



# Mobilität in Städten SrV 2013 – Ausgewählte Ergebnisse für das RMV-Gebiet

BERICHT FULDA

*HOFHEIM AM TAUNUS, IM AUGUST 2015*

## AGENDA

1. Zusammenfassung/ Management Summary
2. Aufgabe und Zielstellung der Studie
3. Methodik des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
  - a. Bundesweite Merkmale
  - b. Besonderheiten der untersuchten RMV-Städte
4. Zentrale Ergebnisse
  - a. Mobilität in Zahlen in Fulda
  - b. Haushalte mit und ohne PKW
  - c. Führerscheinbesitz
  - d. Anteil ÖPNV-Nutzer
  - e. Wege nach Zweck
  - f. Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda im Vergleich
  - g. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda alle Wege und Binnenverkehr
  - h. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernungsklassen
  - i. Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
  - j. Entfernungen
  - k. Technische Ausstattung der Personen – Fulda im Vergleich
  - l. Neue Mobilitätsangebote und technische Services
5. Kontaktadressen und Quellen

## Zusammenfassung/ Management Summary

- 3,3 Wege legt im Durchschnitt jede Person in Fulda pro Tag zurück. Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person und Tag ist in allen untersuchten RMV-Städten auf ähnlichem Niveau.
- 4,9 Kilometer beträgt die mittlere Länge eines Weges. Im Durchschnitt werden 16,1 Kilometer pro Person und Tag zurückgelegt. Im Vergleich zu den Werten der anderen untersuchten RMV-Städte haben die Fuldaer damit relativ kurze Wege.
- In Fulda entfallen die meisten Wege auf den Fahrtzweck Freizeit (42%), gefolgt vom Fahrtzweck Einkauf/ Dienstleistung (24%). Erst an dritter Stelle liegt der Fahrtzweck Arbeitsplatz (19%). Diese Rangfolge der Fahrtzwecke findet sich auch in den anderen untersuchten RMV-Städten.
- 52% aller Wege werden mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, 48% im Umweltverbund aus zu Fuß gehen (32%), mit dem Fahrrad (8%) oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren (ÖPV 8%). Mit nahezu der Hälfte der Wege im Umweltverbund nimmt Fulda eine gute Mittelposition unter den untersuchten RMV-Städten ein.
- Eine Position im mittleren Bereich der befragten RMV-Städte zeigt sich auch bei den ÖPNV-Nutzern und der Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt:  
Mehr als zwei Drittel der Fuldaer Bevölkerung haben innerhalb eines Jahres den ÖPNV genutzt.  
86% der Haushalte in Fulda besitzen mindestens einen Pkw.
- Bei der für neue Mobilitätsangebote und -Services bedeutsamen technischen Ausstattung werden dagegen tendenziell eher niedrige Werte erreicht: Nur rund jede dritte Person in Fulda verfügt über ein Smartphone und nur knapp jeder Zweite über ein Navigationssystem.

## AGENDA

1. Zusammenfassung/ Management Summary
- 2. Aufgabe und Zielstellung der Studie**
3. Methodik des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
  - a. Bundesweite Merkmale
  - b. Besonderheiten der untersuchten RMV-Städte
4. Zentrale Ergebnisse
  - a. Mobilität in Zahlen in Fulda
  - b. Haushalte mit und ohne PKW
  - c. Führerscheinbesitz
  - d. Anteil ÖPNV-Nutzer
  - e. Wege nach Zweck
  - f. Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda im Vergleich
  - g. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda alle Wege und Binnenverkehr
  - h. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernungsklassen
  - i. Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
  - j. Entfernungen
  - k. Technische Ausstattung der Personen – Fulda im Vergleich
  - l. Neue Mobilitätsangebote und technische Services
5. Kontaktadressen und Quellen

# Aufgabe und Zielstellung der „Mobilität in Städten – SrV 2013“

## Ziel der Studie und Grenzen

- Gegenstand der Untersuchung ist der von der städtischen Bevölkerung verursachte Verkehr (Einwohnerverkehr).
- Akteure bei Städten und Gemeinden, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und –verbänden erhalten wertvolle Daten für Verkehrsplanungen, Maßnahmen und Investitionen.
- Der Verkehr von Personen ohne Wohnsitz in der Stadt (Einpendler, Besucher u.a.) sowie der Wirtschaftsverkehr werden nicht erfasst.

## Hintergrund

- SrV ist die Abkürzung für „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ und meint das wissenschaftlich fundierte Erhebungskonzept des Institutes für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der TU Dresden, das der Untersuchung zugrunde liegt.
- Inhaltlich und methodisch ist die Studie auf Anforderungen der Verkehrsplanung zugeschnitten (Stichtags-Befragung).
- Alle 5 Jahre erfolgt ein bundesweiter Befragungsdurchgang, 2013 war es der 10. Durchgang.

## Aufgabe der RMV-Beteiligung

- Im RMV-Gebiet liegen hiermit vergleichbare Daten für Städte vor, die sich hinsichtlich Einwohnerzahl, Lage in der Region und Bevölkerungsstruktur unterscheiden.
- So wird ein Überblick über Unterschiede und Gemeinsamkeiten im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ermöglicht.
- Eine Zusammenarbeit mit Akteuren auf lokaler und regionaler Ebene zur Weiterentwicklung der Mobilität im Verbundgebiet wird gefördert.

## AGENDA

1. Zusammenfassung/ Management Summary
2. Aufgabe und Zielstellung der Studie
3. **Methodik des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)**
  - a. Bundesweite Merkmale
  - b. Besonderheiten der untersuchten RMV-Städte
4. Zentrale Ergebnisse
  - a. Mobilität in Zahlen in Fulda
  - b. Haushalte mit und ohne PKW
  - c. Führerscheinbesitz
  - d. Anteil ÖPNV-Nutzer
  - e. Wege nach Zweck
  - f. Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda im Vergleich
  - g. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda alle Wege und Binnenverkehr
  - h. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernungsklassen
  - i. Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
  - j. Entfernungen
  - k. Technische Ausstattung der Personen – Fulda im Vergleich
  - l. Neue Mobilitätsangebote und technische Services
5. Kontaktadressen und Quellen

## Methodik des SrV 2013 – Bundesweite Merkmale

Untersuchungsraum: 118 Untersuchungsräume von mehr als 300 deutschen Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften

Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung des jeweiligen Untersuchungsraumes, hier: Fulda

Befragte Personen: Alle Personen der Haushaltsstichprobe, hier: 516 Personen

Stichprobengrundlage, Ziehungsverfahren: Einwohnermelderegister ohne Einschränkungen; geschichtete Zufallsauswahl

Erfasste Wege: Alle Wege am Stichtag

Definition des Weges: Ortsveränderung mit genau einem Zweck, mehrere Verkehrsmittel möglich

Hauptverkehrsmittel eines Weges: Verkehrsmittelhierarchie auf Basis entfernungsbezogener Leistungsfähigkeit von Verkehrsmitteln

Stichtag: alle Wochentage montags bis sonntags (abweichend vom allgemeinen SrV-Design!)

Feldzeit: Januar bis Dezember 2013

Methode: Mix aus telefonischer, schriftlich-postalischer und schriftlich-internetbasierter Befragung; schriftliche Ankündigung; Nonresponse-Untersuchung

Gewichtung: Soziodemografisch nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Teilraum und Erhebungsquartal

Definition ÖPV und ÖPNV: Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) beinhaltet Flugzeug, Fähre, Schwebebahn, Seilbahn, Fernzug, Nahverkehrszug, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Taxi  
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) beinhaltet alle Kategorien des ÖPV – außer den Fernverkehrsmitteln Flugzeug und Fernzug

# Methodik des SrV 2013 – Besonderheiten der RMV-Städte

ÜBERBLICK SRV (SYSTEM REPRÄSENTATIVER VERKEHRSBEFRAGUNGEN) 2013 IM RMV

## Beteiligung im Verbundgebiet

16 Städte, 13.200 Interviews

- alle Großstädte (FFM, WI, OF, DA, MZ)
- alle Sonderstatusstädte (außer Hanau)::  
Wetzlar, Bad Homburg, Gießen, Marburg,  
Rüsselsheim, Fulda
- fünf kleinere Städte: Bad Orb, Bad  
Soden-Salmünster, Bruchköbel,  
Schlüchtern, Neu-Anspach
- Erstmalige Teilnahme der meisten Städte  
im RMV-Gebiet (außer FFM, MZ)

## Kosten und Finanzierung

Gesamtkosten getragen vom RMV  
(10.000 Interviews)

Mitfinanzierung durch 9 Partner

- Städte: WI, DA, Fulda, Wetzlar
- LNOen: MVG, KVG Main-Kinzig, VHT, SW  
Marburg Consult GmbH
- Sonstige: ivm GmbH

Stadt Frankfurt/ traffiQ über eigenen Vertrag mit TU  
Dresden (3.200 Interviews)

### **Achtung: Methodische Besonderheit der RMV-Städte!**

Bei den RMV-Städten wurden Befragungen über **alle Wochentage** vorgenommen, um Werte zu erhalten, die möglichst gut mit Erhebungen aus der MiD vergleichbar sind.

