ durch hohe Nicht-Nutzungsanteile bis in die mittleren Altersklassen. Umgekehrt fallen die Anteile für die mindestens wöchentliche Nutzung bei den Jugendlichen bis 17 Jahren am höchsten aus (39 Prozent). An diese hohen Anteile können erst die Altersgruppen zwischen 50 und 64 Jahren (33 Prozent) und die 30- bis 39-Jährigen (32 Prozent) anschließen (siehe Abbildung 37).

Die Nutzungsintensität ist bei den Männern etwas in Richtung der häufigeren Nutzung und bei den Frauen etwas in Richtung der Nicht-Nutzung verschoben. Während ein Drittel der Männer mindestens wöchentlich Fahrrad fährt, tun dies nur ein Viertel der Frauen. Fast die Hälfte der Frauen gibt an, so gut wie nie mit dem Fahrrad zu fahren, während dieser Anteil bei den Männern nur ein gutes Drittel erreicht. Die

unterschiedlichen Ausstattungsraten spiegeln sich damit deutlich in unterschiedlichen Nutzungsintensitäten wider (siehe Abbildung 37).

Dieses Muster zeigt sich auch bei der Betrachtung der üblichen Fahrradnutzung nach ökonomischem Haushaltsstatus. Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem Status besitzen weniger Fahrräder und fahren insgesamt deutlich seltener mit dem Fahrrad als Personen aus Haushalten mit sehr hohem Status. Die Anteile von Personen, die mindestens wöchentlich Fahrrad fahren, liegen in den sehr niedrigen, niedrigen und mittleren Statusgruppen unterhalb des hessenweiten Durchschnitts, während die Anteile der Personen, die angeben, so gut wie nie Fahrrad zu fahren, in diesen Gruppen die 50-Prozent-Marke teilweise deutlich überschreiten bzw. nur knapp darunter liegen (siehe Abbildung 37).

Je größer die Siedlungsdichte ist, desto höher fällt der Anteil jener Personen ab 14 Jahren aus, die mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad fahren. In der Metropole erreicht dieser Anteil 42 Prozent und liegt mit 34 bzw. 32 Prozent auch in den Regiopolen und Mittelstädten der Stadtregionen über dem hessenweiten Durchschnitt. In den kleinstädtischen, dörflichen Räumen und den Mittelstädten der ländlichen Regionen fahren deutlich weniger Personen mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad. Diese Raumtypen weisen zugleich den höchsten Anteil an Personen auf, die so gut wie nie mit dem Fahrrad fahren; ihre Anteile steigen in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen über die 50-Prozent-Marke (ohne Abbildung).

Leih- und Mieträder in Städten häufiger

Leih- und Mieträder werden im Sharing-Kapitel Kapitel 10 genauer betrachtet. An dieser Stelle sei lediglich festgehalten, dass sie im Alltag der meisten Hessinnen und Hessen ab 14 Jahren keine wesentliche Rolle spielen. Etwa 4 Prozent der Personen ab 14 Jahren geben an, monatlich oder seltener ein Leih- oder Mietrad zu nutzen. In der Metropole, Regiopolen und zentralen Städten, wo solche Angebote häufiger zu finden sind, steigen diese Anteile auf bis zu 10 Prozent. Davon gibt jeweils etwa 1 Prozent an, mindestens wöchentlich ein solches Angebot zu nutzen (ohne Abbildung).

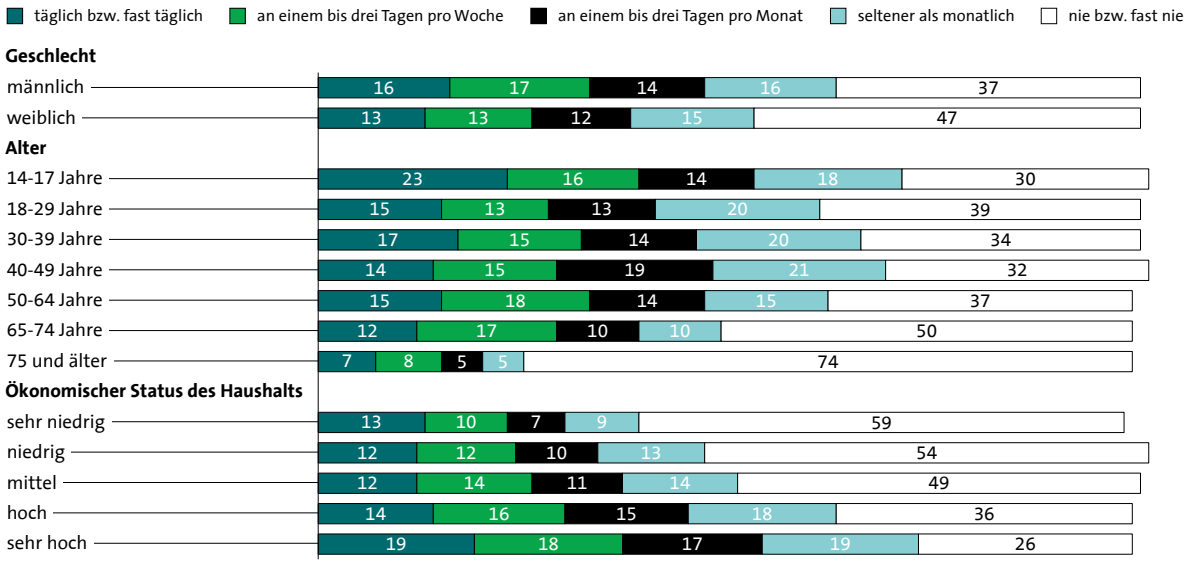
Lastenfahrräder spielen insgesamt keine Rolle

Ähnlich wie die Leihfahrräder spielen auch die Lastenfahrräder für die Mehrheit der Hessinnen und Hessen im Alltag keine Rolle: 97 Prozent nutzen kein Lastenfahrrad (ohne Abbildung).

Abbildung 37

Personen ab 14 Jahren

Übliche Fahrradnutzung nach soziodemografischen Merkmalen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Regional und in bestimmten Lebensphasen steigt die Relevanz aber deutlich. In der Metropole, Regiopolen und zentralen Städten der ländlichen Regionen liegen die Nutzungsanteile insgesamt bei 5 bzw. 6 Prozent, davon etwa die Hälfte mit einer mindestens wöchentlichen Nutzung. Bei den Altersgruppen zeigt sich ein Schwerpunkt bei den 30- bis 49-Jährigen, wo die Nutzungsanteile bei 5 Prozent der Personen liegen (ohne Abbildung).

Lastenfahrräder werden offenbar häufig genutzt, um kleine Kinder mitzunehmen. So steigen die Anteile bei Personen aus Haushalten mit mindestens einem Kind unter 6 Jahren auf 9 Prozent, davon 7 Prozent mit mindestens wöchentlicher Nutzung. Sobald die Kinder im Haushalt älter werden, sinken diese Anteile ab und nähern sich dem hessenweiten Durchschnitt (ohne Abbildung).

Rang 3 für die Fahrradinfrastruktur nach Autofahren und Zufußgehen

In Kapitel 6 wurden die Bewertungen der Verkehrssituationen für das Zufußgehen, das Autofahren, das Fahrradfahren und den ÖPNV am Wohnort vorgestellt. Die Bedingungen für das Auto schnitten mit einer Durchschnittsnote von 2,2 am besten ab, gefolgt von den Bedingungen für das Zufußgehen (2,4), dem Fahrrad (2,9) und dem ÖPNV (3,2). Im Vergleich rangiert die Bewertung für das Fahrrad also auf Rang 3 und zeigt einen deutlichen Abstand zu den beiden vorderen Plätzen.

Die Frauen in Hessen bewerten die Verkehrssituation für das Fahrrad etwas negativer als die Männer (siehe Abbildung 38). Die Bewertungen unterscheiden sich zwischen den Altersklassen etwas und erreichen mit 2,7 den besten Wert bei den 30- bis 39-Jährigen und den schlechtesten Wert mit 3,1 bei den 65- bis 74-Jährigen. Alle Statusgruppen bewerten die Verkehrssituation als befriedigend.

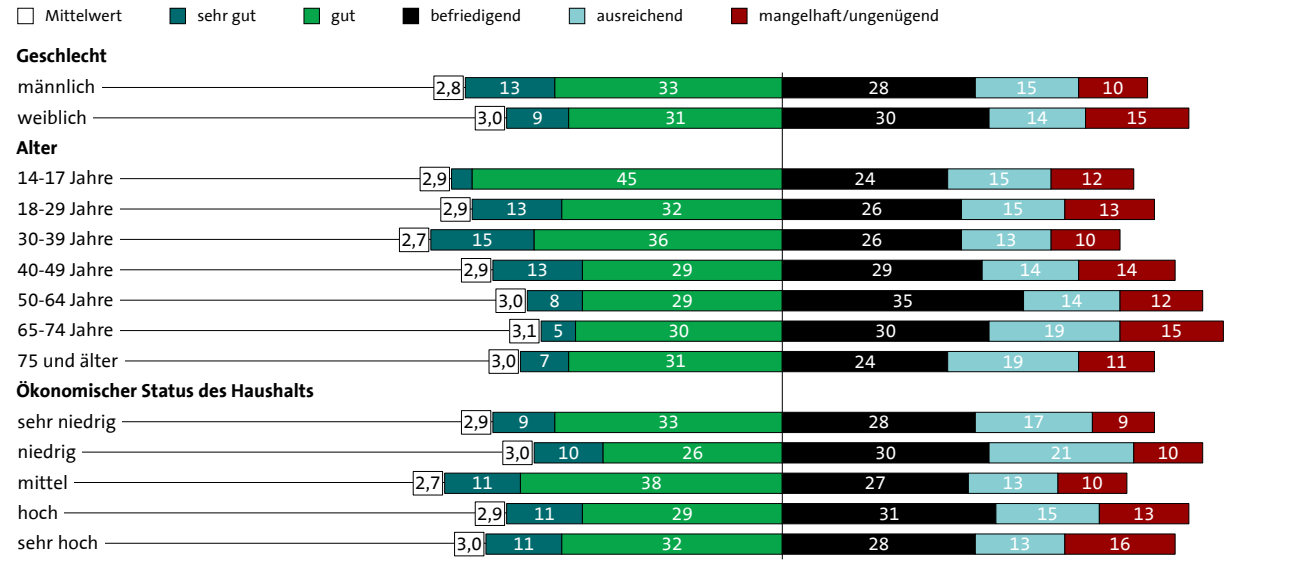
Bei den Raumtypen zeigt sich eine ähnliche Spannweite in den Bewertungen. Die besten Noten werden in der Metropole und Mittelstädten der Stadtregionen vergeben (2,7 bzw. 2,8), während in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der Stadtregionen mit 3,3 die schlechteste Durchschnittsnote erreicht wird (ohne Abbildung).

Die besseren Bewertungen in der Metropole und den Mittelstädten relativieren sich, wenn auch hier auf die Rangfolge der Bewertungen für die verschiedenen Verkehrsmittel geschaut wird. In der Metropole erreicht die Bewertung der Infrastruktur für das Fahrradfahren mit 2,7 zwar die beste Fahrradbewertung,

Abbildung 38

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort nach soziodemografischen Merkmalen



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

aber die Durchschnittsnoten der anderen Verkehrsmittel fallen noch besser aus, sodass das Fahrrad den letzten Platz belegt. In den Mittelstädten rangiert das Fahrrad mit der Durchschnittsnote 2,8 vor dem ÖPNV auf dem dritten Platz (ohne Abbildung).

Es zeigen sich zwar Unterschiede zwischen Altersklassen und Raumtypen, jedoch ohne durchgängig lineares Muster. Vermutlich unterscheiden sich die individuellen Bedingungen zum Fahrradfahren deutlicher von Wohnort zu Wohnort als zwischen den aggregierten Raumtypen.

Fahrrad mit geringsten Anteil am Modal Split

An einem durchschnittlichen Tag werden 9 Prozent aller Wege mit einem Fahrrad unternommen, davon 2 Prozent mit einem Elektrofahrrad und 7 Prozent mit einem normalen Fahrrad. Insgesamt entfallen auf Fahrräder und Elektrofahrräder 3 Prozent der Personenkilometer. Das Fahrrad hat damit den kleinsten Anteil am Modal Split, sowohl bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens als auch bei der Betrachtung der Verkehrsleistung (siehe Abbildung 14 auf Seite 35 und Abbildung 16 auf Seite 37).

Mehr als ein Drittel aller Fahrradwege führt zur Arbeit, zur Ausbildungseinrichtung oder erfolgt im dienstlichen Kontext (37 Prozent). Freizeitunternehmungen sind mit 31 Prozent der wichtigste Einzelanlass für einen Fahrradweg, gefolgt von Einkäufen und Erledigungen (23 Prozent). Begleitungen bzw. das Bringen und Abholen von Personen sind bei 9 Prozent der Fahrradwege der Anlass. Damit entspricht die Verteilung der Hauptanlässe für Fahrradwege grundsätzlich der Verteilung über alle Verkehrsmittel (ohne Abbildung).

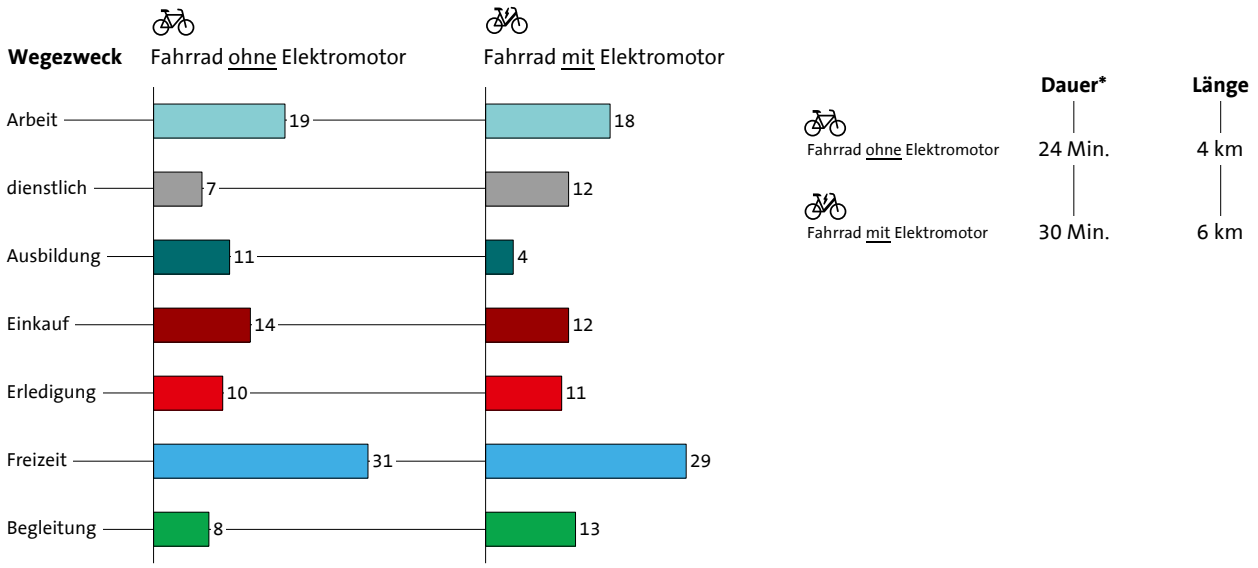
Die Unterschiede zwischen Elektrofahrrädern und klassischen Fahrrädern ergeben sich hauptsächlich aus der etwas unterschiedlichen Nutzungsstruktur (siehe Abbildung 39). Das Elektrofahrrad wird häufiger im dienstlichen Kontext genutzt, deutlich seltener für den Weg zur Ausbildungseinrichtung. Bei der allgemeinen Nutzung von Lastenfahrrädern hat sich deren höhere Bedeutung bei Erwachsenen mit kleinen Kindern bereits gezeigt. Dies spiegelt sich in den höheren Anteilen für Begleitungen sowie das Bringen und Holen bei Elektrofahrrädern erneut.

Mit durchschnittlich 4 Kilometern liegen Fahrradentfernungen deutlich näher an den Fußwegen (2 Kilometer) als an den Wegen mit motorisierten Verkehrsmitteln (17 Kilometer MIV als fahrende Person,

Abbildung 39

Wege

Kennwerte von Fahrradfahrten mit und ohne Elektromotor am Stichtag



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen, *ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

18 Kilometer MIV-Mitfahrt und 19 Kilometer ÖV). Bei Elektrofahrrädern steigt die durchschnittliche Entfernung auf 6 Kilometer und verringert den Abstand zu den durchschnittlichen Entfernungen bei den motorisierten Verkehrsmitteln nur geringfügig (siehe Abbildung 39).

Anders sieht es bei den Wegedauern aus. Mit durchschnittlich 25 Minuten sind Fahrradwege am kürzesten (ohne regelmäßige berufliche Wege). Sie nehmen etwas weniger Zeit in Anspruch als Fuß- und MIV-Wege (jeweils etwa 28 Minuten). ÖV-Wege benötigen mit fast 52 Minuten deutlich mehr Zeit. Die kürzeren durchschnittlichen Distanzen der normalen Fahrräder resultieren in etwas kürzeren Wegedauern (24 Minuten) gegenüber 30 Minuten bei den Elektrofahrrädern (siehe Abbildung 39).

Hohe Besitzquoten bei geringer Beteiligung am Verkehrsgeschehen

Festzuhalten bleibt, dass die Mehrheit der hessischen Bevölkerung ein Fahrrad oder Elektrofahrrad besitzt. Trotz der hohen Verfügbarkeit bleibt der Anteil am Verkehrsgeschehen im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln gering. Die geringe Bedeutung spiegelt sich in den vergleichsweise schlechten Bewertungen der Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort wider. Neben guten Radwegen spielen hier vermutlich auch einfache und sichere Abstellmöglichkeiten zu Hause und am Ziel eine wichtige Rolle.

9. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel an einem durchschnittlichen Tag für 12 Prozent aller Wege und für 19 Prozent aller zurückgelegten Kilometer genutzt werden. Damit rangieren sie beim Verkehrsaufkommen auf Platz drei vor dem Fahrrad und bei der Verkehrsleistung auf Platz zwei hinter dem motorisierten Individualverkehr. Das entspricht in etwa dem bundesweiten Ergebnis. Im vorliegenden Kapitel werden die Nutzungsgruppen genauer betrachtet und weitere Merkmale zur Abschätzung von Kundenpotenzialen und Verbesserungsmöglichkeiten ausgewertet.

Ein Viertel Stammkundinnen und -kunden

Auf Basis der üblichen Verkehrsmittelnutzung lässt sich die Bevölkerung ab 14 Jahren drei Nutzungsgruppen zuordnen: Etwa ein Viertel aller Hessinnen und Hessen ab 14 Jahren (26 Prozent) gehört zur Stammkundschaft, die das ÖPNV-Angebot mindestens wöchentlich nutzt, ein gutes Drittel zählt zu den Gelegenheitskundinnen und -kunden (34 Prozent), die das ÖPNV-Angebot monatlich oder seltener nutzen, und 40 Prozent zu den Nicht-Kundinnen und -Kunden, die das ÖPNV-Angebot (fast) nie nutzen (siehe Abbildung 40). Zu den ÖPNV-Nicht-Kundinnen und -Kunden zählen auch etwa 7 Prozent wenig mobile Personen, die nur sehr selten Verkehrsmittel nutzen und deshalb nicht zum klassischen erreichbaren Kundenpotenzial gehören. Im Vergleich zu den bundesweiten Ergebnissen ist das hessische Ergebnis etwas in Richtung intensiverer Nutzung verschoben, sodass die Anteile der Nicht-Nutzenden etwas geringer und die Anteile der Stammkundschaft etwas höher ausfallen (ohne Abbildung).

