
Ergebnisse der Haushalts- und Pendlerbefragung

Zwischenbericht

Juli 2021

Ergebnisse der Haushalts- und Pendlerbefragung

Zwischenbericht

Auftraggeber:

**Magistrat der Stadt
Bad Homburg v. d. Höhe**
Fachbereich Verkehrsplanung
Bahnhofstr. 16–18
61352 Bad Homburg v. d. Höhe

Auftragnehmer:

**SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH**
LESKANPark, Haus 33
Waltherstraße 49–51
51069 Köln

Telefon: 0221/96 81 00 - 0
Telefax: 0221/96 81 00 - 69
E-Mail: koeln@ssp-consult.de

Unterauftragsnehmer:

orange edge GbR
Lüneburger Straße 16
21073 Hamburg

Telefon: 040/839 86 235
E-Mail: office@orangeedge.de

Inhalt des Berichts

1	Grundlagen	1
1.1	Zielgruppen und Befragungsmethoden	1
2	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	2
2.1	Stichprobenbeschreibung	2
2.2	Pkw-Quote und Führerscheinbesitz	3
2.3	Abstellmöglichkeiten	4
2.3.1	Bedarf an Abstellmöglichkeiten	6
2.4	Besitz von ÖV-Zeitkarten	6
2.5	Verkehrsmittelwahl	8
2.6	Räumliche Differenzierung der Verkehrsmittelwahl	9
2.7	Voraussetzungen für die Nutzung der Verkehrsmittel	11
2.8	Verbesserungen der Verkehrsangebote	12
2.9	Fehlende Mobilitätsangebote	12
2.10	Carsharing	13
2.11	Wegezwecke	14
3	Ergebnisse der Pendlerbefragung	16
3.1	Stichprobenbeschreibung	16
3.2	Pendlerdistanzen und -zeiten	16
3.3	Altersspezifische Verkehrsmittelwahl	18
3.4	Geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahl	19
3.5	Kriterien für die Verkehrsmittelwahl	20
3.6	Verspätungen nach Verkehrsmittelwahl und Empfinden der Befragten	21
3.7	Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit zum Einkommen	22
3.8	Pendelbeziehungen	23
3.9	Zeitliche Verteilung der Pendlerverkehre und Flexibilität der Arbeitszeiten	25
3.10	Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl	27
3.11	Fahrgemeinschaften	28
3.11.1	Zitate	28
3.12	Alternatives Verkehrsmittel	29
3.12.1	Zitate	30
4	Quellenverzeichnis	I
5	Abbildungsverzeichnis	II
6	Tabellenverzeichnis	II

1 Grundlagen

Im Rahmen einer Online-Mobilitätsbefragung wurde das Verkehrsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe sowie der auszubildenden und berufstätigen Pendlerinnen und Pendler abgefragt. Die Befragten wurden gebeten, ihren normalen Arbeitsweg zu beschreiben, sodass die Antworten ihr „übliches“ Mobilitätsverhalten abbilden – also das Mobilitätsverhalten vor der Corona-Pandemie.

1.1 Zielgruppen und Befragungsmethoden

Die Mobilitätsbefragung wurde als standardisierte Online-Befragung im Zeitraum vom 15. Dezember 2020 bis 15. Februar 2021 durchgeführt. Insgesamt wurden bei der Haushaltsbefragung 1.056 Fragebögen vollständig ausgefüllt und 416 Fragebögen teilweise bearbeitet, während bei der Pendlerbefragung 2.101 Fragebögen vollständig ausgefüllt und 416 Fragebögen teilweise bearbeitet wurden. Das harte Prüfkriterium für unvollständige Datensätze ist, dass der Fragebogen zu mindestens 50 % bearbeitet wurde. Somit konnten für die Haushaltsbefragung 1.214 und für die Pendlerbefragung 2.170 valide Fragebögen ausgewertet werden. Abhängig von der Anzahl der abgegebenen Antworten zu den einzelnen Fragen unterscheidet sich die Stichprobengröße der jeweiligen Auswertung.¹

Die Einladung zu der Mobilitätsbefragung wurde per Postwurfsendung an alle Haushalte in Bad Homburg v. d. Höhe versandt. Darüber hinaus wurden Werbeanzeigen in sozialen Netzwerken, wie Facebook und Instagram, geschaltet. Auch wurde durch Pressemeldungen und Werbung auf der städtischen Homepage auf die Mobilitätsbefragung hingewiesen. Zudem wurde über die Wirtschaftsförderung und lokale Unternehmen auf die Pendlerbefragung aufmerksam gemacht.

Die Mobilitätsbefragung richtete sich an zwei Zielgruppen. Einerseits wurde in einer Haushaltsbefragung das tägliche Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner und ihre persönliche Sichtweise auf die Mobilität in Bad Homburg abgefragt. Die Fragen bezogen sich auf alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren. Die teilnehmenden Personen sollten u. a. über die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge Auskunft geben. Zudem wurde um die persönliche Einschätzung der Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Wege nach Wegezwecken gebeten.

In einer separaten Pendlerbefragung wiederum wurden gezielt die Arbeitnehmenden befragt. Diese Pendlerbefragung beinhaltete u. a. Fragen nach Wohn- und Arbeitsort, der Verkehrsmittelwahl, der Fahrtzeit, der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, den von Arbeitgebenden bereitgestellten Angeboten und der Mitgliedschaft im Pendlerportal. Auch wurden individuelle Kriterien für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens abgefragt.

¹ Dieser Absatz wurde aktualisiert, da in der ersten Fassung ein Fehler in der Formulierung vorliegt.

2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

2.1 Stichprobenbeschreibung

Die Gruppe der Befragten ist durchschnittlich älter als die Bewohnerinnen und Bewohner von Bad Homburg und wohnt weniger häufig am Stadtrand.

Bei der Haushaltsbefragung wurden Personen befragt, die ihren Wohnsitz in Bad Homburg haben. Insgesamt nahmen 1,8 % der Bevölkerung an der Haushaltsbefragung teil, wodurch die Untersuchung als grundsätzlich statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen ist (vgl. MiD 2017: 1 %, MiD in Hessen 2017: 0,6 %).

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung unterscheidet sich der Anteil der weiblichen Personen in der Stichprobe (45 %) nur sehr geringfügig vom Anteil weiblicher Personen an der Gesamtbevölkerung der Bewohnerinnen in Bad Homburg (46 %).

Im Panel dominiert allerdings die Altersgruppe der Senioren (über 65 Jahre). In der Befragung machen sie über ein Drittel der Befragten aus (s. Abbildung 1), in der Gesamtbevölkerung Bad Homburgs liegt ihr Anteil dagegen bei 24 %. An der Haushaltsbefragung nahmen weniger jüngere Menschen teil. Im Vergleich zu den amtlichen Einwohnerdaten liegen die Abweichungen hier bei insgesamt 15 % (vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2019).

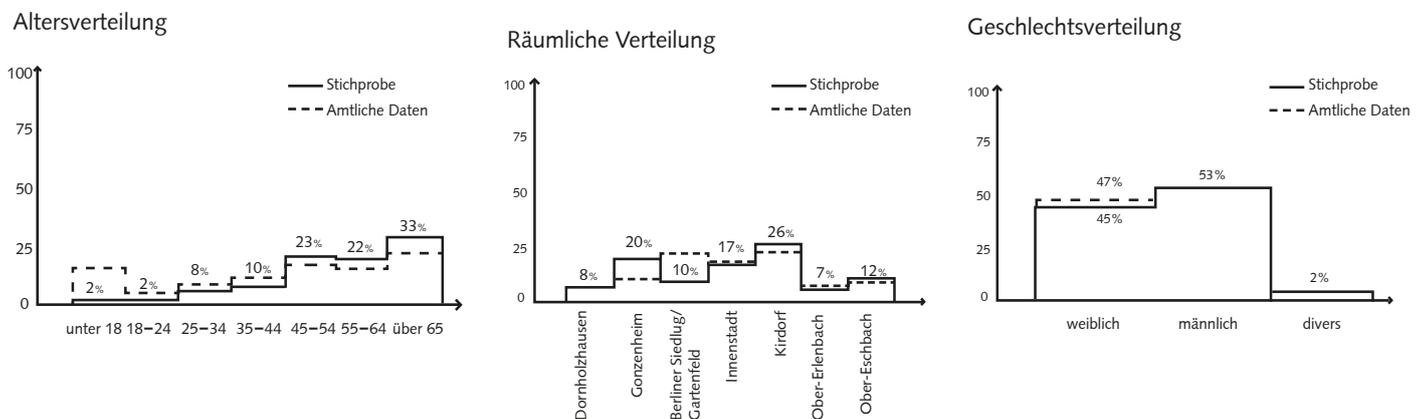


Abbildung 1: Stichprobenbeschreibung der Altersverteilung, räumliche Verteilung und Geschlechtsverteilung im Verhältnis zu amtlichen Daten

Die Befragten kommen zu ca. 26 % aus Kirdorf (297 Personen) und ca. 20 % aus Gonzenheim (227 Personen) (s. Abbildung 2). Ca. 17 % der Teilnehmenden wohnen in der Innenstadt (199 Personen). Räumlich wird damit die Bevölkerungsverteilung von Bad Homburg in der Befragung grob abgebildet. Allerdings gibt es im Vergleich zu der prozentualen Einwohnerzahl in den Stadtteilen leichte Abweichungen in Kirdorf von 5 % und in Gonzenheim von 8 %. Der hohe Anteil an Teilnehmenden aus Gonzenheim kann auf die dortige Aktualität des Themas Mobilität (U2-Verlängerung) zurückgeführt werden.