Üblicherweise finden SrV-Ehebungen nur an mittleren Werktagen (Dienstags bis Donnerstags) statt.

Die Werte der RMV-Städte sind daher **nicht** in den Städtevergleich und andere übergreifende Auswertungen der TU Dresden aufgenommen, da sie mit diesen nicht vergleichbar sind!

## AGENDA

1. Zusammenfassung/ Management Summary
2. Aufgabe und Zielstellung der Studie
3. Methodik des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
  - a. Bundesweite Merkmale
  - b. Besonderheiten der untersuchten RMV-Städte
- 4. Zentrale Ergebnisse**
  - a. Mobilität in Zahlen in Fulda
  - b. Haushalte mit und ohne PKW
  - c. Führerscheinbesitz
  - d. Anteil ÖPNV-Nutzer
  - e. Wege nach Zweck
  - f. Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda im Vergleich
  - g. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda alle Wege und Binnenverkehr
  - h. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernungsklassen
  - i. Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
  - j. Entfernungen
  - k. Technische Ausstattung der Personen – Fulda im Vergleich
  - l. Neue Mobilitätsangebote und technische Services
5. Kontaktadressen und Quellen

## Mobilität in Zahlen in Fulda

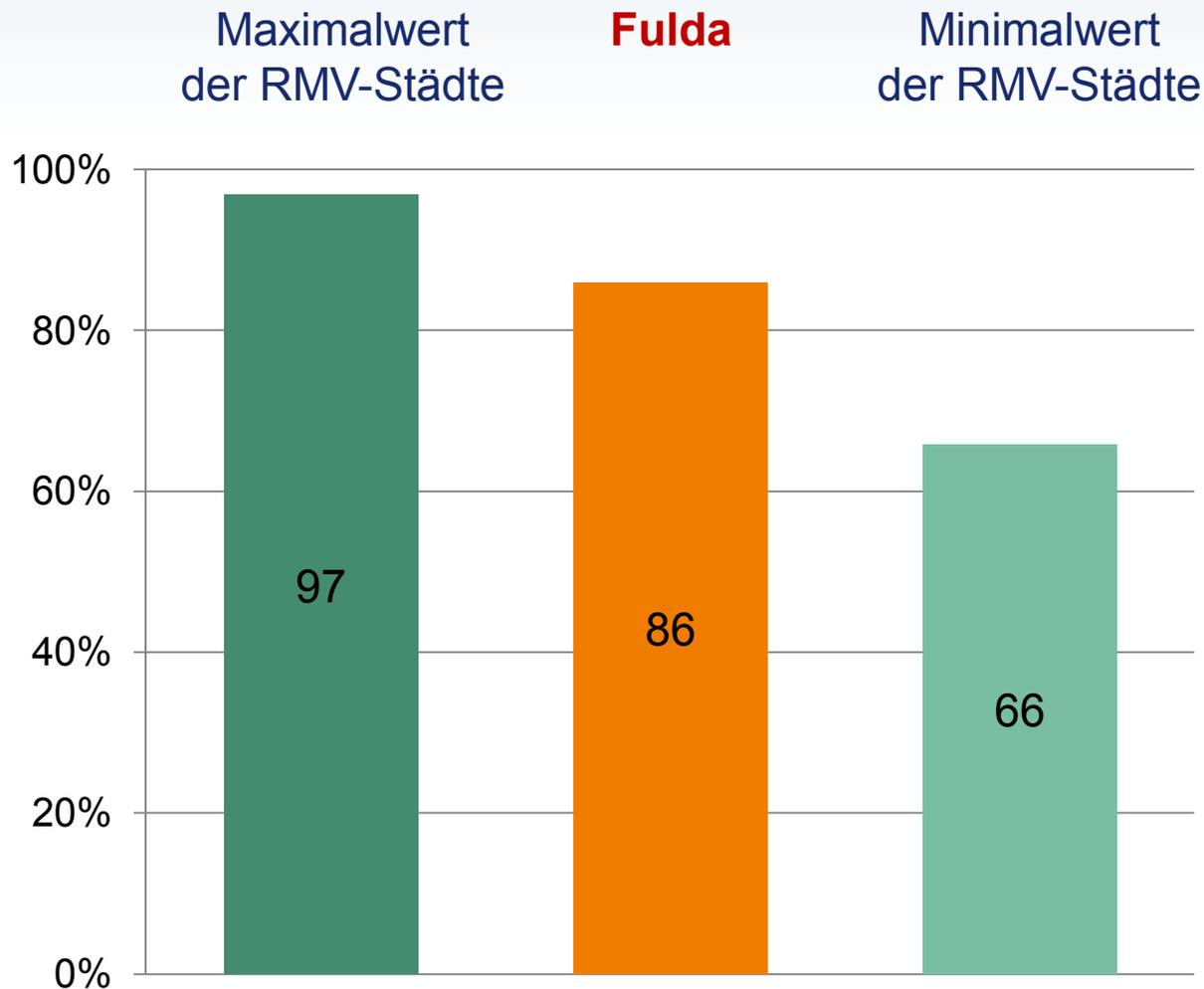
<b>3,3</b>	Wege legt im Durchschnitt jede Person in Fulda pro Tag zurück
<b>3,9</b>	Wege sind es pro mobiler Person und Tag
<b>85,2</b>	Prozent der Bevölkerung sind in Fulda pro Tag mobil
<b>1,1</b>	Privat- und Dienst-Pkws stehen in Fulda pro Haushalt zur Verfügung
<b>1,6</b>	Fahrräder stehen in Fulda pro Haushalt zur Verfügung
<b>1,4</b>	Personen beträgt die Pkw-Besetzung in Fulda pro Fahrt
<b>4,9</b>	Kilometer ist die mittlere Länge eines Weges
<b>17,5</b>	Minuten ist die mittlere Dauer eines Weges
<b>57,8</b>	Minuten ist die mittlere tägliche Zeit im Verkehr

Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person und Tag ist in den untersuchten RMV-Städten auf sehr ähnlichem Niveau. Hier liegt der Maximalwert der RMV-Städte bei 3,4 Wegen und der Minimalwert liegt bei 3,1 Wegen pro Person und Tag.

Die mittlere Länge eines Weges liegt in den untersuchten RMV-Städten zwischen 4,9 km und 10 km.