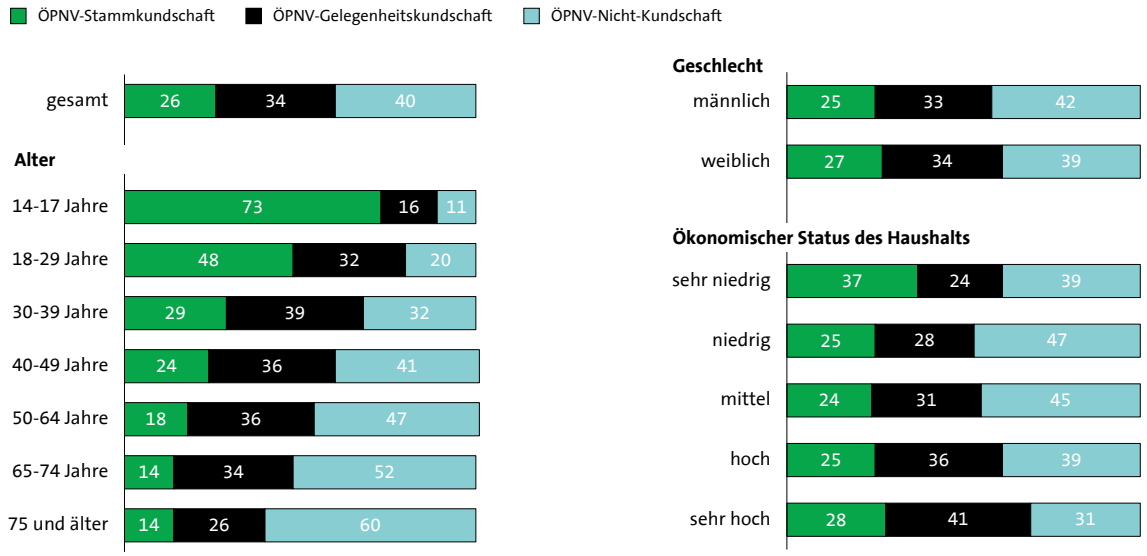
Die Anteile der Nutzungsgruppen haben sich im Zeitvergleich mit 2017 nicht wesentlich verändert. Auch damals gehörte ein Viertel der Befragten zur Stammkundschaft (26 Prozent). Anteilig etwas weniger Personen gelten mittlerweile als Gelegenheitskundin oder -kunde (2017: 37 Prozent). Dementsprechend ist der Anteil der Nicht-Kundschaft leicht gestiegen (2017: 38 Prozent; ohne Abbildung).

Zwischen den Raumtypen zeigen sich deutliche Unterschiede im Zusammenhang mit der Siedlungsdichte, dem ÖPNV-Angebot und der Pkw-Verfügbarkeit. So übersteigt der Anteil der Stammkundschaft in der Metropole die 50-Prozent-Marke (53 Prozent) und liegt auch in Regiopolen (44 Prozent) sowie in zentralen Städten der ländlichen Regionen (29 Prozent) über dem hessenweiten Durchschnitt. Auf der anderen Seite des Nutzungsspektrums übersteigen die Anteile der Nicht-Nutzenden in kleinstädtischen und dörflichen Räumen sowie in Mittelstädten (ländliche

Abbildung 40

Personen ab 14 Jahren

ÖPNV-Segmente nach soziodemografischen Merkmalen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Region) jeweils die 50-Prozent-Marke und liegen über dem hessenweiten Durchschnitt (ohne Abbildung).

Die Gruppenproportionen bei Männern und Frauen sind sehr ähnlich. Bei Männern sind sie jedoch um einige Punkte in Richtung seltenerer Nutzung bzw. Nicht-Nutzung verschoben, bei Frauen entsprechend um einige Punkte in Richtung häufigerer Nutzung (siehe Abbildung 40). Der Blick auf die Altersgruppen zeigt deutliche Unterschiede in den Lebensphasen. Fast drei Viertel der 14- bis 17-Jährigen, zumeist Schülerinnen und Schüler, gehören zur ÖPNV-Stammkundschaft. Lediglich 11 Prozent dieser Altersklasse nutzen den ÖPNV nie oder fast nie. In den folgenden Altersklassen sinkt der Anteil der Stammkundinnen und -kunden kontinuierlich ab, bis er in den Gruppen der ab 65-Jährigen mit 14 Prozent seinen niedrigsten Wert erreicht. Parallel dazu steigt der Anteil der Nicht-Kundinnen und -Kunden kontinuierlich an und erreicht in der höchsten Altersgruppe mit 60 Prozent seinen höchsten Anteil. Der Anteil der wenig mobilen Personen, die üblicherweise nur sehr selten Verkehrsmittel nutzen, steigt ab 65 Jahren auf 9 Prozent und erreicht bei den ab 80-Jährigen 37 Prozent (ohne Abbildung). Damit relativiert sich der potenziell erreichbare Anteil deutlich.

Der Anteil der Personen mit gelegentlicher ÖPNV-Nutzung erreicht in den mittleren Altersgruppen seine höchsten Werte (siehe Abbildung 40). Auch der ökonomische Status des Haushalts, in dem die Person lebt, beeinflusst die ÖPNV-Nutzungsintensität. Mehr als ein Drittel der Personen aus Haushalten mit sehr geringem Status nutzt den ÖPNV mindestens wöchentlich (37 Prozent). In den mittleren Gruppen sinkt dieser Anteil und steigt in der Gruppe der Personen aus Haushalten mit sehr hohem Status auf den zweithöchsten Wert (28 Prozent). Umgekehrt fallen die Anteile der Personen, die den ÖPNV fast nie oder nie nutzen, in den mittleren Statusgruppen am höchsten aus.

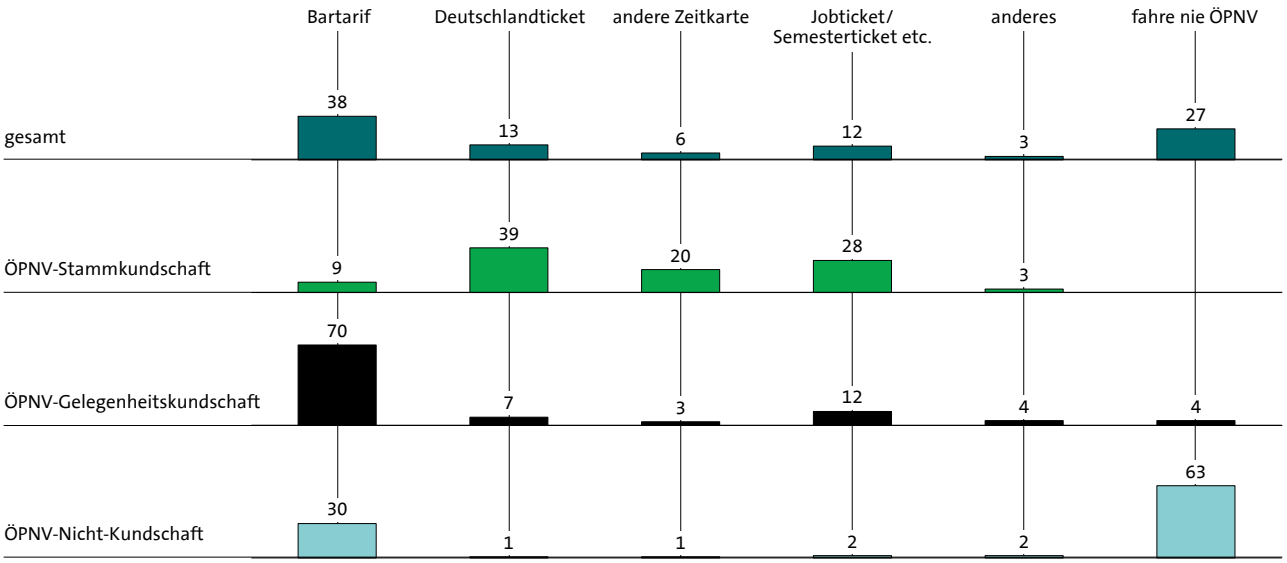
Fast ein Drittel mit Zeitkarten unterwegs

Ein gutes Drittel der Bevölkerung ab 14 Jahren nutzt für Fahrten mit Bus oder Bahn eine Fahrkarte aus dem Bartarif (38 Prozent), bei dem für jede Fahrt eine zur Strecke passende Fahrkarte ausgewählt und bezahlt werden muss. Ein knappes Drittel nutzt eine Zeitkarte (31 Prozent), bei der in der Regel monatliche Abonnements für alle Fahrten in einem bestimmten Tarifgebiet abgeschlossen werden. Ein gutes Viertel (27 Prozent) nutzt Busse und Bahnen so selten, dass keine

Abbildung 41

Personen ab 14 Jahren

Genutzte Fahrkarten nach ÖPNV-Segmenten



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

üblicherweise genutzte Fahrkartenart angegeben werden kann (siehe Abbildung 41).

Die Proportionen zwischen diesen drei Gruppen verschieben sich je nach betrachteter ÖPNV-Kundengruppe. Der Bartarif ist vor allem für die Gelegenheits- und Nicht-Kundinnen und -Kunden relevant und erreicht dort Anteile von 70 bzw. 30 Prozent, während bei den Stammkundinnen und -kunden die Zeitkarten mit 87 Prozent das dominierende Fahrkartensegment sind – wozu neben dem Deutschlandticket auch die spezifischen hessenweiten Zeitkartenangebote (Schülerticket, Landesticket, Seniorenticket) zählen, die 2017, 2018 und 2020 eingeführt wurden.

ÖPNV-Verkehrssituation am Wohnort mit Vorteilen im städtischen Bereich

Die Bewertung der Verkehrssituation wurde in Kapitel 6 bereits für die verschiedenen Verkehrsmittel dargestellt. Die allgemeine Verkehrssituation am Wohnort schnitt für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 3,2 am schlechtesten ab. In der Metropole (2,3), in Regiopolen und Großstädten (2,6) sowie in den zentralen Städten der ländlichen Region (2,9) liegen die Bewertungen über dem Durchschnitt. Vor allem in kleinstädtischen und dörflichen Räumen sind die Bewertungen unterdurchschnittlich und erreichen im Mittel lediglich die Bewertung „ausreichend“ (ohne Abbildung).

Diese Spannweite der Bewertungen findet sich auch bei den ÖPNV-Kundengruppen wieder. Die eher städtisch geprägte ÖPNV-Stammkundschaft bewertet die ÖPNV-Situation mit 2,7 deutlich besser als Gelegenheits- und Nicht-Kundinnen und -Kunden mit Durchschnittsnoten von 3,0 bzw. 3,7 (siehe Abbildung 42).

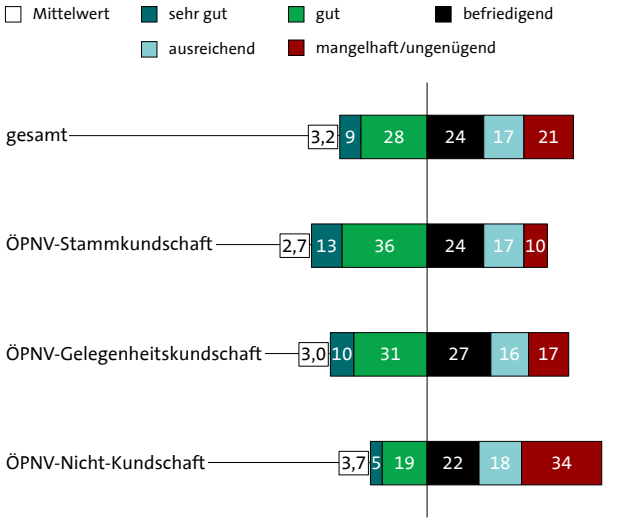
Neben dem Raumtyp und dem damit zusammenhängenden ÖPNV-Angebot korreliert also auch die Nutzungsintensität mit der Bewertung. Mit Blick auf ÖPNV-Potenziale ist die Bewertung der Verkehrssituation ein wichtiger Hinweis. Immerhin 41 Prozent der Gelegenheitskundschaft und 24 Prozent der Nicht-Kundinnen und -Kunden bewerten die ÖPNV-Verkehrssituation am Wohnort als sehr gut oder gut.

Neben dem Angebot spielen auch Einstellungen und Vorlieben eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Insgesamt stimmen 38 Prozent der Bevölkerung

Abbildung 42

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort nach ÖPNV-Segmenten



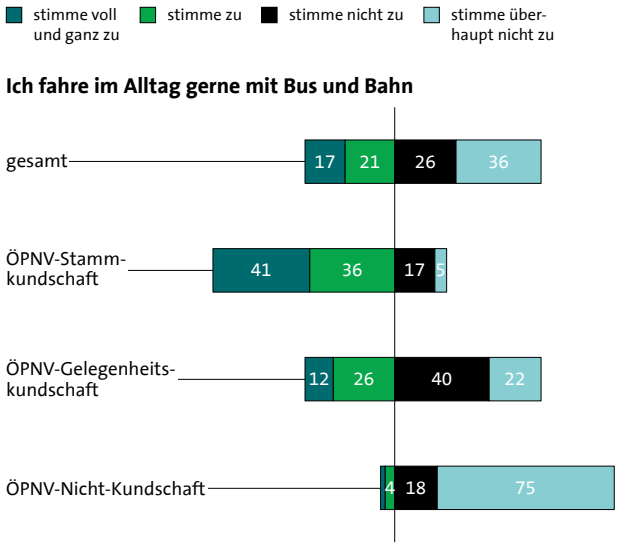
Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 43

Personen ab 14 Jahren

Affinität zum ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten



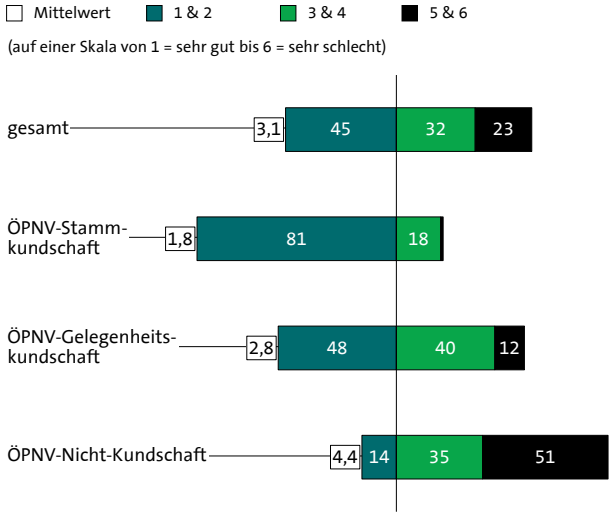
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 44

Personen ab 14 Jahren

Vertrautheit mit dem regionalen ÖPNV-Angebot nach ÖPNV-Segmenten



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

ab 14 Jahren der Aussage (voll und ganz) zu, im Alltag gerne mit Bus oder Bahn zu fahren, während die Mehrheit (62 Prozent) diese Aussage (voll und ganz) ablehnt (siehe Abbildung 43). Das Verhältnis von etwa vier ÖPNV-Affinen unter zehn Personen verschiebt sich in den ÖPNV-Kundengruppen entsprechend: Unter der ÖPNV-Stammkundschaft sind etwa acht von zehn Personen ÖPNV-affin, unter der ÖPNV-Gelegenheitskundschaft etwa vier von zehn und unter der ÖPNV-Nicht-Kundschaft lediglich eine von zehn.

Die Ergebnisse verdeutlichen zum einen die starke Korrelation zwischen üblicher Nutzung und Affinität. Zum anderen zeigen sie, dass die Zusammenhänge nicht perfekt sind: Zwei von zehn ÖPNV-Stammkundinnen und -kunden fahren im Alltag nicht gerne mit Bus und Bahn. Das heißt, sie bevorzugen wahrscheinlich andere Verkehrsmittel und verlassen die Gruppe der ÖPNV-Stammkundschaft, sobald sich entsprechende Optionen ergeben. Andersherum gibt eine von zehn Personen, die das ÖPNV-Angebot aktuell nicht nutzt, an, im Alltag gerne mit Bus oder Bahn zu fahren, und könnte mit entsprechend passenden Angeboten als Kundin oder Kunde gewonnen werden.

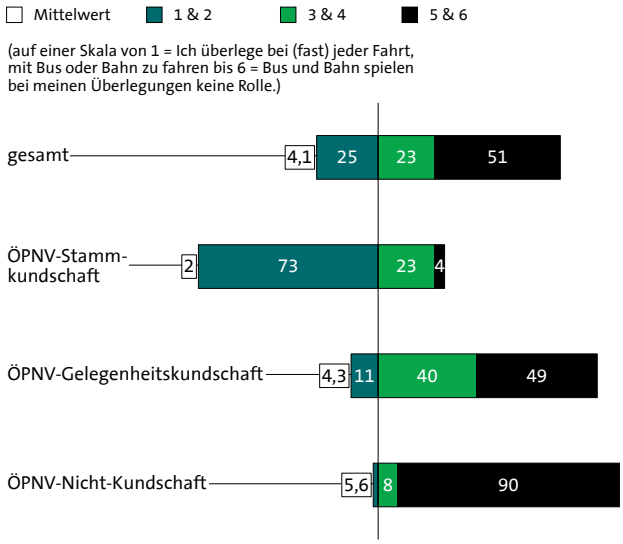
Etwa ein Viertel kennt sich nur sehr schlecht mit dem ÖPNV-Angebot vor Ort aus

Neben der Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots und der persönlichen Affinität dazu sind die Kenntnisse über das Angebot mit seinen Verbindungen und Fahrzeiten sowie den verfügbaren Tarifen ein wichtiger Faktor auf dem Weg zu seiner Nutzung. Diese Kenntnisse über das ÖPNV-Angebot vor Ort wurden als Selbsteinschätzung auf einer Skala von 1 „sehr gut“ bis 6 „sehr schlecht“ erfasst. 45 Prozent der Personen ab 14 Jahren verorten die eigene Vertrautheit mit dem ÖPNV-Angebot bei den Noten 1 oder 2, also als sehr gut oder gut (siehe Abbildung 44). Etwa ein Drittel verortet sich in der Skalenmitte bei den Noten 3 und 4 (32 Prozent), und etwa ein Viertel wählt die Noten 5 oder 6 und schätzt die eigenen Kenntnisse zum regionalen ÖPNV-Angebot als schlecht oder sehr schlecht ein (23 Prozent). Im Vergleich zur bundesweiten Verteilung ist das hessische Ergebnis etwas in Richtung guter Vertrautheit verschoben, sodass die Gruppe mit (sehr) guter Vertrautheit 5 Prozentpunkte größer und die Gruppe mit (sehr) schlechter Vertrautheit 4 Prozentpunkte kleiner ausfällt.

Abbildung 45

Personen ab 14 Jahren

Nutzungserwägungen nach ÖPNV-Segmenten



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Die Stamm- und Gelegenheitskundinnen und -kunden verorten sich überdurchschnittlich häufig in der Gruppe mit großer Vertrautheit (81 bzw. 48 Prozent), während nur 14 Prozent der Nicht-Kundinnen und -Kunden ihre Kenntnisse des regionalen ÖPNV-Angebots als (sehr) gut beschreiben. Der Anteil der (sehr) schlecht mit dem regionalen ÖPNV-Angebot Vertrauten liegt unter den Nicht-Kundinnen und -Kunden mit 51 Prozent knapp oberhalb der 50-Prozent-Marke.

Ein Viertel erwägt ÖPNV-Nutzung bei jeder Fahrt

Obwohl fast die Hälfte der Bevölkerung ab 14 Jahren die eigenen Kenntnisse des regionalen ÖPNV-Angebots als (sehr) gut einschätzt, erwägt nur ein Viertel vor (fast) jeder geplanten Fahrt, diese mit dem ÖV zurückzulegen (siehe Abbildung 45). Mehr als die Hälfte gibt an, dass Bus und Bahn bei ihren Überlegungen in der Regel keine Rolle spielen (51 Prozent). Ähnlich wie die Vertrautheit ist auch die Erwägung im Vergleich zum bundesweiten Ergebnis in Hessen etwas in Richtung Bus und Bahn verschoben. So ist die Gruppe, die das ÖPNV-Angebot bei (fast) jeder Fahrt erwägt, in Hessen 3 Prozentpunkte größer und die Gruppe, bei der das ÖV-Angebot keine Rolle spielt, 5 Prozentpunkte kleiner als im bundesweiten Durchschnitt.