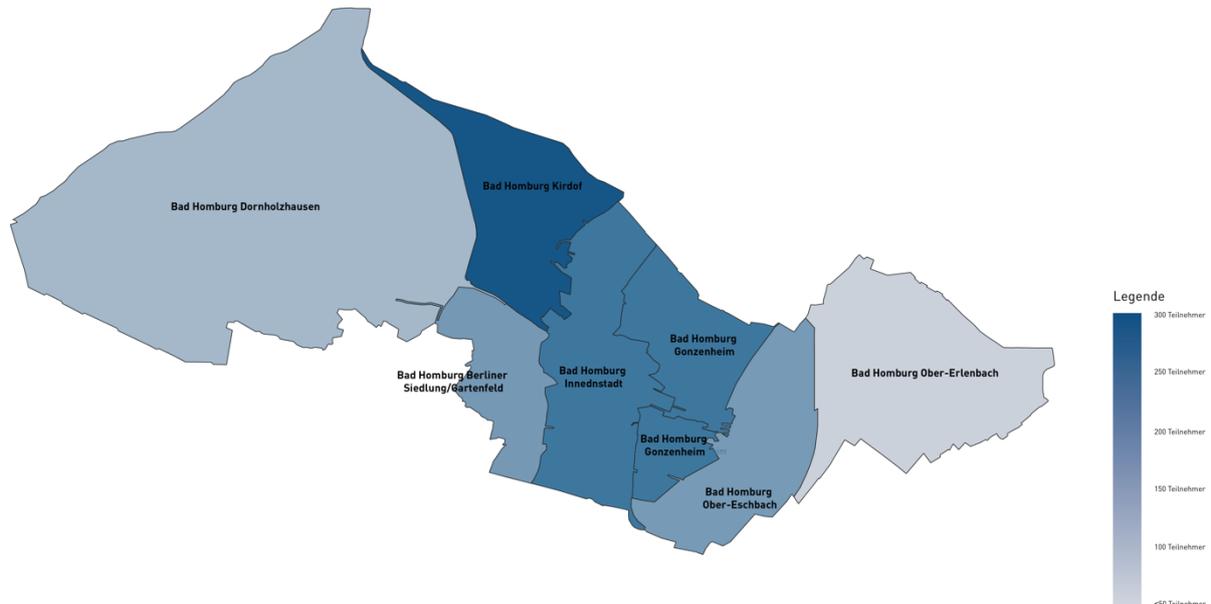


Abbildung 2: Anzahl der Teilnehmenden nach Ortsteilen

2.2 Pkw-Quote und Führerscheinbesitz

Hoher Pkw-Besitz unter den Befragten.

Der Motorisierungsgrad in Bad Homburg liegt mit 667 Pkw pro 1.000 EW weit über dem Durchschnittswert in Deutschland, der 527 Pkw pro 1.000 EW beträgt (vgl. Stadt Bad Homburg 2019: 53; MiD 2017: 69). Betrachtet man die Pkw-Quote der Befragten, wird deutlich, dass auch hier der Wert von 1,37 Pkw pro Haushalt weit über dem Bundesdurchschnitt von 1,1 Pkw pro Haushalt liegt (vgl. MiD 2017: 3). Über 95 % der Befragten sind im Besitz von mindestens einem privaten Pkw, 96 % der Befragten besitzen einen Führerschein (s. Abbildung 3).

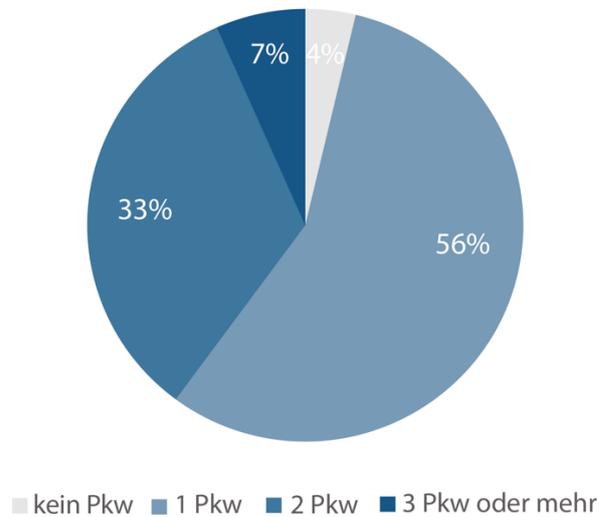


Abbildung 3: Anteile des Pkw-Besitzes

2.3 Abstellmöglichkeiten

Die Stellplatzsituation für Pkw und Fahrräder in Bad Homburg ist gut, für Lastenräder eher verbesserungswürdig.

Ca. 80 % der Befragten können ihren Pkw auf einer privaten Fläche abstellen, 19 % haben keine privaten Stellplätze und parken ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum (s. Abbildung 5). In Kirdorf und Gonzenheim gibt es besonders häufig Abstellmöglichkeiten auf privaten Parkplätzen. Grundsätzlich sind am Stadtrand mehr Abstellmöglichkeiten vorhanden, sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Parkplätzen (s. Abbildung 4).

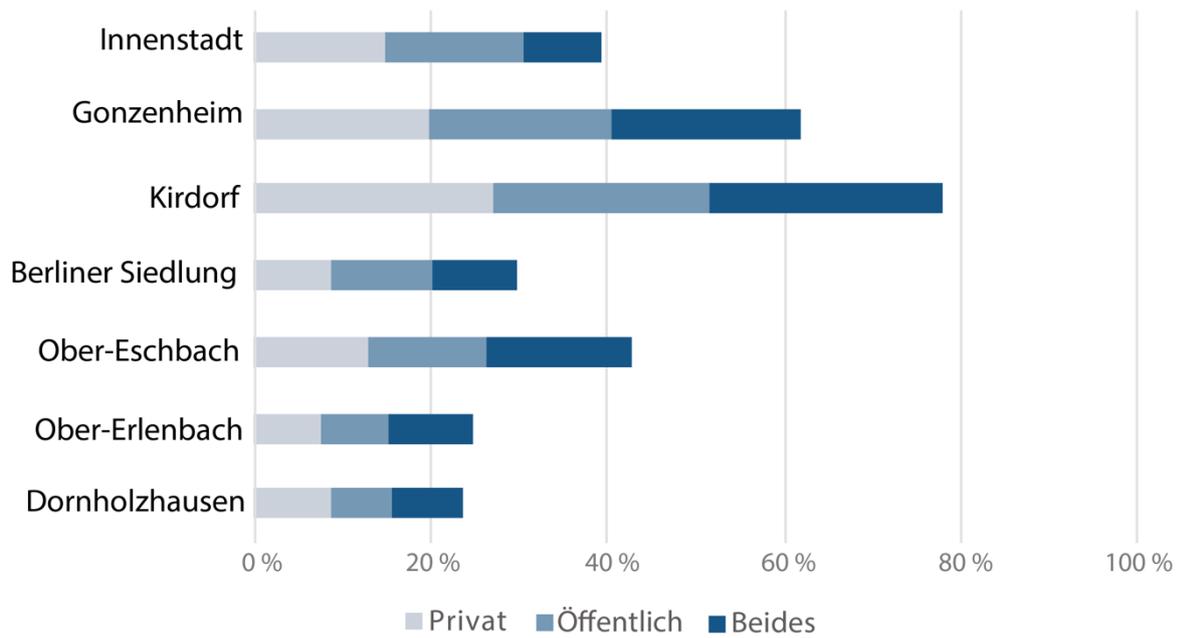


Abbildung 4: Abstellmöglichkeiten nach Ortsteilen

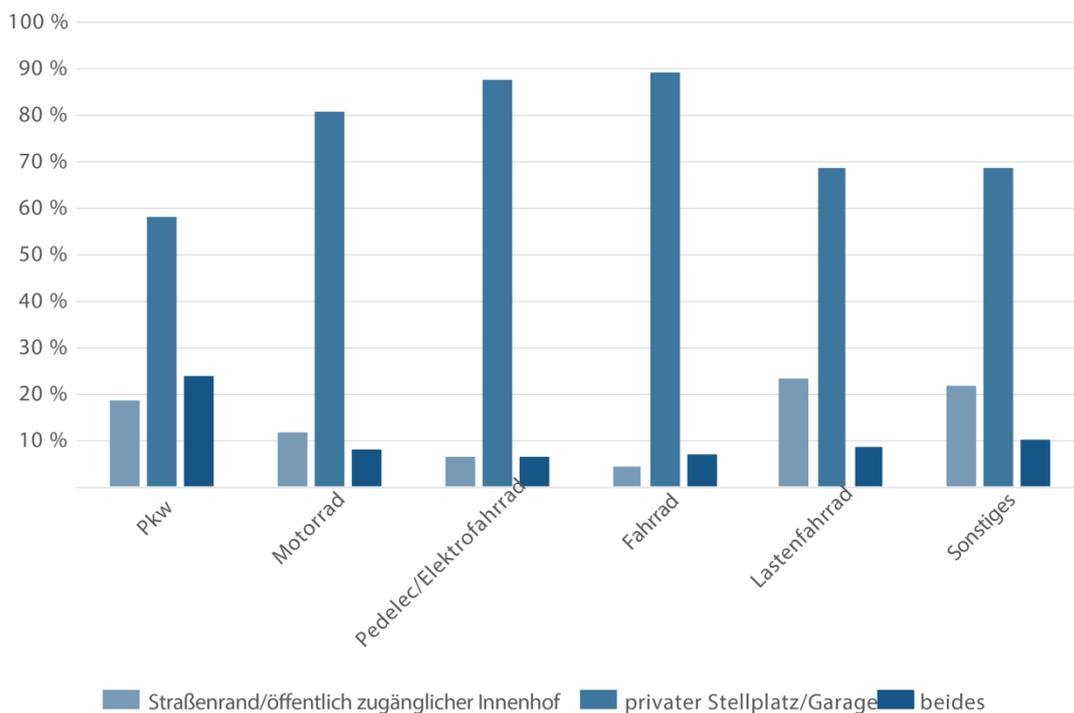


Abbildung 5: Anteile der Abstellmöglichkeiten der unterschiedlichen Fahrzeugarten

Der Anteil an Fahrrädern, die im öffentlichen Raum abgestellt werden müssen, ist in Bad Homburg vergleichsweise gering (4 %). Anders sieht es bei Lastenfahrrädern aus: Für knapp jedes vierte Lastenfahrrad fehlt ein (sicherer) privater Stellplatz. Ähnliches gilt für sonstige Fahrzeuge (s. Abbildung 5).

2.3.1 Bedarf an Abstellmöglichkeiten

Insbesondere fehlen Radabstellmöglichkeiten außerhalb des Wohnortes.

Trotz der hohen Verfügbarkeit von privaten Radabstellmöglichkeiten geben 39 % der Befragten an, dass es einen Bedarf an weiteren sicheren Abstellmöglichkeiten für (Elektro-)Fahrräder an ihrem Wohnort gebe.

