

# MOBILITÄTSBEFRAGUNG

---

Untersuchung  
zum werktäglichen Verkehrsverhalten  
der Bevölkerung in der Stadt Mainz

Ergebnisbericht für die Stadt Mainz

Kurzfassung

**November 2019**



Ingenieurbüro Helmert  
Wilhelmstraße 89  
52070 Aachen

## **Impressum**

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

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert  
Wilhelmstraße 89  
52070 Aachen

Bericht: Dipl.-Ing. Christoph Helmert  
Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin Kathrin Henninger

Aachen, 07.11.2019

**INHALTSVERZEICHNIS**

1.	Einleitung .....	1
2.	Methodik.....	1
3.	Untersuchungsgebiet.....	3
4.	Ergebnisse .....	4
4.1.	Mobilitätskennzahlen .....	4
4.2.	Altersspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten.....	6
4.3.	Demografische Daten.....	7
4.4.	Verkehrsmittelverfügbarkeit .....	9
4.5.	Einwohnermobilität .....	12
4.6.	Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) .....	13
4.7.	Wegedauer und Entfernungen.....	16
4.8.	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs.....	18
4.9.	Reisezweck .....	18
5.	Fazit .....	22

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 4-1:	Anteil immobiler/mobiler Personen .....	5
Abbildung 4-2:	Wegehäufigkeit differenziert nach Alter .....	6
Abbildung 4-3:	Verkehrsmittelwahl nach Alter .....	7
Abbildung 4-4:	Personen pro Haushalt .....	7
Abbildung 4-5:	Altersverteilung der Befragten .....	8
Abbildung 4-6:	Status der Befragten .....	8
Abbildung 4-7:	Anzahl PKW pro Haushalt .....	9
Abbildung 4-8:	Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag nach Geschlecht (>17 Jahre) .....	9
Abbildung 4-9:	Besitz eines PKW-Führerscheins (>17-jährige) .....	10
Abbildung 4-10:	Fahrräder pro Haushalt .....	10
Abbildung 4-11:	Motorräder pro Haushalt .....	11
Abbildung 4-12:	Besitz eines ÖPNV-Tickets nach Anzahl pro Haushalt .....	11
Abbildung 4-13:	Bewertung des Verkehrsangebots (Schulnoten) .....	12
Abbildung 4-14:	Wegehäufigkeit .....	12
Abbildung 4-15:	Verkehrsmittelwahl nach räumlichen Verkehrsarten (Modal Split) .....	13
Abbildung 4-16:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl bei Frauen und Männern .....	13
Abbildung 4-17:	Verkehrsmittelwahl im Binnen-Quell-Ziel-Verkehr nach Geschlecht .....	14
Abbildung 4-18:	Zubringer zum öffentlichen Verkehr .....	14
Abbildung 4-19:	Verkehrsleistung der Verkehrsmittel .....	15
Abbildung 4-20:	Wegedauer je Verkehrsmittel .....	16
Abbildung 4-21:	Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln .....	16
Abbildung 4-22:	Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel .....	17
Abbildung 4-23:	Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel .....	17
Abbildung 4-24:	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel .....	18
Abbildung 4-25:	Reisezweckverteilung .....	18
Abbildung 4-26:	Reisezweckverteilung des öffentlichen Verkehrs .....	19
Abbildung 4-27:	Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Gesamtverkehr .....	19
Abbildung 4-28:	Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr .....	20
Abbildung 4-29:	Verkehrsleistung nach Reisezweck .....	20
Abbildung 4-30:	Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck .....	21

**TABELLENVERZEICHNIS**

Tabelle 2-1:	Umfang der Nettostichprobe .....	1
Tabelle 2-2:	Befragungsinhalte .....	2
Tabelle 4-1:	Kenndaten .....	4
Tabelle 4-2:	Gründe für Immobilität .....	5
Tabelle 4-3:	Mittlere Wegedauer und Wegelänge nach Alter .....	6
Tabelle 4-4:	Gesamtfahrtenanzahl je Verkehrsmittel .....	15
Tabelle 4-5:	Häufigste Nutzung der Verkehrsmittel nach Wegedauer (Zeitklassen) .....	17

## 1. Einleitung

Im Jahr 2019 führte die Stadt Mainz eine umfassende Befragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Stadtgebiet durch. Mit der Mobilitätsbefragung soll das Verkehrsverhalten der Bevölkerung der Stadt Mainz an einem Normalwerktag empirisch erfasst werden. Auf diese Weise erhält die Stadt Mainz ein belastbares Zahlenmaterial zum aktuellen, werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung.

Die Stichprobengröße wurde so gewählt, dass auf Ebene der Gesamtstadt, statistisch gesicherte Werte erhoben werden konnten. So wurden für die Befragung im Stadtgebiet von Mainz 8.400 Haushalte zufallsverteilt ausgewählt und mit einem Anschreiben über das Projekt informiert.

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

Die hieraus ermittelten Kenngrößen werden genutzt, um Daten

- für den Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Mobilitätsbefragung 2016 und SrV 2008,
- des Mainzer Mobilitätsverhaltens nach Inbetriebnahme der Mainzelbahn,
- für die Aktualisierung des Verkehrsmodells,
- über Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsmittel,
- zu Verlagerungsmöglichkeiten für mehr umweltverträglichen Verkehr,
- für Reduktion von Hemmnissen bei der Nutzung alternativer Verkehrsmittel für konkrete Gruppen der Bevölkerung (bspw. Schüler, Rentner, ...),
- zur Evaluation der Wirksamkeit bereits durchgeführter Maßnahmen,

zu ermitteln. Dieser Bericht zeigt die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2019 für die Stadt Mainz.

## 2. Methodik

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Mainz wurde im Zeitraum vom 03. Mai bis 28. Juni 2019 – außerhalb der Schulferien - an den Wochentagen von Dienstag bis Donnerstag durchgeführt. Die Befragung basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung.

Mit einem Informationsschreiben wurden die 8.400 für Mainz zufällig ausgewählten Haushalte angeschrieben. Hierin, in Medienberichten und auf den Internetseiten [www.mobil-in-mainz.de](http://www.mobil-in-mainz.de) und [www.mainz.de](http://www.mainz.de) wurde über die Hintergründe der Befragung informiert sowie die Befragungsinhalte erläutert. Dem Anschreiben lag der schriftliche Fragebogen bei, auf dem die Teilnehmer sowohl ihre **Telefonnummer** und einen Wunschtermin für ein Telefoninterview mitteilen oder ihre Daten direkt **schriftlich** eintragen konnten. Der Zugang zum **Online-Fragebogen** unter [www.mobil-in-mainz.de](http://www.mobil-in-mainz.de) war durch einen Code geschützt, so dass nur diejenigen, die das Anschreiben erhielten, mit dem damit vermittelten Zugangscodeteilnehmen konnten.

	Personen- daten	Wege- daten
<b>Rücklauf</b>	18,3%	
<b>Nettostichprobe</b>	3.157	9.290

Aus dem Rücklauf wurden die Interviewergebnisse von 1.537 Haushalten gewonnen und auf Plausibilität geprüft. Hieraus konnten verwertbare Interviews von 3.157 Personen generiert werden, die den nachfolgenden Auswertungen zu Grunde liegen.

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

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

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

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

Tabelle 2-2: Befragungsinhalte

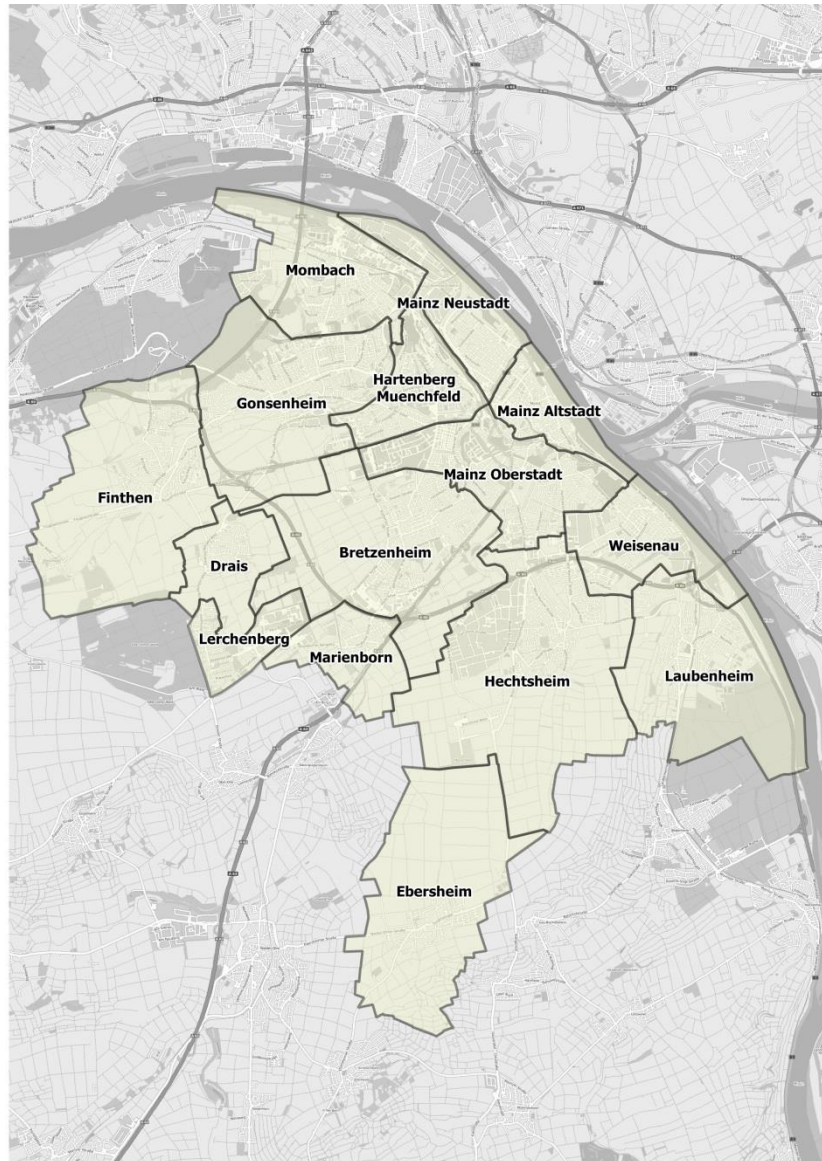
### 3. Untersuchungsgebiet

Die Stadt Mainz ist mit rund 221.000 Einwohnern die größte Stadt in Rheinland-Pfalz und zugleich Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz.

Die insgesamt 15 Stadtteile

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

verteilen sich auf eine Fläche von insgesamt 97,75 km<sup>2</sup>.



## 4. Ergebnisse

Es haben **3.157 Personen** an der Erhebung teilgenommen. Dabei wurden **9.290 Wege** erfasst und ausgewertet.

Ausgewählte Haushalte	8.400
Erreichte Haushalte	1.537
Erreichte Personen	3.157
Rücklaufquote	18,3%
Bevölkerung	220.719
Mikrozensus	1,4%
Mittlere Haushaltsgröße der Stichprobe	2,1 Pers./Haushalt
Erfasste Wege	9.290
Mittlere Mobilität (mobile Personen)	3,3 Wege/Tag

Tabelle 4-1: Kenndaten

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

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

### 4.1. Mobilitätskennzahlen

Für die Verkehrsteilnahme der Mainzer Bevölkerung ergeben sich folgende Kennzahlen.



Mittlere Mobilität (mobile und immobile Personen)	3,0	Wege am Tag
Mittlere Reiseweite	9,0	Kilometer
Mittlere Wegedauer	23	Minuten
Zeitbudget	68 min	Minuten/Tag

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

**658.900** Wegen pro Werktag.

Der Anteil der Immobilen liegt bei 10,9%. Zwischen Frauen und Männern (10,1% Frauen vs. 11,6% der Männer) lassen sich keine nennenswerten Unterschiede erkennen.