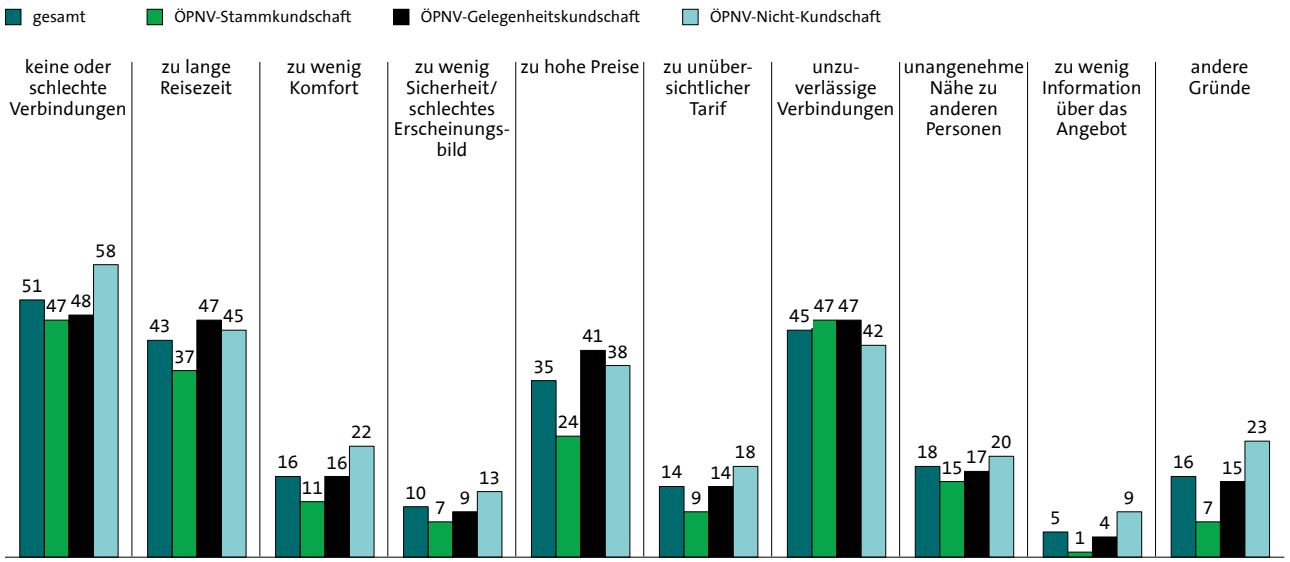
Bei den Stammkundinnen und -kunden, die – wie bereits gezeigt – in der Regel eine Zeitkarte besitzen, eine hohe Affinität zum ÖPNV haben und sehr vertraut mit dem regionalen Angebot sind, erwägen knapp drei Viertel (73 Prozent) bei (fast) jeder Fahrt die Nutzung des ÖPNV. Bei den Gelegenheitskundinnen und -kunden sinkt dieser Anteil auf 11 Prozent und erreicht bei den Nicht-Kundinnen und -Kunden 1 Prozent. Umgekehrt spielt bei neun von zehn Nicht-Kundinnen und -Kunden das ÖPNV-Angebot in der Regel keine Rolle bei Überlegungen – und auch bei den Gelegenheitskundinnen und -kunden zieht fast die Hälfte (49 Prozent) die Nutzung des ÖPNV-Angebots bei einer Fahrt nicht in Erwägung.

Diese Auswertungen verdeutlichen, dass das ÖPNV-Angebot nur in der Gruppe der Stammkundschaft und einem kleinen Teil der Gelegenheitskundschaft eine relevante Rolle bei geplanten Fahrten spielt. Insgesamt wird die Nutzung des ÖPNV-Angebots bei geplanten Fahrten mehrheitlich nicht in Erwägung gezogen. Die Gründe dafür werden im Folgenden dargestellt.

Abbildung 46

Personen ab 14 Jahren

Hindernisse zur häufigeren ÖPNV-Nutzung nach ÖPNV-Segmenten



Angaben in Prozent, Mehrfachnennung

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Fehlende und unzuverlässige Verbindungen sowie lange Reisedauern als Hinderungsgründe

Die wichtigsten Gründe gegen die Nutzung des regionalen ÖPNV-Angebots sind die fehlenden oder schlechten Verbindungen (51 Prozent), die unzuverlässigen Verbindungen (45 Prozent) und die lange Reisezeit (43 Prozent). Zu hohe Preise werden von 35 Prozent als Hinderungsgrund genannt (siehe Abbildung 46).

Diese Gründe werden von allen drei ÖPNV-Kundengruppen am häufigsten genannt, wobei sich die relative Bedeutung der verschiedenen Gründe unterscheidet: Bei den Nicht-Kundinnen und -kunden sind die fehlenden Verbindungen wichtiger, während bei den Gelegenheitskundinnen und -kunden die hohen Preise und – ähnlich wie bei der Stammkundschaft – die Unzuverlässigkeit der Verbindungen häufiger als Hinderungsgrund genannt wird.

Einschätzung der Erreichbarkeiten üblicher Ziele mit dem ÖPNV

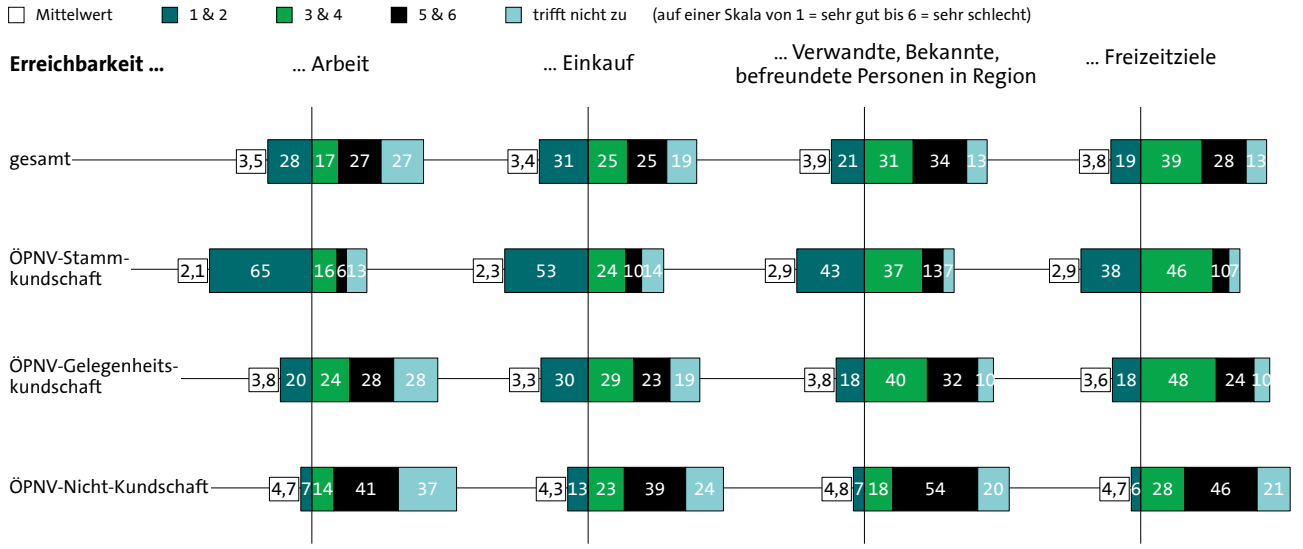
Die Verfügbarkeit guter Verbindungen spiegelt sich in der Einschätzung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele wider. Insgesamt sind Einrichtungen für tägliche Einkäufe und Erledigungen für fast ein Drittel der Bevölkerung ab 14 Jahren (sehr) gut mit Bussen und Bahnen erreichbar (31 Prozent; siehe Abbildung 47). Die Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes wird von 28 Prozent der Bevölkerung als (sehr) gut eingeschätzt, während die Erreichbarkeit von befreundeten Personen, Bekannten und Verwandten sowie von Freizeitzielen mit Bussen und Bahnen lediglich von etwa einem Fünftel als (sehr) gut eingeschätzt wird.

Die ÖPNV-Stammkundinnen und -kunden können nach eigenen Angaben diese Ziele zu höheren Anteilen (sehr) gut mit Bussen und Bahnen erreichen als die beiden anderen Gruppen. Vor allem bei den ÖPNV-Nicht-Kundinnen und -Kunden steigt der Anteil der Personen deutlich an, für die diese Ziele im Alltag so gut wie keine Rolle spielen und die deren Erreichbarkeit nicht einschätzen können. Er umfasst jeweils etwa ein Fünftel bei den Freizeitzielen sowie bei Verwandten, Bekannten, Freundinnen und Freunden und

Abbildung 47

Personen ab 14 Jahren

Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV nach ÖPNV-Segmenten



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

steigt auf mehr als ein Drittel für Arbeits- und Ausbildungsplätze. Das korreliert mit der Lebensphase und dem Alter der Personen in dieser Kundengruppe, die von höheren Altersklassen dominiert wird, in denen seltener Erwerbstätigkeit vorliegt und die grundsätzlich aus unterschiedlichen Gründen weniger mobil sind als die anderen beiden ÖPNV-Kundengruppen.

Mit Blick auf mögliche Potenziale ist in der ÖPNV-Gelegenheitskundschaft die (sehr) gute Erreichbarkeit von Zielen mit hoher Alltagsrelevanz bereits vergleichsweise hoch: 30 Prozent für Einkäufe und Erledigungen und 20 Prozent für Arbeits- bzw. Ausbildungswege. Auch in den übrigen Zielkategorien – wenn auch in geringerem Umfang, selbst in der Nicht-Kundschaft – bestehen damit Potenziale für zusätzliche ÖPNV-Fahrten, die mit dem vorhandenen Angebot grundsätzlich gut zu bedienen wären.

ÖPNV (stärker) in Alltagsmobilität etablieren

Die wichtigsten Hürden liegen weniger im fehlenden Angebot als in der Nutzungsvorentscheidung und im Tarifzugang: Der ÖPNV wird bei den meisten Fahrten gar nicht erst in Betracht gezogen. Zusätzlich wirken das als hoch empfundene Preisniveau und der Aufwand der Tarifwahl hemmend. Weil Gelegenheits- und Nicht-Kundschaft selten Zeitkarten besitzt, muss für nahezu jede Fahrt ein Ticket erworben werden – was die Hemmnisse verstärkt. Diese Potenziale lassen sich mit den aktuellen Tarifstrukturen und Vertriebsprozessen daher nur begrenzt erschließen.

10. Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern

Sharing-Dienste ermöglichen den flexiblen und zeitlich begrenzten Zugang zu Autos, Fahrrädern und E-Scootern. Diese Dienste sind mittlerweile fester Bestandteil insbesondere urbaner Mobilität. Es gibt unterschiedliche Modelle mit vielfältigen Preisgestaltungen und Nutzungsbedingungen, die unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse abdecken können.

Die MiD betrachtet die Mitgliedschaft bei Carsharing-Anbietern sowohl auf der Haushalts- als auch auf der Personenebene. Hier sind Vergleiche anhand regionaler und soziodemografischer Merkmale möglich. Mit dem Wechsel auf die Personenebene wird – neben der Mitgliedschaft – die tatsächliche Nutzungshäufigkeit von Carsharing-Fahrzeugen betrachtet, sei es als fahrende oder mitfahrende Person. Wenngleich es auch für Miet- und Leifahrräder sowie für E-Scooter entsprechende Mitgliedschaftsmodelle geben kann, wurde für diese Verkehrsmittel nur deren Nutzung erhoben, die hier in den Blick genommen wird.

Carsharing-Mitgliedschaft als Erweiterung der Mobilitätsoptionen auf Haushaltsebene

In Deutschland geben 9 Prozent der befragten Haushalte an, eine Carsharing-Mitgliedschaft zu besitzen. In Hessen verhält es sich ähnlich: Hier geben 8 Prozent der Haushalte eine solche Mitgliedschaft an. Innerhalb des Bundeslandes zeigen sich teils deutliche Unterschiede in den Anteilen zwischen den Raumtypen. Während in der Metropole Frankfurt (24 Prozent) sowie in den hessischen Regiopolen und Großstädten (16 Prozent) vergleichsweise viele Haushalte Carsharing-Mitglied sind, liegt der Anteil in den anderen Raumtypen jeweils (weit) unterhalb der 10-Prozent-Marke – insbesondere in Teilen der ländlichen Regionen (ohne Abbildung).

Der Mitgliedschaftsanteil erreicht nur bei den hessischen Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status einen zweistelligen Wert (14 Prozent). Die anderen Statusgruppen ähneln sich in ihren Besitzanteilen, die sich zwischen 6 Prozent und 8 Prozent bewegen (ohne Abbildung).

Hessische Haushalte ohne Carsharing-Mitgliedschaft verfügen deutlich häufiger über mindestens ein eigenes Auto (84 Prozent) als die Haushalte, die Carsharing nutzen (59 Prozent). Dennoch ist auch in mehr als jedem zweiten Haushalt mit Mitgliedschaft mindestens ein eigenes Auto vorhanden (ohne Abbildung).

Passend dazu: Betrachtet man die hessischen Haushalte dahingehend, welche Mobilitätsoptionen ihnen generell zur Verfügung stehen, steht 8 Prozent der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft nur ebenjene Mitgliedschaft zur Verfügung – 2 Prozentpunkte mehr als deutschlandweit. Wie deutschlandweit auch kombiniert die Hälfte der Haushalte die Carsharing-Mitgliedschaft mit dem Auto- und Fahrradbesitz (50 Prozent). Ebenfalls stark vertreten ist in Mitgliedshaushalten die Kombination aus Carsharing und Fahrradbesitz (33 Prozent). Die Carsharing-Mitgliedschaft macht in Hessen nur selten die alleinige Mobilitätsausstattung eines Mitgliedshaushalts aus. Carsharing dient eher der Erweiterung der Mobilitätsoptionen (ohne Abbildung).

82 Prozent der hessischen Haushalte mit eigenem Pkw-Besitz, aber ohne Carsharing, geben an, auf das eigene Auto angewiesen zu sein. Anders bei denen mit Pkw und Mitgliedschaft: Hier bejahen mit 61 Prozent anteilig deutlich weniger Haushalte die Notwendigkeit für das eigene Auto. Besitzt ein Haushalt wiederum kein eigenes Auto, ist aber Carsharing-Mitglied, benennen 78 Prozent den bewussten Verzicht und 66 Prozent den Nicht-Bedarf als Gründe für den privaten Nicht-Autobesitz – vermutlich auch „dank“ der Carsharing-Mitgliedschaft (ohne Abbildung).

Eher passive Carsharing-Mitgliedschaft als aktive Nutzung auf der Personenebene

Mit Blick auf die Personenebene geben bundesweit sowie in Hessen jeweils 6 Prozent der Befragten ab 18 Jahren an, über eine Carsharing-Mitgliedschaft zu verfügen. Dabei handelt es sich in 3 Prozent der Fälle um ein Angebot mit festen Stationen, in 2 Prozent sind es keine festen Stationen und ein Prozent nutzt beides. Wohnen die Personen in der Metropole Frankfurt bzw. in einer Regiopole oder Großstadt, erreichen die Mitgliedschaftsanteile 19 Prozent bzw. 12 Prozent. In den anderen Raumtypen fallen die Mitgliedschaftsquoten jeweils unter die 4-Prozent-Marke. In Regiopolen und Großstädten werden tendenziell eher feste Stationen gewählt (8 Prozent), in der Metropole nutzen die meisten Mitglieder keine festen Stationen, was ein Ausdruck der verfügbaren Angebote vor Ort sein kann (9 Prozent; ohne Abbildung).

Anteilig gesehen sind in Hessen mehr Männer (7 Prozent) als Frauen (4 Prozent) Carsharing-Mitglied. Die Altersgruppe der 30- bis 39-Jährigen erreicht als ein-

zige Gruppe eine zweistellige Mitgliedschaftsquote (10 Prozent). In der Altersgruppe davor (18-29 Jahre) und danach (40-49 Jahre) sind es jeweils 7 Prozent, wohingegen sich die Anteile in den älteren Gruppen stetig reduzieren. Erwerbstätige in Vollzeit sowie Studierende sind mit jeweils 8 Prozent im Vergleich zu den anderen Tätigkeitsgruppen am ehesten Carsharing-Mitglied. Doch auch Teilzeiterwerbstätige geben in 6 Prozent der Fälle eine Mitgliedschaft an. Für die anderen Tätigkeitsgruppen überwiegt die Nicht-Mitgliedschaft noch deutlicher (siehe Tabelle 3).

Unterscheidet man die Personen ab 14 Jahren anhand ihres Mobilitätsverhaltens und teilt sie in Segmente ein, wird deutlich, dass eine Carsharing-Mitgliedschaft in Hessen insbesondere bei Personen mit Fahrrad-Orientierung vorhanden ist (14 Prozent). Ähnlich groß ist der Anteil mit 13 Prozent bei den ÖPNV-Orientieren mit Pkw-Führerschein und mit 11 Prozent bei Personen mit genereller Mischnutzung von Verkehrsmitteln (ohne Abbildung).

Tabelle 3

Carsharing-Mitgliedschaft nach soziodemografischen Merkmalen

	Carsharing-Mitgliedschaft *(ja-Anteile)*
Personen ab 18 Jahren	*%*
GESAMT	**6**
GESCHLECHT	
Männer	7
Frauen	4
ALTER	
18-29 Jahre	7
30-39 Jahre	10
40-49 Jahre	7
50-64 Jahre	4
65-74 Jahre	1
75 und älter	<1
HAUPTTÄTIGKEIT	
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	8
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	6
Studierende	8
Nicht-Erwerbstätige	3
in Pension oder Rente	1

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Über alle Personen ab 14 Jahren hinweg betrachtet, fällt der Anteil derer, die (fast) nie ein Carsharing-Fahrzeug nutzen, bundesweit mit 93 Prozent und in Hessen mit 94 Prozent jeweils sehr groß aus (siehe Abbildung 48). Diese hohe Nicht-Nutzungsquote zeigt sich in allen hessischen Raumtypen. In der Metropole, den Regiopolen und Großstädten fällt die Nicht-Nutzungsquote jeweils knapp unter die 90-Prozent-Marke, in den anderen Raumtypen liegt sie (weit) darüber (ohne Abbildung). Betrachtet man die Nutzungshäufigkeit nur von Carsharing-Mitgliedern ab 17 Jahren aus Hessen, gibt mehr als ein Drittel an, das Angebot (fast) nie zu nut-zen (36 Prozent). Etwas weniger als die Hälfte nutzt seltener als monatlich ein Fahrzeug (47 Prozent). Insgesamt 16 Prozent sind mindestens monatlich in einem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. Nur 2 Prozent tun dies mindestens wöchentlich (ohne Abbildung).