# Haushalte mit und ohne Pkw

ANTEIL HAUSHALTE MIT PKW (IN %)

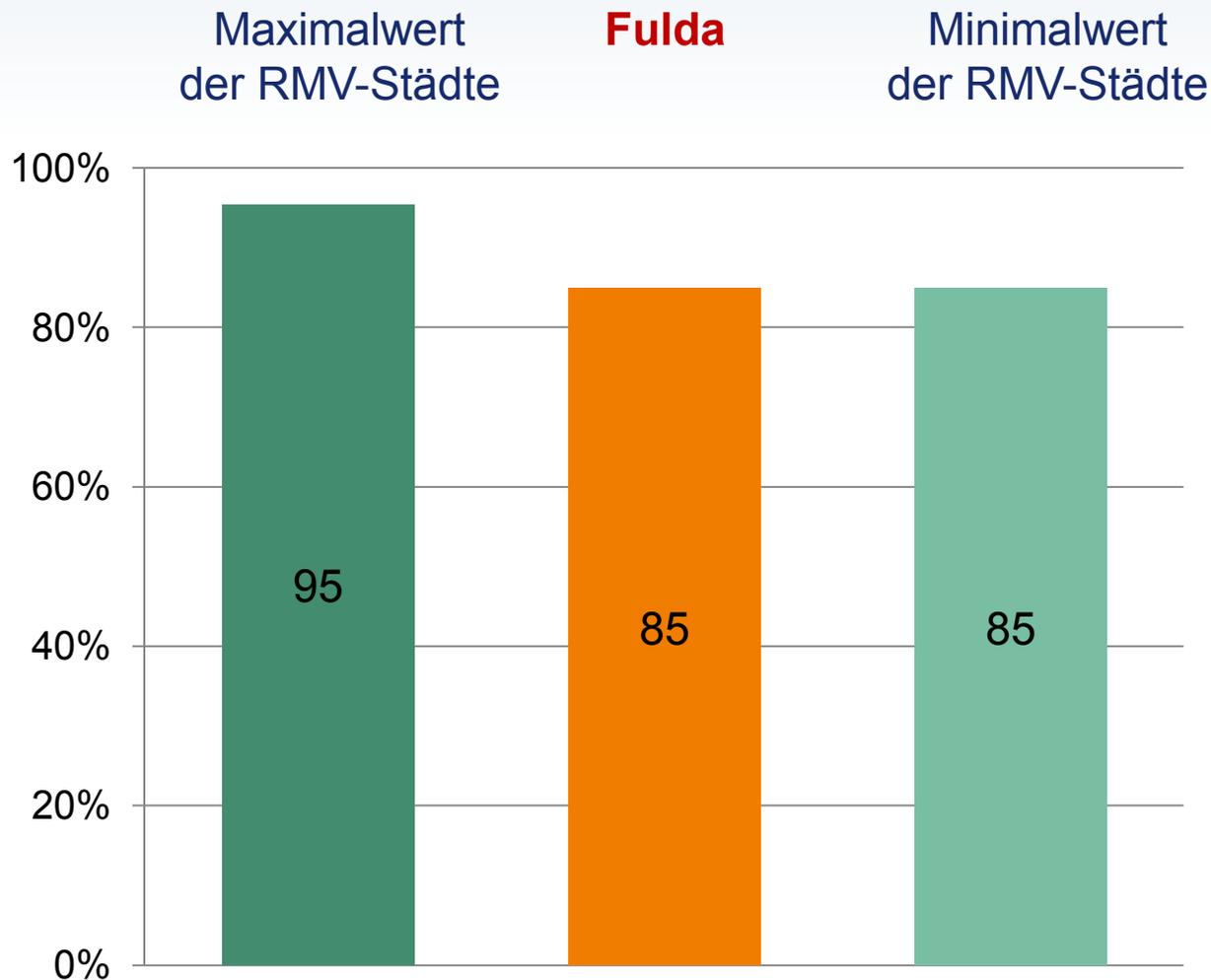


Ohne Pkw sind bis zu einem Drittel der Haushalte in Großstädten oder Universitäts-Standorten versus 3 bis 15% Haushalte ohne Pkw in kleineren und mittleren Städten.

Fulda erreicht mit 14% Haushalten ohne Pkw einen Wert im mittleren Bereich.

# Führerscheinbesitz

ANTEIL PERSONEN MIT FÜHRERSCHEIN FÜR PKW DER KLASSE 3 BZW. B (IN %)

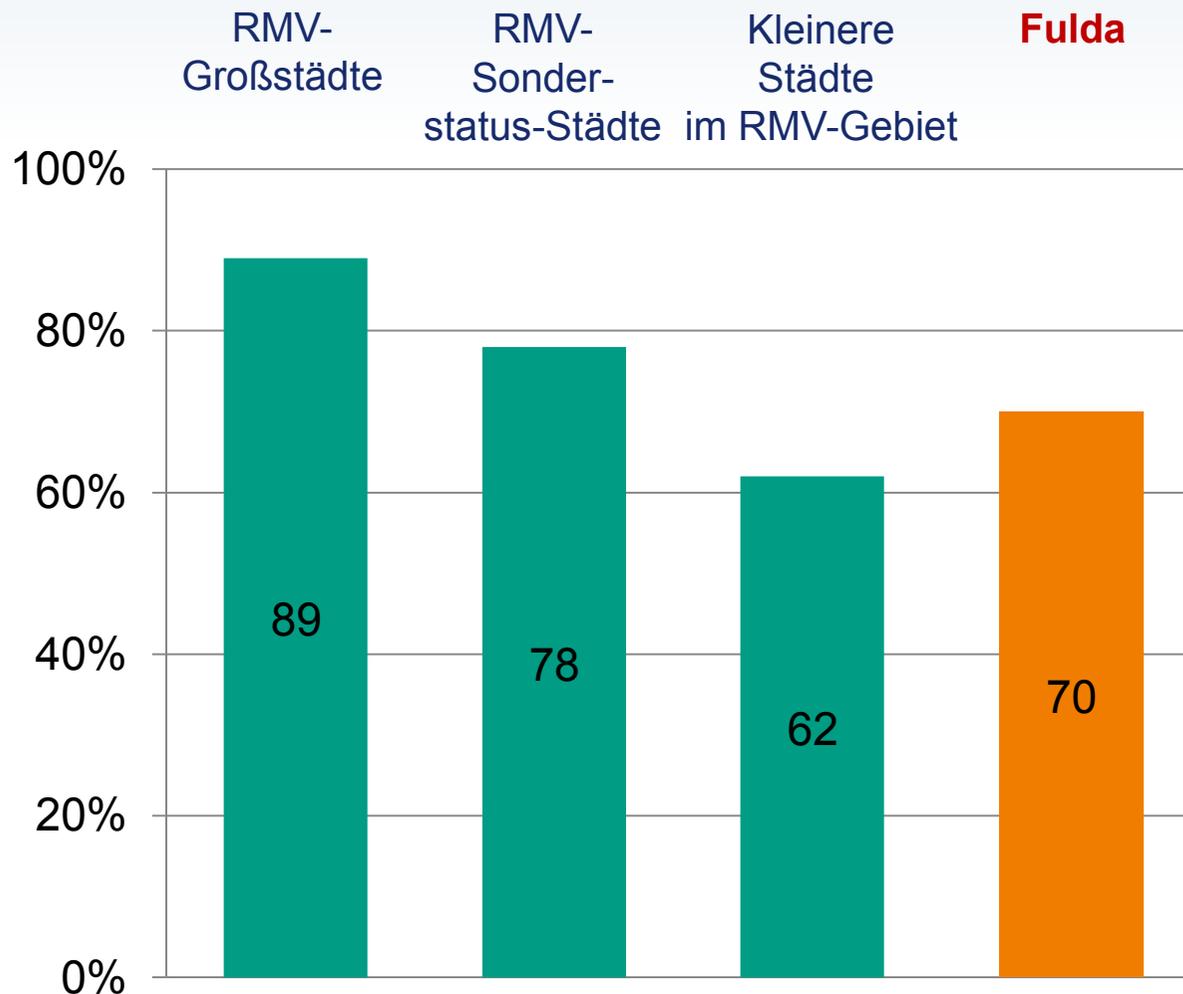


In der Regel haben etwa 9 von 10 Personen einen Pkw-Führerschein, unabhängig vom Wohnort.

Der Führerscheinanteil differenziert weniger zwischen den untersuchten Städten als die Pkw-Verfügbarkeit bzw. der Pkw-Besitz im Haushalt.