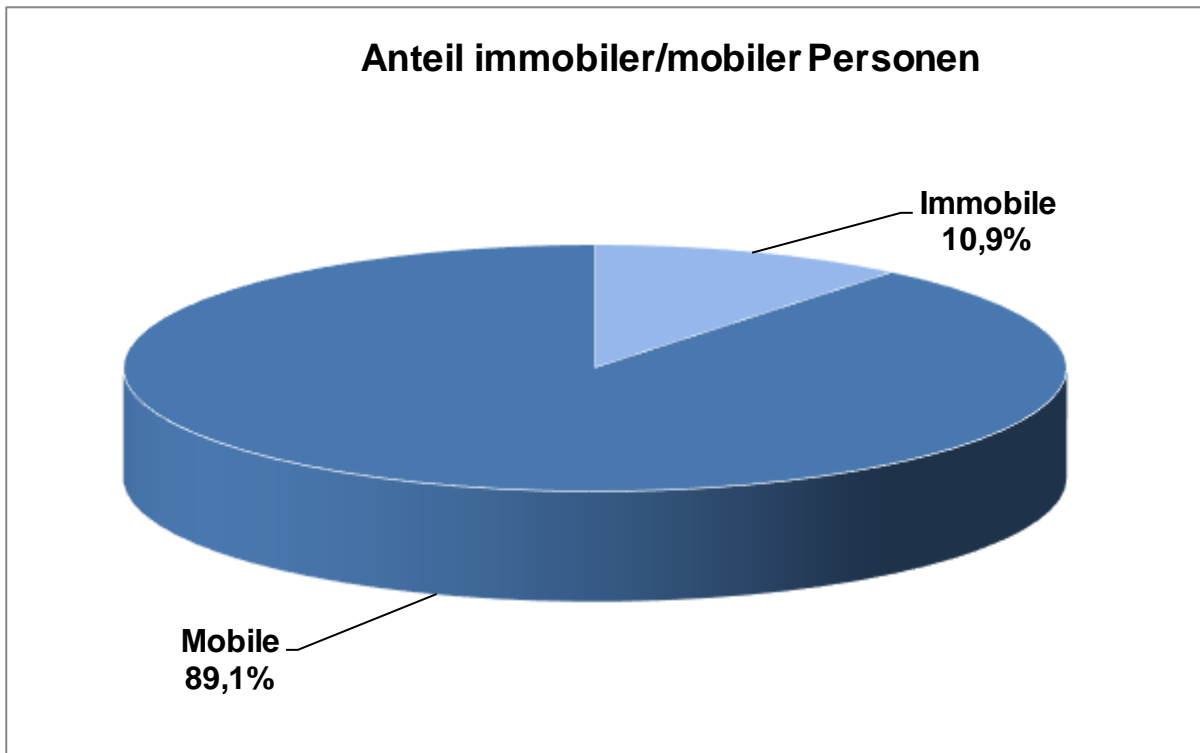


Abbildung 4-1: Anteil immobilier/mobiler Personen

Gründe	Anteil	Männer	Frauen
krank	9%	9%	9%
keine Termine außer Haus	39%	37%	42%
altersbedingt	6%	3%	8%
andere Gründe	46%	51%	41%

Tabelle 4-2: Gründe für Immobilität

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

## 4.2. Altersspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten

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

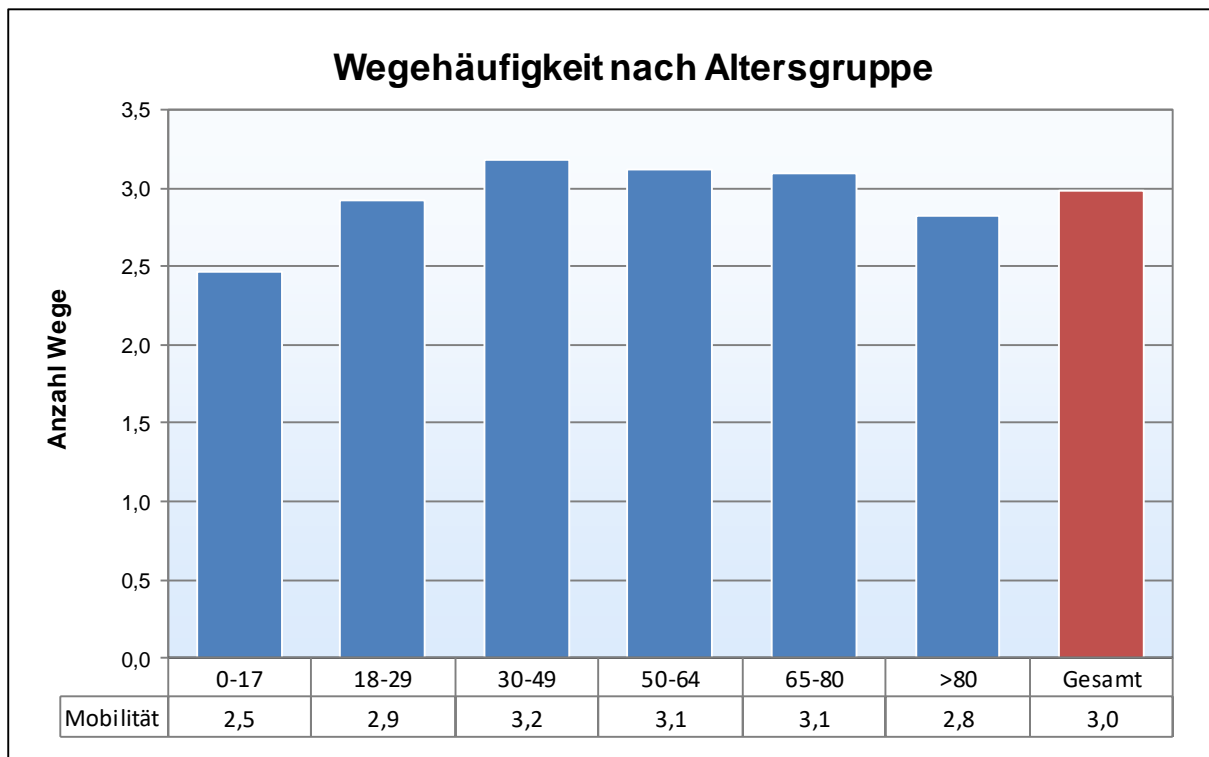


Abbildung 4-2: Wegehäufigkeit differenziert nach Alter

Alter	mittlere Wege- dauer [min]	mittlere Entfer- nung [km]
0-17	17 min	4,5
18-29	24 min	8,6
30-49	23 min	11,4
50-64	26 min	10,6
65-80	25 min	6,6
>80	16 min	4,6
<b>Gesamt</b>	<b>23 min</b>	<b>9,0</b>

Tabelle 4-3: Mittlere Wegedauer und Wegelänge nach Alter

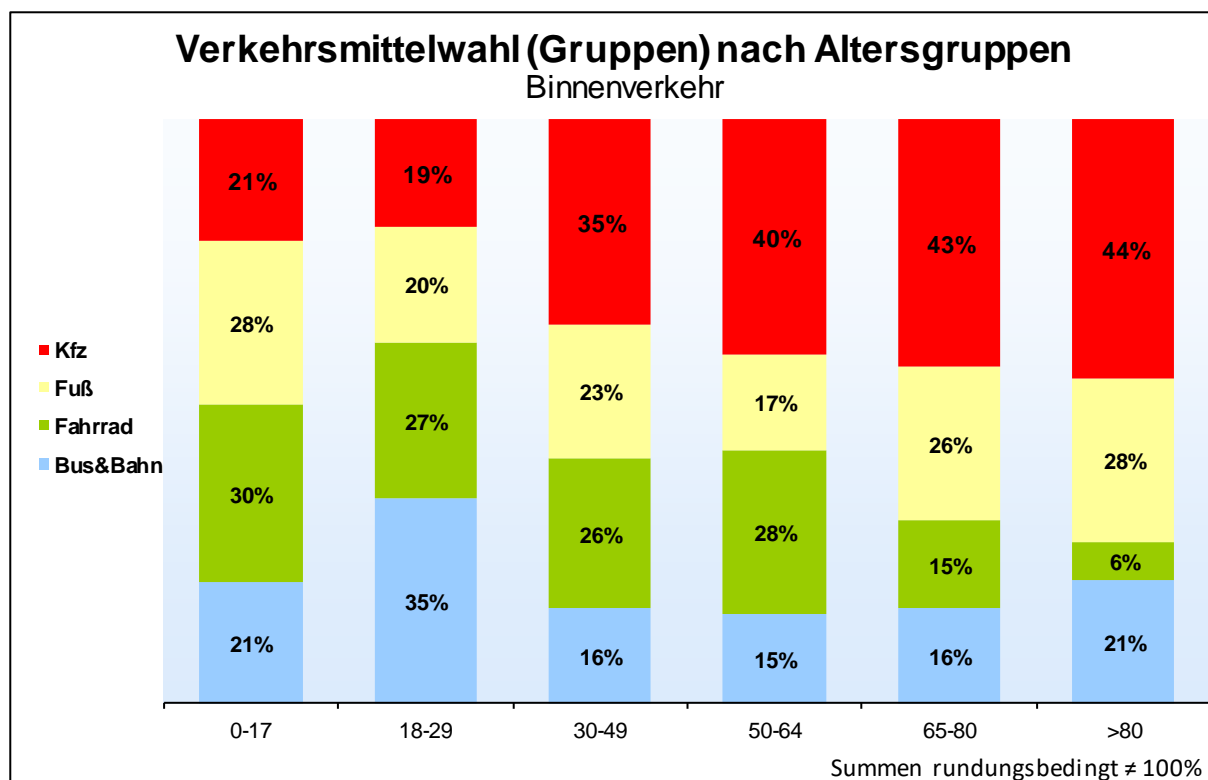


Abbildung 4-3: Verkehrsmittelwahl nach Alter

### 4.3. Demografische Daten

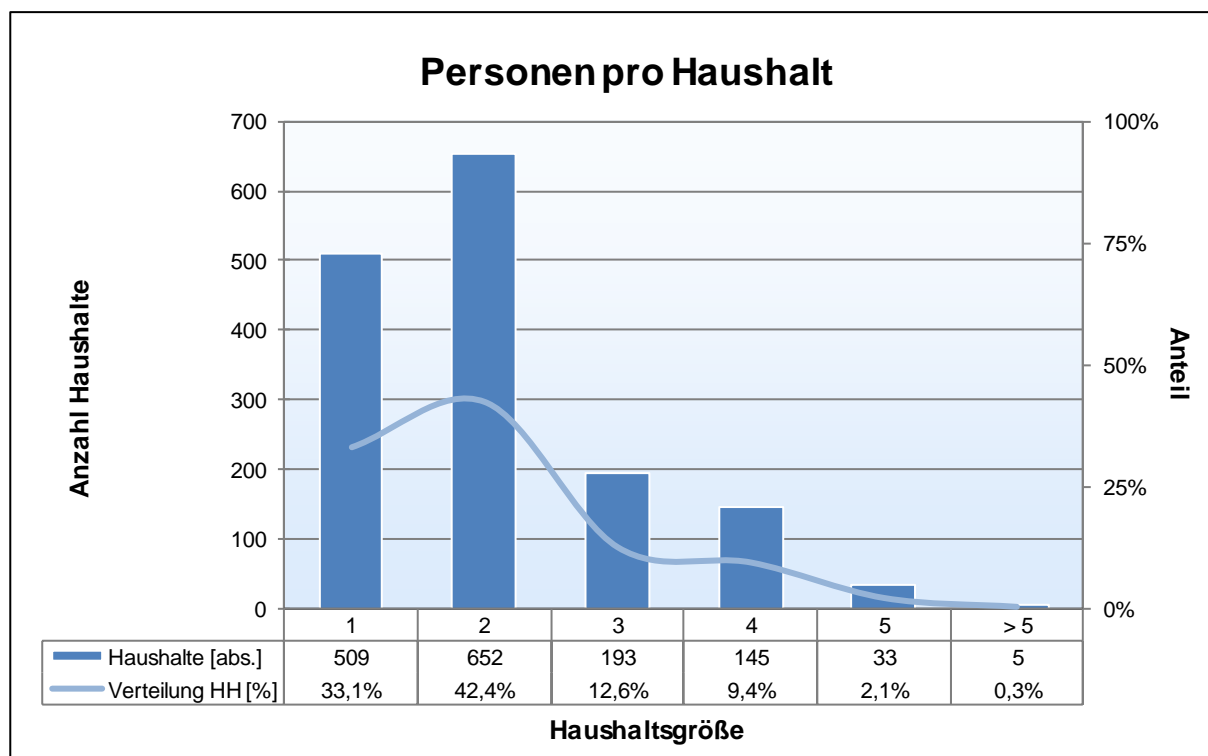


Abbildung 4-4: Personen pro Haushalt

In den **1.537** Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt **3.157** Personen befragt. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von **2,1 Personen je Haushalt**.