Miet- und Leihfahrräder sowie E-Scooter nur selten Teil der Mobilitätsroutinen

Bundesweit und auch in Hessen spielen Miet- und Leihfahrräder in der Alltagsmobilität der Personen ab 14 Jahren nur eine sehr untergeordnete Rolle: Jeweils 95 Prozent geben an, diese Mobilitätsoption (fast) nie zu nutzen. Rund 3 Prozent sind seltener als monatlich mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs (siehe Abbildung 48). In der Metropole Frankfurt und in zentralen Städten der ländlichen Region (jeweils 7 Prozent) sowie in Regiopolen und Großstädten (5 Prozent) kommen Miet- und Leihfahrräder seltener als monatlich zum Einsatz. Letztlich überwiegt aber in allen Raumtypen in Hessen die Nicht-Nutzung. Die Hessinnen und Hessen unterscheiden sich dabei nur geringfügig in der Nutzungshäufigkeit. In beiden Gruppen dominiert mit 94 Prozent (Männer) und 96 Prozent (Frauen) eindeutig die Nicht-Nutzung solcher Fahrräder. Die Altersgruppen ähneln sich darin, dass eine Nutzung – wenn überhaupt – seltener als monatlich stattfindet, aber dementsprechend die Nicht-Nutzung mit Anteilen zwischen 92 und 98 Prozent deutlich dominiert. Die Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen hat mit 8 Prozent noch den größten Nutzungsanteil. 5 Prozent der Studierenden nutzen Miet- und Leihfahrräder mindestens wöchentlich, insgesamt 9 Pro-

zent mindestens monatlich. Seltener als monatlich sind 10 Prozent der Studierenden unterwegs – vier von fünf Personen nutzen das Angebot (fast) nie (81 Prozent). Damit hebt sich diese Personengruppe von den anderen Tätigkeitsgruppen ab, in denen eine Nutzung seltener als monatlich stattfindet und die Nicht-Nutzung mit Anteilen über der 90-Prozent-Marke die Regel ist (ohne Abbildung).

In Hessen ist die E-Scooter-Nutzung – wie bundesweit auch – selten und wenig im Alltag etabliert. Der mindestens monatliche Nutzungsanteil erreicht in Hessen lediglich 3 Prozent und die seltener als monatliche Nutzung 6 Prozent (siehe Abbildung 48). In der Metropole Frankfurt fahren immerhin 9 Prozent der Befragten mindestens monatlich mit einem E-Scooter und 13 Prozent tun dies seltener als monatlich. In hessischen Regiopolen und Großstädten liegen die Anteile bei 4 bzw. 10 Prozent. Auch hier überwiegt regionenübergreifend die Nicht-Nutzung. Insgesamt 4 Prozent der Männer in Hessen nehmen dieses Mobilitätsangebot mindestens monatlich wahr, bei den Frauen erreicht die Quote nur ein Prozent. Doch auch bei den Männern geben 89 Prozent an, (fast) nie mit einem E-Scooter zu fahren (Frauen: 94 Prozent). Die 18- bis 29-Jährigen (7 Prozent) und die 30- bis 39-Jährigen (4 Prozent) sind im Vergleich der Altersgruppen am ehesten mindestens monatlich auf E-Scootern unterwegs. Von den Minderjährigen ab 14 Jahren sowie den Altersgruppen ab 40 Jahren werden E-Scooter nahezu nie genutzt. Wie bei den Miet- und Leihfahrrädern ist eine Nutzung am ehesten in der Gruppe der Studierenden zu erkennen. Hier nutzen 7 Prozent mindestens monatlich und 15 Prozent seltener als monatlich einen E-Scooter. Bei den Vollzeiterwerbstätigen geben 7 Prozent die mindestens monatliche Nutzung an. Für alle anderen Tätigkeitsgruppen gelten deutlich seltenere Nutzungsquoten mit demensprechend sehr hohen Nicht-Nutzungsquoten (ohne Abbildung).

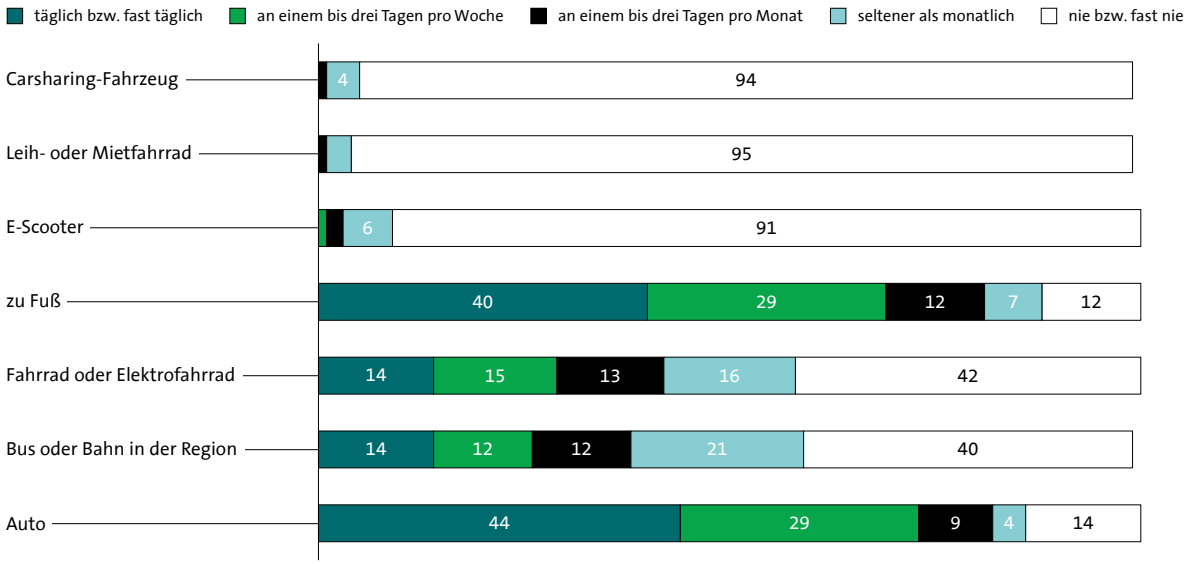
Sharing-Landschaft in Hessen noch ausbaufähig

Obwohl Sharing-Angebote – gerade in der Mobilitätsplanung – in aller Munde sind, kann ihre Inanspruchnahme bisher nicht mit diesen Erwartungen Schritt halten. Am ehesten gelingt dies dem Carsharing, dessen Mitgliedschaftszahlen steigen. Doch übliche Nutzung und tägliche Verkehrsanteile zeigen, dass der Weg zu einer wirklichen Entlastungsfunktion sehr weit ist. Die Nicht-Nutzungsquote liegt selbst über einen langen Zeitraum betrachtet durchweg im hohen zweistelligen Bereich. Hinzu kommt, dass diese Angebote mit ihrer städtischen Konzentration gegenwärtig vor allem dort verfügbar sind, wo es mit dem klassischen ÖPNV oft gute Alternativen gibt.

Abbildung 48

Personen ab 14 Jahren

Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsoptionen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

11. Regionale Pendlerverflechtungen

Die bisher vorgestellten Auswertungen zur Alltagsmobilität berücksichtigen die Bewohnerinnen und Bewohner der hessischen Städte und Regionen unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb ihrer Stadt, ihres Kreises oder auch außerhalb Hessens unterwegs waren. Unter administrativen Gesichtspunkten sind dies die relevanten Größen für Bewertung und Planung. Nichtsdestotrotz sind Menschen aus verschiedenen Anlässen und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch über administrative Grenzen hinweg unterwegs. Gleichzeitig kommen Personen von außerhalb in die Städte und prägen das Verkehrsgeschehen vor Ort. Diese Verkehrsverflechtungen werden häufig unter dem Stichwort „Tagesbevölkerung“ diskutiert. Sie berücksichtigt neben der Wohnbevölkerung auch den Pendlersaldo, also die Summe der Ein- und Auspendelnden aus der Gemeinde bzw. eines Kreises.

In dem vorliegenden Kapitel sollen diese Verflechtungen betrachtet werden. Die eigentliche Pendlerverflechtung – also der enge Fokus auf beruflich- oder ausbildungsbedingte Wege – ist dabei nur ein Aspekt. Daneben werden alle Wege betrachtet, die von ortsansässigen und nicht ortsansässigen Personen in ausgewählten Regionen in Hessen unternommen werden. Die übliche Definition der „Tagesbevölkerung“, bei der die Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo zugrunde gelegt wird, wird also auf alle Anlässe ausgedehnt. Erhebungsbedingt bleiben Verkehre von Personen, die nicht in Deutschland wohnen, sowie Durchgangsverkehre unberücksichtigt.

Die grundlegende Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, alle regionalen Stichproben ausschließlich als Melderegisterstichproben zu realisieren, führt zu Besonderheiten hinsichtlich der regionalen Differenzierbarkeit der Ergebnisse. Melderegisterstichproben sind sehr hochwertige Stichprobenzugänge, da diese Register die gesamte Wohnbevölkerung umfassen. Da die Register in Deutschland kommunal geführt werden, muss jede Gemeinde eine Stichprobe ihrer Bevölkerung liefern. Das Verfahren ist entsprechend aufwendig. Landkreise und Bundesländer werden daher über ein zweistufiges statistisches Verfahren abgebildet, bei dem Melderegisterstichproben von zuvor in einer geschichteten Ziehung bestimmten Gemeinden angefordert wurden.

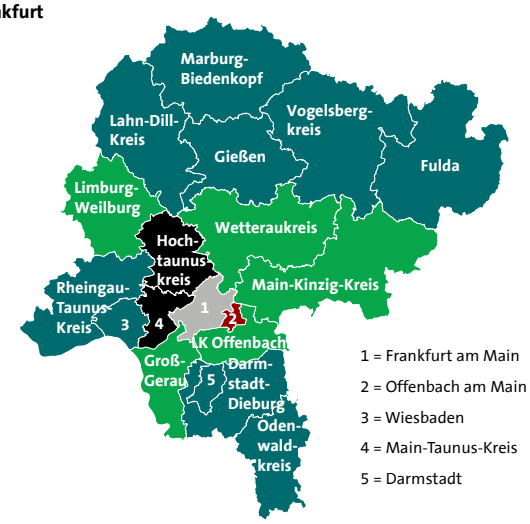
Bei der MiD 2017 wurden regionale Stichproben für Landkreise aus dem Festnetzrahmen gezogen. Dadurch konnten grundsätzlich alle Haushalte eines Landkreises mit einem Festnetzanschluss in die Stichprobe gelangen. In der Konsequenz fällt die regionale Differenzierbarkeit der Ergebnisse der MiD 2023 etwas geringer aus. Dies betrifft die Ergebnisse des

Abbildung 49

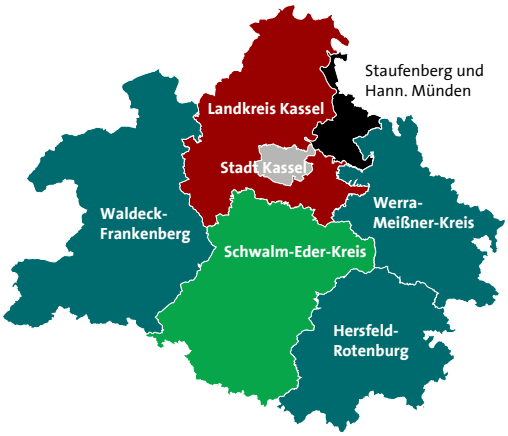
Anteile der Wege in bzw. nach Frankfurt und Kassel

unter 3 Prozent | 4 bis 7 Prozent | 8 bis 11 Prozent | 12 Prozent und mehr

Frankfurt



Kassel



MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

vorliegenden Kapitels in besonderem Maße, da sich Verkehrsverflechtungen innerhalb von Landkreisen und zwischen den darin liegenden Gemeinden deutlich unterscheiden und diese Unterschiede mit der vorliegenden Stichprobe nicht im gleichen Umfang abgebildet werden können. Die in diesem Kapitel vorgestellten Ergebnisse unterliegen deshalb einer größeren statistischen Unsicherheit. Während das Gesamtbild zuverlässig abgebildet wird, sollten einzelne Ergebnisse eher als Größenordnung und Unterschiede zwischen einzelnen Gruppen eher als Verhältnisse denn als exakte Punktschätzer interpretiert werden.

Die Auswertung erfolgt für die Großstädte Frankfurt und Kassel, die beide eine starke Zentralfunktion für das jeweilige Umland ausüben. Zusätzlich wird betrachtet, wie hoch der prozentuale Anteil der Wege aus und nach Frankfurt bzw. Kassel ist.

Die Verflechtungen der Stadt Frankfurt und der Stadt Kassel mit ihrem jeweiligen Umland werden in Abbildung 49 dargestellt. Erkennbar ist, dass direkt angrenzende Städte und Kreise einen höheren prozentualen Anteil an Wegen nach bzw. in Frankfurt oder Kassel aufweisen. Offenbach, das direkt an Frankfurt angrenzt, besitzt hierbei im Vergleich zu den übrigen umgebenden Gebieten den höchsten Anteil. Erwartungsgemäß weisen weiter entfernte Regionen geringere Verflechtungsgrade auf. Im Hinblick auf Kassel ergeben sich die höchsten Anteile für den Landkreis Kassel, der die Stadt umschließt.

Unterschiedliche Wegeanlässe in die Großstadt

Wie bereits dargestellt, wird die Tagesbevölkerung üblicherweise als Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo definiert. Die MiD ermöglicht, alle Wege zu betrachten und dadurch unterschiedliche Anlässe auszuwerten. Im Folgenden werden die Wege von Auswärtigen nach bzw. innerhalb von Frankfurt und Kassel nach Hauptzweck betrachtet (siehe Tabelle 4). Dabei zeigt sich, dass die reinen Berufs- und Ausbildungswege in die beiden Zentren mit jeweils 38 Prozent den größten Anteil besitzen. Mit geringem Abstand folgen in Kassel Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitwege, während in Frankfurt Freizeitanlässe ähnlich häufig sind.

Freizeitanlässe dominieren Wege der großstädtischen Bevölkerung nach außerhalb

Bei den Frankfurterinnen und Frankfurtern dominieren Freizeitanlässe die Wege ins Umland (45 Prozent), während Einkäufe/Erledigungen/Begleitungen (29 Prozent) sowie Wege zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte (26 Prozent) seltener sind. Bei der Kasseler Bevölkerung sind die drei Anlässe ausgeglichener: Einkauf/Erledigung/Begleitung (36 Prozent) und Freizeit (37 Prozent) sind etwas häufiger als Wege zum

Tabelle 4

Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptverkehrsmittel und Hauptzweck

	Wege Auswärtiger nach/in ...		Wege zu Zielen außerhalb von...	
	Frankfurt	Kassel	Frankfurt	Kassel
	%	%	%	%
HAUPTVERKEHRSMITTEL				
zu Fuß/Fahrrad	16	7	26	19
MIV	51	75	54	65
ÖV	33	17	20	16
HAUPTWEGEZWECK				
Arbeit/Ausbildung/dienstlich	38	38	26	26
Einkauf/Erledigung/Begleitung	28	34	29	37
Freizeit	33	28	45	36

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Arbeitsplatz oder zur Ausbildungsstätte ins Umland (26 Prozent).

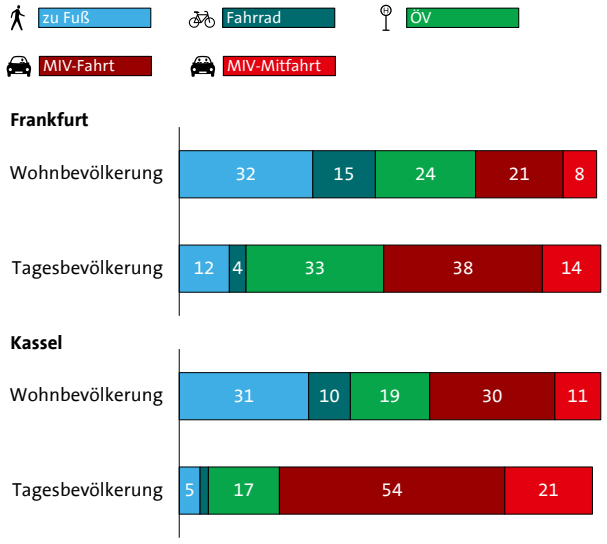
Modal Split verschiebt sich bei Auswärtigen in den Großstädten deutlich zu motorisierten Verkehrsmitteln

Sowohl für Frankfurt als auch für Kassel verschiebt sich der Modal Split bei Betrachtung der anwesenden Bevölkerung im Vergleich zur Wohnbevölkerung. In beiden Städten sinkt der Anteil von Fuß- und Radverkehr zusammengenommen deutlich – um 31 bzw. 34 Prozentpunkte (siehe Abbildung 50). Während die öffentlichen Verkehrsmittel in Kassel 2 Prozentpunkte verlieren, legen sie in Frankfurt um 9 Prozentpunkte zu. In beiden Städten steigt vor allem der motorisierte Individualverkehr.

Werden ausschließlich die genutzten Verkehrsmittel betrachtet, die Menschen von außerhalb auf ihren Wegen nach bzw. innerhalb der Großstädte nutzen, verschiebt sich der Modal Split noch deutlicher in Richtung motorisierten Verkehrs. Ein Drittel der Wege von Personen nach bzw. in Frankfurt wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (33 Prozent). Damit übertreffen die Auswärtigen den bereits hohen ÖPNV-Anteil am Modal Split der Frankfurter Wohnbevölkerung (24 Prozent). Nach bzw. in Kassel nutzen 17 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel.

Abbildung 50

Modal Split Tagesbevölkerung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Mit 52 bzw. 75 Prozent wird auf mehr als der Hälfte der Wege von Auswärtigen nach Frankfurt bzw. Kassel das Auto genutzt. Fuß- und Fahrradwege spielen in dieser Betrachtung mit 16 Prozent (Frankfurt) bzw. 7 Prozent (Kassel) eine kleinere Rolle.

In beide Richtungen hauptsächlich mit dem Auto unterwegs

Der motorisierte Individualverkehr, hauptsächlich Pkw, dominiert die Verkehrsmittelwahl sowohl der Großstädterinnen und Großstädter ins Umland als auch der Umlandbevölkerung in die Großstadt. Etwa die Hälfte der Wege der Frankfurter Bevölkerung ins Umland (54 Prozent) und der Umlandbevölkerung nach Frankfurt (51 Prozent) werden mit dem Auto gefahren. In Kassel fallen die Anteile mit 65 bzw. 75 Prozent deutlich höher aus (siehe Tabelle 4).

Öffentliche Verkehrsmittel werden auf einem Drittel der Wege aus dem Umland nach Frankfurt genutzt (33 Prozent) und spielen bei einem Fünftel der Wege aus Frankfurt ins Umland eine Rolle (20 Prozent). Wichtiger als die öffentlichen Verkehrsmittel sind Fuß- und Radwege für die Frankfurter Stadtbevölkerung auf dem Weg ins Umland (26 Prozent), während diese bei Wegen aus dem Umland in die Stadt mit einem Anteil von 16 Prozent etwas weniger bedeutsam sind.

In der Verkehrsverflechtung von Kassel mit seinem Umland spielen die öffentlichen Verkehrsmittel eine kleinere Rolle: 16 bzw. 17 Prozent der Wege in beide Richtungen werden mit ihnen zurückgelegt. Fuß- und Fahrradwege sind vor allem für die Kasseler Bevölkerung auf Wegen ins Umland bedeutsam (19 Prozent), weniger für Wege der Umlandbevölkerung nach Kassel (7 Prozent).

Die Verkehrsmittelwahl hängt eng mit den Wegezwecken zusammen. Landesweit zeigt sich, dass der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split bei Freizeitanlässen eher sinkt, während er bei Wegen zur Ausbildungsstätte bzw. zur Arbeitsstelle deutlich steigt. Vor dem Hintergrund der deutlich häufiger aus diesen Anlässen motivierten Wege von Auswärtigen in die Großstädte ist die Zunahme des ÖV-Anteils plausibel.

12. Homeoffice und beruflich bedingter Verkehr

Erwerbstätigkeit ist räumlich wie zeitlich vielfältig organisiert. Dieses Kapitel betrachtet Arbeits- und Dienstwege genauer und nimmt die Homeoffice-Option unter die Lupe. Es beschreibt, wie Homeoffice genutzt wird, wie weit Wohn- und Arbeitsort auseinanderliegen und wie sich die Mobilität von im Homeoffice Arbeitenden im Vergleich zu an der Arbeitsstätte Arbeitenden gestaltet.