Zudem fehlen laut 35 % der abgegebenen Antworten sichere Abstellmöglichkeiten an Bus- und Bahnhaltestellen. Knapp ein Drittel gibt an, dass zudem am Arbeitsort Abstellmöglichkeiten für (Elektro-)Fahrräder fehlen. Weiterhin gibt es in der Innenstadt einen großen Bedarf an Parkmöglichkeiten für E-Bikes, Fahrräder und Lastenfahrräder.

2.4 Besitz von ÖV-Zeitkarten

Der Besitz von ÖV-Zeitkarten nimmt bei den Altersgruppen ab 45 Jahren an Relevanz zu. Bei den jüngeren Altersgruppen hat der Besitz einer ÖV-Zeitkarte eine geringe Bedeutung.

Knapp 46 % der befragten Personen nutzen Zeitkarten für den Bus, davon sind über die Hälfte Jobtickets oder Jahreskarten. Der Anteil an Zeitkartenbesitz für die Bahn ist mit 23 % deutlich geringer. Auch hier nutzt über die Hälfte ein Jobticket oder ein Jahresticket. Der Anteil an ÖPNV-Zeitkarten nimmt nicht unmittelbar mit der Anzahl an privaten Pkw ab.

Der Besitz einer ÖV-Zeitkarte korreliert stark mit dem Alter. Bei den unter 44-Jährigen ist der Anteil der Befragten, die ein Busticket besitzen, sehr gering. Jeweils 28 % der 45- bis 54-Jährigen und der über 65-Jährigen nutzen eine Zeitkarte für den Bus oder die Bahn. Der Anteil des Besitzes einer ÖV-Zeitkarte unter den 55- bis 64-Jährigen stagniert bei rund 16 % (s. Abbildung 6 u. Abbildung 7).

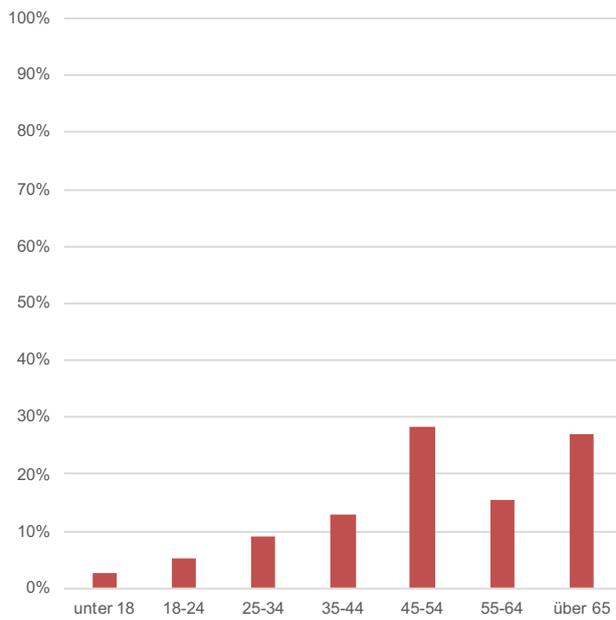


Abbildung 6: Besitz einer Zeitkarte für den Bus in Abhängigkeit vom Alter

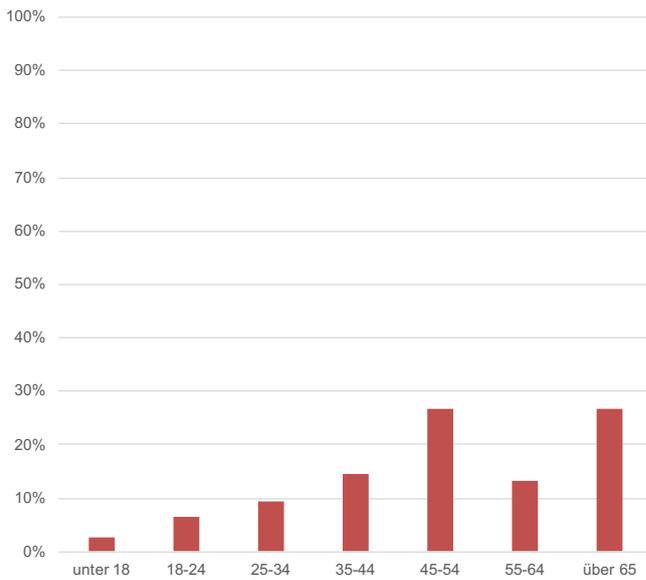


Abbildung 7: Besitz einer Zeitkarte für die Bahn in Abhängigkeit vom Alter

2.5 Verkehrsmittelwahl

Das Auto dominiert die tägliche Verkehrsmittelwahl.

In Bad Homburg dominiert der Pkw die Verkehrsmittelwahl. 70 % der Befragten gaben an, den Pkw mindestens mehrmals in der Woche zu nutzen (s. Abbildung 8). Dagegen nutzen weniger als 10 % der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel täglich.

Bei der Frage der Verkehrsmittelwahl wird zwischen dem konventionellen Fahrrad und dem E-Bike differenziert. Das Fahrrad wird als zweithäufigstes Verkehrsmittel zur täglichen Fortbewegung genutzt (15 %). Neue Mobilitätsangebote wie das Lastenfahrrad und Sharing-Angebote werden nur sehr selten genutzt. Allerdings gaben 10 % der Befragten an, das E-Bike mehrmals in der Woche zu nutzen.

Fernbahnen, Flugzeug und das Taxi spielen eine untergeordnete Rolle im alltäglichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Stadt Bad Homburg.

Im Bereich der Kinder und Jugendlichen bis zum 18. Lebensjahr dominiert die Nutzung von Bussen, ansonsten nutzen sie die Bahn oder das Fahrrad (s. Abbildung 9). Nach dem Mitfahren im Pkw wurde nicht gefragt. Ab 18 Jahren dominiert der Pkw, gefolgt von Fahrrad und E-Bike. In der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen ist der Anteil der Fahrrad- und E-Bike-Nutzung am höchsten. Der Anteil der Nutzung von E-Bikes liegt in den jüngeren Altersgruppen (18–24 Jahre) bei knapp 20 %, allerdings sinkt dieser Anteil mit zunehmendem Alter. In der Altersgruppe der Senioren ab 65 Jahre steigt die Pkw-Nutzung erneut an, nachdem der Anteil bei den unter 55- bis 64-Jährigen gesunken ist.

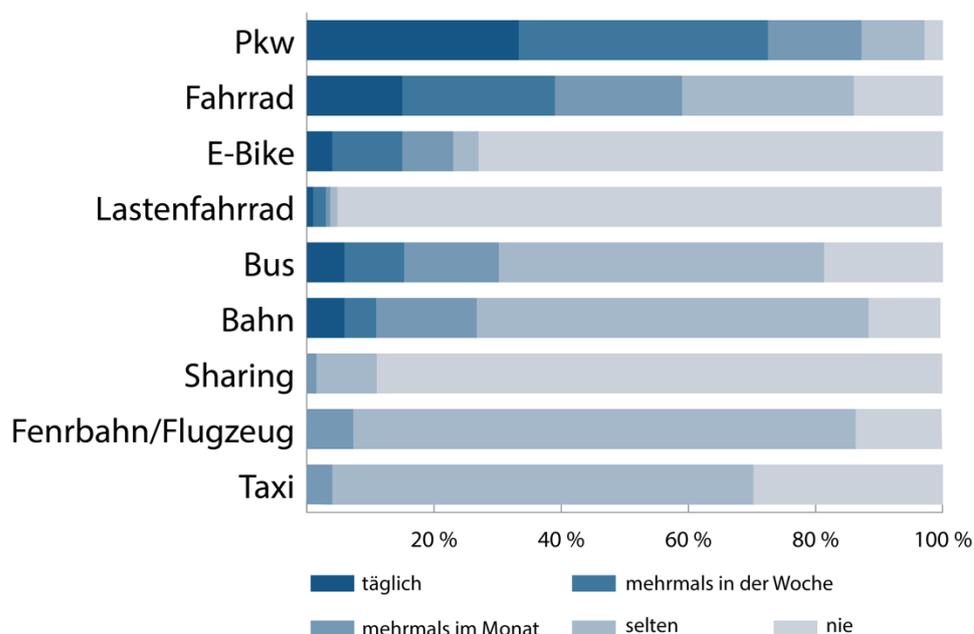


Abbildung 8: Nutzungshäufigkeit herkömmlicher Verkehrsmittel und neuer Mobilitätsangebote

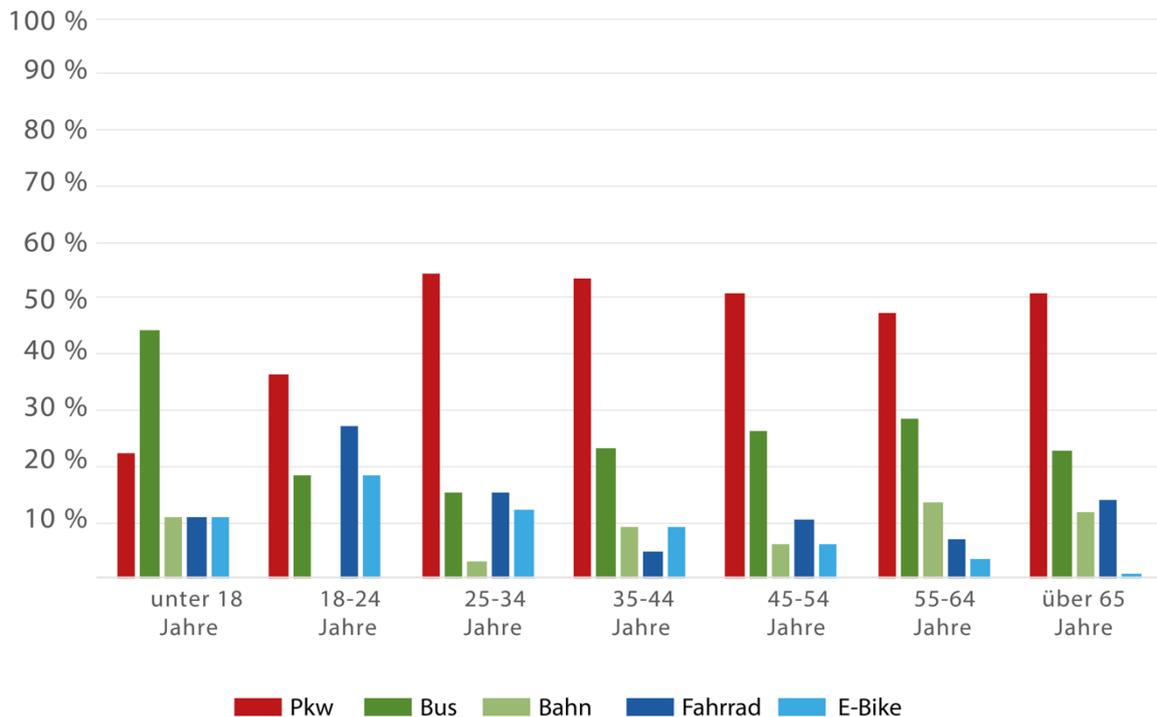


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

2.6 Räumliche Differenzierung der Verkehrsmittelwahl

Neben der allgemeinen Dominanz des Pkw, insbesondere am Stadtrand (Ober-Erlenbach), tendiert der Nordwesten zum Bus, der Südosten zu Rad und E-Bike.