# Anteil ÖPNV-Nutzer

ANTEIL ÖPNV-NUTZER AN GESAMTBEVÖLKERUNG IN DEN LETZTEN 12 MONATEN (IN %)



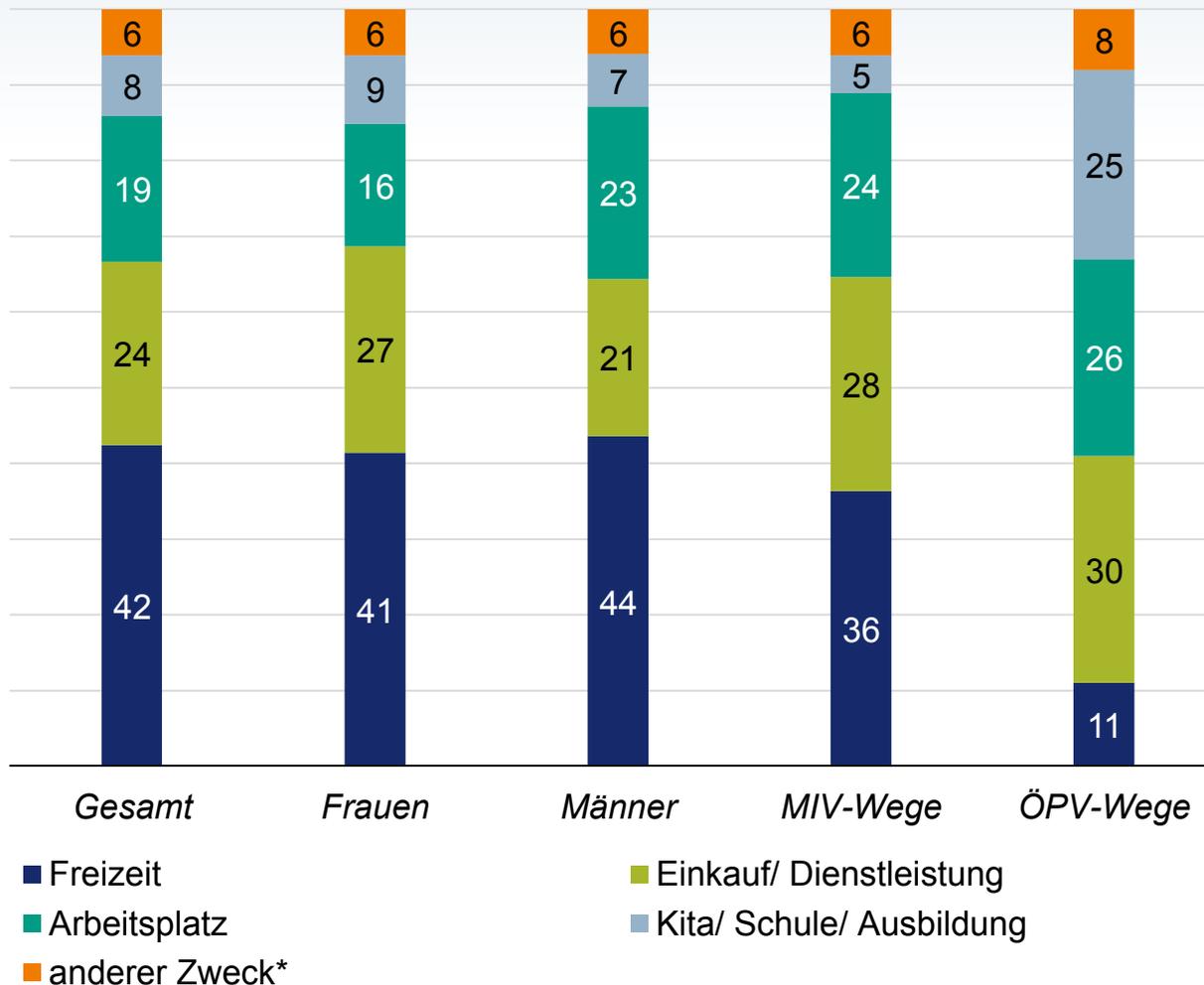
ÖPNV ist insbesondere in den Großstädten tragende Säule der Mobilität.

Fast 90% der Bevölkerung nutzen dort innerhalb eines Jahres den ÖPNV.

In Fulda sind es immerhin noch mehr als zwei Drittel der Bevölkerung.

# Wege nach Zweck

WEGE NACH ZWECK FÜR GESAMT, NACH GESCHLECHT UND NACH VERKEHRSMITTELWAHL (IN %)



In Fulda entfallen die meisten Wege auf den Fahrtzweck Freizeit (42%), gefolgt vom Fahrtzweck Einkauf/ Dienstleistung (24%). Erst an dritter Stelle liegt der Fahrtzweck Arbeitsplatz (19%).

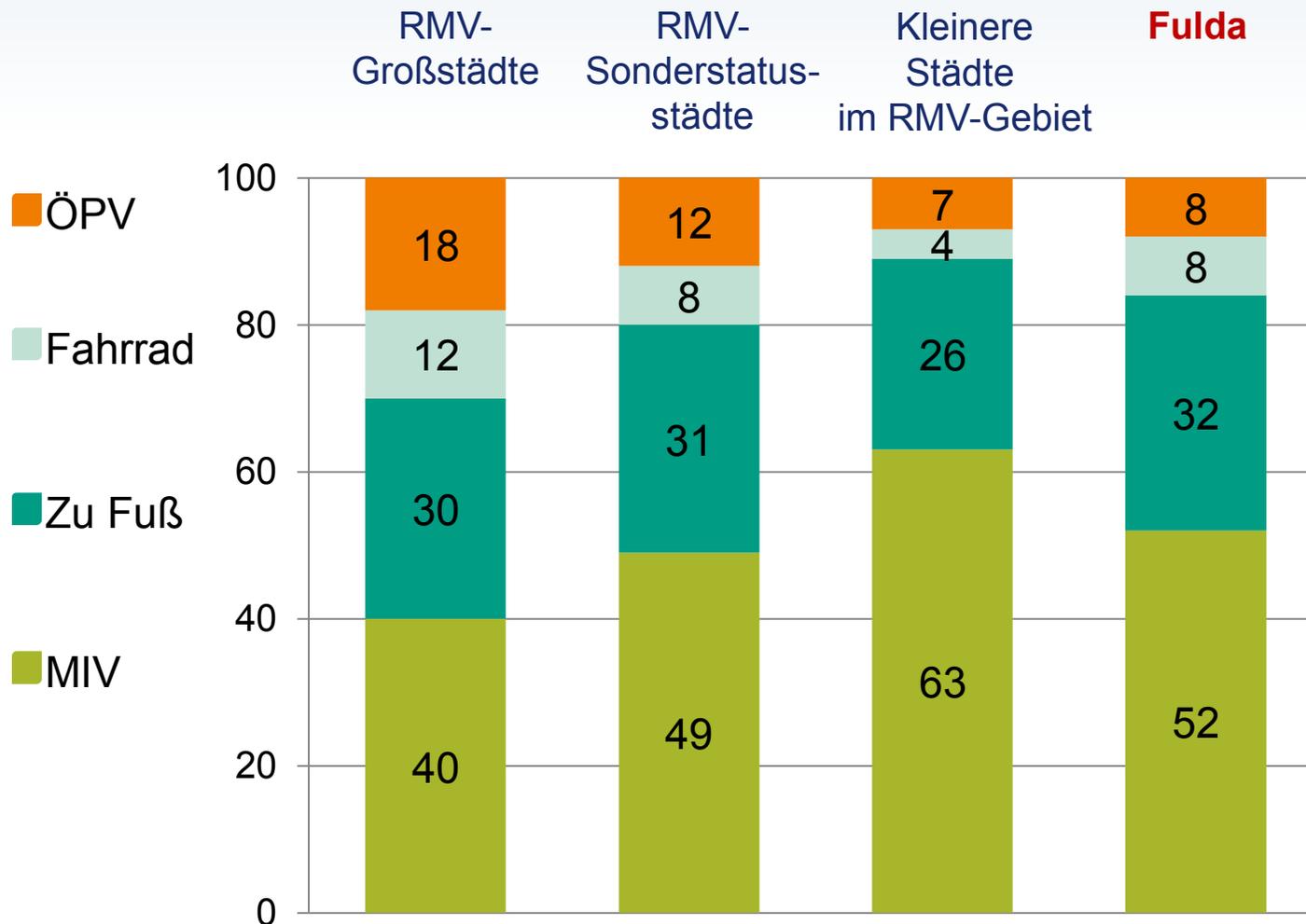
Diese Rangfolge der Fahrtzwecke findet sich auch in den anderen untersuchten RMV-Städten.

Auch bei MIV-Wegen ist der häufigste Fahrtzweck Freizeit (36%).

Bei ÖPV-Wegen ist der häufigste Fahrtzweck Einkauf/ Dienstleistung (30%).

# Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda im Vergleich

WEGEANTEILE (MODALSPLIT) NACH HAUPTVERKEHRSMITTELN FÜR RMV-STÄDTE UND FULDA (IN %)



Die Wege im Umweltverbund aus ÖPV, Fahrrad und Fußwegen liegen in Großstädten mit deutlichem Vorsprung vor dem Motorisierten Individualverkehr (MIV).