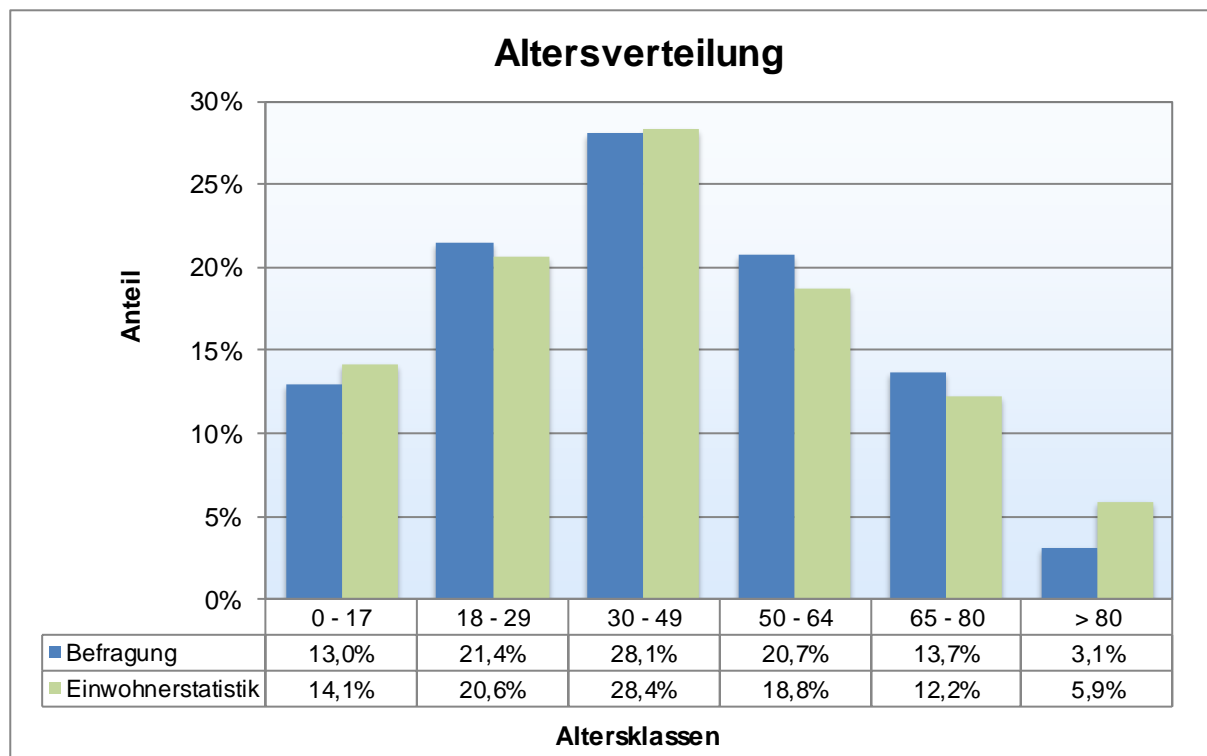


Abbildung 4-5: Altersverteilung der Befragten

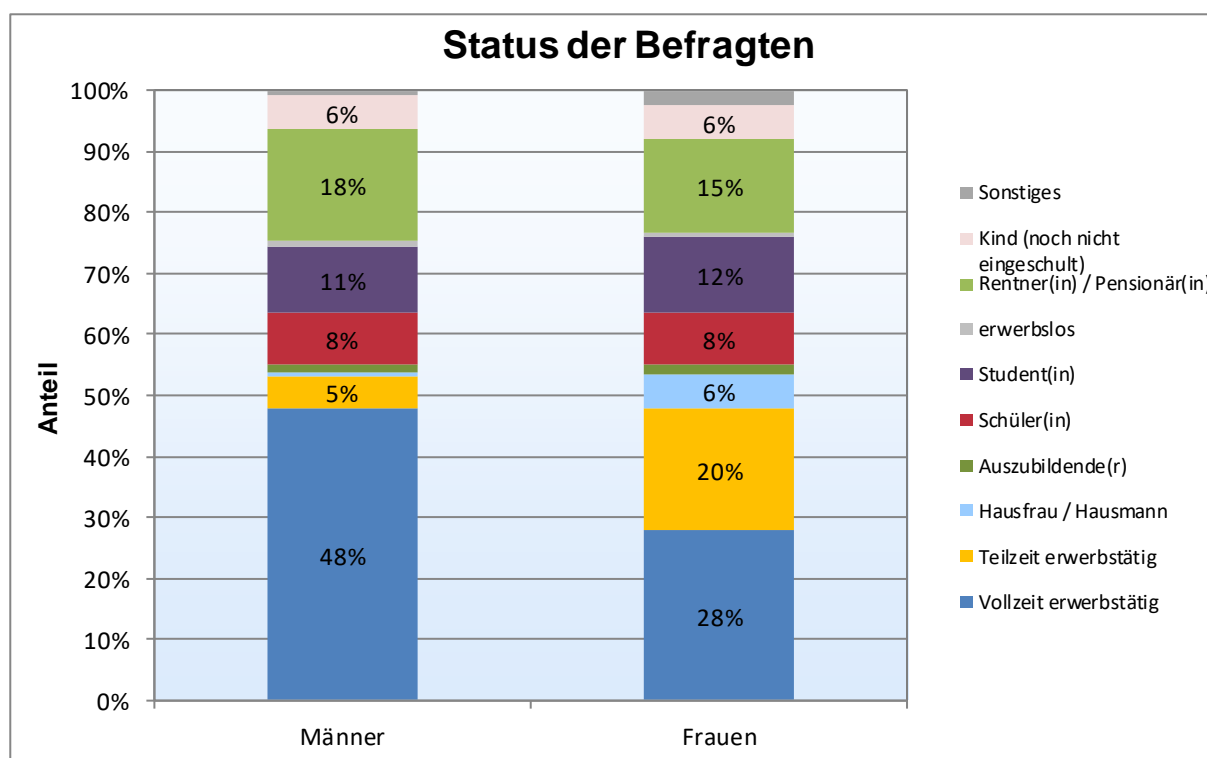


Abbildung 4-6: Status der Befragten

### 4.4. Verkehrsmittelverfügbarkeit

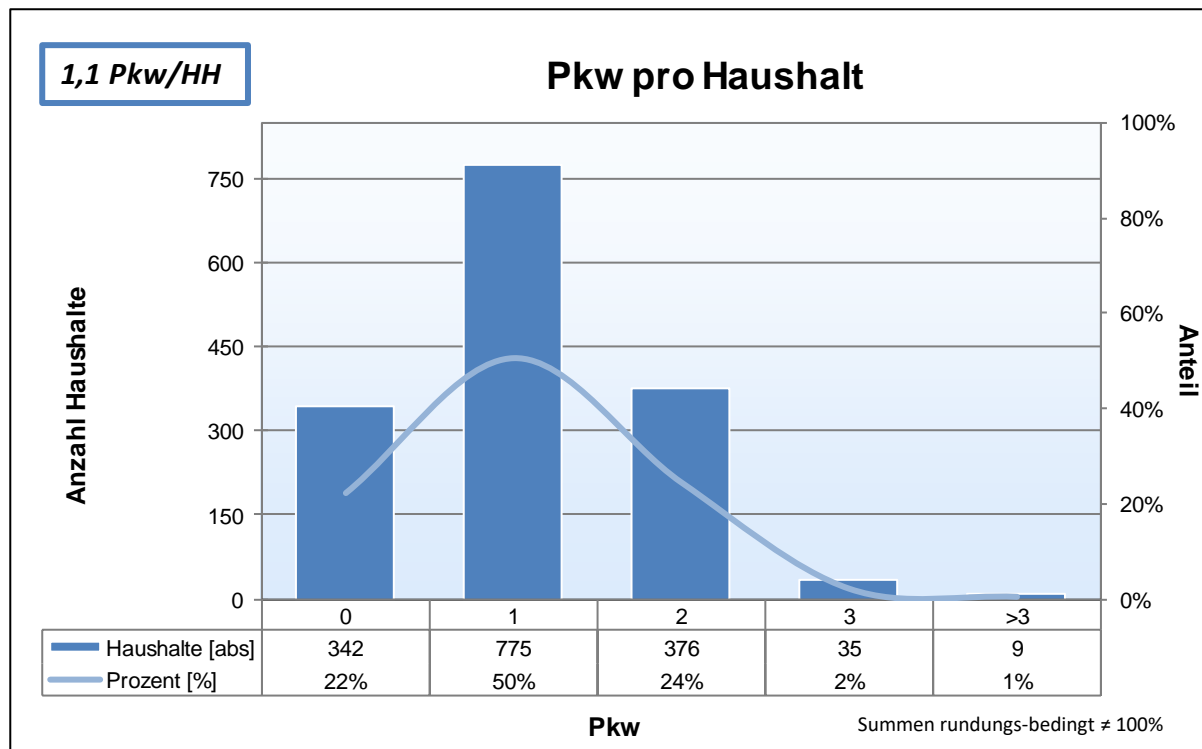


Abbildung 4-7: Anzahl PKW pro Haushalt

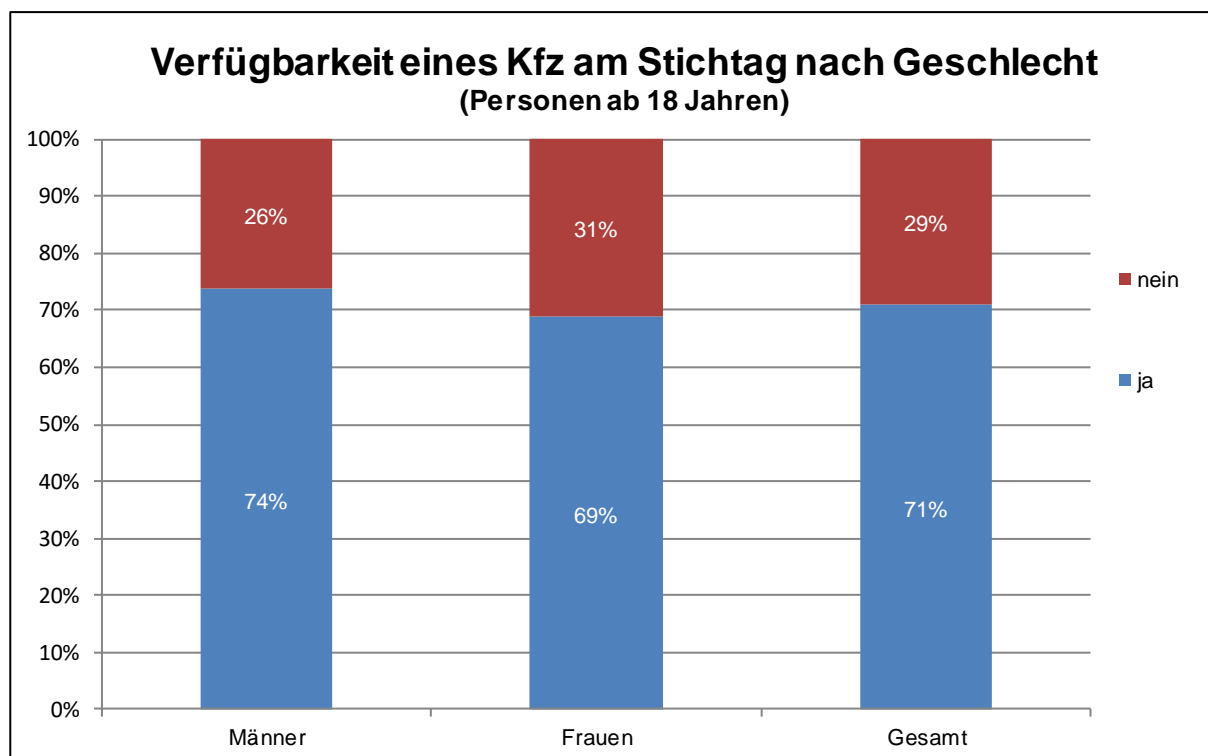


Abbildung 4-8: Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag nach Geschlecht (>17 Jahre)

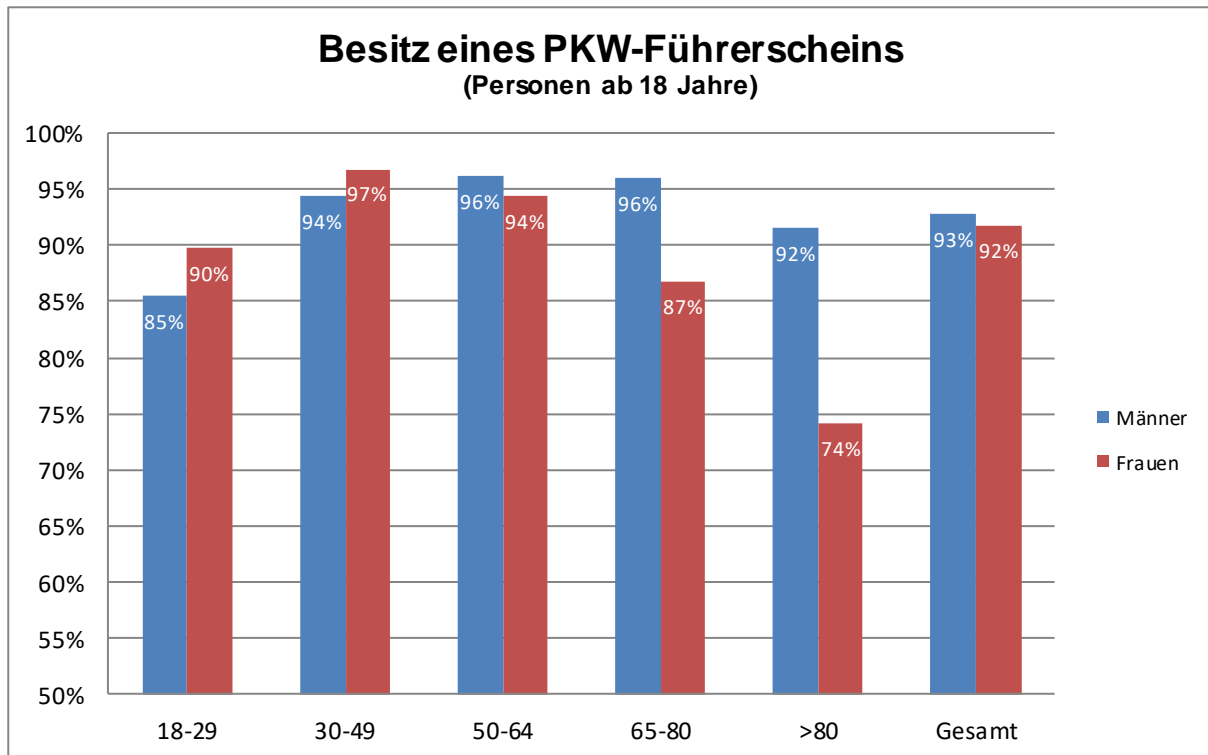


Abbildung 4-9: Besitz eines PKW-Führerscheins (>17-jährige)