Grundsätzlich dominiert in allen Ortsteilen der Pkw die Verkehrsmittelwahl (s. Abbildung 11). In der Innenstadt hat das Auto einen Anteil von 45 % und in Dornholzhausen einen Anteil von 57 %. In Ober-Erlenbach nutzen über 80 % der befragten Personen täglich das Auto (s. Abbildung 10).

Ein relativ hoher Radverkehrsanteil von 43 % und 34,4 % besteht in der Berliner Siedlung/Gartenfeld und in der Innenstadt. Die höchsten Anteile an E-Bikes wurde in der Berliner Siedlung/Gartenfeld (11 %), aber auch in Ober-Eschbach (6,1 %) erfasst. In Dornholzhausen und Kirdorf gibt es die höchsten Bus-Anteile mit 14,9 % und 12,7 %. Demgegenüber wird in Ober-Erlenbach der ÖV nur von 3,7 % der Befragten täglich genutzt.

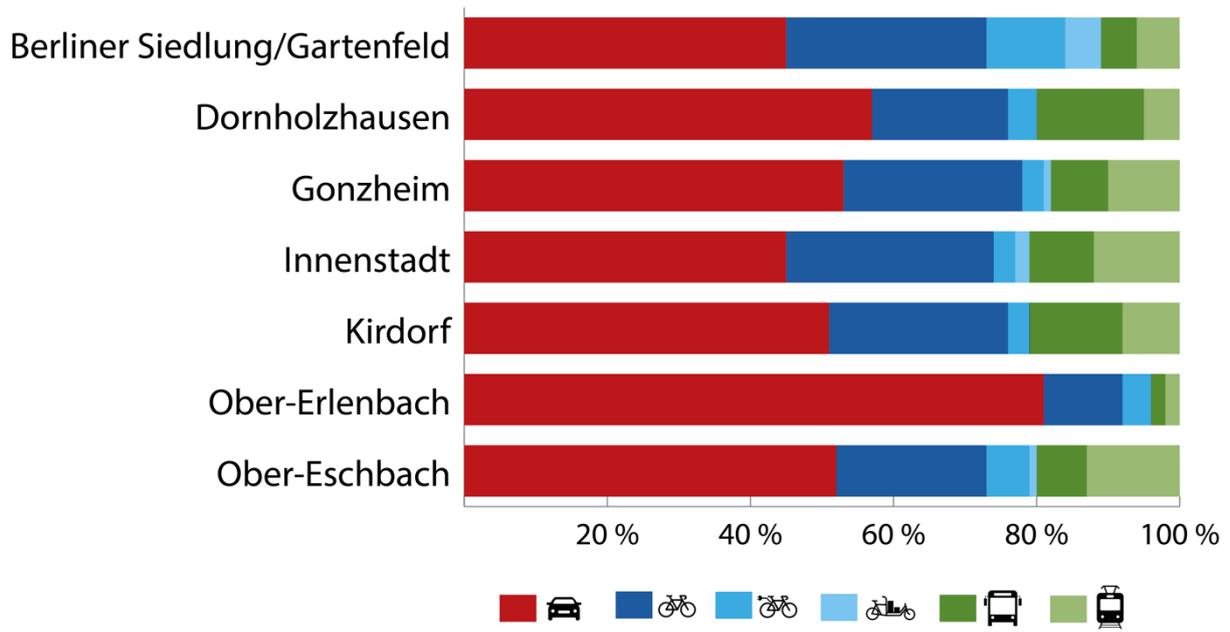


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilen

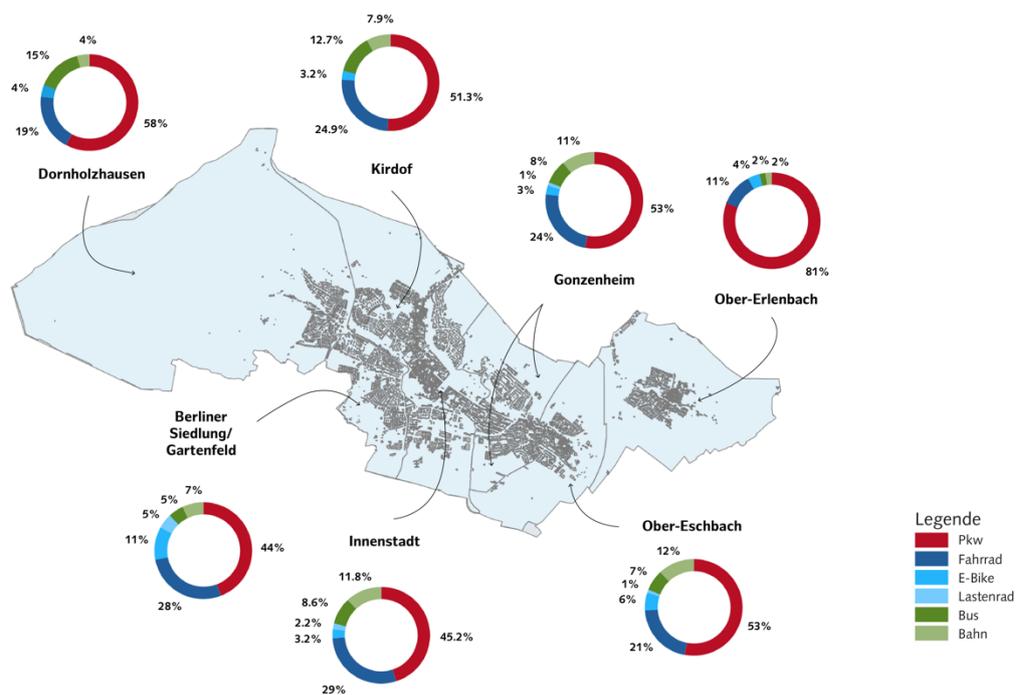


Abbildung 11: Raumdifferenzierte Verkehrsmittelwahl

2.7 Voraussetzungen für die Nutzung der Verkehrsmittel

Mängel vor allem im Radverkehr.

Darüber hinaus wurde nach der Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel gefragt(s. Abbildung 12). Am positivsten werden die Voraussetzungen für den Fußverkehr bewertet. 77,9 % der Befragten schätzen diese als „sehr gut“ oder „gut“ ein.

Auch werden die Voraussetzungen des Kfz-Verkehrs positiv bewertet. Ca. 15 % der befragten Personen bewerten die Voraussetzungen für die Nutzung von Pkw oder Motorrad als „sehr gut“, 56 % als „gut“.

Die Voraussetzungen für die Nutzung des Busses werden besser bewertet als die der Bahn.

Die Voraussetzungen für die Nutzung von E-Bike und Fahrrad werden weniger positiv beurteilt. Nur ca. 31,9 % der Befragten bewerten die aktuellen Bedingungen für den Radverkehr mit mindestens „gut“, die Voraussetzungen für die Nutzung des E-Bikes werden sogar nur von ca. 19,5 % als „gut“ bewertet. Die Ursachen für die schlechte Bewertung sind laut den Aussagen der Befragten vor allem „zu wenig Fahrradwege“ und dass Fahrradfahren „zu gefährlich“ sei. E-Bike-Nutzenden fehlen vor allem ausreichende Lade- und Abstellmöglichkeiten.

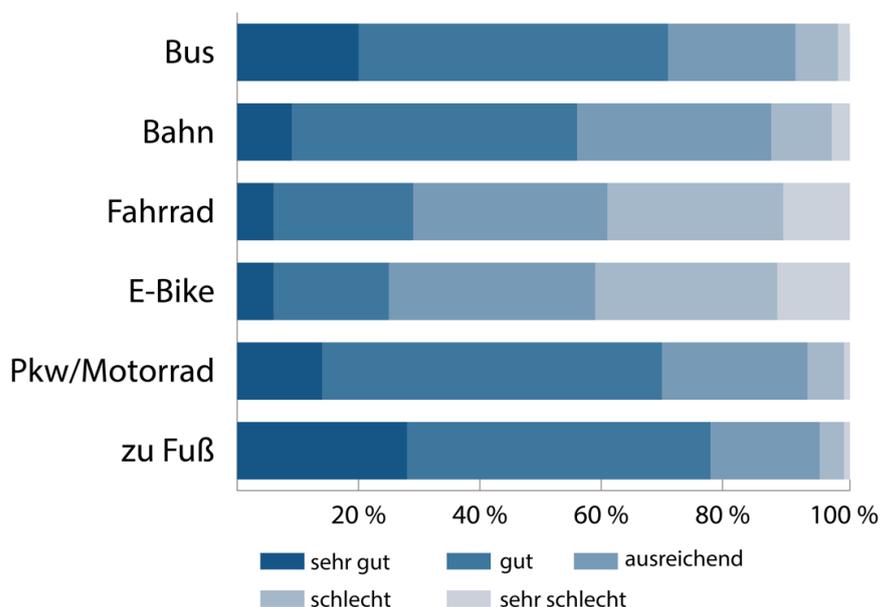


Abbildung 12: Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel

2.8 Verbesserungen der Verkehrsangebote

Eine Verbesserung im ÖPNV sehen 23 % der Befragten in der Vergünstigung der Fahrkarten. Ca. 15 % der Teilnehmenden geben an, dass die Taktung der Busse erhöht werden müsste, damit sie den ÖPNV öfter als bisher für die alltäglichen Wege nutzen. Ein Zehntel wünscht sich eine Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebszeiten bis in die späteren Abendstunden.