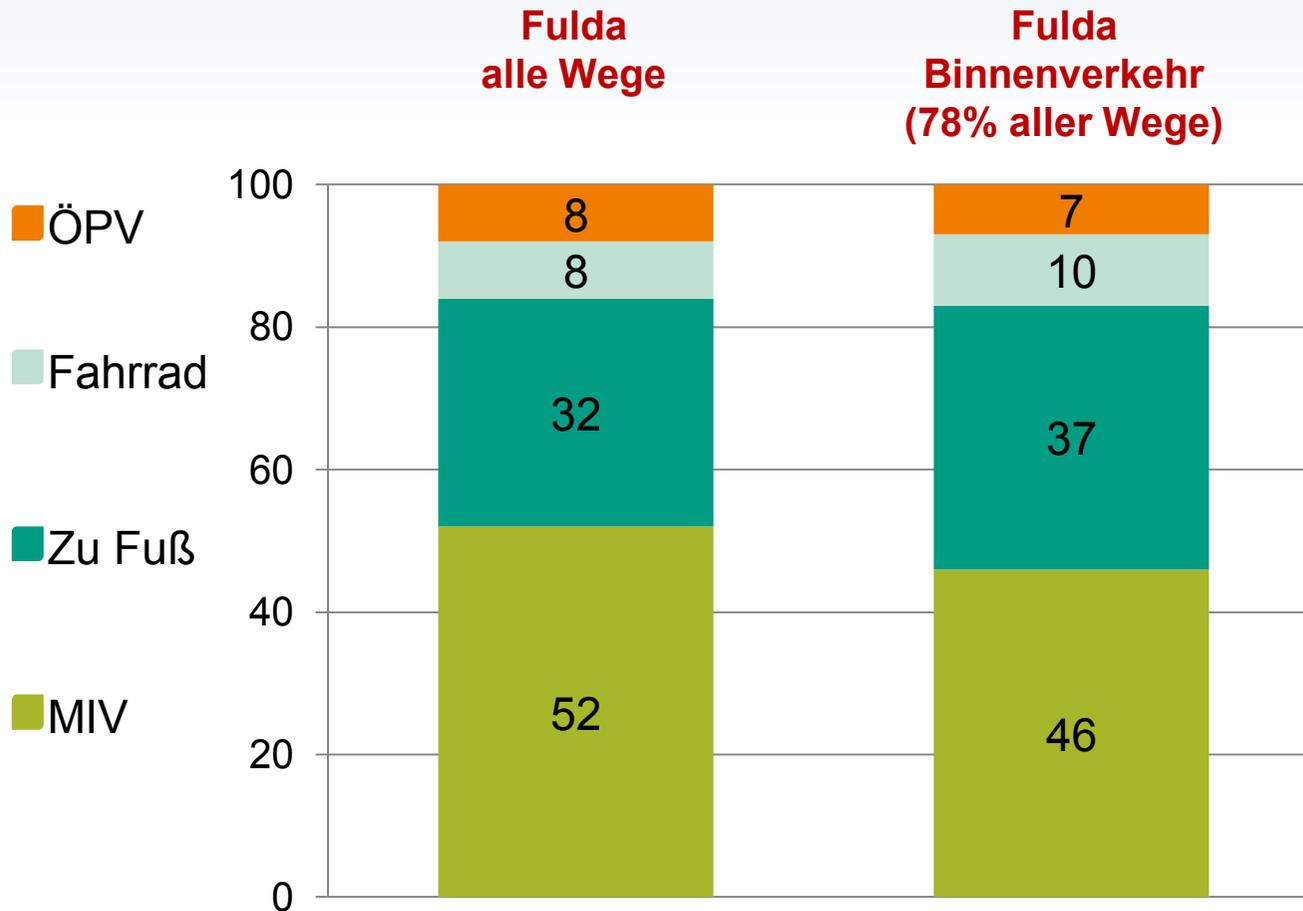
Große Städte profitieren klar von der hohen Vernetzung der Verkehrsträger.

Fulda liegt mit dem Gesamtwert für Wege im Umweltverbund im Durchschnitt der Sonderstatusstädte.

Der Minimalwert aller untersuchten RMV-Städte für den Wegeanteil im Umweltverbund liegt bei 34%, der Maximalwert bei 67%.

# Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda alle Wege und Binnenverkehr

WEGEANTEILE (MODALSPLIT) NACH HAUPTVERKEHRSMITTELN FÜR ALLE WEGE UND BINNENVERKEHR FULDA (IN %)



Fulda hat einen Anteil von 48% für Wege im Umweltverbund an allen Wegen.

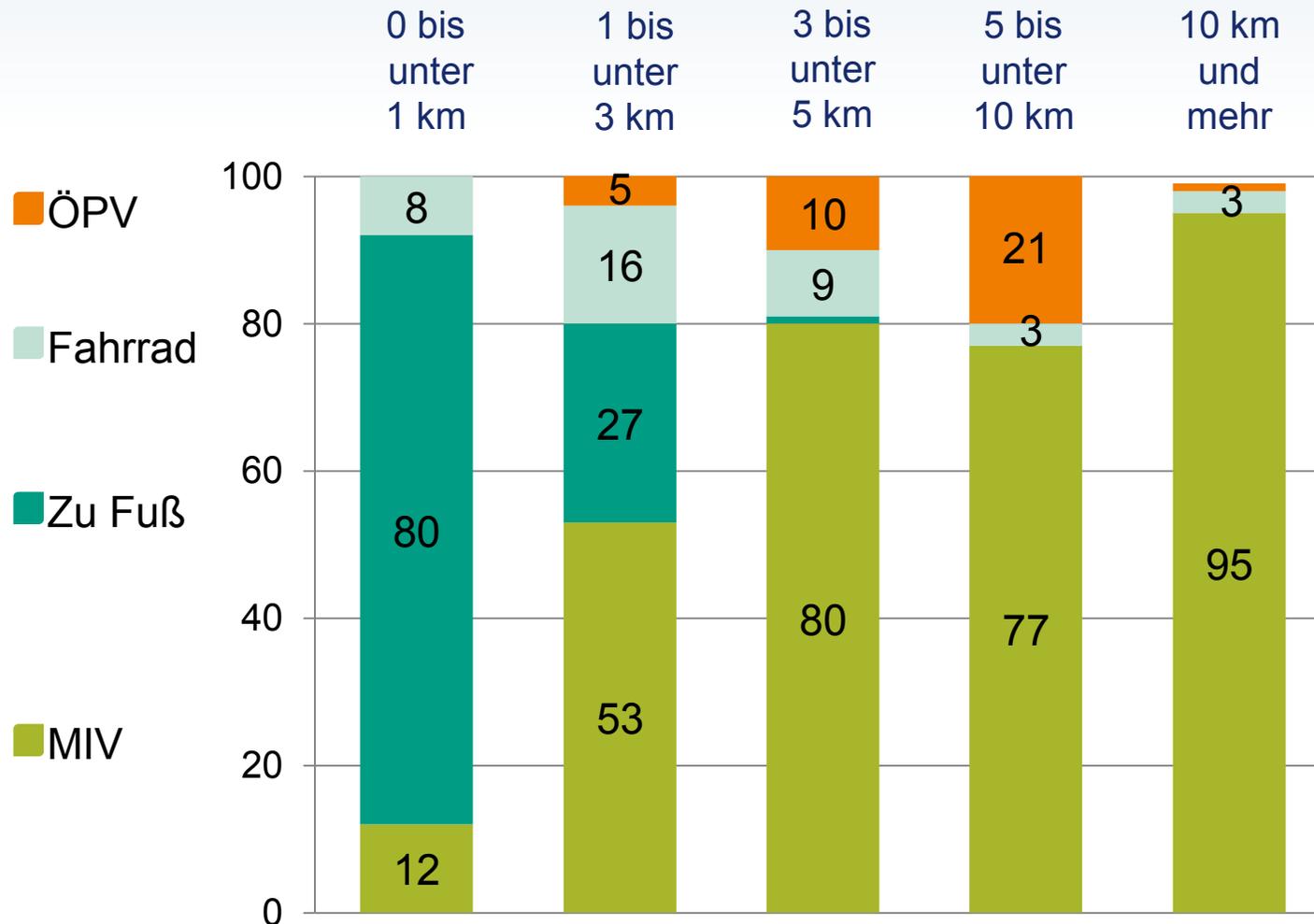
Betrachtet man nur den Binnenverkehr in Fulda, so steigt der Anteil der Wege im Umweltverbund auf 54%.