Fast die Hälfte der hessischen Bevölkerung ist erwerbstätig (48 Prozent). 34 Prozent arbeiten in Vollzeit oder befinden sich in Berufsausbildung und 14 Prozent arbeiten in Teilzeit (11 bis unter 35 Stunden pro Woche; siehe auch Kapitel 2). Erwerbstätige sind mobiler als der Bevölkerungsdurchschnitt. Fast neun von zehn Erwerbstätigen unternehmen an einem durchschnittlichen Tag mindestens eine Aktivität außerhalb der eigenen Wohnung. Vor allem Teilzeiterwerbstätige legen mit 3,7 Wegen pro Tag deutlich mehr Wege zurück. Aber auch Vollzeiterwerbstätige liegen mit 3,4 Wegen noch deutlich über dem hessenweiten Durchschnitt von 2,9 Wegen.

Ein Drittel Arbeits- und Dienstwege

Arbeits- und Dienstwege machen in Hessen zusammen 30 Prozent der Wegeanlässe der Gesamtbevölkerung aus (siehe Abbildung 18 auf Seite 38). Arbeitswege sind im Schnitt 16 Kilometer lang und dauern 30 Minuten. Dienstwege sind im Schnitt mit 15 Kilometern etwas kürzer und nehmen 22 Minuten in Anspruch. Mehr als ein Viertel der Wege zum Arbeitsplatz beginnt am frühen Morgen zwischen 5 und 8 Uhr, weitere 13 Prozent am späteren Morgen zwischen 8 und 10 Uhr. In den Zeitfenstern zwischen 13 und 16 Uhr sowie 16 und 19 Uhr finden mit 17 bzw. 23 Prozent die weiteren Spitzen der Arbeitswege statt (siehe Abbildung 51). Die Morgenspitze im Verkehr wird also zu einem Großteil von Personen auf dem Weg zur Arbeitsstätte verursacht (siehe Erläuterungskasten unten, Seite 89).

Unterscheidung zwischen Wegen zur Arbeit, gelegentlichen Dienstwegen und regelmäßigen beruflichen Wegen

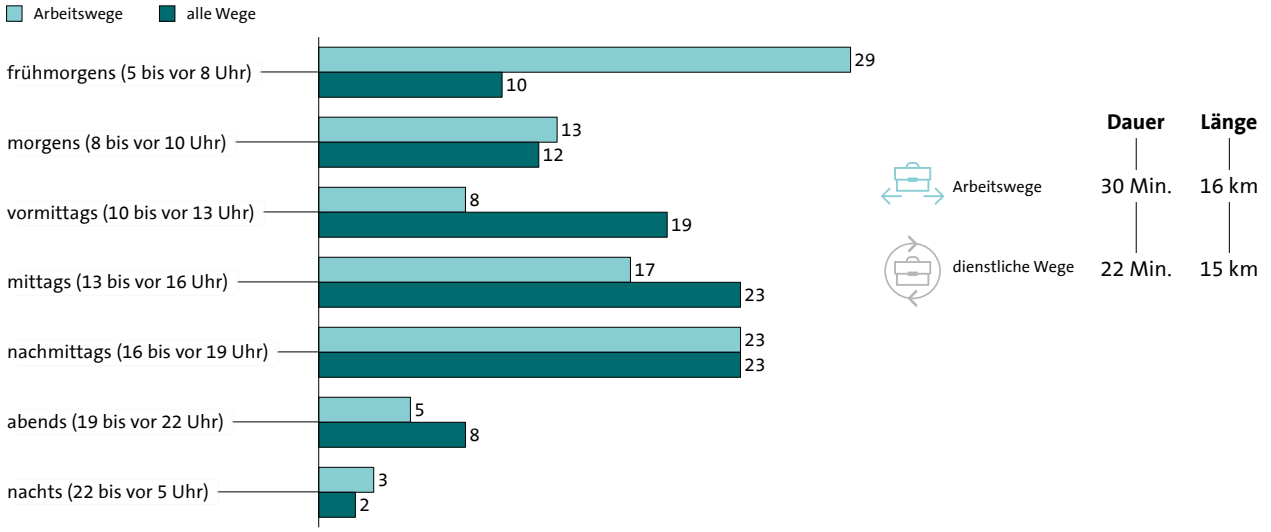
Zu den Wegen im beruflichen Kontext gehören in der MiD Wege zur Arbeit und dienstliche Wege. Die sogenannten regelmäßigen beruflichen Wege sind ein Teil der dienstlichen Wege, die von Personen regelmäßig während der Arbeitszeit aufgrund ihres Berufs durchgeführt werden. Typische Berufsgruppen mit solchen Wegen finden sich im Handwerk sowie bei Post- und Lieferdiensten. Da diese Tätigkeiten häufig eine große Zahl aufgesuchter Ziele umfassen, würde die Erfassung als separate Wege zum einen für die Teilnehmenden sehr aufwendig; zum anderen würde die maximal zu erfassende Anzahl an Wegen schnell erreicht werden, und nicht berufliche Wege dieser Personengruppe blieben systematisch untererfasst. Aus diesem Grund wurde für diese Wege ein vereinfachtes Erhebungsverfahren gewählt. Sie werden gebündelt für den gesamten Stichtag aufgenommen, während alle übrigen Wege separat erfasst werden.

Für die Auswertung werden die gebündelt erhobenen regelmäßigen beruflichen Wege entsprechend ihrer Anzahl in gleiche Einzelwege zerlegt. Kilometer und hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel werden entsprechend zugewiesen. Erhebungsbedingt fehlen die Start- und Ankunftszeiten; deshalb werden die Dauern auf Basis der angegebenen Distanz und des hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels geschätzt. Die regelmäßigen beruflichen Wege werden in der Regel als Teil der dienstlichen Wege ausgewertet.

Abbildung 51

Wege

Durchschnittliche Dauer und Länge der Arbeits- und Dienstwege sowie das Verkehrsaufkommen von Arbeitswegen im Tagesverlauf



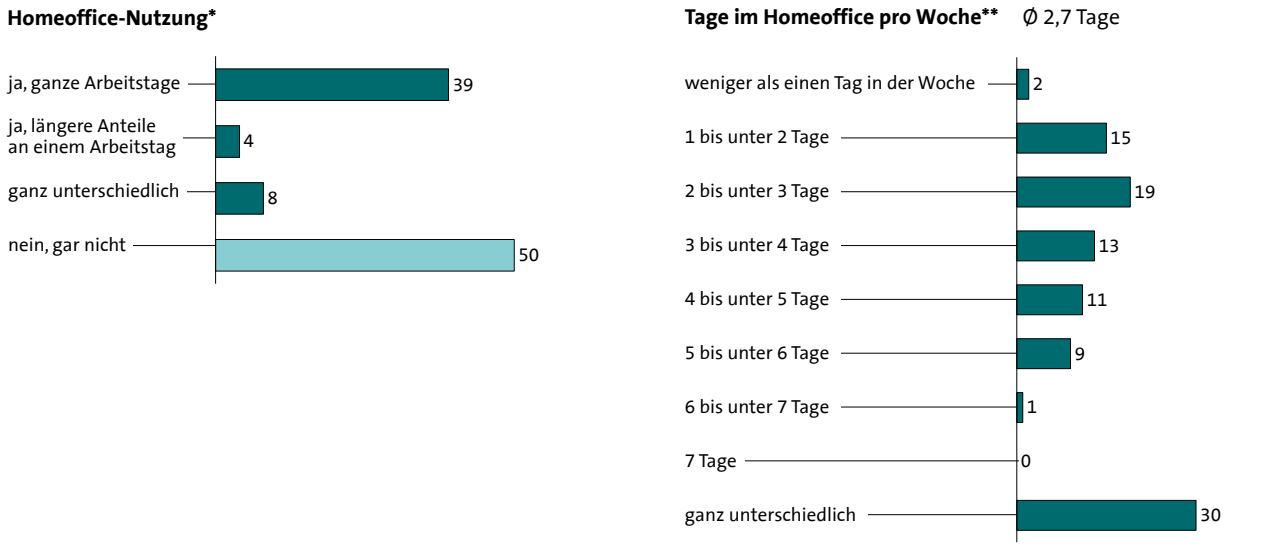
Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Abbildung 52

Personen

Homeoffice-Nutzung und deren Umfang



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte * Erwerbstätige, Mehrfachnennung ** Erwerbstätige mit Homeoffice-Nutzung

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Homeoffice-Nutzung vielfältig gestaltet

Die Hälfte der Erwerbstätigen gibt an, zumindest gelegentlich im Homeoffice zu arbeiten (siehe Erläuterungskasten unten, Seite 91). Wie genau dies gestaltet wird, variiert: 39 Prozent arbeiten ganze Arbeitstage von zu Hause, 4 Prozent längere Anteile eines Arbeitstages und 8 Prozent gestalten dies unterschiedlich. Insgesamt kommen Homeoffice-Nutzende mit regelmäßigen Homeoffice-Tagen auf einen Wochendurchschnitt von 2,7 Tagen, die ganz oder teilweise zu Hause verbracht werden. Dabei nutzen 36 Prozent das Homeoffice an bis zu drei Tagen pro Woche, 34 Prozent arbeiten drei Tage oder mehr von zu Hause. 30 Prozent geben an, die wöchentliche Nutzung ganz unterschiedlich zu gestalten, sodass sie keine Angaben zur üblichen Anzahl der Homeoffice-Tage pro Woche machen konnten (siehe Abbildung 52).

Regional unterscheiden sich die Erwerbstätigkeit und das Arbeiten im Homeoffice. In der Metropole Frankfurt fällt die Erwerbstätigenquote mit 55 Prozent deutlich höher aus als in den übrigen Regionstypen. Vor allem der Anteil der Vollzeiterwerbstätigen steigt auf 40 Prozent. In allen anderen Regionstypen sinkt die Erwerbstätigenquote knapp unter die 50-Prozent-Marke. Dabei sinkt vor allem der Anteil der Vollzeiterwerbstätigen (siehe Abbildung 6 auf Seite 20).

Definitionen zum Homeoffice in der MiD

Wichtig für das Verständnis der Homeoffice-Auswertung ist, dass für die MiD im Vergleich zu anderen themenbezogenen Untersuchungen bewusst eine sehr breite Definition gewählt wurde: Die abgefragte Praxis umfasst nicht nur ganztägige beziehungsweise komplette Homeoffice-Tage, sondern auch kurze Zeitabschnitte oder hybride Muster, also eine Mischung aus Homeoffice und Arbeitsplatz während des Tagesverlaufs. Ebenso wurde der übliche Umfang im Verlauf einer normalen Woche erfasst. Zusätzlich zu diesen generellen Fragen wurde anschließend konkret für den Stichtag abgefragt, ob die Option an diesem Tag in Anspruch genommen wurde.

Der Anteil der Erwerbstätigen, die zumindest gelegentlich von zu Hause arbeiten, fällt in der Metropole Frankfurt mit 64 Prozent ebenfalls am höchsten aus. Die Anteile sinken mit abnehmender Siedlungsdichte und erreichen in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der ländlichen Regionen mit 36 Prozent den geringsten Wert. Im Schnitt variiert die Anzahl der wöchentlichen Tage im Homeoffice zwischen 2,2 in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der ländlichen Regionen und 2,8 in den Regiopolen und Großstädten sowie Mittelstädten der Stadtregionen (ohne Abbildung).

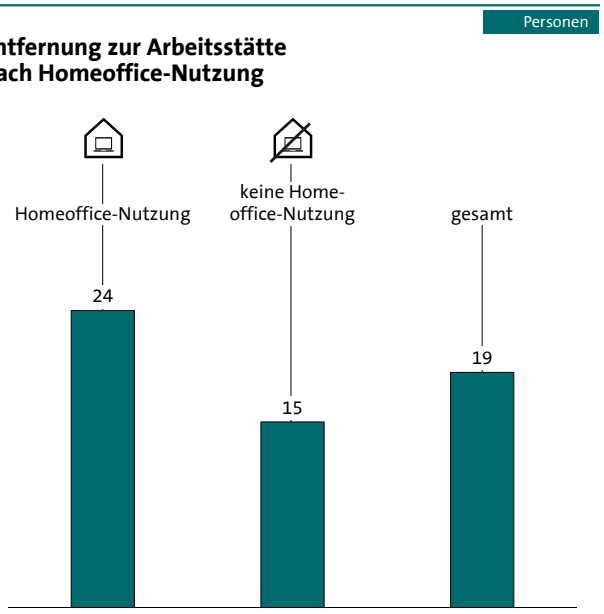
Vor allem eine Option für Gutverdienende und für weiter entfernte Arbeitsstätten

Männer nutzen grundsätzlich zu etwas größeren Anteilen Homeoffice-Möglichkeiten als Frauen (52 vs. 48 Prozent). Vor allem die jüngeren und mittleren Jahrgänge zwischen 30 und 49 Jahren machen häufiger Gebrauch von dieser Möglichkeit, sodass der Anteil der zumindest gelegentlichen Homeoffice-Nutzung über die 50-Prozent-Marke steigt. Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich jedoch entlang des sozioökonomischen Status des Haushalts: Je höher der Status des Haushalts ausfällt, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Person (auch) im Homeoffice arbeitet. In der statushöchsten Gruppe arbeiten etwa zwei Drittel zumindest gelegentlich im Homeoffice (70 Prozent), während es in den beiden statusniedrigsten Gruppen lediglich etwa ein Viertel tut (25 bzw. 27 Prozent; ohne Abbildung).

Die Nutzung des Homeoffice steht zudem mit der räumlichen Distanz zur Arbeitsstätte in Zusammenhang. Im Schnitt beträgt die Entfernung von der eigenen Wohnung zur Arbeitsstätte rund 19 Kilometer. Personen, die auch im Homeoffice arbeiten, wohnen im Schnitt weiter vom Arbeitsplatz entfernt (24 Kilometer) als Personen, die keine Homeoffice-Option nutzen (15 Kilometer; siehe Abbildung 53).

Abbildung 53

Entfernung zur Arbeitsstätte nach Homeoffice-Nutzung



Mittelwerte in Kilometern, nur Erwerbstätige

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Alltagsmobilität mit und ohne Homeoffice

An einem durchschnittlichen Tag arbeiten 56 Prozent der Erwerbstätigen. Die Arbeitsquote steigt an Wochentagen (Montag bis Freitag) auf 73 Prozent und sinkt am Wochenende (Samstag und Sonntag) auf 11 Prozent und an Feiertagen auf 7 Prozent. Von den erwerbstätigen Personen arbeitet an einem durchschnittlichen Tag ein Viertel von zu Hause, rund zwei Drittel an ihrer Arbeitsstätte, und 11 Prozent arbeiten an einem anderen Ort, sind auf Dienstreise, haben keinen festen Arbeitsplatz oder nutzen sowohl das Homeoffice als auch die Arbeitsstätte.

Das Arbeiten im Homeoffice beeinflusst die Mobilität an diesen Tagen deutlich. Die Mobilitätsquote fällt bei Homeoffice-Nutzenden zwar etwas niedriger aus als bei Personen, die am Stichtag die Arbeitsstätte aufgesucht haben – sie liegt mit 85 Prozent jedoch ebenfalls oberhalb des hessenweiten Durchschnitts. Mit 2,4 Wegen unternehmen sie weniger Wege als der Bevölkerungsdurchschnitt (2,9 Wege) und deutlich weniger als Personen, die die Arbeitsstätte aufgesucht haben (4,5 Wege; ohne Abbildung). Die Unterschiede in der Wegezahl lassen sich vor allem mit dem fehlenden Hin- und Rückweg zur Arbeitsstätte erklären.

Personen, die am Stichtag ausschließlich von zu Hause arbeiteten, legten an diesem Tag durchschnittlich 21 Kilometer in 57 Minuten zurück, während Personen, die am Stichtag die Arbeitsstätte aufsuchten, mit 47 Kilometern mehr als die doppelte Strecke in 92 Minuten zurücklegten. Die Anlässe für außerhäusliche Aktivitäten bei Homeoffice-Nutzenden liegen vor allem im Freizeitbereich (27 Prozent), bei Einkäufen (26 Prozent), Erledigungen (20 Prozent) sowie der Begleitung und dem Bringen und Holen von anderen Personen (19 Prozent). Dienstliche Wege machen etwa 6 Prozent aus. Die Wege werden häufig zu Fuß (38 Prozent) zurückgelegt, auf das Fahrrad entfallen 11 Prozent und auf die öffentlichen Verkehrsmittel 5 Prozent. Am häufigsten werden die Wege jedoch mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) selbst gefahren (42 Prozent) oder als Mitfahrt im MIV zurückgelegt (5 Prozent; ohne Abbildung).

Bei Erwerbstätigen, die am Stichtag die Arbeitsstätte aufgesucht haben, umfassen die Anlässe im beruflichen Kontext mehr als zwei Drittel aller Wege (37 Prozent Arbeitswege, 36 Prozent dienstliche Wege). Freizeit (11 Prozent), Einkäufe (6 Prozent), Erledigungen (5 Prozent) sowie Begleitung und das Bringen und Holen von Personen (4 Prozent) haben einen deutlich geringeren Anteil. Auch in dieser Gruppe dominieren die motorisierten Individualverkehrsmittel (55 Prozent MIV-Fahrt, 3 Prozent MIV-Mitfahrt). Die Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds werden von Fußwegen (22 Prozent) dominiert, während sich Fahrrad und öffentlicher Verkehr (ÖV) die andere Hälfte teilen (jeweils 10 Prozent; ohne Abbildung).

Durch das Homeoffice freiwerdende Mobilitätsbudgets werden oft anderweitig verwendet

Homeoffice und berufliche Wege prägen die Alltagsmobilität. Erwerbstätige sind mobiler und die morgendliche Verkehrsspitze entsteht vor allem durch Fahrten zur Arbeitsstätte. Homeoffice ist verbreitet, wird unterschiedlich genutzt, kommt in städtischen Räumen und bei höherem Status häufiger vor und geht oft mit größeren Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort einher. An Homeoffice-Tagen gibt es weniger und kürzere Wege mit mehr Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungszwecken sowie mehr Fuß- und Radverkehr, während an Präsenztagen Arbeits- und Dienstwege dominieren und das Auto zentral bleibt.

13. Emissionsbilanz der Alltagsmobilität

Auf Basis der MiD 2023 lassen sich neben klassischen verhaltensbezogenen Kennwerten auch klimarelevante Kennwerte zur Alltagsmobilität der Bevölkerung in Hessen beschreiben. Mithilfe der Emissionsfaktoren aus dem Berechnungsmodell TREMOD (Transport Emission Model) und der in der MiD 2023 berichteten Wegelänge wurde dazu für die erfassten Wege der Ausstoß an CO_2-Äquivalenten berechnet. Dabei werden neben Kohlendioxid (CO_2), das den größten Anteil der Treibhausgase ausmacht, auch Methan (CH_4) und Distickstoffmonoxid (Lachgas, N_2O) einbezogen. Der Anschaulichkeit halber wird jedoch vom „CO_2-Fußabdruck" gesprochen (siehe Erläuterungskasten, Seite 95).

Emissionen in der Alltagsmobilität nach Raum- und Personenmerkmalen

Die Wohnbevölkerung in Hessen verursacht im Alltagsverkehr im Mittel 4,9 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 35 Kilometern. Im Bundesdurchschnitt liegt der verkehrsbedingte CO_2-Fußabdruck bei 5,1 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag mit einer Tagesstrecke von ebenfalls 35 Kilometern (für Hessen siehe Tabelle 5).