Über 20 % der Befragten wünschen sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und einen Ausbau der Radwege, um das Fahrrad häufiger zu nutzen. Direkte Radwegeverbindungen und sichere Radabstellanlagen wurden als weitere Verbesserungsvoraussetzungen angegeben.

Ein Viertel der Befragten gab an, dass sie sich eine Verbesserung in der Trennung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr wünschen. Ca. 15 % sagten, dass sie häufiger zu Fuß unterwegs wären, wenn direkte und attraktive Fußwegeverbindungen geschaffen würden.

2.9 Fehlende Mobilitätsangebote

Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur sind wichtiger als Sharing-Angebote.

Über 40 % der Befragten gaben an, dass ihnen eine bessere Radverkehrsinfrastruktur in Bad Homburg fehlt. 11 % der Befragten wünschen sich mehr Carsharing-Angebote. Die meisten an einem Carsharing-Angebot Interessierten sind aus Kirdorf, Gonzenheim und der Innenstadt. Ca. 12 % der befragten Personen sind mit den derzeitigen Mobilitätsangeboten zufrieden (s. Abbildung 13). Eine Verbesserung in der Radverkehrsinfrastruktur wird insbesondere in Ober-Eschbach und Gonzenheim gewünscht. Flexible Angebote sowie Carsharing-Angebote fehlen laut den Befragten besonders in Berliner Siedlung/Gartenfeld.

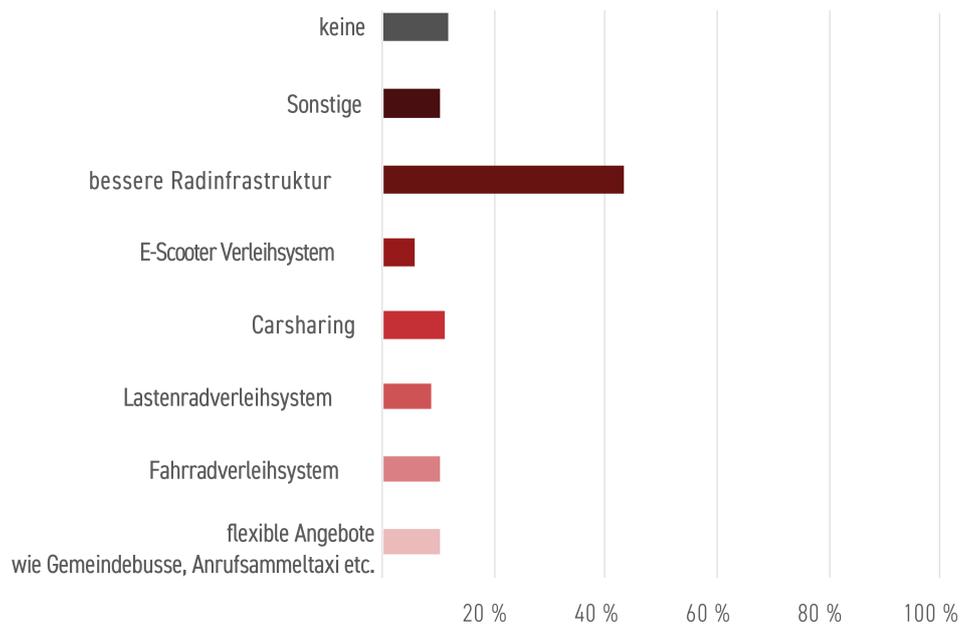


Abbildung 13: Anteil fehlender Mobilitätsangebote

2.10 Carsharing

Das Angebot book-n-drive wird wenig genutzt.

Carsharing hat keine signifikante Bedeutung für die Mobilität in Bad Homburg. Zurzeit gibt es lediglich drei stationsbasierte Fahrzeuge des Anbieters book-n-drive, die am Bahnhof und am Rathausplatz stehen. Im Einsatz sind zwei E-Fahrzeuge und ein Wasserstoff-Fahrzeug. Laut dem Anbieter gibt es 250 abgeschlossene Mitgliedschaften in Bad Homburg. Das sind nur 0,4 % der Bevölkerung. Darüber hinaus liegt die durchschnittliche Fahrzeugauslastung am Rathausplatz bei 12,6 % (A. Hornig, persönliche Auskunft, 26.03.2021).

Zwar ist 57 % der Befragten das Carsharing-Angebot book-n-drive bekannt, jedoch nutzen nur 3 % die Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters regelmäßig (s. Abbildung 14).

11 % der Befragten geben an, zukünftig Carsharing häufiger nutzen zu wollen, während 33 % der befragten Personen den Carsharing-Anbieter book-n-drive gar nicht nutzen würden.



Abbildung 14: Anteil der Nutzung des Carsharing-Angebots book-n-drive

2.11 Wegezwecke

Individuelle Verkehrsmittel dominieren alle Wegezwecke.

Bei allen Wegezwecken – vom Arbeitsweg über Einkaufs- bis zu Freizeitwegen – dominiert die Pkw-Nutzung, gefolgt vom Radverkehr. Bei alltäglichen Einkaufswegen bildet der Fußverkehr die zweitwichtigste Kategorie nach dem Pkw (s. Abbildung 15). Für unregelmäßige Einkäufe wird zu 60 % der eigene Pkw genutzt. Lediglich für die Arbeitswege wird ein ÖV-Anteil von 15 % erreicht.

Insgesamt dominieren individuelle Verkehrsmittel (Auto, Rad, Fuß) mit in der Summe bis zu 75 % aller Wege. Im Freizeitverkehr werden dabei häufig Pkw- und Fahrrad- sowie Pkw- und Fußverkehr kombiniert.

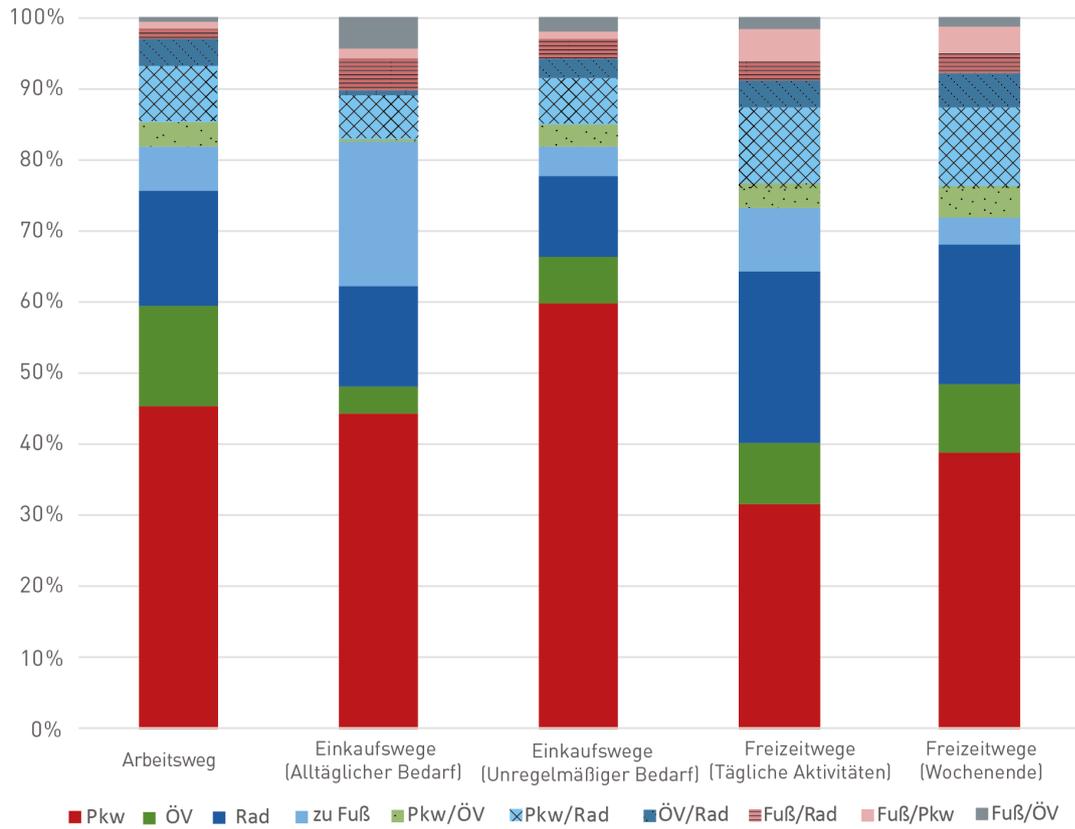
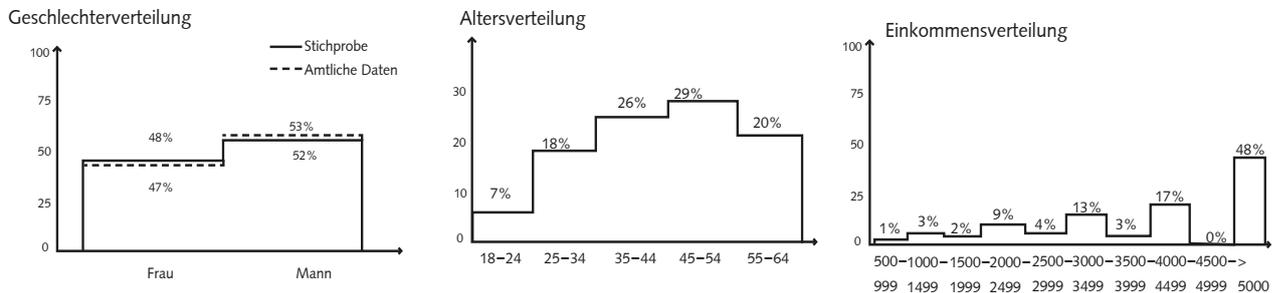


Abbildung 15: Anteil der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

3 Ergebnisse der Pendlerbefragung

3.1 Stichprobenbeschreibung



Die Zielgruppe der Pendlerbefragung bestand aus berufstätigen und auszubildenden Pendlerinnen und Pendlern, die von der Region in die Stadt oder von der Stadt in die Region pendeln. Über den Verteiler der Wirtschaftsförderung konnten Unternehmen in Bad Homburg in die Befragung eingebunden und so ein hoher Rücklauf erreicht werden. Mit insgesamt 2.170 Teilnehmenden bildet die Befragung 3,1 % der Tagesbevölkerung ab und ist somit statistisch gesichert und repräsentativ (vgl. IHK Frankfurt am Main 2018: 7).