### Wege pro Person und Tag

- für alle Wege in Fulda: 3,3
- für Binnenwege in Fulda: 2,6

# Verkehrsmittel nach Hauptverkehrsmitteln - Entfernungsklassen

WEGEANTEILE (MODALSPLIT) NACH HAUPTVERKEHRSMITTELN NACH ENTFERNUNGSKLASSEN (IN %)



Fußwege dominieren mit 80% die Wege bis zu einem Kilometer.

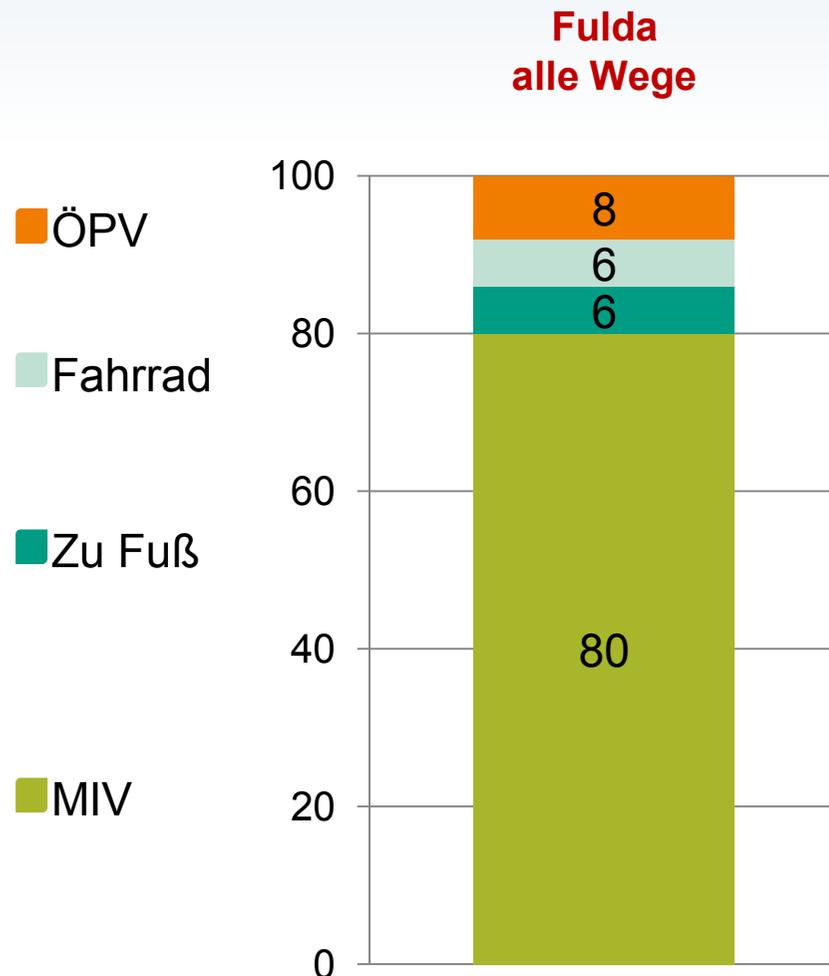
Das Fahrrad hat seinen Schwerpunkt bei Wegen zwischen einem und bis zu drei Kilometern.

Busse und Bahnen können in der Entfernungsklasse von fünf bis unter zehn Kilometern punkten.

Der MIV hält einen Anteil von rund 80% bei allen Fahrten ab drei Kilometern, ab 10 Kilometer Entfernung sind es 95%.

# Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung

WEGEANTEILE (MODALSPLIT) NACH HAUPTVERKEHRSMITTELN (IN %), NACH VERKEHRSLEISTUNG (IN KM)



Im Durchschnitt werden 16,1 Kilometer pro Person und Tag von Fuldaern zurückgelegt.

80% der Verkehrsleistung entfallen auf den MIV.

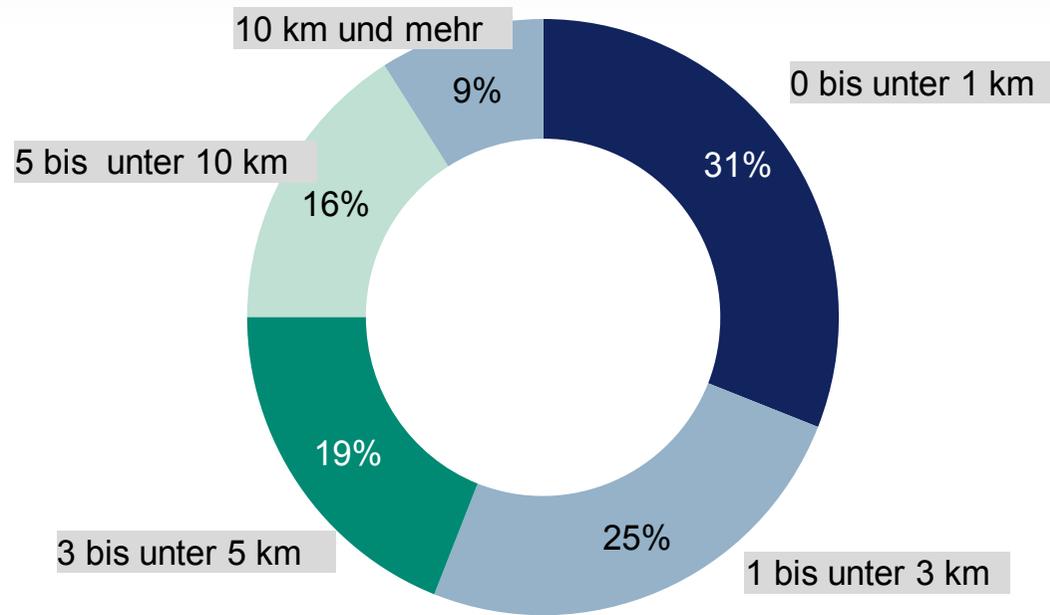
Im Vergleich zu den anderen untersuchten RMV-Städten legen Fuldaer sehr wenige Kilometer pro Tag zurück, es ist der niedrigste Wert aller untersuchten RMV-Städte.

Der Maximalwert aller befragten RMV-Städte liegt bei 31 Kilometern pro Person und Tag, der Minimalwert bei 16,1 km.

# Entfernungen

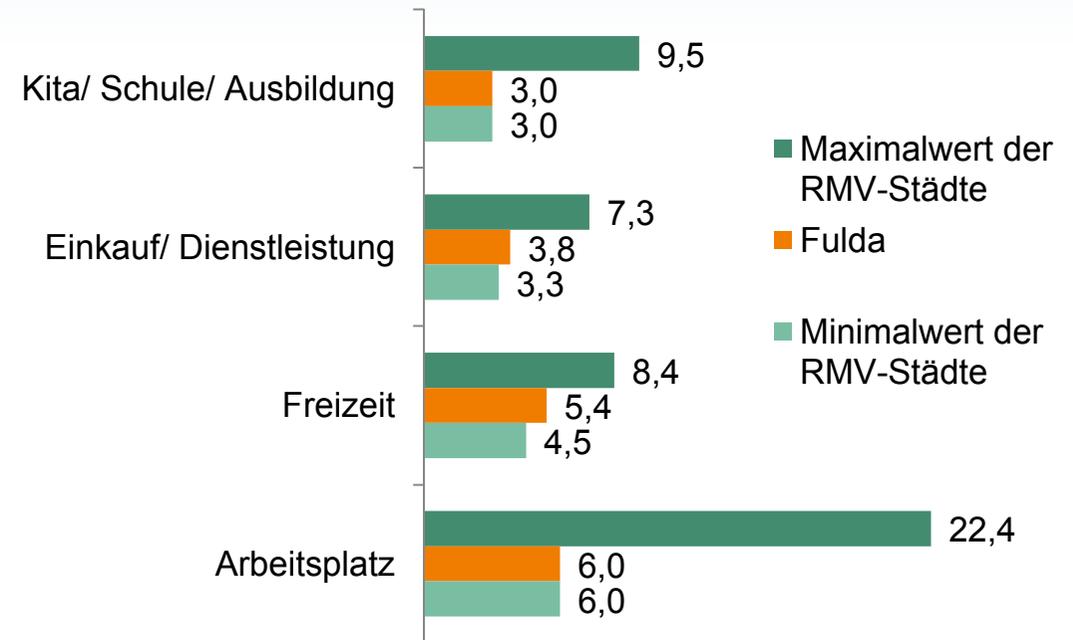
WEGEANTEILE NACH ENTFERNUNGSKLASSEN (IN %), MITTLERE WEGELÄNGE NACH WEGEZWECKEN (IN KM)

## Wegeanteile nach Entfernungsklassen (in %)



Mehr als die Hälfte aller Wege der Fuldaer Bevölkerung sind kürzer als drei Kilometer. Nur etwa jeder zehnte Weg ist länger als zehn Kilometer.