Insbesondere die Raumtypen der Stadtregionen nach RegioStaR7 schneiden im Vergleich mit der hessenweiten Bilanz besser ab (ohne Abbildung). Die Metropole Frankfurt, die Regiopole und Großstädte sowie die Mittelstädte erreichen Werte zwischen 3,5 und 4,6 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag. Auch die zentralen Städte der ländlichen Regionen unterbieten den Hessenwert (4,2 Kilogramm). Passend dazu sind in diesen Raumtypen auch die durchschnittlichen Tagesstrecken (etwas) kürzer als dies im Bundesland der Fall ist: Die Werte liegen zwischen 32 Kilometern und 34 Kilometern. Je ländlicher die Region, desto größer wird auch der CO_2-Wert. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum der ländlichen Regionen erreicht er 6,6 Kilogramm und in dem der Stadtregion sogar 8,3 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag – bei im Schnitt längeren Tagesstrecken.

Männer in Hessen haben einen größeren Fußabdruck als Frauen: Deren Wert von 6,2 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag bei rund 41 Kilometern Tagesstrecke übersteigt den Wert von 3,5 Kilogramm bei einer

Verknüpfung der MiD-Daten mit Emissionsfaktoren aus TREMOD

Das TREMOD-Modell (Transport Emission Model, https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/126_2024_texte_aktualisierung_tremod_.pdf) berechnet die Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland. Dabei wird neben dem Straßenverkehr auch der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und der Flugverkehr berücksichtigt. Für Autos werden Emissionsdaten basierend auf der Antriebsart und dem mittleren Besetzungsgrad erhoben, während Carsharing-Fahrzeuge und ähnliche Fortbewegungsmittel einen durch TREMOD berechneten Flottenmittelwert verwenden. Im öffentlichen Verkehr werden spezifische Emissionsfaktoren für unterschiedliche Verkehrsmittel wie Busse und Züge angewandt, wobei der Flugverkehr zudem nach Entfernung differenziert behandelt und Nicht-CO_2-Effekte als CO_2-Äquivalente einberechnet werden. Lkw-Werte basieren auf Flottenmittelwerten für unterschiedliche Fahrzeugtypen, während bei Zweiradfahrzeugen (hierzu zählen Mofa, Motorrad, Moped und auch Pedelec) ebenfalls solche Durchschnittswerte benutzt werden. Die resultierenden Gesamtemissionen eines Weges ergeben sich aus der Multiplikation des spezifischen Emissionsfaktors mit der Wegelänge. Auf Personenebene wird im nächsten Schritt die Summe der Emissionen aller Wege am Stichtag gebildet und dargestellt. Diese Methodik ermöglicht umfassende Analysen zur Veränderung von Verkehrsemissionen und erleichtert detaillierte Betrachtungen nach verschiedenen Kriterien wie Demografie und Wegezweck. Trotz der Einschränkung durch Flottenmittelwerte bieten diese Daten vertiefende Einblicke in die Emissionsverteilung und eine Verknüpfung mit soziodemografischen Merkmalen und Personengruppen.

deutlich kürzeren Tagesstrecke von 29 Kilometern (siehe Tabelle 5). Auch die Tätigkeitsgruppen zeigen teils deutliche Unterschiede. Vollzeiterwerbstätige legen – überwiegend im MIV – die meisten Kilometer pro Tag zurück (54 Kilometer) und erreichen durchschnittlich 8,8 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag. Nur die Teilzeiterwerbstätigen liegen mit 5,1 Kilogramm ebenfalls oberhalb des hessenweiten Schnitts. Alle anderen Personengruppen haben deutlich kleinere Fußabdrücke und kürzere durchschnittliche Tagesstrecken: Beispielsweise Kinder, Schülerinnen und Schüler (1,6 Kilogramm, 23 Kilometer) und Nicht-Erwerbstätige (2,1 Kilogramm, 17 Kilometer) weisen eine bessere Emissionsbilanz auf. Ein hoher ökonomischer Status geht mit längeren Tagesstrecken und höheren Emissionswerten einher. Dabei weisen diejenigen mit sehr niedrigem und niedrigem Status bzw. diejenigen mit sehr hohem und hohem Status die größte Ähnlichkeit hinsichtlich der Mittelwerte auf.

ÖPNV-Stammnutzer mit deutlich geringerem CO_2-Abdruck

Aufschlussreich ist auch der Blick auf Mobilitätsmuster auf Grundlage von Nutzungshäufigkeiten. Die Mobilitätssegmente basieren auf Angaben von Personen ab 14 Jahren zur üblichen Nutzung der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und ÖPNV. Fahrrad-orientierte Personen sowie ÖPNV-Orientierte mit und ohne Führerschein legen am Tag im Schnitt mehr als 20 Kilometer zurück, doch deren Emissionsbilanz liegt unter einem Wert von 2,6 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag oder sogar darunter (siehe Tabelle 5). Seltener Pkw-Orientierte haben eine ähnlich lange Tagesstrecke, allerdings fällt deren Bilanz mit 3,9 Kilogramm bereits deutlich schlechter aus. Noch deutlicher ist dies bei täglich Pkw-Orientierten: Mit 9,6 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag landen sie mit Abstand auf dem ersten Platz der Negativbilanz – legen mit 53 Kilometern auch die längste Tagesstrecke zurück. Wenig mobile Personen berichten kurze Tagesstrecke (10 Kilometer) und erreichen niedrige CO_2-Werte (1,1 Kilogramm).

Betrachtet man die ÖPNV-Nutzung der Personen ab 14 Jahren noch genauer, lassen sich Stamm-, Gelegenheits- und Nicht-Kundschaft ausmachen. Personen, die zur Stammkundschaft zählen, legen am Tag rund 33 Kilometer zurück und erreichen eine durchschnittliche Bilanz von 2,8 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag (ohne Abbildung). Gelegenheits- bzw. Nicht-Kundinnen und -Kunden legen mit 39 Kilometern bzw. 38 Kilometer im Mittel nahezu die gleiche Tagesstrecke zurück, doch weist die Nicht-Kundschaft mit 7,2 Kilogramm eine deutliche negativere Bilanz auf als diejenigen, die zur Gelegenheitskundschaft zählen (5,6 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag).

Arbeits- und Dienstwege mit den höchsten Emissionen

Der folgenden Betrachtung der Emissionsbilanz liegen die Emissionswerte auf Ebene der Wege zugrunde, die von den Personen zurückgelegt wurden (ohne Abbildung). In Hessen entfallen durchschnittlich 1,7 Kilogramm CO_2 auf einen Weg, deutschlandweit liegt der Wert bei 1,8 Kilogramm CO_2 pro Weg. In den Raumtypen lässt sich das gleiche Muster wie auf Personenebene erkennen. Im Vergleich zum hessenweiten Wert schneiden die Metropole, Regiopole und Großstädte und Mittelstädte der Stadtregionen sowie zentrale Städte der ländlichen Region besser ab: Die Werte variieren zwischen 1,2 und 1,6 Kilogramm CO_2 pro Weg. Dies ist zum Teil durch die vergleichsweise geringen MIV-Anteile bedingt. (siehe Abbildung 15 auf Seite 37). Anders ist dies insbesondere bei den ländlichen Raumtypen: Mit Werten von 1,8 bis 2,3 Kilogramm CO_2 pro Weg fällt die Bilanz hier negativer aus. Das Schlusslicht bildet allerdings der kleinstädtische, dörfliche Raum der Stadtregionen (2,5 Kilogramm).

Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, weisen im Vergleich zum MIV eine bessere Bilanz auf (1,4 Kilogramm; ohne Abbildung). Der Wert für Wege als MIV-Mitfahrt ist mit 1,7 Kilogramm nur geringfügig höher. Anders bei der MIV-Fahrt: Mit 3,4 Kilogramm CO_2 pro Weg wird hier mit Abstand – wie zu erwarten – der höchste Wert erreicht.

Wege zur Ausbildungsstätte, zum Einkaufen oder zur Begleitung von anderen Personen weisen mit weniger als 1 Kilogramm CO_2 pro Weg die beste Bilanz auf. Erledigungs- bzw. Freizeitwege liegen mit 1,5 Kilogramm bzw. 1,6 Kilogramm CO_2 pro Weg ebenfalls unterhalb des hessenweiten Werts von 1,7 Kilogramm. Einen deutlich größeren Fußabdruck verursachen Arbeits- (2,5 Kilogramm) und insbesondere Dienstwege (3,2 Kilogramm; ohne Abbildung) – obwohl beispielsweise für Freizeitwege deutlich mehr Kilometer zurückgelegt werden als für Arbeits- oder Dienstwege (siehe Abbildung 19 auf Seite 39).

Ansatzpunkte zum Handeln

Ein Großteil der Alltagsverkehrsemissionen entfällt auf den MIV. Daher haben Maßnahmen zur Reduktion der Pkw-Fahrleistung und zur Verlagerung von Wegen in den Umweltverbund die größte Hebelwirkung. Multimodale Routinen – etwa die regelmäßige Kombination von Auto, Fahrrad und ÖV – senken den CO_2-Fußabdruck spürbar, auch bei hohen Tageskilometern. Gute ÖV-Angebote, sichere und komfortable Fuß- und Fahrradinfrastruktur sowie kurze Erreichbarkeiten im Alltag schaffen die Voraussetzungen für emissionsärmere Mobilität. Im dienstlichen Verkehr sind effizientere Fahrzeugflotten, Fahrgemeinschaften, Touren- und Einsatzkonzepte sowie, wo möglich, digitale Alternativen besonders wirksam.

Tabelle 5

Tagesstrecke und Emissionen pro Tag von Personen

	Tagesstrecke	CO_2-Fußabdruck
Personen	*km*	*CO_2-Äquivalente pro Tag in kg*
GESAMT	**35**	**4,9**
GESCHLECHT		
männlich	41	6,2
weiblich	29	3,5
HAUPTTÄTIGKEIT		
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	54	8,8
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	39	5,1
Kind / in Schule	23	1,6
Studierende	38	3,6
Nicht-Erwerbstätige	17	2,1
in Pension oder Rente	20	2,6
ÖKONOMISCHER STATUS		
sehr niedrig	24	3,1
niedrig	24	3,7
mittel	30	4,4
hoch	40	5,5
sehr hoch	42	5,4
MOBILITÄTSSEGMENTE*		
wenig Mobile	10	1,1
Fahrrad-Orientierte	29	2,6
ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein	22	1,5
ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein	33	2,5
täglich Pkw-Orientierte	53	9,6
seltener Pkw-Orientierte	26	3,9
Mischnutzung	44	4,2
regelmäßige Vielfachnutzung	31	4,0

Mittelwerte, * ab 14 Jahren

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

14. Unter der Lupe: Zufußgehen

Das Zufußgehen stellt einen wesentlichen Bestandteil der alltäglichen Mobilität vieler Menschen dar. Die MiD bietet verschiedene Zugänge, den Fußverkehr zu untersuchen – beispielsweise dessen Anteil an den Wegen und zurückgelegten Personenkilometern (siehe Kapitel 4), die übliche Häufigkeit des Zufußgehens (siehe Kapitel 3) oder die Bewertung der Fußverkehrssituation vor Ort (siehe Kapitel 6). In diesem Kapitel erfolgen nun ergänzende Analysen, zunächst auf Wege-, dann auf Personenebene.

Über ein Drittel der Fußwege im Freizeitbereich

In Hessen entfallen 27 Prozent der Wege an einem durchschnittlichen Tag auf das Zufußgehen, bei den Personenkilometern sind es 4 Prozent (siehe Abbildung 14 auf Seite 35 und siehe Abbildung 16 auf Seite 37). In den Raumtypen Hessens zeigt sich die Tendenz zum Rückgang des Anteils der Fußwege je ländlicher eine Region wird – insbesondere „zugunsten“ des mobilisierten Individualverkehrs (siehe Abbildung 15 auf Seite 37). Fußwege sind in allen Statusgruppen und auch in allen Tätigkeitsgruppen relevant (siehe Abbildung 17 auf Seite 38).

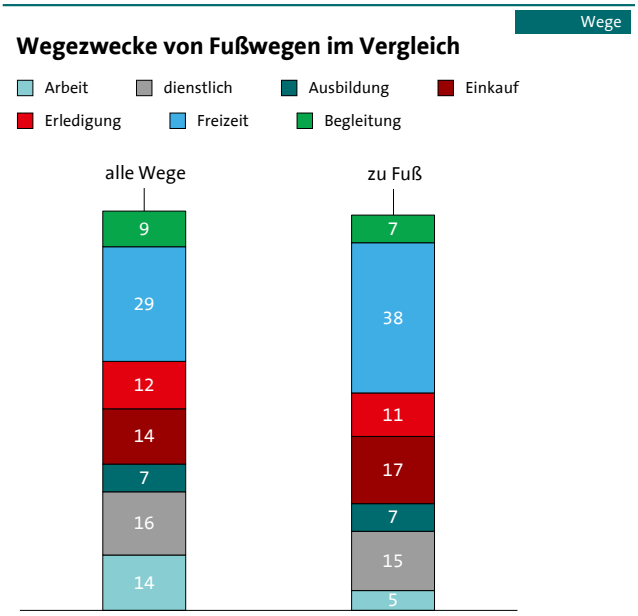
Die Geschlechter unterscheiden sich kaum in ihren Fußweganteilen. Bei den Hessen machen sie rund ein Viertel aus (26 Prozent), bei den Hessinnen sind es anteilig etwas mehr Wege (29 Prozent). Zwischen den Altersgruppen variieren die Anteile etwas deutlicher. Während Minderjährige (bis 6 Jahre: 34 Prozent, 7-17 Jahre: 31 Prozent) und Personen ab 75 Jahren (35 Prozent) jeweils etwa ein Drittel der Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen, sind es in den anderen Altersgruppen anteilig weniger Wege. Bei den Personen des erwerbstätigen Alters entfällt jeweils etwa ein Viertel auf das Zufußgehen (zwischen 24 und 26 Prozent). Diese Gruppen nutzen somit anteilig mehr andere Verkehrsmittel auf ihren Wegen (ohne Abbildung).

Nahezu zwei von fünf Fußwegen am Stichtag werden für Freizeitanlässe unternommen (38 Prozent; siehe Abbildung 54). Einkaufs- und Erledigungswege sind mit 28 Prozent vertreten. Jeder fünfte Fußweg findet zu Arbeits- oder Dienstzwecken statt (20 Prozent). Auf Ausbildungs- oder Begleitungswege entfallen jeweils 7 Prozent, diese finden also anteilig deutlich seltener zu Fuß statt.

Insgesamt 7 Prozent der Fußwege der hessischen Bevölkerung beginnen an einem durchschnittlichen Tag bereits zwischen 5 Uhr und bis 8 Uhr morgens. Erweitert man das Zeitfenster auf bis 10 Uhr, ist es bereits ein Fünftel (20 Prozent). Anteilig die meisten Wege starten allerdings im späteren Tagesverlauf: Fast die Hälfte entfällt auf die Zeit zwischen 10 Uhr und bis vor 16 Uhr (46 Prozent), weitere 23 Prozent auf die Zeit von 16 Uhr bis vor 19 Uhr. Somit erfolgen zwei Drittel der Fußwege ab 10 Uhr bis vor 19 Uhr (69 Prozent) und Wege zu späterer Stunde finden selten statt (22 Uhr bis vor 5 Uhr: 2 Prozent; siehe Abbildung 55).

Bei vier von fünf Einkaufswegen zu Fuß handelt es sich um Einkäufe für den täglichen Bedarf (83 Prozent). Anteilig deutlicher weniger Fußwege dienen dem Einkauf sonstiger Waren (8 Prozent) oder sind ein allgemeiner Einkaufsbummel (3 Prozent). Wird ein Fußweg als private Erledigung definiert, wird in 18 Prozent der Fälle ein Hund ausgeführt, bei 11 Prozent handelt sich um einen Arztbesuch oder eine andere medizinische Dienstleistung. Insgesamt 9 Prozent der Fußwege führen zu Behörden, Banken, der Post oder dem Geldautomaten. Bei den Freizeitwegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist mehr als jeder vierte Weg ein Spaziergang (27 Prozent). Andere Freizeitzwecke werden anteilig deutlich seltener zu Fuß

Abbildung 54



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

unternommen, beispielsweise der Fußweg zu einer gastronomischen Einrichtung (8 Prozent), zu Treffen mit Bekannten, Verwandten und befreundeten Personen (7 Prozent) oder zum Besuch einer Veranstaltung (3 Prozent; ohne Abbildung).

Ein Fußweg beträgt im Median einen Kilometer und dauert 15 Minuten (siehe Abbildung 12 auf Seite 33 und siehe Abbildung 13 auf Seite 33). Betrachtet man stattdessen den Mittelwert, ergeben sich 2 Kilometer und 29 Minuten (siehe Abbildung 55).

Autobesitz reduziert Fußwege deutlich

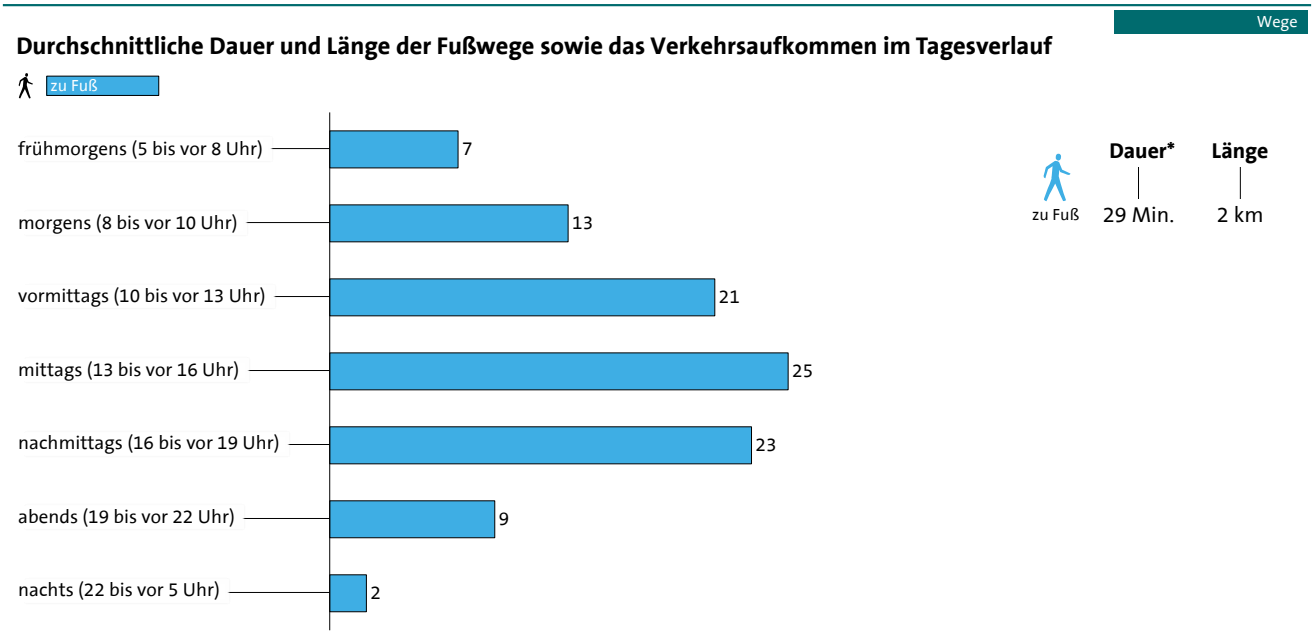
Zwei von fünf der Personen ab 14 Jahren haben (fast) täglich Wege, die sie ausschließlich zu Fuß zurücklegen (siehe Abbildung 30 auf Seite 51). Ebenso wie beim Modal Split auf Wegeebene zeigt sich in den Raumtypen die Tendenz zum Rückgang der (fast) täglichen Fußwege, wenn man sich von städtischen zu ländlichen Regionen bewegt. Ähnliches gilt für das mindestens wöchentliche Zufußgehen.