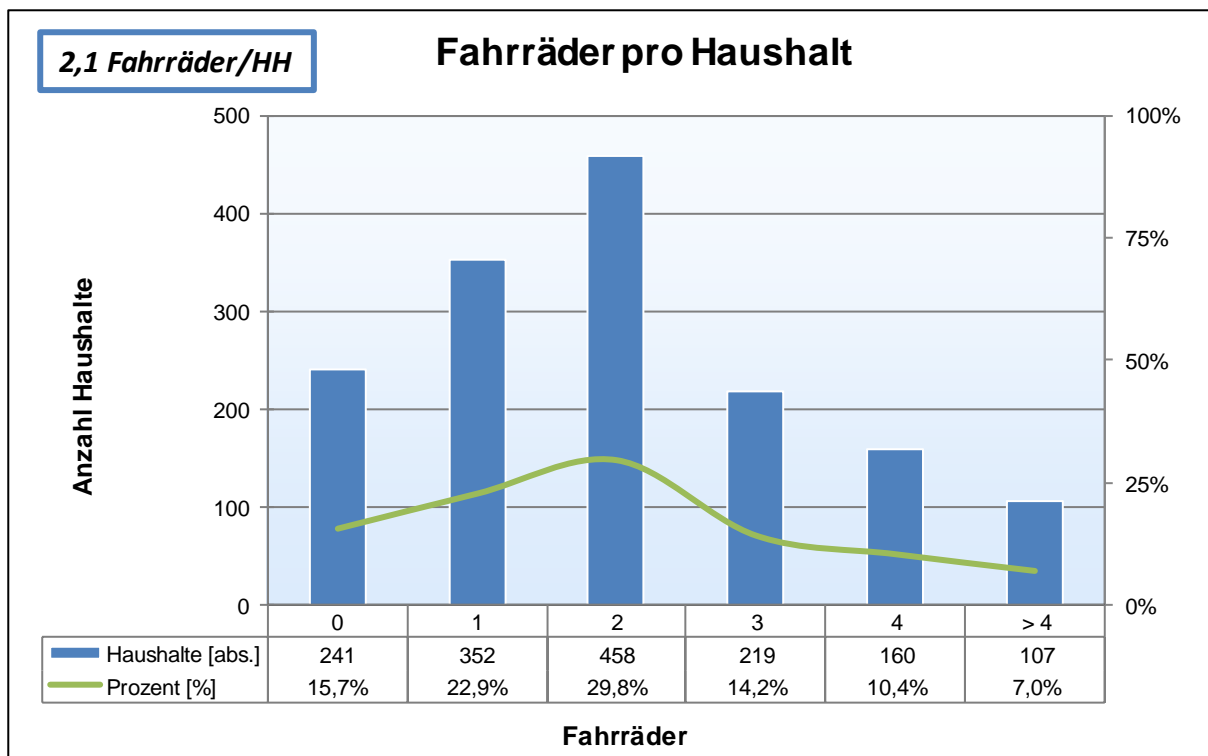


Abbildung 4-10: Fahrräder pro Haushalt

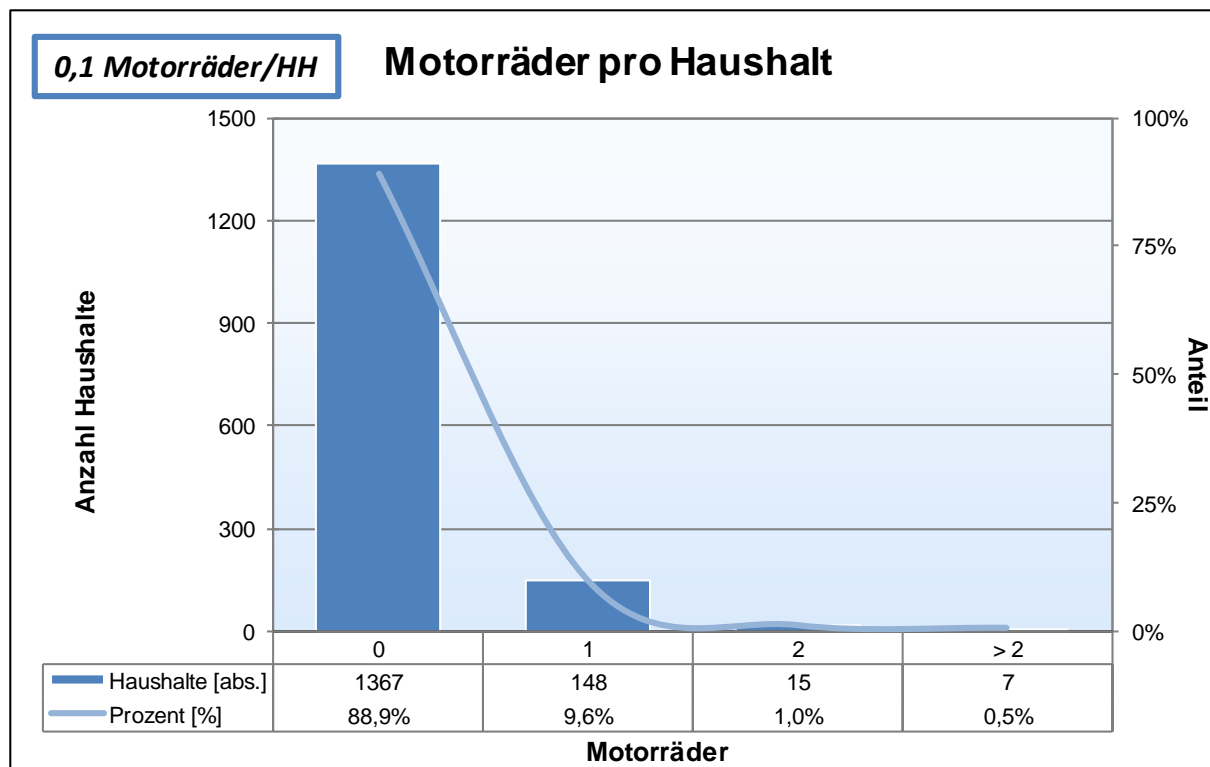


Abbildung 4-11: Motorräder pro Haushalt

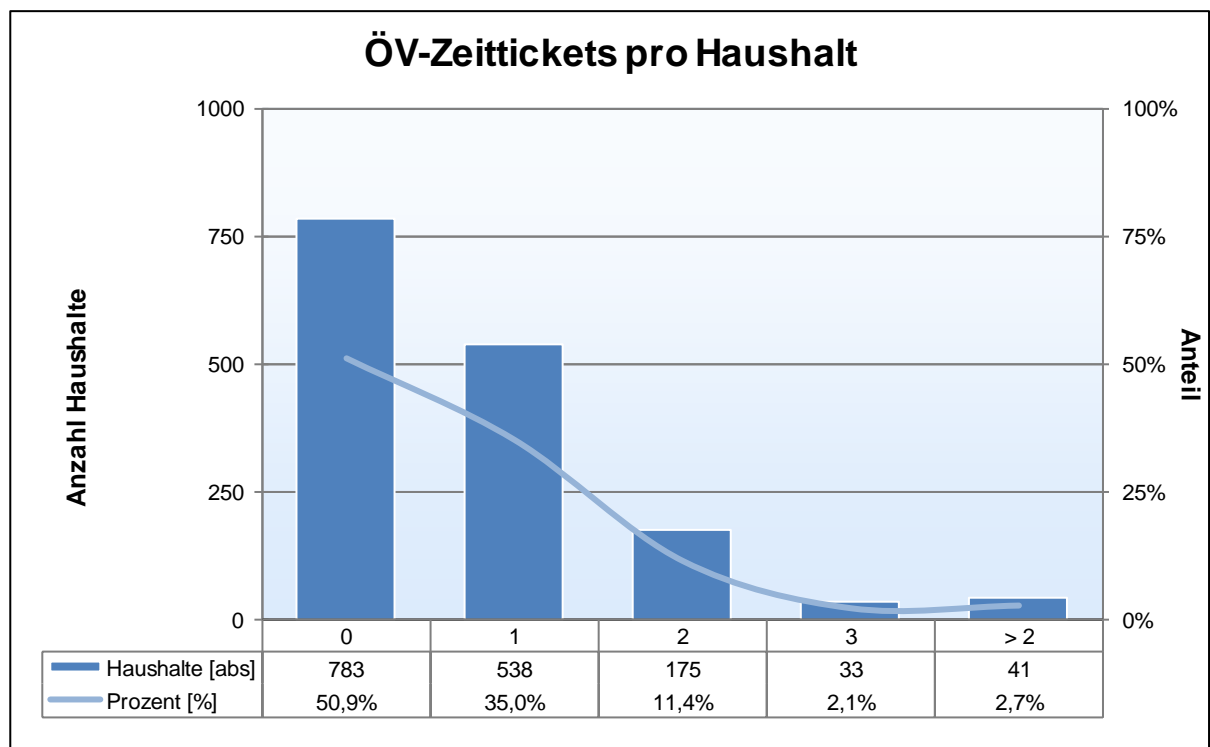


Abbildung 4-12: Besitz eines ÖPNV-Tickets nach Anzahl pro Haushalt

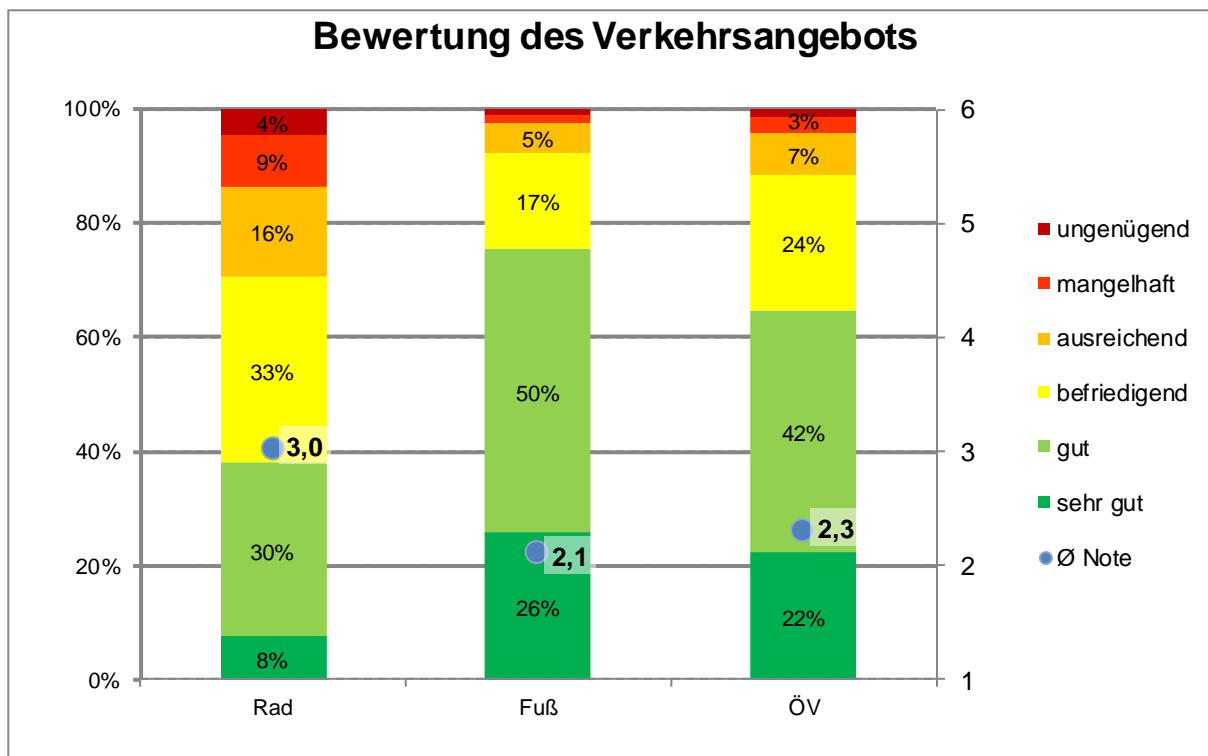


Abbildung 4-13: Bewertung des Verkehrsangebots (Schulnoten)