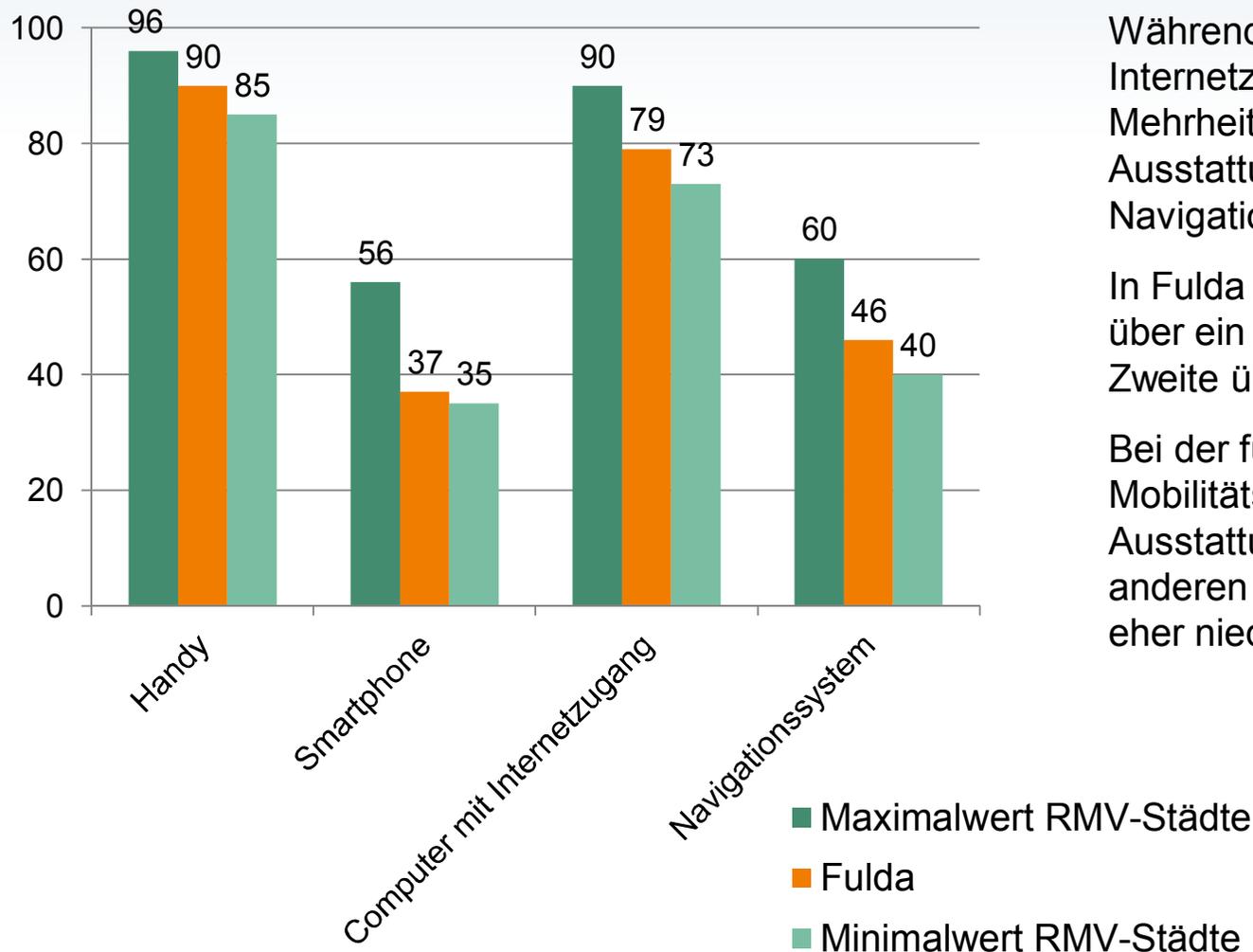
## Mittlere Wegelänge nach Wegezweck (in km)



Der Vergleich mit anderen untersuchten RMV-Städten zeigt allgemein und für die verschiedenen Wegezwecke: Fulda ist eine Stadt der relativ kurzen Wege.

# Technische Ausstattung der Personen – Fulda im Vergleich

ANTEIL PERSONEN (IN %) MIT HANDY, SMARTPHONE, COMPUTER MIT INTERNETZUGANG, NAVIGATIONSSYSTEM



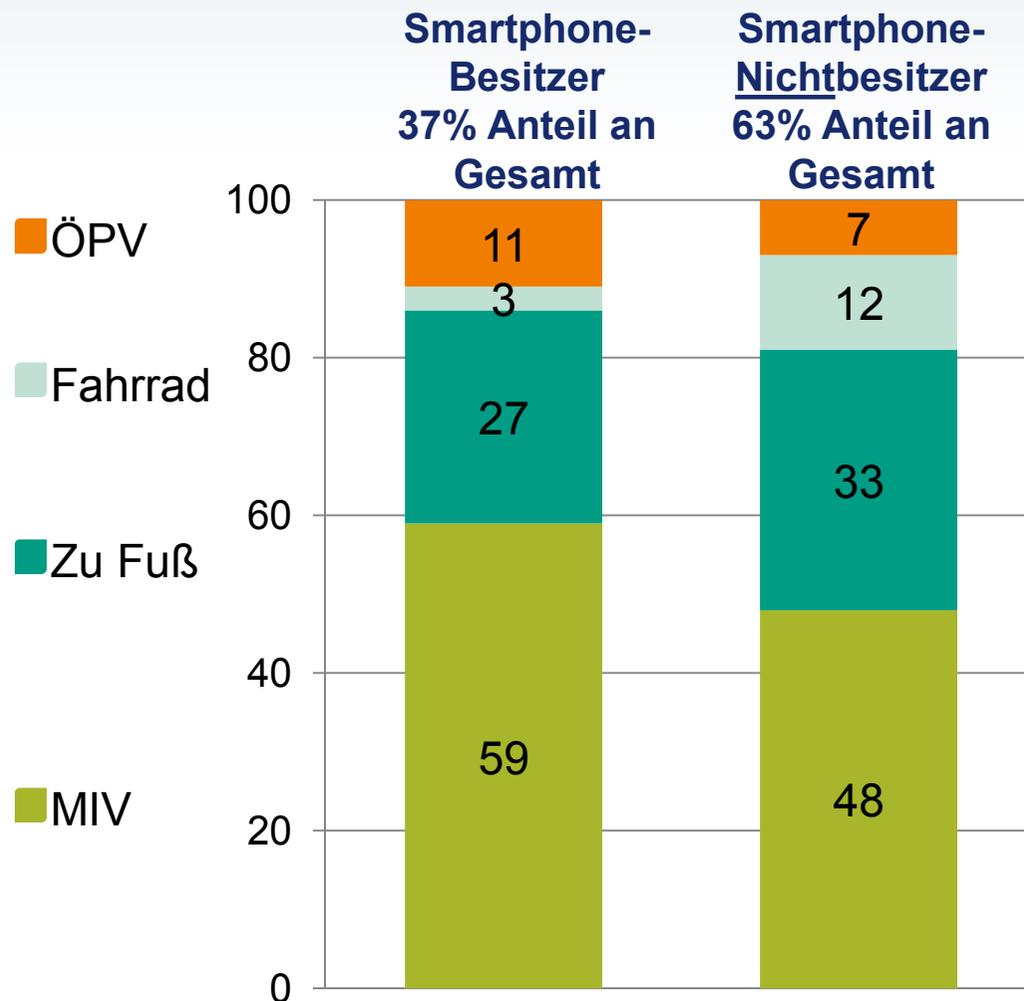
Während Handy und Computer mit Internetzugang verbundweit bei der großen Mehrheit der Personen verbreitet sind, ist die Ausstattung mit Smartphone oder Navigationssystem noch deutlich seltener.