Die Geschlechterverteilung der Befragten ist fast ausgeglichen. An der Pendlerbefragung beteiligten sich zu 52 % Männer und zu 48 % Frauen. Im Panel der Pendlerbefragung dominiert die Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen mit 29 %, gefolgt von der Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit 26 %. Die jüngere Personengruppe der 18- bis 24-Jährigen ist mit einem Anteil von 7 % vergleichsweise gering vertreten.

3.2 Pendlerdistanzen und -zeiten

Der Pkw ist das schnellste Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler.

Die durchschnittliche Pendlerdistanz der Befragten beträgt 27 km und liegt damit deutlich höher als der Bundesdurchschnitt von 16,8 km (BBSR 2018).

Darüber hinaus wurden die Befragten nach dem täglichen Pendlerweg im Idealfall gefragt. Durchschnittlich beträgt der Arbeitsweg im idealen Fall 34 min, wobei MIV-Nutzer im Schnitt 33,1 min fahren, ÖV-Nutzer 45,5 min. Demgegenüber beträgt die durchschnittliche Fahrzeit in Deutschland 20 min (Statistisches Bundesamt 2017).

27 km

Durchschnittliche **Pendlerdistanz**

34 min

Durchschnittliche **Fahrzeit**

Mit dem Pkw werden längere Strecken in kürzeren Fahrtzeiten als mit dem ÖV zurückgelegt. Grundsätzlich wird für eine Strecke mit dem ÖV deutlich mehr Zeit benötigt als mit dem eigenen Pkw (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Vergleich verschiedener Verkehrsmittel nach durchschnittlicher Länge des Fahrtwegs und durchschnittlicher Dauer des Arbeitswegs

Verkehrsmittel	Ø km	Ø min
Bus	20,2	49,8
Bahn	24,0	51,7
Pkw	27,8	33,1
Fahrrad	11,8	35,3

Das Auto ist das schnellste und auch das beliebteste Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler. Über 80 % der befragten Pendlerinnen und Pendler fahren mehrmals die Woche bis täglich mit dem Pkw zu ihrem Arbeitsort (s. Abbildung 16). Ca. 37 % der Befragten nehmen für ihren täglichen Arbeitsweg mindestens mehrmals die Woche die Bahn und nur 12,7 % den Bus. Ca. 13 % der an der Befragung teilnehmenden Pendlerinnen und Pendler sind mindestens mehrmals die Woche mit dem Fahrrad unterwegs. E-Bike, E-Scooter und Zu-Fuß-Gehen haben demgegenüber eine geringe Bedeutung im Pendlerverkehr der Bad Homburger Tagesbevölkerung. Auch hat das Mitfahren unter den Befragten eine sehr geringe Bedeutung. Insgesamt geben 2 % der Befragten an, dass sie mindestens mehrmals in der Woche als Mitfahrende unterwegs sind.

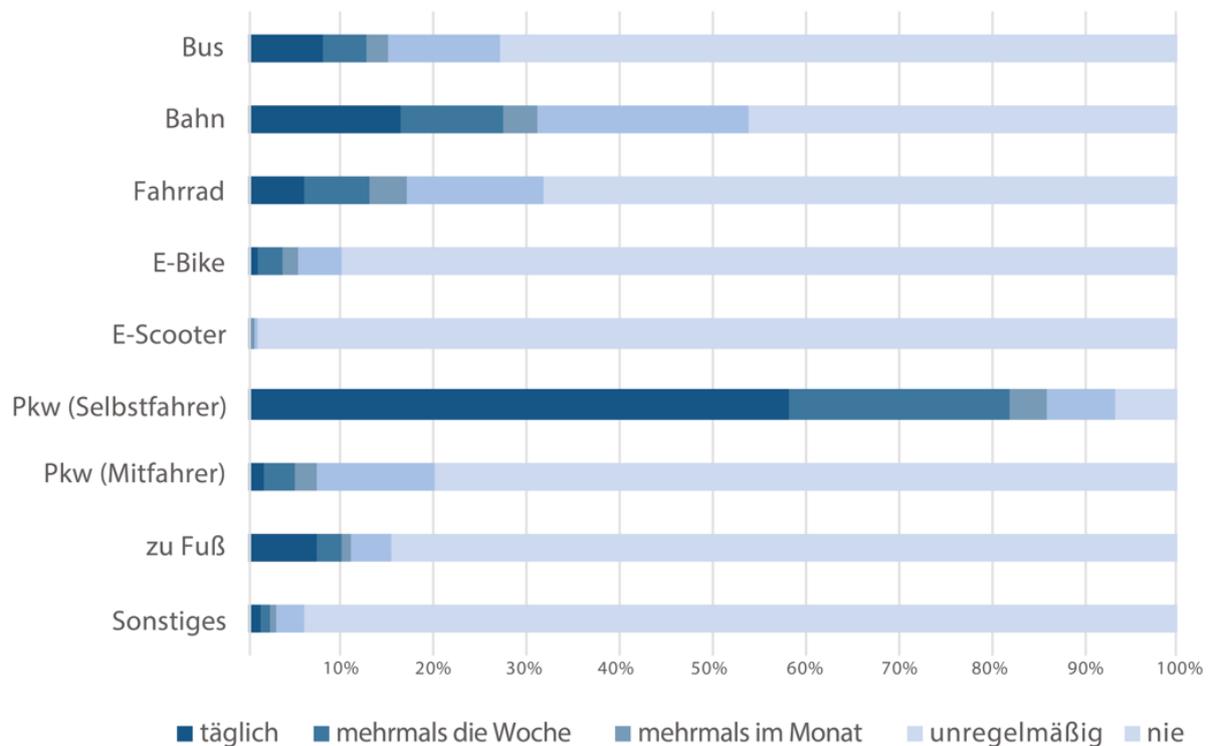


Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit herkömmlicher Verkehrsmittel und neuer Mobilitätsangebote der Pendlerinnen und Pendler

3.3 Altersspezifische Verkehrsmittelwahl

Dominanz des Pkw in allen Altersgruppen.

In der Altersgruppe der unter 18-Jährigen dominiert das Zu-Fuß-Gehen, ansonsten nutzen die Befragten in dieser Altersgruppe vor allem Bus und Bahn oder Fahrrad (s. Abbildung 17). E-Bikes haben einen relativ hohen Anteil. Das Mitfahren im Pkw hat unter den Befragten grundsätzlich eine geringe Bedeutung (ca. 2 % der Verkehrsmittelwahl), sodass dieses nicht in die Bewertung eingeflossen ist.

Ab 18 Jahren dominiert der Pkw mit einem Anteil von 50 % schlagartig das Mobilitätsverhalten zulasten vor allem des Zu-Fuß-Gehens sowie des Rad- und Busverkehrs. Der Anteil der Bus- und Bahnnutzung ist in dieser Altersgruppe noch konstant, sinkt in den höheren Altersklassen jedoch kontinuierlich. In der Altersklasse ab 45 Jahren nimmt der Bus-Anteil auf einem sehr niedrigen Niveau leicht auf 5,3 % zu.

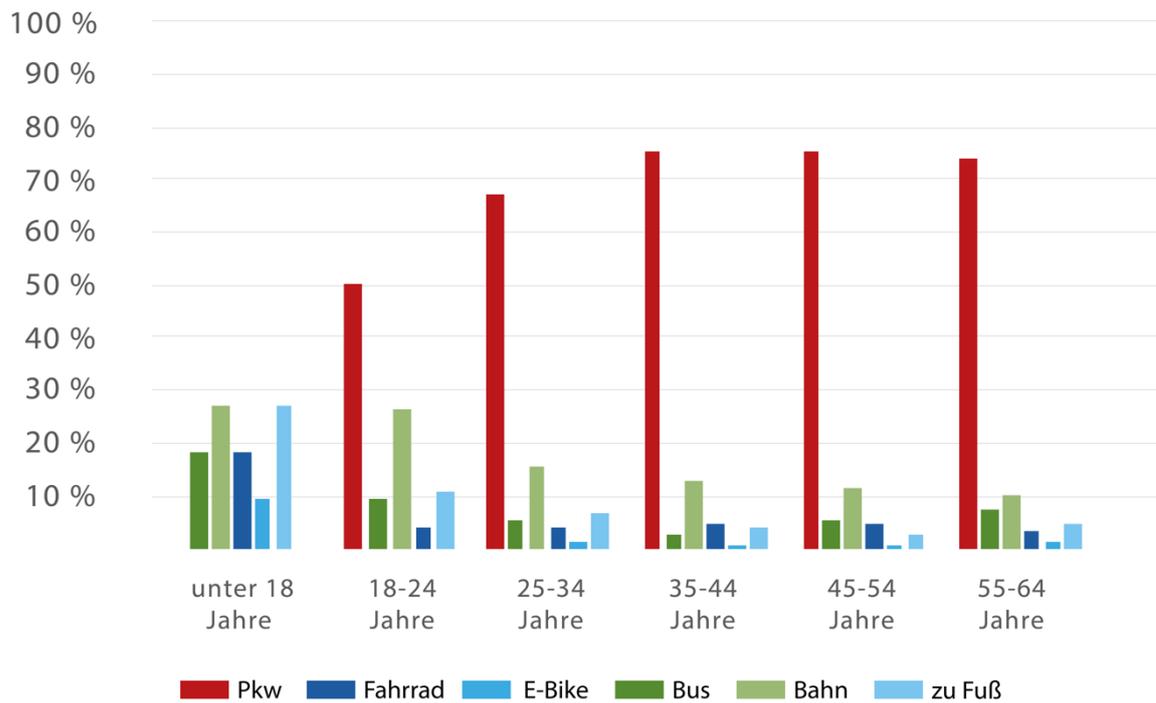


Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl der Pendlerinnen und Pendler nach Altersgruppen

3.4 Geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahl

Gender-Gap vor allem im Radverkehr.