## 4.5. Einwohnermobilität

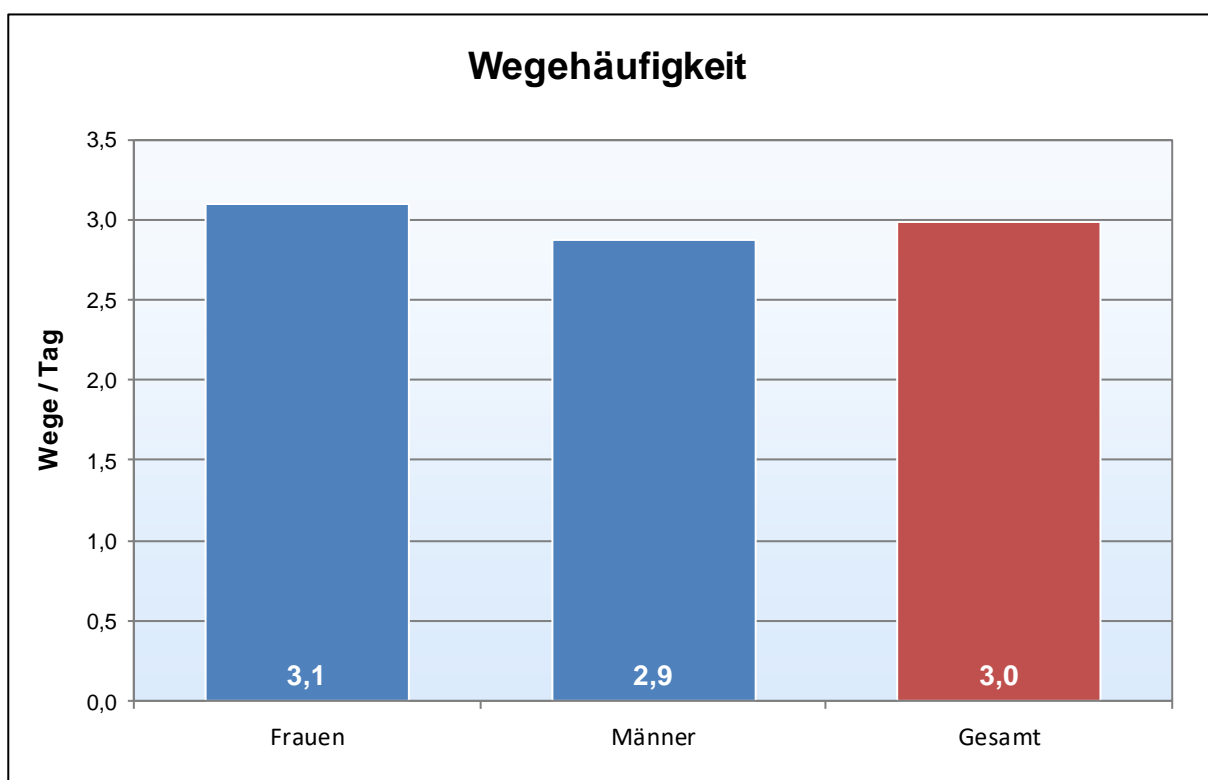


Abbildung 4-14: Wegehäufigkeit



### 4.6. Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

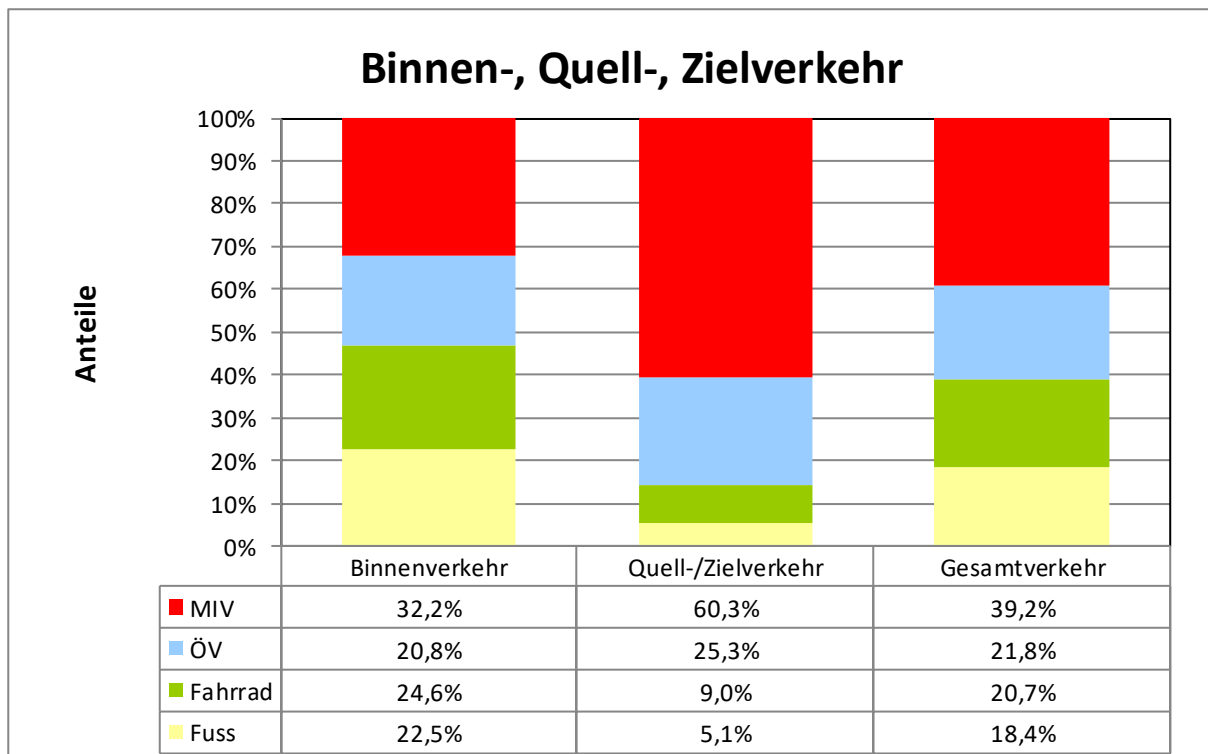


Abbildung 4-15: Verkehrsmittelwahl nach räumlichen Verkehrsarten (Modal Split)

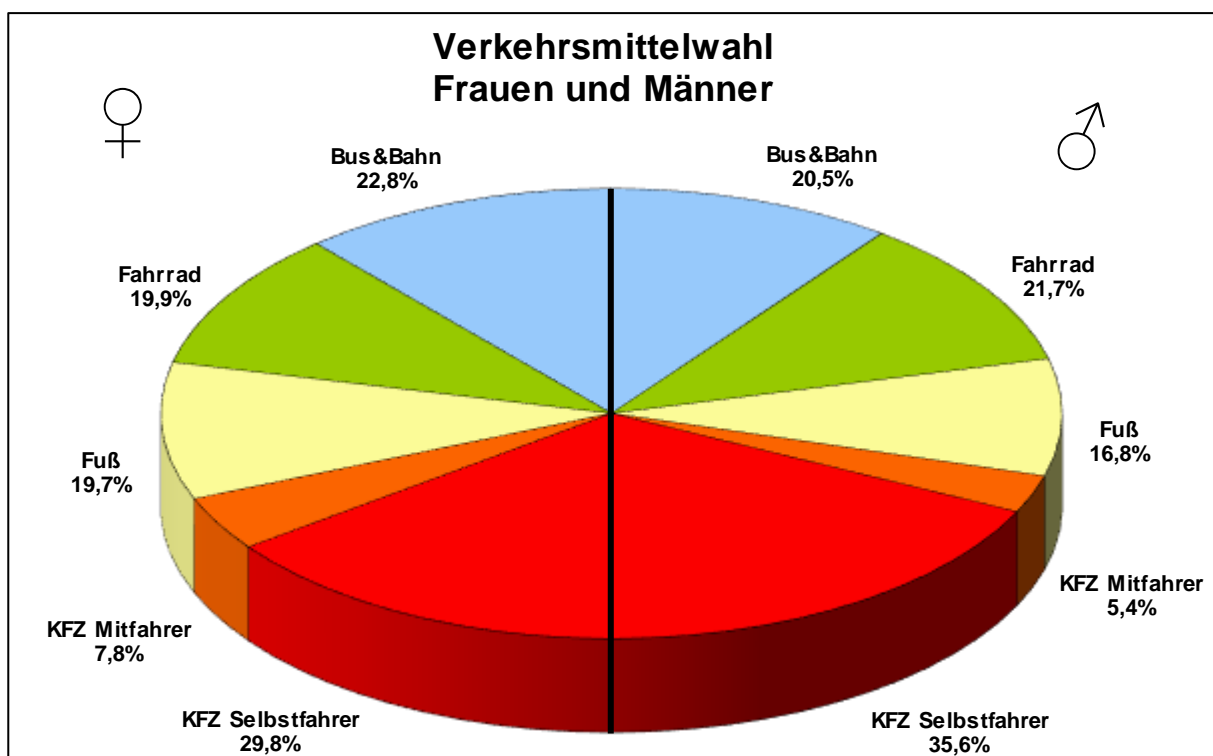


Abbildung 4-16: Vergleich der Verkehrsmittelwahl bei Frauen und Männern

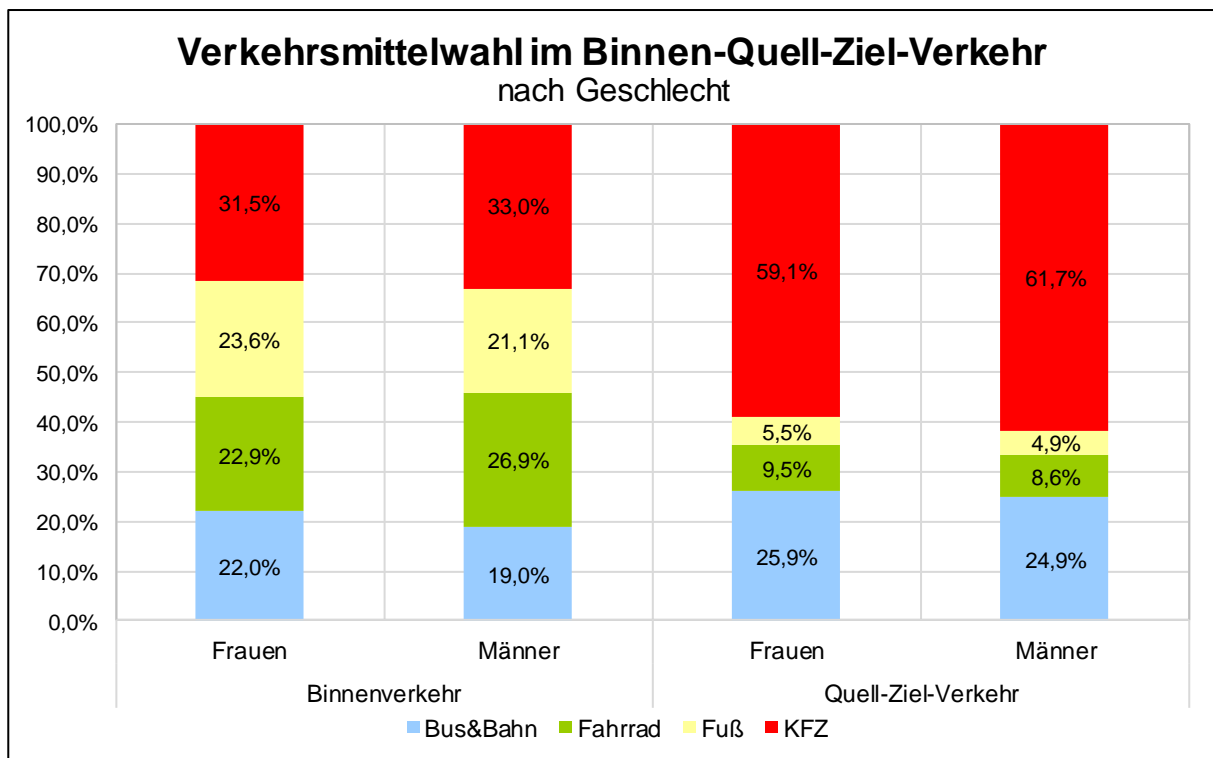


Abbildung 4-17: Verkehrsmittelwahl im Binnen-Quell-Ziel-Verkehr nach Geschlecht

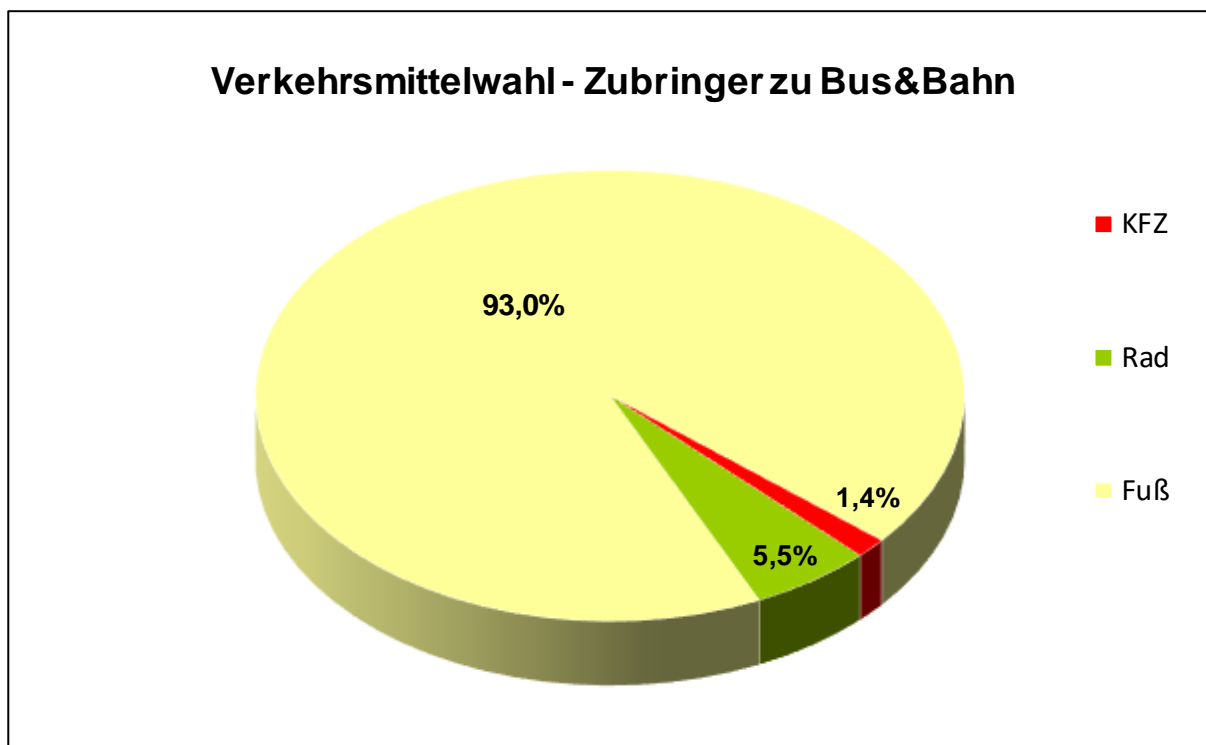


Abbildung 4-18: Zubringer zum öffentlichen Verkehr

Verkehrsmittel	Wege/Tag
Kfz Selbstfahrer	209.900
Kfz Mitfahrer	43.900
Mot. Zweirad	4.500
Bahn + Bus	143.400
Fahrrad	136.100
Fuß	121.100
<b>Gesamt</b>	<b>658.900</b>