Unterteilt man Personen ab 14 Jahren nach der üblichen Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel, lassen sich unterschiedliche Nutzungssegmente definieren. Fußwege sind in allen Segmenten relevant, aber mit unterschiedlich großem Anteil vertreten (siehe Abbildung 56). Bei den Fahrrad-Orientierten, den ÖPNV-Orientierten mit und ohne Führerschein sowie bei den regelmäßig Vielfachnutzenden gibt jeweils genau oder mehr als die Hälfte an, (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (zwischen 50 Prozent und 59 Prozent). Bei den wenig mobilen Personen ist es weniger als die Hälfte (43 Prozent), aber am geringsten ist die tägliche Quote des Zufußgehens bei den täglich (28 Prozent) und seltener (39 Prozent) Pkw-Orientierten. Passend dazu sind die Anteile derjenigen, die angeben, (fast) nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, bei den wenig Mobilen am höchsten (25 Prozent), gefolgt von den täglich (15 Prozent) und seltener (14 Prozent) Pkw-Orientierten.

Verfügt der Haushalt einer befragten Person ab 14 Jahren in Hessen ausschließlich über ein Fahrrad oder über ein Fahrrad in Kombination mit einer Carsharing-Mitgliedschaft oder nur über eine Carsharing-Mitgliedschaft, gibt die Mehrheit an, (fast) täglich Fußwege zurückzulegen (zwischen 56 Prozent und 59 Prozent). Der geringste Anteil findet sich mit 32 Prozent bei Personen aus Haushalten mit Auto

Abbildung 55

Durchschnittliche Dauer und Länge der Fußwege sowie das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen, *ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

oder aus Haushalten mit Auto und Fahrrad (38 Prozent). Verfügt der Haushalt ausschließlich über ein Auto, ist rund jede fünfte Person (fast) nie zu Fuß unterwegs (22 Prozent; ohne Abbildung).

Bewertungen der Verkehrssituation für das Zufußgehen in verschiedenen Personengruppen

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln landet die Bewertung der ab 14-Jährigen für das Zufußgehen mit einer mittleren Schulnote von 2,4 auf dem zweiten Platz, knapp hinter dem Auto (siehe Abbildung 32 auf Seite 55).

Sowohl Männer als auch Frauen in Hessen vergeben eine mittlere Note von 2,4. Auch in den Top-Boxen, also den kombinierten Anteilen der beiden Bestnoten „sehr gut“ und „gut“, zeigt sich mit jeweils 67 Prozent kein Unterschied zwischen den Geschlechtern – hessenweit macht die Top-Box 66 Prozent aus.

Auch die Bewertungen der verschiedenen Altersgruppen schwanken kaum. Die beste Bewertung von 2,3 findet sich bei den 30- bis 39-Jährigen. Die Note von 2,5 vergeben die Minderjährigen ab 14 Jahren sowie diejenigen ab 75 Jahren. Für die anderen Altersgruppen ergibt sich eine mittlere Note von 2,4. Dementsprechend bewegen sich die Top-Boxen zwischen 60 Prozent bei den ab 75-Jährigen und 70 Prozent bei den 30- bis 39-Jährigen.

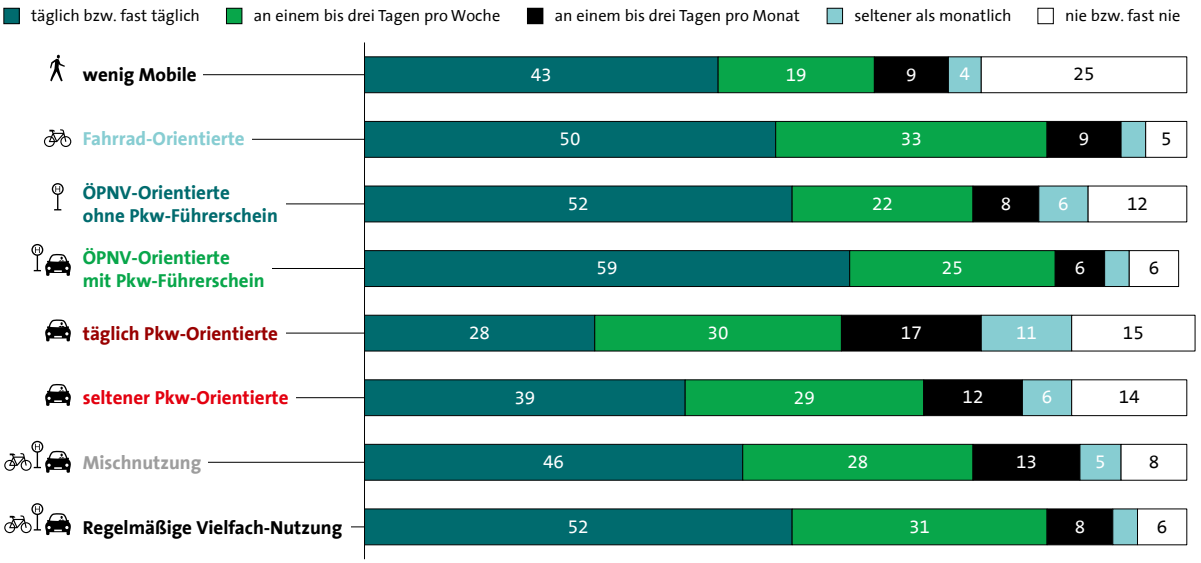
Auch bei den Tätigkeitsgruppen zeigt sich überwiegend Zufriedenheit mit Verkehrssituation für das Zufußgehen. Vollzeiterwerbstätige und Studierende äußern sich mit einer mittleren Note von jeweils 2,3 und Top-Boxen zwischen 68 und 69 Prozent am zufriedensten. Aber auch Nicht-Erwerbstätige und Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren empfinden die Situation als gut (mittlere Note jeweils 2,3 und Top-Box jeweils 65 Prozent; ohne Abbildung).

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Statusgruppen. Zwischen denjenigen mit (sehr) niedrigem, mittlerem oder (sehr) hohem Status herrscht in der Bewertung große Ähnlichkeit (mittlere Note zwischen 2,3 und 2,4 und Top-Box zwischen 65 Prozent und 67 Prozent). Etwas deutlicher werden die Unterschiede in den Nutzungssegmenten. ÖPNV-Orientierte mit Führerschein (2,0), Fahrrad-Orientierte (2,0) und regelmäßige Vielfachnutzende (2,1) äußern sich etwas zufriedener als wenig Mobile (2,5) und täglich Pkw-Orientierte (2,6; ohne Abbildung).

Abbildung 56

Personen ab 14 Jahren

Übliche Häufigkeit von Fußwegen nach Personengruppen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Unter der Lupe

Zufußgehen ist in Hessen ein zentraler Bestandteil der Alltagsmobilität – besonders in städtischen Räumen, über Status- und Tätigkeitsgruppen hinweg und mit ähnlichen Anteilen bei Frauen und Männern. Die meisten Fußwege stehen im Zusammenhang mit der Freizeit sowie mit Einkäufen und Erledigungen, finden überwiegend tagsüber statt und sind typischerweise kurz. Viele Menschen in Hessen gehen regelmäßig zu Fuß. Die Quote des Zufußgehens ist bei Pkw-orientierten Personen und in Haushalten mit ausschließlicher Autoausstattung niedriger, während Fahrrad- und ÖPNV-orientierte sowie multimodal mobile Personen häufiger zu Fuß gehen und die Verkehrssituation hierfür insgesamt positiv bewerten.

15. Unter der Lupe: Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum

Die RegioStaR7-Raumtypologie (siehe Kapitel 2) basiert auf funktionalen räumlichen Verflechtungen. Gemäß dieser Raumtypologie wird die ländliche Region in Hessen folgendermaßen differenziert:

– zentrale Stadt
– Mittelstädte, städtischer Raum
– kleinstädtischer, dörflicher Raum

Die Entwicklung von Mobilität im ländlichen Raum lässt sich aus verschiedenen Perspektiven betrachtet. Als Vergleichswert werden die MiD-Ergebnisse aus dem Jahr 2017 für die ländlichen Regionen Hessens herangezogen, um Entwicklungen zu beschreiben. Im Folgenden geht es um die Veränderungen hinsichtlich der Zusammensetzung und der Mobilitätsausstattung der Haushalte. Auch wird betrachtet, wie sich die zentralen Mobilitätskennziffern der Personen, die im ländlichen Raum Hessens wohnen, darstellen und welche Verkehrsmittel sie wie häufig nutzen – ebenfalls im Vergleich zur MiD 2017.

Anteil der (sehr) hohen Statusgruppen im ländlichen Raum inzwischen am höchsten

Die Zusammensetzung der Haushalte hat sich in den zentralen Städten nahezu nicht verändert (für 2023 siehe Kapitel 2). In den Mittelstädten reduziert sich der Anteil der Zweipersonenhaushalte von 35 Prozent im Jahr 2017 auf nun 29 Prozent – zugunsten der Haushalte mit mindestens einem Kind, deren Anteil von 20 Prozent um 6 Prozentpunkte ansteigt. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum zeigt sich ein Plus von 7 Prozentpunkten für die Einpersonenhaushalte auf nun 41 Prozent und ein genau so großes Plus für die Haushalte mit mindestens einem Kind auf 25 Prozent im Jahr 2023. Dementsprechend hat sich dort die Anzahl der Zweipersonenhaushalte anteilig um 9 Prozentpunkte auf nun 27 Prozent reduziert.

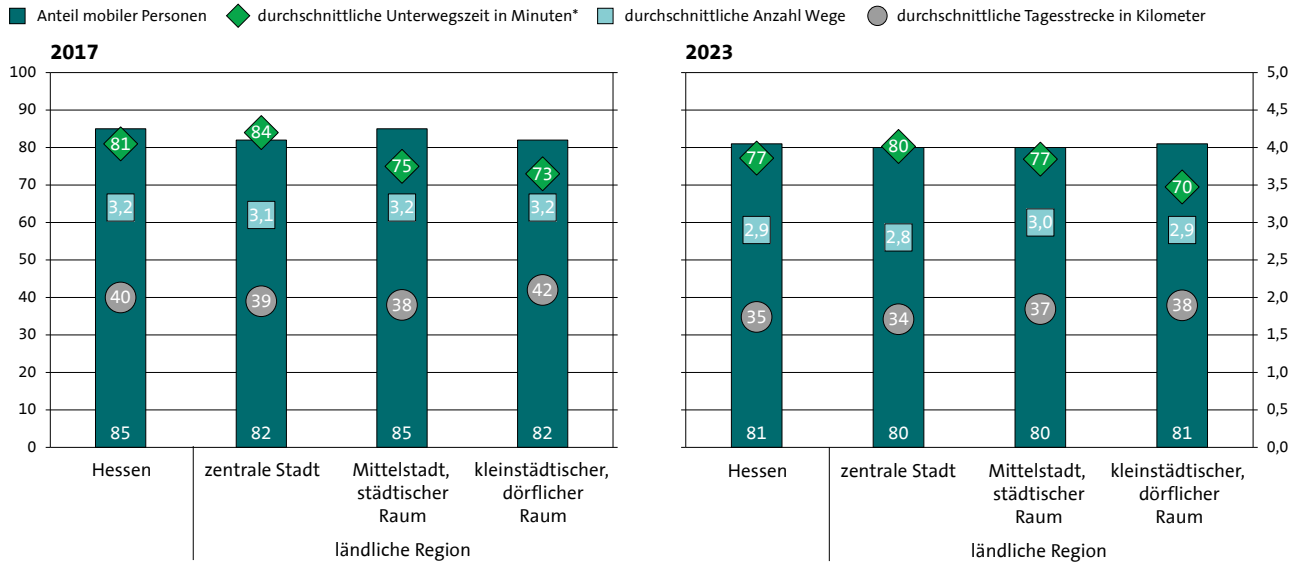
Bei den ökonomischen Statusgruppen findet eine Verschiebung „nach oben“ statt. Die Anteile der Haushalte der (sehr) niedrigen Statusgruppe vergrößern sich in allen Raumtypen zwar um bis zu 3 Prozentpunkte. Aber für die mittleren und (sehr) hohen Statusgruppen verschieben sich die Anteile deutlich: Machte im Jahr 2017 die mittlere Statusgruppe jeweils den größten Anteil aus, ist es mittlerweile die (sehr) hohe Statusgruppe (ohne Abbildung).

Die Mobilitätsausstattung der Haushalte verändert sich nur bedingt. Weiterhin gehört für die Mehrheit der Besitz von Auto und Fahrrad zum Standard – damals wie heute. In zentralen Städten sinkt der

Abbildung 57

Personen

Mobilitätskennwerte in den ländlichen Regionen im Zeitvergleich



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, *Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Anteil der Haushalte, die sich nur auf ein Auto verlassen; im kleinstädtischen, dörflichen Raum steigt er dagegen an. In zentralen Städten verdoppelt sich nahezu der Anteil reiner Fahrradhaushalte auf nun 13 Prozent, wohingegen er in den beiden anderen Raumtypen mit jeweils 4 Prozent nahezu stabil bleibt. Ebenfalls recht stabil bleibt in allen Raumtypen die anteilige Anzahl der Haushalte, die berichten, weder über Auto, Rad noch eine Carsharing-Mitgliedschaft zu verfügen. In den zentralen Städten ist der Anteil im Jahr 2023 mit 11 Prozent größer als in den Vergleichsregionen mit 4 bzw. 7 Prozent (ohne Abbildung).

Wie im Jahr 2017 besitzen die Haushalte der Mittelstädte und im kleinstädtischen, dörflichen Raum durchschnittlich zwei (Elektro-)Fahrräder oder Pedelecs. Haushalte der zentralen Städte steigern ihren Besitz von einem auf zwei Zweiräder. Stabil bleibt die mittlere Autoanzahl, die weiterhin pro Haushalt zwischen 1,0 in den zentralen Städten und 1,4 Autos in den beiden anderen Regionen liegt (ohne Abbildung).

Befragt man die hessischen Personen ab 14 Jahren nach der üblicherweise genutzten ÖPNV-Fahrkarte, zeigt sich, dass in allen Raumtypen anteilig deutlich weniger Personen eine Fahrkarte im Bartarif, also nach Bedarf, erwerben – in zentralen Städten reduziert sich der Anteil von 53 auf 34 Prozent. Hier steigt dagegen der Anteil für Job- und Semestertickets von 13 auf 21 Prozent. Dies ist sicherlich auch auf die Einführung der hessenspezifischen Tickets für Landesbedienstete, Schülerinnen und Schüler oder Personen im Seniorenalter zurückzuführen. In den anderen beiden Raumtypen ist dieser Sprung bei den Job- und Semestertickets weniger deutlich ausgeprägt, aber auch vorhanden. Neu dazugekommen ist ein Anteil zwischen 5 und 11 Prozent für das Deutschlandticket. Allerdings steigt auch in allen Raumtypen der Anteil derer, die angeben, nie mit Bus und Bahn in der Region zu fahren – im kleinstädtischen, dörflichen Raum um bis zu 7 Prozentpunkte auf nun 52 Prozent (ohne Abbildung).

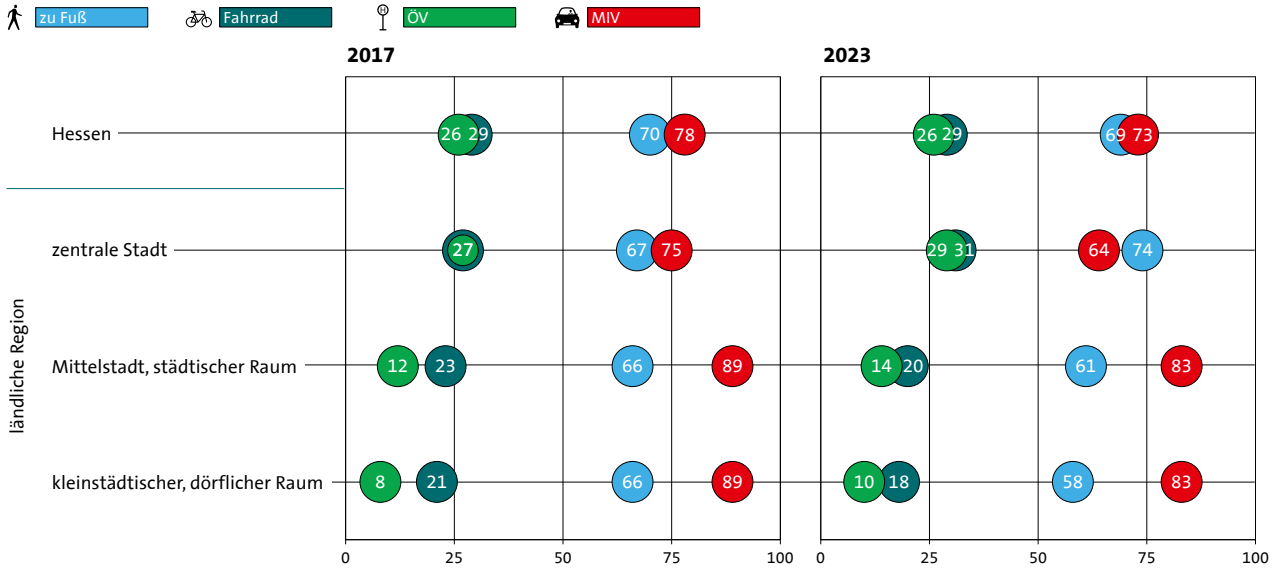
Reduktion von Mobilität im Vergleich zu 2017

Im Vergleich mit 2017 sind anteilig weniger Menschen an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs (siehe Abbildung 57). Der größte Rückgang ist in den Mittelstädten (von 85 auf 80 Prozent). Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person und Tag sinkt ebenfalls leicht, von jeweils knapp über drei Wegen auf genau bzw. etwas weniger als drei Wege. Die mittlere Tagesstrecke reduziert sich in zentralen Städten am deutlichsten um 5 Kilometer. Die mittlere

Abbildung 58

Personen ab 14 Jahren

Mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung in den ländlichen Regionen im Zeitvergleich



Angaben in Prozent, kombinierte ja-Anteile „(fast) täglich“ und „an einem bis drei Tagen pro Woche“

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Unterwegszeit ist hier um 4 Minuten kürzer, was den größten Rückgang im Regionvergleich ausmacht.

Autonutzung geht vor allem in zentralen Städten im ländlichen Raum zurück

Die Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf wird nach (fast) täglicher bzw. mindestens wöchentlicher Nutzung und nach Nicht-Nutzung differenziert (für die mindestens wöchentliche Nutzung siehe Abbildung 58). In allen Raumtypen hat sich der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die (fast) täglich das Auto nutzen, reduziert. Am deutlichsten ist der Rückgang in den zentralen Städten: Hier geben 35 Prozent die tägliche Nutzung an, 2017 war es mit 50 Prozent noch genau die Hälfte. Auch die mindestens wöchentliche Nutzung wird insgesamt seltener. Insbesondere in den zentralen Städten steigt der Anteil derjenigen, die das Auto nicht nutzen (von 12 auf 19 Prozent).

Die Täglich-Quote für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel steigt in allen Raumtypen nur geringfügig, gleiches gilt für die mindestens wöchentliche Nutzung. In ähnlich geringem Ausmaß steigt jeweils der Anteil der Nicht-Nutzenden. Insgesamt bleiben die ÖPNV-Routinen eher stabil. Der Rückgang der Automobilität wird demnach in ländlichen Regionen nicht gleichermaßen vom ÖPNV kompensiert.

Für das Fahrrad zeigen sich teils unterschiedliche Entwicklungen in den Raumtypen. Bleibt in zentralen Städten die Täglich-Quote mit 15 Prozent stabil, wächst die Quote der mindestens wöchentlichen Nutzung leicht um 4 Prozentpunkte. Die anteilige Anzahl der Nicht-Nutzenden ist nahezu unverändert. In Mittelstädten geben mittlerweile 4 Prozent mehr Personen an, das Fahrrad nicht zu nutzen. Gleichzeitig sind anteilig etwas weniger Menschen mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs. Auch im kleinstädtischen, dörflichen Raum verliert das Fahrrad in den alltäglichen Routinen, ähnlich wie in den Mittelstädten, an Bedeutung: Anteilig weniger Menschen nutzen es täglich oder mindestens wöchentlich, mehr Personen gelten als Nicht-Nutzende.