Die Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen ist in etwa gleich verteilt, was Bahn, Bus und Pkw-Nutzung anbelangt (s. Abbildung 18). Männer sind häufiger Mitfahrer im Pkw, während Frauen häufiger zu Fuß gehen. Einen signifikanten Gender-Gap gibt es im Bereich der Fahrradnutzung. Lediglich 25 % der Radfahrenden sind Frauen. E-Bikes werden sogar nur zu 10 % von Frauen genutzt, während sie zu 90 % von Männern genutzt werden.

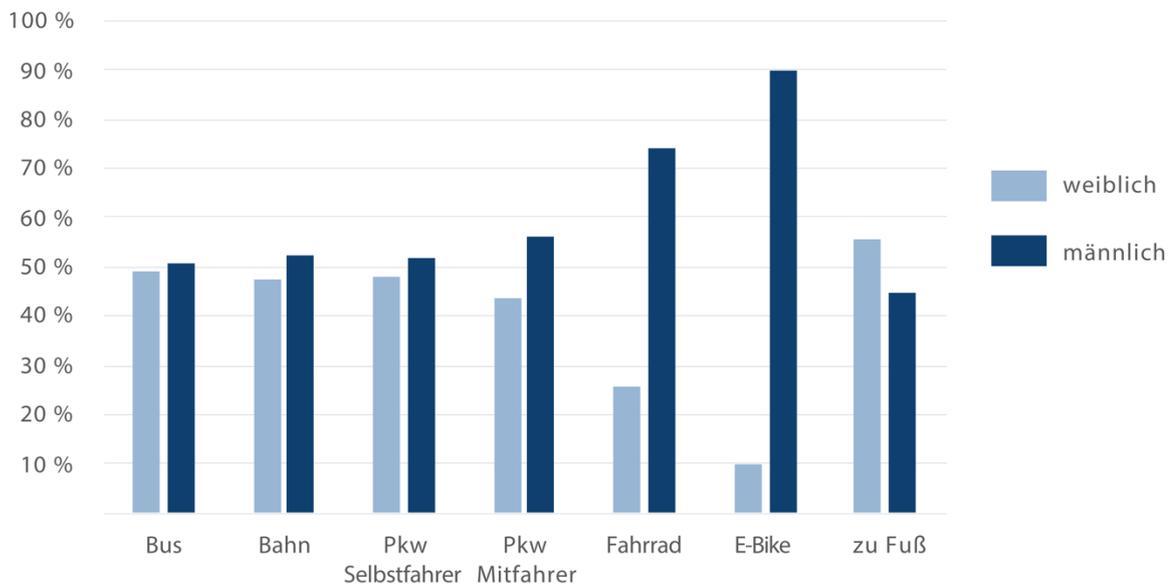


Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl der Pendlerinnen und Pendler nach Geschlecht

3.5 Kriterien für die Verkehrsmittelwahl

Schnelligkeit, Flexibilität und Komfort sind die wesentlichen Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl.

Die Kriterien Zeit und Schnelligkeit sind entscheidend bei der Verkehrsmittelwahl. Auch ist die Flexibilität ein wichtiger Faktor (s. Abbildung 19). Außerdem spielen die Bequemlichkeit und die Kosten bei der Verkehrsmittelwahl eine wichtige Rolle bei den Befragten.

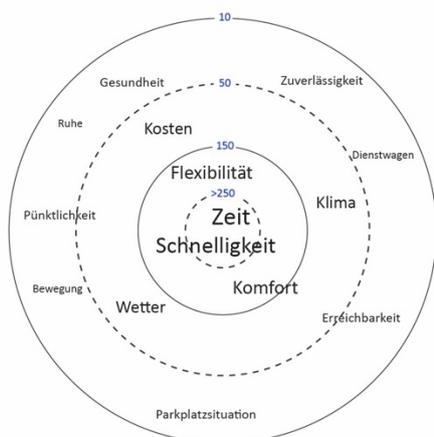


Abbildung 19: Kriterien der Verkehrsmittelwahl nach der Häufigkeit der Nennung

3.6 Verspätungen nach Verkehrsmittelwahl und Empfinden der Befragten

Die Fahrten mit dem Pkw sind störanfälliger als mit dem ÖV.

Die Pendlerverbindungen sind störanfällig, besonders die Pendlerfahrten mit dem Pkw. Ca. 30 % der Befragten, die täglich mit dem Pkw zur Arbeit fahren, geben an, dass der Arbeitsweg aufgrund der Verkehrslage oder täglich mindestens 10 min länger als geplant dauert (s. Abbildung 20). Nahezu 15 % der Pendlerverbindungen mit dem ÖV seien aufgrund der Verbindungen fast täglich verspätet.

Knapp 43 % der Befragten haben auf ihrem Arbeitsweg mehrmals in der Woche eine Verspätung von mindestens 10 min.

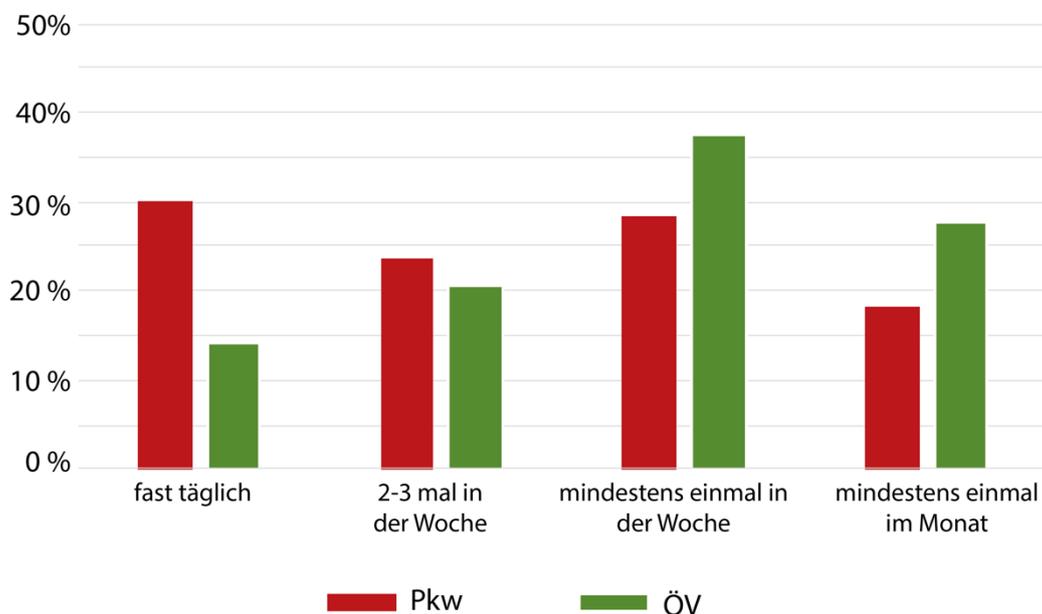


Abbildung 20: Häufigkeit an Verspätungen im Vergleich Pkw und ÖV

Verspätungen sind ein wesentlicher Faktor für die emotionale Bewertung des Arbeitswegs.

Entsprechend schätzen 45 % der Befragten, die täglich Verspätungen auf dem Arbeitsweg haben, ihren Arbeitsweg als teils „stressig“, 29 % als „oft stressig“ und 14 % als „fast immer stressig“ ein (s. Abbildung 21). Drei Viertel der Befragten, die fast keine Verspätungen auf ihrem Arbeitsweg haben, empfinden diesen als „fast immer angenehm“ bzw. „manchmal angenehm“.

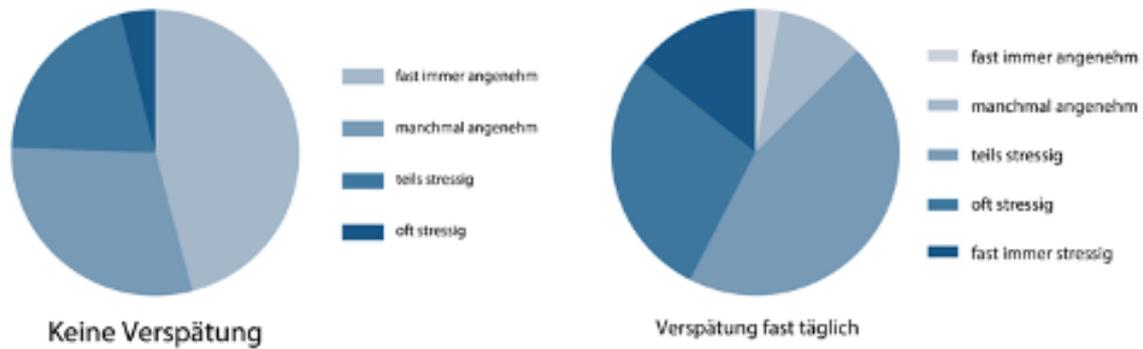


Abbildung 21: Empfinden des Arbeitsweges in Abhängigkeit zu Verspätungen

In Bezug auf das Empfinden des Arbeitsweges in Abhängigkeit zur Verkehrsmittelwahl gibt es keine signifikanten Unterschiede.

21 % der MIV-Nutzerinnen und -Nutzer empfinden ihren Arbeitsweg oft bzw. immer stressig.

20 % der Befragten, die täglich mit der Bahn fahren, schätzen ihren Arbeitsweg als „oft“ bzw. „immer stressig ein“.

Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Bus zur Arbeit fahren, empfinden ihren Arbeitsweg zu 23 % als oft bzw. immer stressig.

3.7 Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit zum Einkommen

Mit wachsendem Einkommen steigen die Wegedistanzen.

Die Abbildung 22 zeigt die Einkommensverteilung der Befragten, die das Einkommen der höheren Einkommensklasse abbildet. Fast die Hälfte der Befragten hat ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen von über 5000 Euro (s. Abbildung 22).