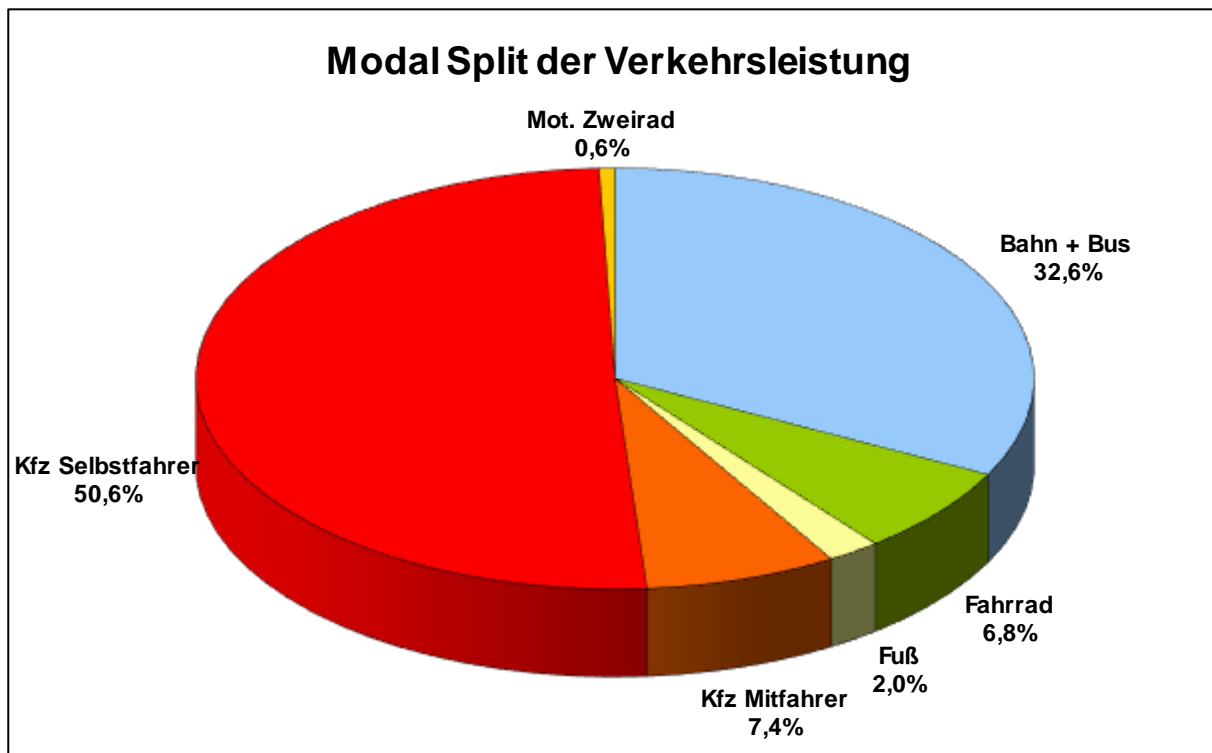
Tabelle 4-4: Gesamtfahrtenanzahl je Verkehrsmittel<sup>1</sup>

Abbildung 4-19: Verkehrsleistung der Verkehrsmittel

<sup>1</sup> Gerundete Werte: Gesamtverkehr = Produkt aus Einwohnerzahl (Stand 05/2019) und Wegehäufigkeit (3,0)