In Fulda verfügt nur rund jede dritte Person über ein Smartphone und nur knapp jeder Zweite über ein Navigationssystem.

Bei der für neue Mobilitätsangebote und Mobilitäts-Services bedeutsamen technischen Ausstattung werden im Vergleich zu den anderen untersuchten RMV-Städten tendenziell eher niedrige Werte erreicht.

# Neue Mobilitätsangebote und technische Services

WEGEANTEILE (MODALSPLIT) NACH HAUPTVERKEHRSMITTELN UND SMARTPHONE-BESITZ (IN %)



## Smartphone-Besitz

Minimalwert der RMV-Städte: 35%

Maximalwert der RMV-Städte: 56%

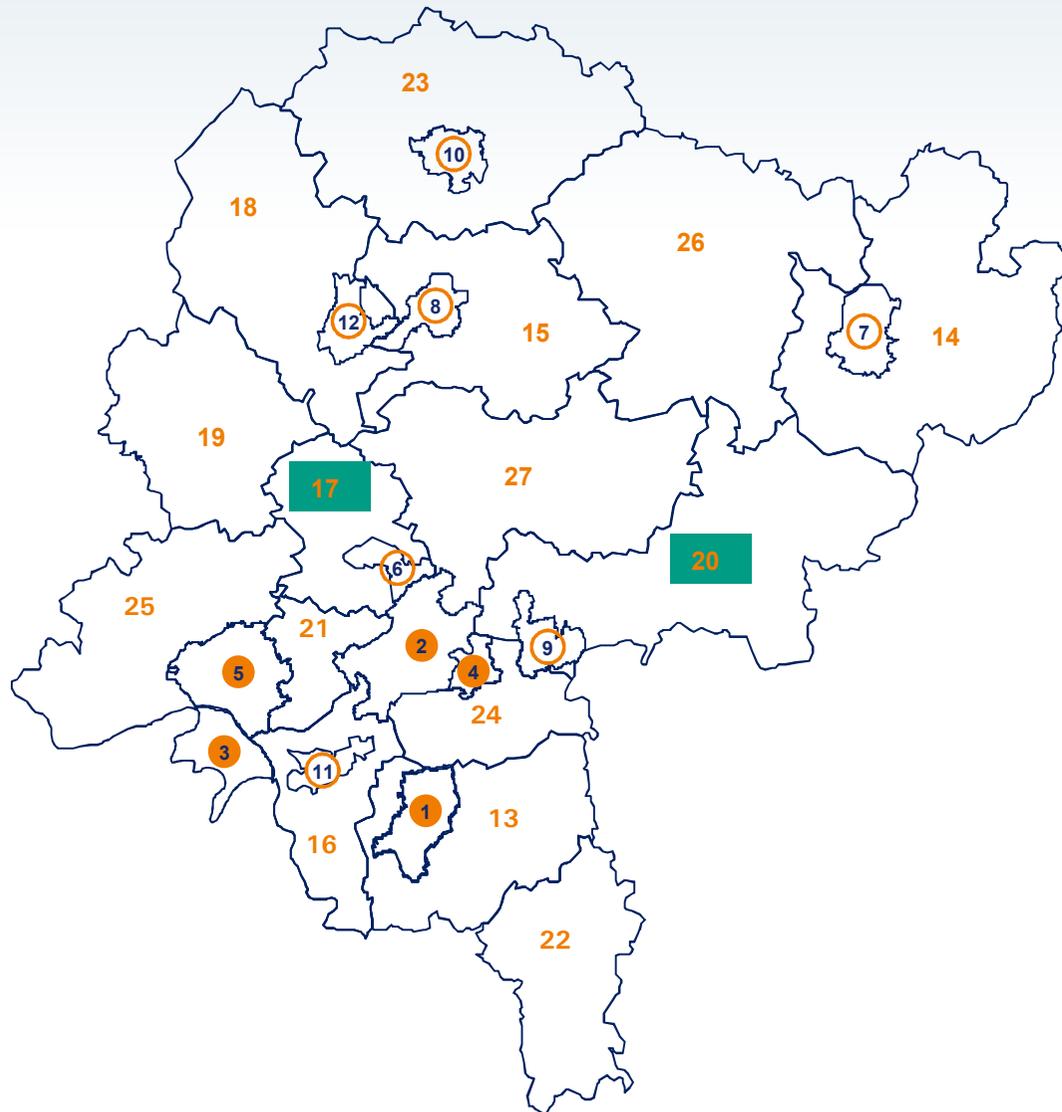
- 1% der Bevölkerung in Fulda ist Carsharing-Nutzer (mittleres Alter 30 Jahre).
- Der Minimalwert der RMV-Städte liegt bei 0%, der Maximalwert der RMV-Städte liegt bei 8%.
- 1% der Bevölkerung in Fulda ist Leihfahrrad-Nutzer (mittleres Alter 39 Jahre).
- Der Minimalwert der RMV-Städte liegt bei 0%, der Maximalwert der RMV-Städte liegt bei 8%.
- Meist sind die Nutzeranteile von Carsharing und Leihfahrrädern in den RMV-Städten in ähnlicher Höhe.
- Generell liegen die Nutzeranteile dieser neuen Mobilitätsangebote allerdings noch auf niedrigem Niveau.

## AGENDA

1. Zusammenfassung/ Management Summary
2. Aufgabe und Zielstellung der Studie
3. Methodik des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
  - a. Bundesweite Merkmale
  - b. Besonderheiten der untersuchten RMV-Städte
4. Zentrale Ergebnisse
  - a. Mobilität in Zahlen in Fulda
  - b. Haushalte mit und ohne PKW
  - c. Führerscheinbesitz
  - d. Anteil ÖPNV-Nutzer
  - e. Wege nach Zweck
  - f. Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda im Vergleich
  - g. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Fulda alle Wege und Binnenverkehr
  - h. Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernungsklassen
  - i. Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
  - j. Entfernungen
  - k. Technische Ausstattung der Personen – Fulda im Vergleich
  - l. Neue Mobilitätsangebote und technische Services

## 5. Kontaktadressen und Quellen

## Kontaktadressen – 16 untersuchte Städte im RMV-Gebiet (rot markiert)



### Kreisfreie Städte

- ① **Darmstadt**
- ② **Frankfurt am Main**
- ③ **Mainz (assoz. über VMW)**
- ④ **Offenbach am Main**
- ⑤ **Wiesbaden**

### Sonderstatusstädte

- ⑥ **Bad Homburg v.d.H**
- ⑦ **Fulda**
- ⑧ **Gießen**
- ⑨ Hanau
- ⑩ **Marburg**
- ⑪ **Rüsselsheim**
- ⑫ **Wetzlar**

### Landkreise

- 13 Darmstadt-Dieburg
- 14 Fulda
- 15 Gießen
- 16 Groß-Gerau
- 17 **Hochtaunus: Neu-Anspach**
- 18 Lahn-Dill
- 19 Limburg-Weilburg
- 20 **Main-Kinzig: Bruchköbel, Bad Orb, Bad Soden-Salmünster, Schlüchtern**
- 21 Main-Taunus
- 22 Odenwald
- 23 Marburg-Biedenkopf
- 24 Offenbach
- 25 Rheingau-Taunus
- 26 Vogelsberg
- 27 Wetterau

## QUELLEN:

- Mobilitätssteckbriefe der untersuchten RMV-Städte zur Studie „Mobilität in Städten – SrV 2013“
- Tabellenberichte der untersuchten RMV-Städte zur Studie „Mobilität in Städten – SrV 2013“
- Eigene Auswertungen der Rohdaten der untersuchten RMV-Städte zur Studie „Mobilität in Städten – SrV 2013“ (Bereich Marketingplanung und -monitoring, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH)

Technische Universität Dresden  
Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung  
01062 Dresden

Projektleiter der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2013“  
Dr.-Ing. Frank Ließke  
Telefon 0351/463 366 68

[www.tu-dresden.de/srv2013](http://www.tu-dresden.de/srv2013)

**Susanne Schubert, Carmen König**

Marketingplanung und -monitoring

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5

65719 Hofheim am Taunus

Telefon: (0 61 92) 294-411 bzw. -412