Auch die Häufigkeit des Zufußgehens entwickelt sich unterschiedlich. In zentralen Städten sind anteilig mehr Menschen täglich auf Fußwegen unterwegs. Im kleinstädtischen dörflichen Raum zeigt sich dagegen ein Minus von 7 Prozent. In Mittelstädten bleibt der Täglich-Anteil gleich. Hier steigt dagegen der Anteil der derjenigen, die nicht zu Fuß gehen, lediglich um einen Prozentpunkt – im kleinstädtischen, dörflichen Raum sind es sogar 4 Prozent mehr. In zentralen Städten geben dagegen anteilig weniger Menschen, nie zu Fuß zu gehen.

Gruppiert man die Personen ab 14 Jahren anhand dieser Nutzungshäufigkeiten für verschiedene Verkehrsmittel, lassen sich Mobilitätssegmente definieren. Die Raumtypen ähneln sich darin, dass der jeweilige Anteil für die als täglich Pkw-Orientierten sinkt. Am deutlichsten ist der Rückgang in zentralen Städten: 2017 galten 47 Prozent als täglich Pkw-orientiert, nun sind es 33 Prozent. Die Rückgänge in den anderen beiden Raumtypen sind allerdings deutlich kleiner und die Anteile liegen auch 2023 noch knapp über der 50-Prozent-Marke. Was dagegen stabil bleibt bzw. leicht um bis zu 4 Prozentpunkte ansteigt, ist der jeweilige Anteil der ÖPNV-Orientierten. In ähnlichem Maße stagniert bzw. steigt leicht der Anteil der Fahrrad-Orientierten in den Raumtypen. Personen, die als regelmäßige Vielfachnutzende auf verschiedene Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf zurückgreifen, sind in Mittelstädten und im kleinstädtischen, dörflichen Raum etwas seltener geworden, in zentralen Städten ist ihr Anteil dagegen um 3 Prozentpunkte auf mittlerweile 9 Prozent im Jahr 2023 gestiegen (ohne Abbildung).

Unter der Lupe

Seit 2017 verschieben sich teilweise in ländlichen Räumen die Haushaltsstruktur und der ökonomische Status: weniger Zwei-, mehr Einpersonenhaushalte und Familien sowie insgesamt höhere Statuslagen. Die Mobilitätsausstattung bleibt insgesamt stabil – Auto und Fahrrad sind Standard. In zentralen Städten nimmt der Anteil reiner Fahrradhaushalte zu. Bei ÖPNV-Tickets verlagert sich die Nachfrage weg von bedarfsorientierten Karten hin zu Job- und Semestertickets und dem Deutschlandticket. Zugleich wächst der Anteil der Nicht-Nutzenden. Zentrale Mobilitätskennziffern gehen leicht zurück, mit den deutlichsten Rückgängen in zentralen Städten. In der Nutzung verschiebt sich die Routine weg von täglicher Pkw-Orientierung bei weitgehend stabilen ÖPNV-Muster. Die Fahrradnutzung stagniert oder sinkt außerhalb zentraler Städte. Das Zufußgehen nimmt teils leicht zu, teils deutlich ab. Multimodales Verhalten geht außerhalb zentraler Städte zurück, während es in zentralen Städten leicht zunimmt.

16. Unter der Lupe: Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche werden in der MiD entweder stellvertretend über ihre Eltern bzw. Erziehungsberechtigten oder ab 14 Jahren möglichst selbst befragt. Vorherige Kapitel gehen bereits auf verschiedene Ergebnisse ein, die eine Differenzierung nach verschiedenen Altersgruppen (Minderjährige) oder auch nach Tätigkeitsgruppen (Kinder, Schülerinnen und Schüler) ermöglichen – beispielsweise das übliche Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln in Kapitel 3 oder Mobilitätskennwerte in Kapitel 4. In diesem Kapitel erfolgen nun ergänzende Analysen, zunächst auf Haushalts-, dann auf Personen- sowie Wegeebene.

Auto- und Fahrradbesitz häufiger bei Haushalten mit Kindern und Jugendlichen

Unterteilt man die teilnehmenden hessischen Haushalte in verschiedene Typen, macht der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Kind 23 Prozent aus (siehe Abbildung 5 auf Seite 20). Dabei handelt es sich in 11 Prozent der Fälle um mindestens ein Kind unter 6 Jahren, in 7 Prozent um mindestens ein Kind unter 14 Jahren und in 3 Prozent um mindestens ein Kind unter 18 Jahren. Auf Alleinerziehende, ohne Altersangabe des Kindes, entfallen 2 Prozent (ohne Abbildung).

Jeder dieser Haushaltstypen ist mehrheitlich mit Auto und Fahrrad ausgestattet (zwischen 68 Prozent und 86 Prozent). Der hessenweite Durchschnitt liegt bei 59 Prozent. Hinsichtlich der anderen Ausstattungsformen unterscheiden sich die Haushalte mit Kindern und Jugendlichen untereinander kaum. Mit Ausnahme des ausschließlichen Fahrradbesitzes: Dieser ist mit 12 Prozent insbesondere bei den Alleinerziehenden gegeben, wohingegen der entsprechende Anteil in anderen Haushaltstypen mit Kindern bei jeweils 3 Prozent liegt (ohne Abbildung). Haushalte, in denen mindestens ein Kind unter 14 Jahren wohnt, haben mit einem Durchschnitt von 3,8 die meisten Fahrräder zur Verfügung (Hessen: 1,7). Nur bei den alleinerziehenden Haushalten sind es weniger als drei Fahrräder (2,3; ohne Abbildung).

14 bis 17-Jährige mit geringster Mobilitätsquote

Die Mobilitätsquote der Kinder bis 6 Jahre bzw. der 7- bis 10-Jährigen übersteigt mit 83 Prozent bzw. 86 Prozent die hessenweite Mobilitätsquote (siehe Tabelle 6). Doch auch drei von vier minderjährigen Personen ab 14 Jahren sind am Stichtag für mindestens einen kurzen Weg außer Haus unterwegs (76 Prozent). Dabei legt diese Gruppe mit einem Durchschnittswert von 2,2 die wenigsten Wege pro Person und Tag zurück. Die anderen Altersgruppen unternehmen ebenfalls weniger als 3 Wege. Kinder und Jugendliche jeglichen Alters haben dabei kürzere durchschnittliche Tagesstrecken als die hessische Gesamtbevölkerung. Bis 6-Jährige legen weniger als 20 Kilometer zurück, die 14- bis 17-Jährigen nähern sich dagegen der 30-Kilometer-Marke. Auch die durchschnittliche Unterwegszeit liegt hinter dem hessenweiten Wert. Allerdings nehmen nur die Wege der bis 6-Jährigen weniger als eine Stunde pro Tag in Anspruch. Bei den anderen Altersgruppen liegt der Wert (knapp) darüber.

Tabelle 6

Mobilitätskennwerte von Kindern und Jugendlichen

	Mobilitätsquote (außer Haus am Berichtstag)	Mittelwerte pro Person und Tag		
		Wege	Unterwegszeit	Tagesstrecke
Personen	*%*	*Anzahl*	*Min.*	*km*
HESSEN	**81**	**2,9**	**77**	**35**
ALTER				
0 bis 6 Jahre	83	2,6	55	18
7 bis 10 Jahre	86	2,7	62	22
11 bis 13 Jahre	80	2,5	71	26
14 bis 17 Jahre	76	2,2	71	28

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Kinder und Jugendliche aller Altersgruppen legen über die Hälfte ihrer Wege am Stichtag im Umweltverbund – bestehend aus Fuß, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln – zurück (zwischen 51 Prozent und 68 Prozent; siehe Abbildung 59). Damit liegen sie jeweils (deutlich) vor dem Landesschnitt. Insbesondere der ÖPNV wird im Laufe der Jugend relevanter, Fußwege nehmen dagegen eher ab. Auch der Anteil der MIV-Mitfahrten nimmt mit zunehmendem Alter und steigender Selbstständigkeit ab. Macht der Umweltverbund bei den bis 6-Jährigen nahezu ein Fünftel an den Personenkilometern aus (18 Prozent), ist es bei den 11- bis 13-Jährigen fast die Hälfte (46 Prozent). Insbesondere der Anteil der MIV-Mitfahrt sinkt mit steigendem Alter, wohingegen mehr Kilometer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (siehe Abbildung 59).

Begleitwege nehmen ab 14 Jahren deutlich ab

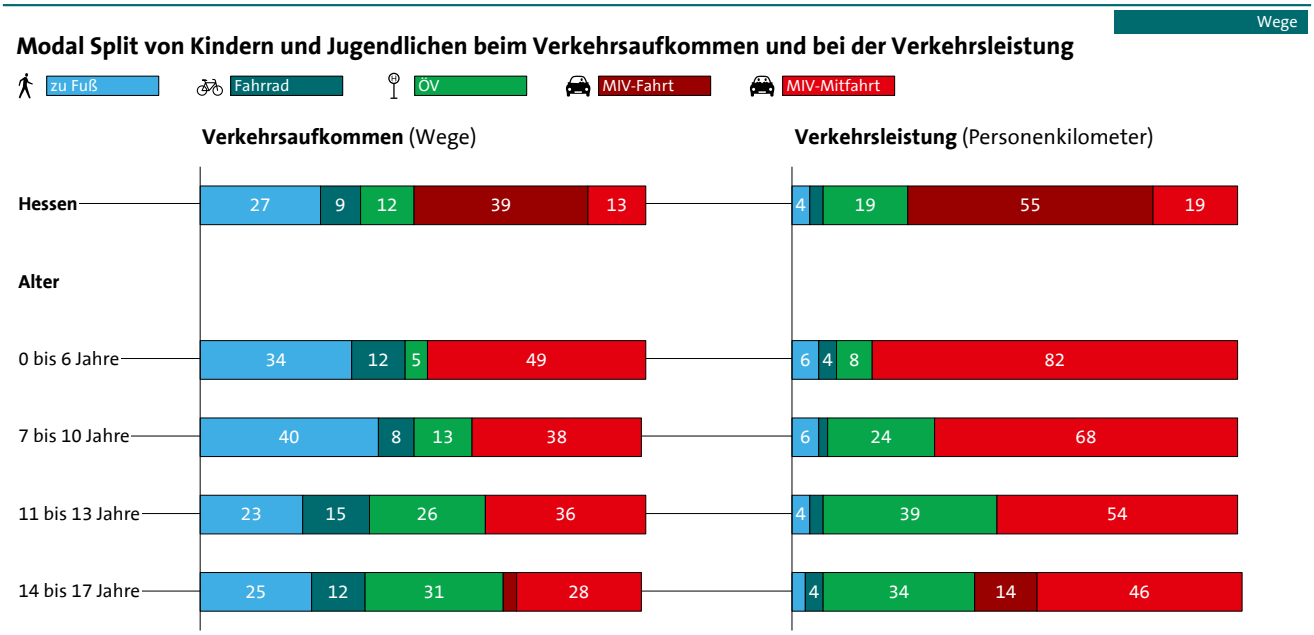
Die Ausbildung (Kita, Kindergarten, Schule) und die Freizeit sind die dominierenden Anlässe für Kinder und Jugendliche, einen Weg zu unternehmen (siehe Abbildung 60). Bei den bis 6-Jährigen führt mehr als jeder vierte Weg in die Kita oder den Kindergarten (28 Prozent), wohingegen der entsprechende Anteil in den anderen Altersgruppen um die 40-Prozent-Marke liegt. Freizeitwege machen bei den 11- bis 13-Jährigen 43 Prozent aus und bei den anderen Altersgruppen entspricht der Anteil etwas mehr bzw. etwas weniger als jedem dritten Weg. Begleitungswege sind insbesondere bei den Jüngsten mit 33 Prozent stark vertreten. Ab dem Alter von 14 Jahren macht dieser Wegezweck nur noch einen geringen Anteil von 3 Prozent aus.

In jungen Jahren werden Wege selten allein unternommen: Auf nahezu allen Wegen der bis 6-Jährigen ist eine andere Person dabei (97 Prozent) und nur sehr kleiner Anteil der Wege findet allein statt. Mit steigendem Alter steigt auch der Anteil der Wege, die eine Person allein unternimmt. Bei den 7- bis 10-Jährigen sind es bereits 21 Prozent, bei den ab 14-Jährigen 41 Prozent. Während in der Altersgruppe von 14 bis 17 Jahren also nur rund jeder zweite Weg in Begleitung anderer stattfindet (51 Prozent), sind es bei den 7- bis 10-Jährigen mit 79 Prozent und bei den 11- bis 13-Jährigen mit 68 Prozent anteilig deutlich mehr Wege in Begleitung (ohne Abbildung).

Gibt es eine Wegbegleitung aus dem Haushalt, ist auf zwei von drei Wegen der 14- bis 17-Jährigen eine erwachsene Person zugegen (67 Prozent), seltener zusätzlich zu dieser Person noch ein Kind (16 Pro-

Abbildung 59

Modal Split von Kindern und Jugendlichen beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

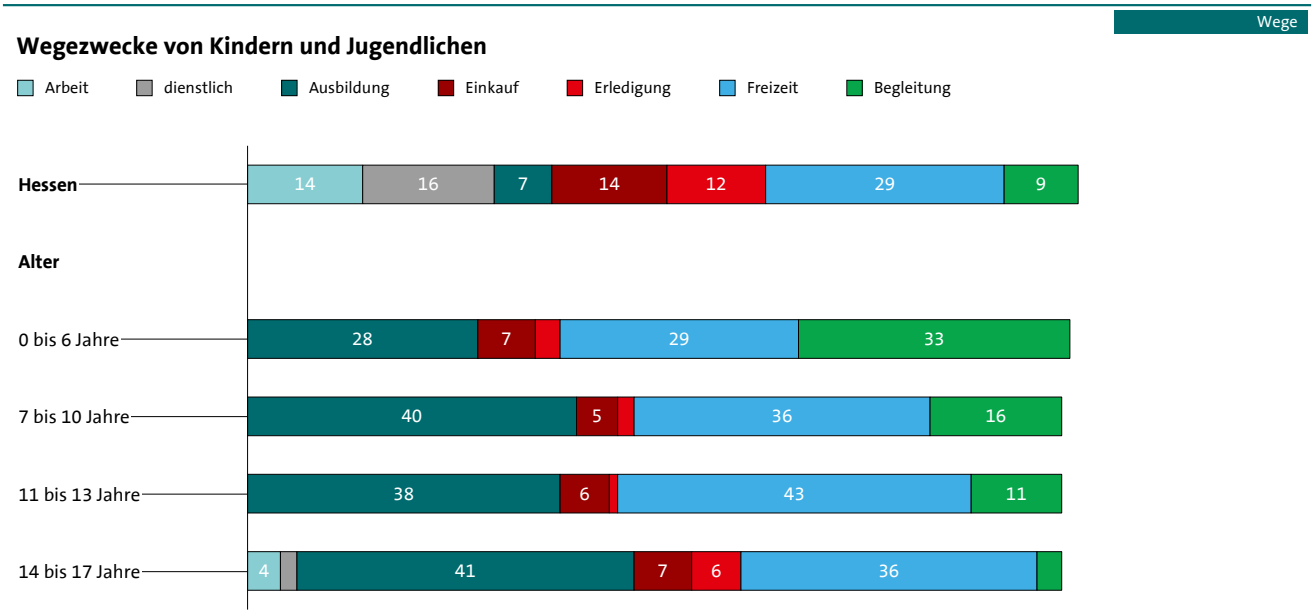
zent). Auf 7 Prozent der Wege dieser Altersgruppe ist ausschließlich eine jüngere Person unter 14 Jahren aus dem Haushalt dabei. Die 7- bis 10-Jährigen bzw. die 11- bis 13-Jährigen unternehmen Wege dagegen anteilig häufiger mit einem anderen Kind aus dem Haushalt, das jünger als 14 Jahre ist (14 Prozent bzw. 15 Prozent). Bei den Wegen dieser beiden Altersgruppen ist mehrheitlich mindestens eine erwachsene Person dabei, teilweise zudem noch ein weiteres Kind aus dem Haushalt (84 Prozent bzw. 69 Prozent). Nahezu alle Wege der bis 6-Jährigen werden mindestens durch ein erwachsenes Haushaltsmitglied begleitet und einige Wege davon zusätzlich von einem weiteren Kind (98 Prozent; ohne Abbildung).

Unter der Lupe

Haushalte mit Kindern in Hessen sind überwiegend gut mit Auto und insbesondere mit Fahrrädern ausgestattet. Unterschiede zwischen den Haushaltstypen sind gering, mit einigen Besonderheiten bei Alleinerziehenden. Kinder und Jugendliche sind häufig mobil, legen jedoch durchschnittlich kürzere Strecken zurück und sind etwas weniger lang unterwegs als die Gesamtbevölkerung. Ihre Wege werden überdurchschnittlich stark im Umweltverbund zurückgelegt. Mit zunehmendem Alter gewinnen öffentliche Verkehrsmittel an Bedeutung. Ausbildung und Freizeit sind die zentralen Wegezwecke. Bei den Jüngsten prägen Kita- und Begleitungswege den Alltag, ab dem Jugendalter treten Begleitungswege deutlich in den Hintergrund. Parallel steigt die Selbstständigkeit: Wege werden häufiger allein unternommen, und wenn begleitet wird, sind es bei Älteren meist Erwachsene aus dem Haushalt, bei Jüngeren häufiger zusätzlich – vermutlich – Geschwister.

Abbildung 60

Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Hessen | Quelle: MiD 2023

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

– Baden-Württemberg
– Brandenburg
– Freie und Hansestadt Hamburg
– Freistaat Bayern
– Freistaat Thüringen
– Hessen
– Mecklenburg-Vorpommern
– Niedersachsen
– Nordrhein-Westfalen
– Rheinland-Pfalz
– Saarland

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

– Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)
– Hessen Mobil
– ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
– Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
– Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
– Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
– Nahverkehrsgesellschaft Hochstift (NVH)
– Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
– traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
– Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
– Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
– Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
– Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
– Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
– Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
– Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
– Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/ go.Rheinland
– Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
– Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

– Region Stuttgart
– Regionalverband FrankfurtRheinMain
– Regionalverband Großraum Braunschweig
– Regionalverband Neckar-Alb
– Regionalverband Ruhr

Landkreise

– Hohenlohekreis
– Landkreis Cuxhaven
– Landkreis Fürth
– Landkreis Trier-Saarburg
– Ostalbkreis
– Region Hannover
– Rhein-Erft-Kreis
– Rhein-Neckar-Kreis
– Rhein-Sieg-Kreis
– Rheinisch-Bergischer Kreis
– StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

– Stadt Aachen
– Stadt Bonn
– Stadt Brühl
– Stadt Darmstadt
– Stadt Freiburg
– Stadt Fürstenfeldbruck
– Stadt Fürth
– Stadt Fulda
– Stadt Gütersloh
– Stadt Ingolstadt
– Stadt Koblenz
– Stadt Leverkusen
– Stadt Lindau
– Stadt Ludwigsburg
– Stadt Offenbach am Main
– Stadt Stein
– Stadt Stuttgart
– Stadt Wuppertal (in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden zentrale Begriffe vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe
Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.

CO_2-Fußabdruck
Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.

Hauptverkehrsmittel
Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

MIV
Steht für „motorisierten Individualverkehr", darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Mobilitätsverhalten
Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.

Modal Split
Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Multimodalität
Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

On-Demand-Verkehr
Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.

Personenkilometer
Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag
Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung
Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebene enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehr
Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.

Verkehrsaufkommen
Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung
Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg
In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).