### 4.7. Wegedauer und Entfernungen

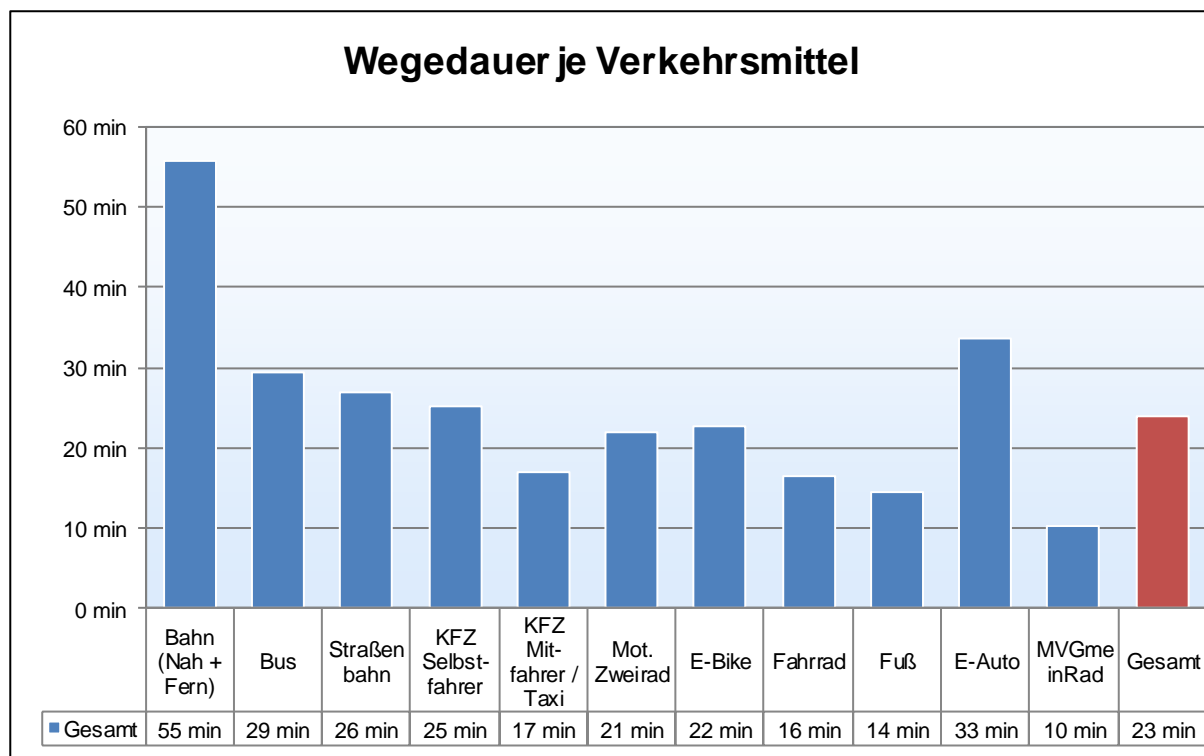


Abbildung 4-20: Wegedauer je Verkehrsmittel

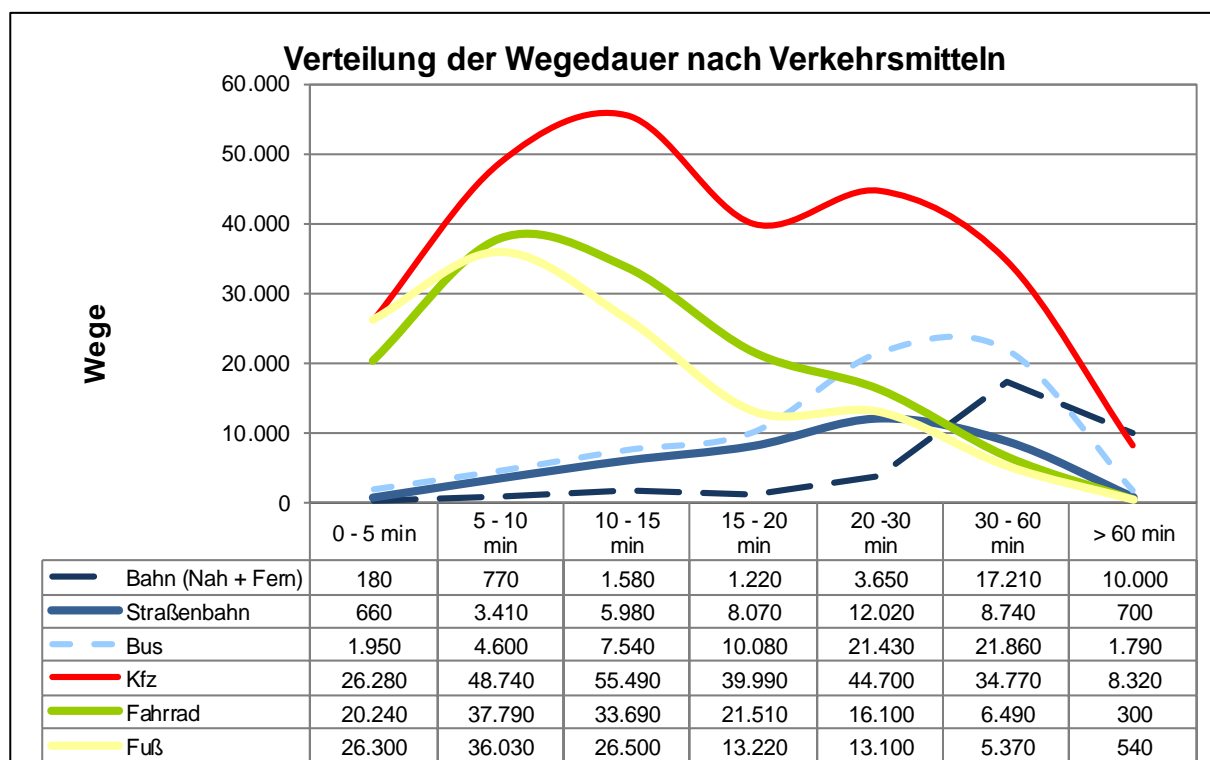


Abbildung 4-21: Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln

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

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

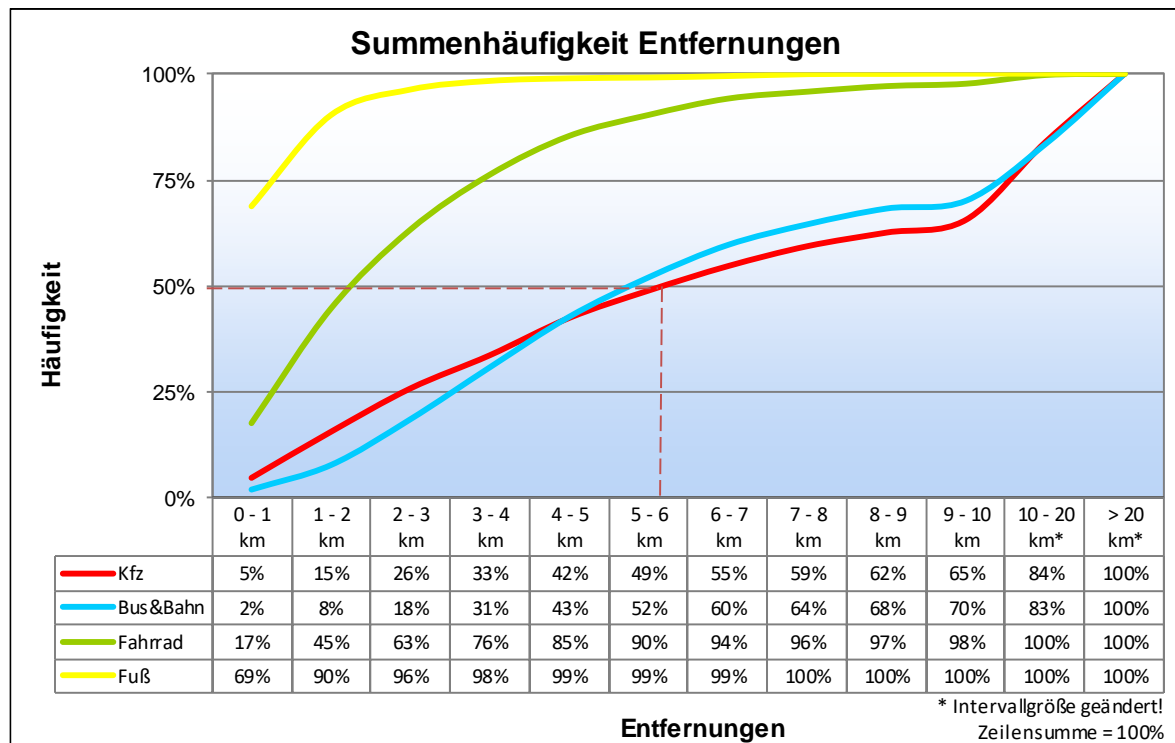


Abbildung 4-22: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

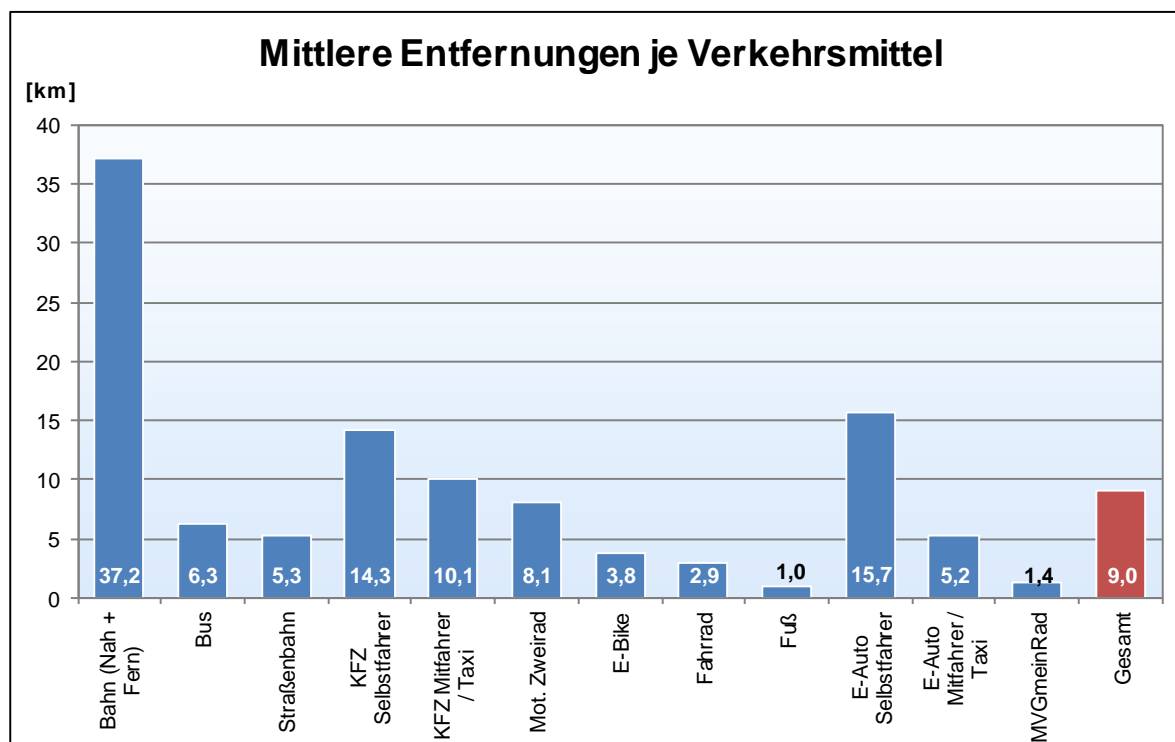


Abbildung 4-23: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

### 4.8. Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs

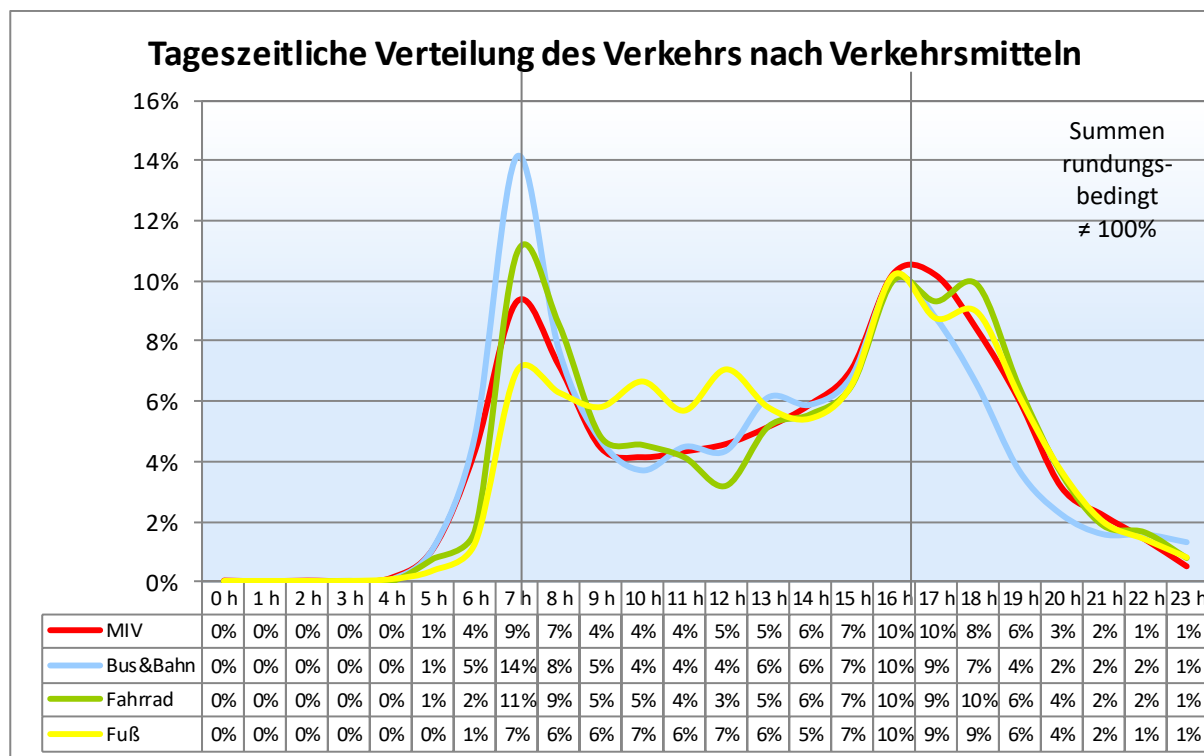


Abbildung 4-24: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittel

### 4.9. Reisezweck

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

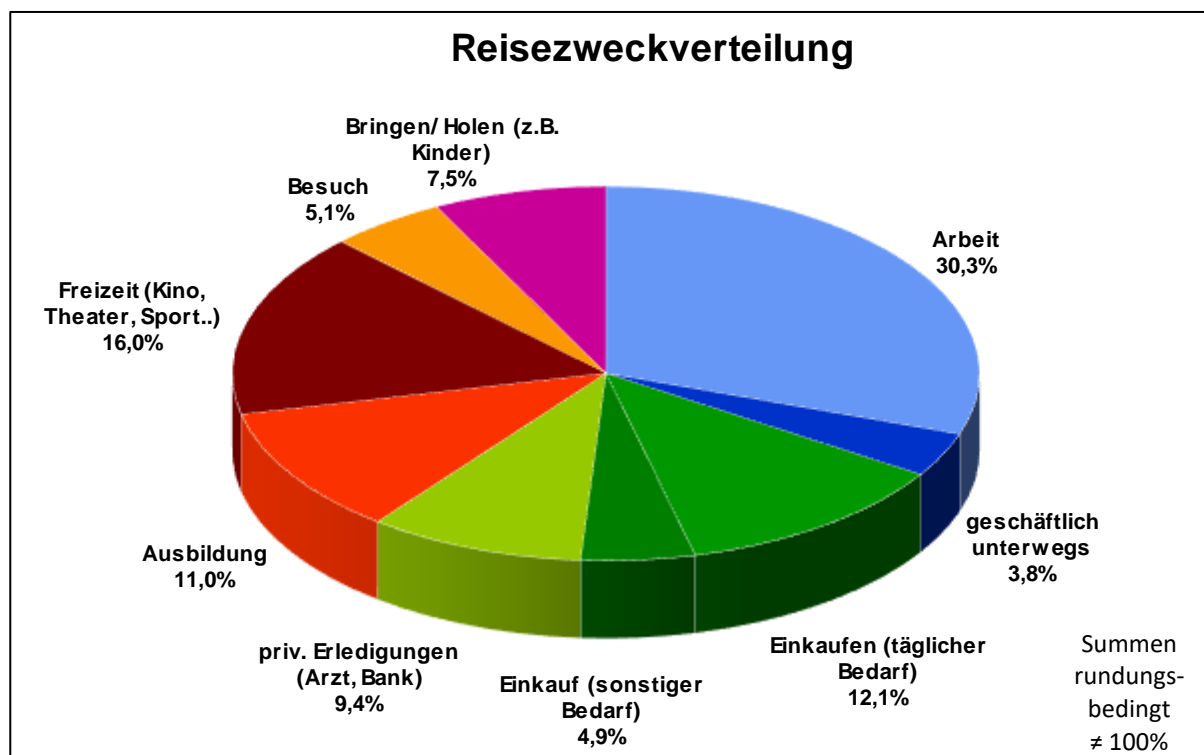


Abbildung 4-25: Reisezweckverteilung

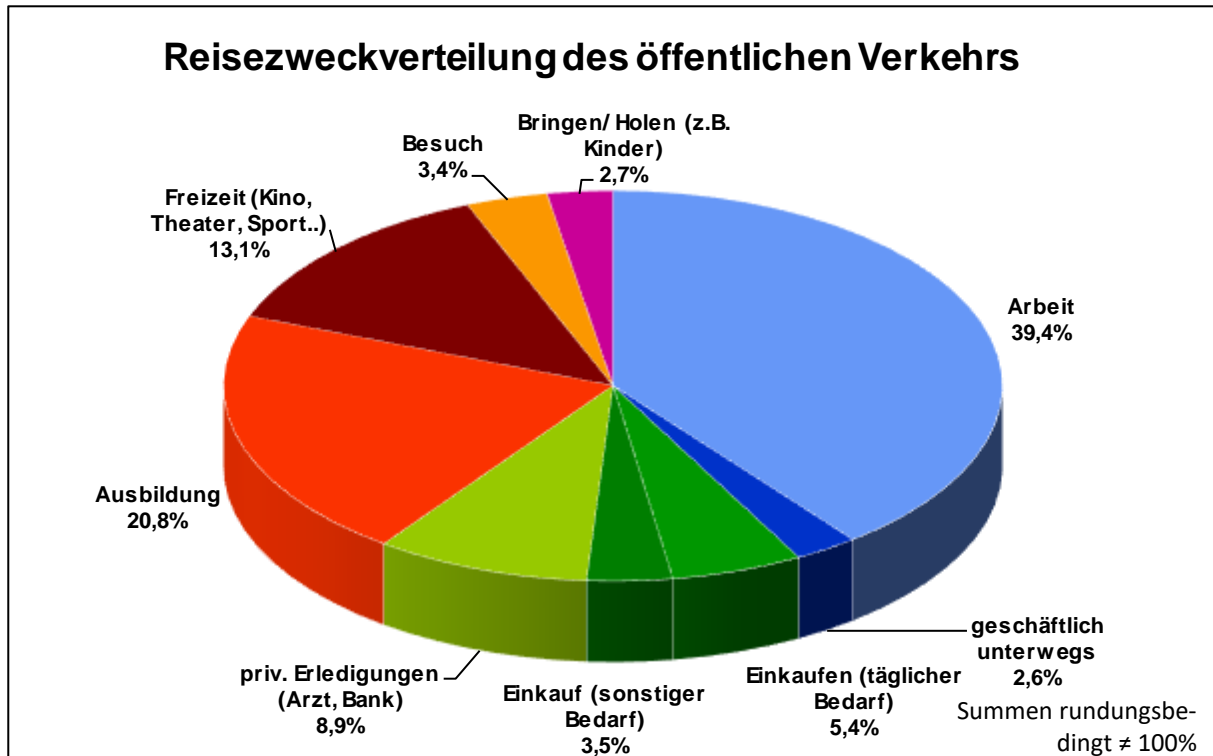


Abbildung 4-26: Reisezweckverteilung des öffentlichen Verkehrs

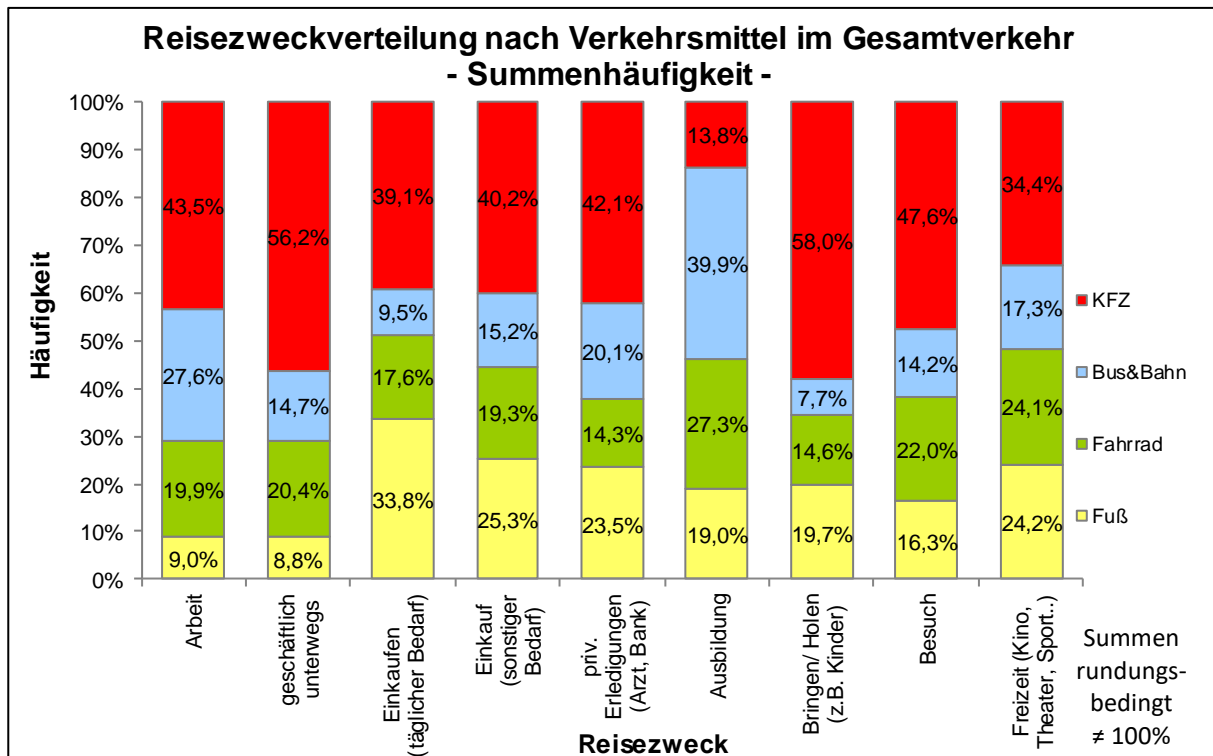


Abbildung 4-27: Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Gesamtverkehr

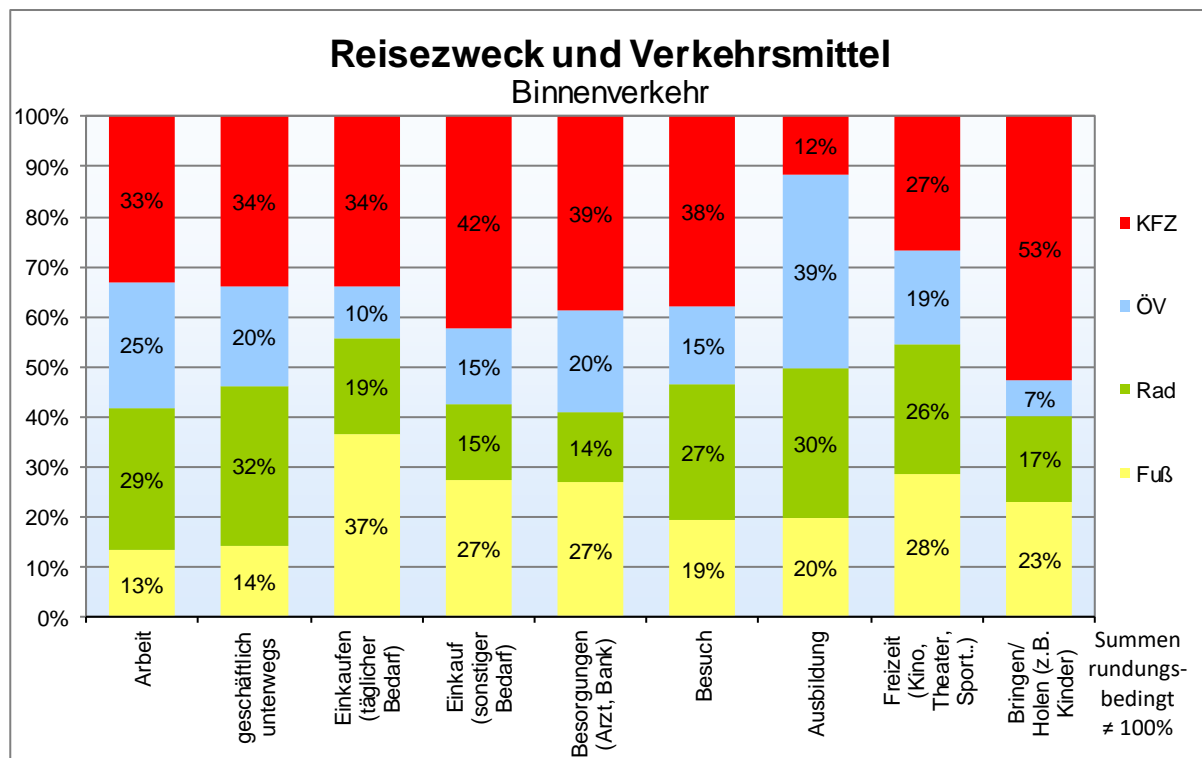


Abbildung 4-28: Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr



Abbildung 4-29: Verkehrsleistung nach Reisezweck



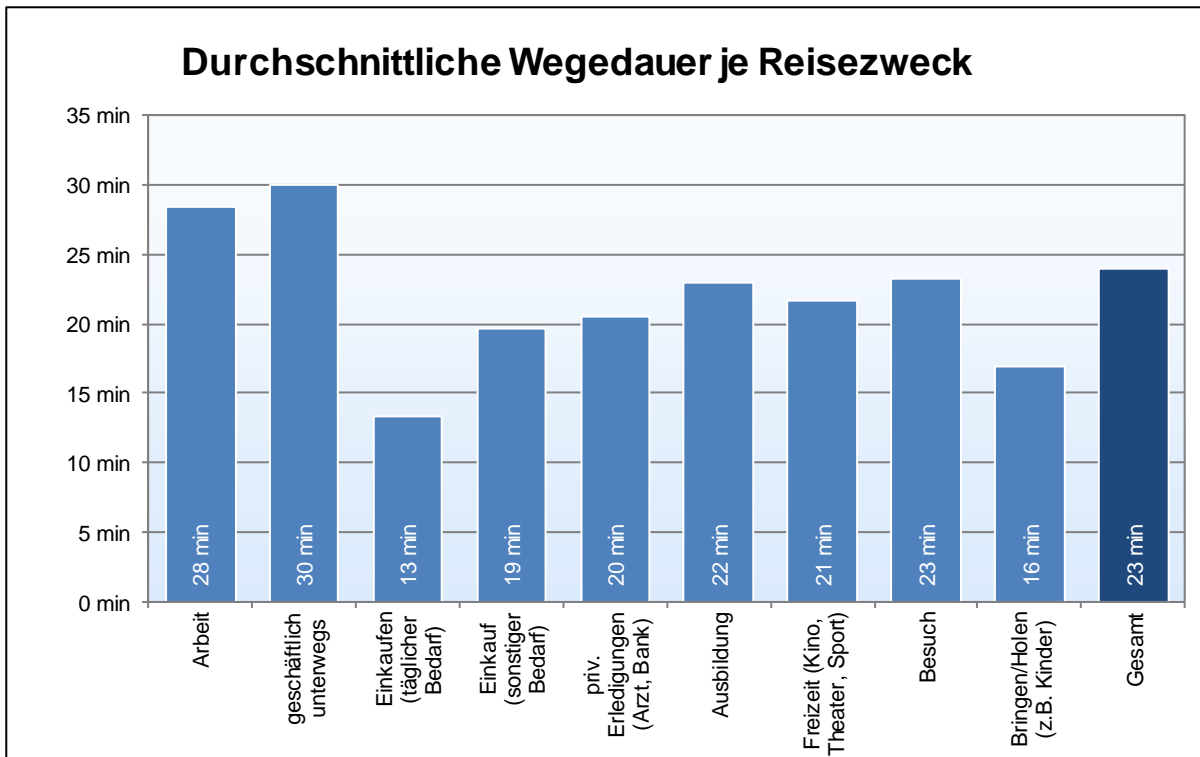


Abbildung 4-30: Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck

## 5. Fazit

Die Stadt Mainz hat nach 2016 erneut eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten ihrer Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Aus 8.400 zufällig ausgewählten und von der Stadt kontaktierten Haushalten wurde ein Rücklauf von 18,3% (= 1.537 Haushalte) erzielt. Aus diesen Haushalten wurden insgesamt 3.157 verwertbare Personeninterviews gewonnen, die als statistisch abgesicherte Stichprobe die Basis für die Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung in der Stadt Mainz darstellen.

Damit liegen seit den letzten Mobilitätsbefragungen in Mainz (Haushaltsbefragung 2016 und SrV 2008 „Mobilität in Städten“) nun wieder aktuelle Mobilitätskennziffern für alle wesentlichen, das Mobilitätsverhalten der Mainzerinnen und Mainzer beschreibenden Parameter vor. Der vorliegende Kurzbericht dient als tabellarische Zusammenstellung der darin enthaltenen, wesentlichen Aussagen.

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

Die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) ist insofern eine zentrale Aussage der Befragung. Der Vergleich mit den Werten aus 2016 und 2008 im Binnenverkehr gibt an, mit welchen Verkehrsmitteln sich die Mainzer Bevölkerung innerhalb der Stadtgrenzen im Zeitverlauf bewegt. Mit einem Rückgang von knapp 3% im MIV sind die Anteile im Umweltverbund seit 2008 gestiegen. Innerhalb des Umweltverbundes gibt es z.T. Verschiebungen (ÖPNV - 0,5 %; Radverkehr + 3,8 %; Fußverkehr - 3,3 %), aus denen der Radverkehr mit den größten Zugewinnen hervorgeht. Das Fahrradvermietsystem MVGmeinRad ist offenbar ein fester Bestandteil im Verkehrsverhalten der Mainzerinnen und Mainzer geworden.

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

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

Trotz der teilweise erheblichen Verschiebungen im Modal-Split bleibt die Wegehäufigkeit nahezu unverändert. Personen, die am Stichtag der Befragung das Haus verlassen haben, kommen im Durchschnitt auf 3,3 Wege / Tag (2016: 3,5 ; 2008: 3,6). Rechnet man auch die Immobilien mit ein (Personen, ohne Wege außer Haus), erreicht dieser Wert 3,0 Wege / Tag (2016: 3,0 ; 2008: 3,2). Frauen unternehmen im Durchschnitt geringfügig mehr Wege pro Tag, als Männer. Personen unter 18 Jahren und ältere Menschen unternehmen zudem weniger tägliche Wege.

Sowohl 10,1% der Frauen als auch 11,6% der Männer gaben an, am Befragungstichtag das Haus überhaupt nicht verlassen zu haben. Damit sinkt der Anteil der sogenannten Immobilien von 12,4% (2016) auf aktuell 10,9%.

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

ÖPNV für Berufseinsteiger, Auszubildende und Studenten attraktiv bleibt. Immerhin 75% aller Wege werden in dieser Altersgruppe mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt.

Zum zweiten Mal wurden in Mainz die Teilnehmer auch nach ihrer Einschätzung zur Qualität im Verkehrsangebot befragt. Bewertet nach Schulnoten erreichten die Bedingungen für Fußgänger- und Öffentlichen Verkehr ein durchweg positives Feedback, wobei der Fußgängerverkehr die Note 2,1 und im ÖPNV eine 2,3 erhielt. Der Radverkehr wurde insgesamt mit 3,0 bewertet, und sank somit in seiner Bewertung im Vergleich zum Jahre 2016 (2,7). Erfreulicherweise stieg der Radverkehrsanteil trotz dieser Bewertung dennoch um fast 4% im Vergleich zur letzten Haushaltsbefragung.

Auch erhielten die Befragten erneut die Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge zum Verkehrsangebot der Stadt Mainz abzugeben. Die detaillierten Einzelnennungen hierzu liegen bei der Stadtverwaltung vor. Sie erlauben es, gezielt Stärken weiter auszubauen und Lösungen für identifizierte Defizite zu erarbeiten.

Der hier vorliegende Kurzbericht nimmt zudem Bezug auf eine Reihe unterschiedlicher Mobilitätskennzahlen. So liegt in 2019 die mittlere Reiseweite im Gesamtverkehr mit durchschnittlich 9,0 Kilometern etwas höher als noch vor drei Jahren (2016: 8,8). Ähnliches gilt für das tägliche aufgewendete Zeitbudget für die Verkehrsteilnahme, das im Mittel der Werktage aktuell bei 68 min Minuten liegt (2008: 66). Mit 23 Minuten durchschnittlicher Dauer für den einzelnen Weg ist dieser Wert gegenüber den vergangenen Befragungen (22,0) hingegen praktisch unverändert.

Kaum Verschiebungen treten zudem bei den Entwicklungen zur Fahrzeugausstattung der Haushalte auf. So ist die mittlere Pkw-Ausstattung der Haushalte mit 1,1 praktisch unverändert. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw ist von ca. 30 % (2008) auf 22% gesunken. Demgegenüber steigt die Ausstattung der Haushalte mit durchschnittlich 2,1 Fahrrädern weiterhin an (vorheriger Vergleichswert: 1,9 Fahrräder im Jahre 2016 und 1,5 Fahrräder je Haushalt im Jahre 2008).

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