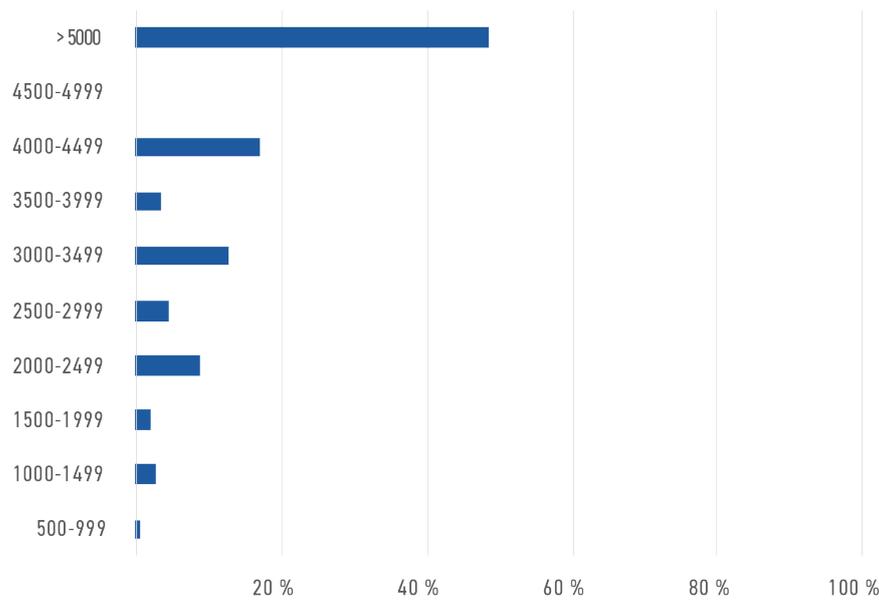


Abbildung 22: Einkommensverteilung der Pendlerinnen und Pendler

Die Auswertung des Pendlerweges in Abhängigkeit vom Einkommen bestätigt die Hypothese (vgl. MiD 2017), dass je höher das Einkommen ist, desto länger der Weg zur Arbeit ist (s. Abbildung 23).

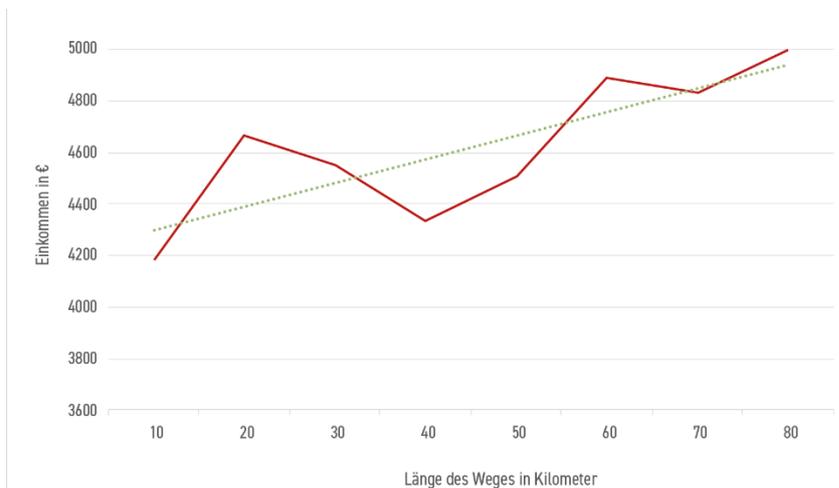


Abbildung 23: Länge des Arbeitswegs kombiniert mit dem Haushaltsnettoeinkommen der Pendlerinnen und Pendler

3.8 Pendelbeziehungen

Die Auswertung zeigt, dass es ganz unterschiedliche Pendelverbindungen gibt (s. Abbildung 24), wobei Pendelbeziehungen zwischen Bad Homburg und den Nachbarstädten des Hochtaunuskreises (34 %) sowie mit Frankfurt am Main (30 %) dominieren (s. Abbildung 25). Pendelverbindungen innerhalb Bad Homburgs macht 3 % aller Pendlerwege aus.

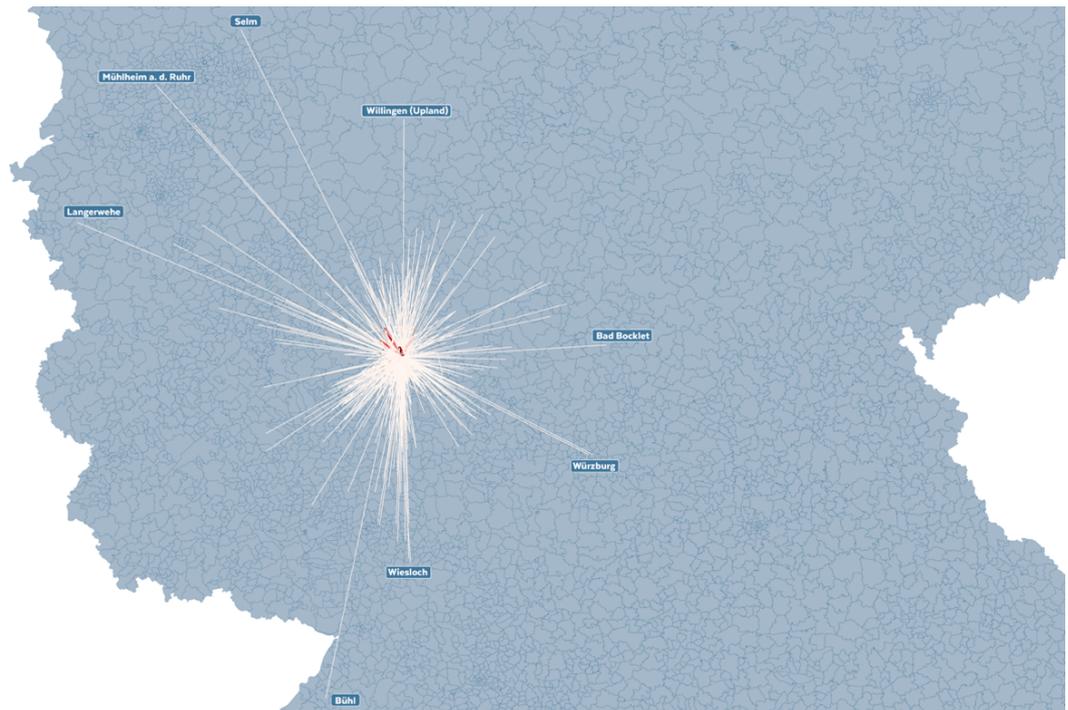


Abbildung 24: Großräumige Pendelverbindungen

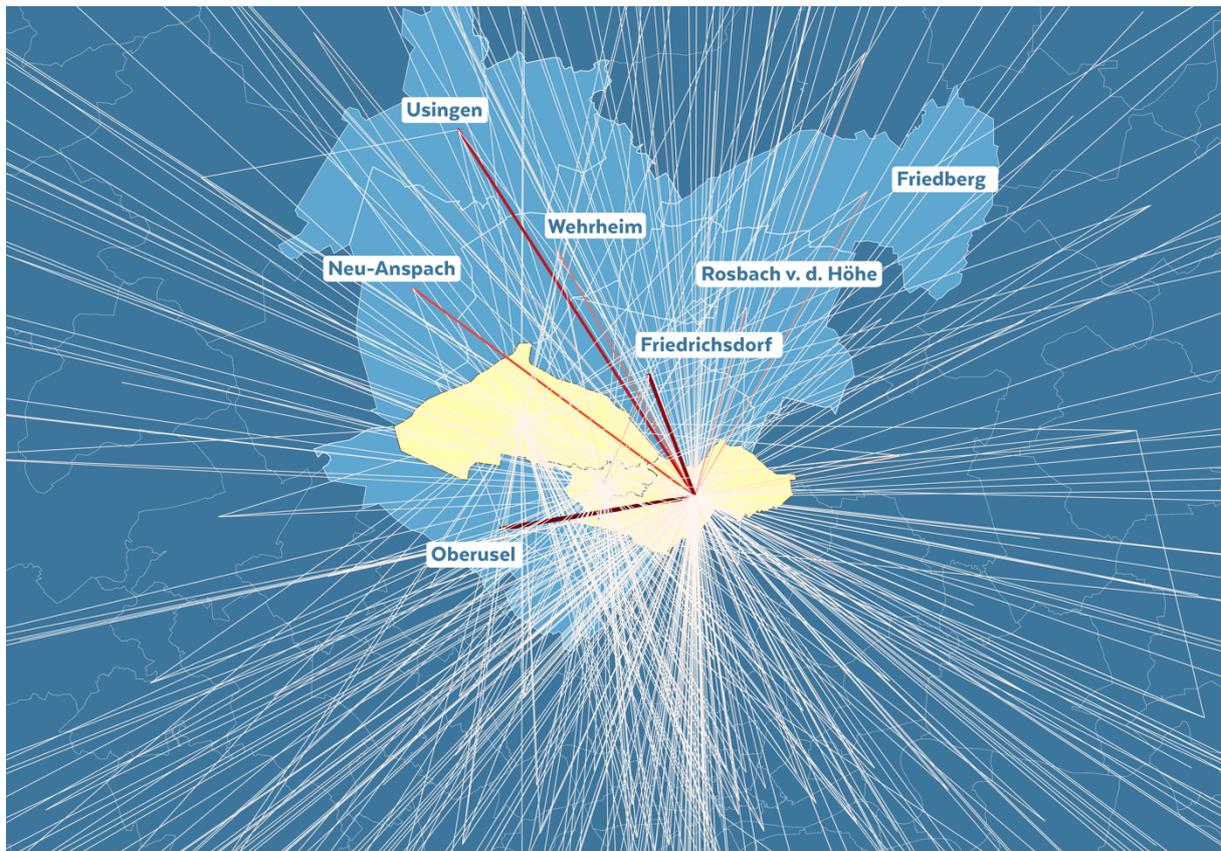


Abbildung 25: Pendelbeziehungen zu Nachbarstädten

Fast die Hälfte der Pendlerwege unter 5 km wird mit dem Pkw zurückgelegt, knapp über ein Drittel der Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike (s. Abbildung 26). Bei Pendlerwegen ab 5 km steigt der Pkw-Anteil schlagartig auf 76 %. Ca. 14 % der befragten Pendlerinnen und Pendler nutzen die Bahn ab einer Wegelänge von 10 km. Der Anteil steigt mit der Wegelänge bis zu 20 km an, danach sinkt er fast bis auf die Hälfte ab.

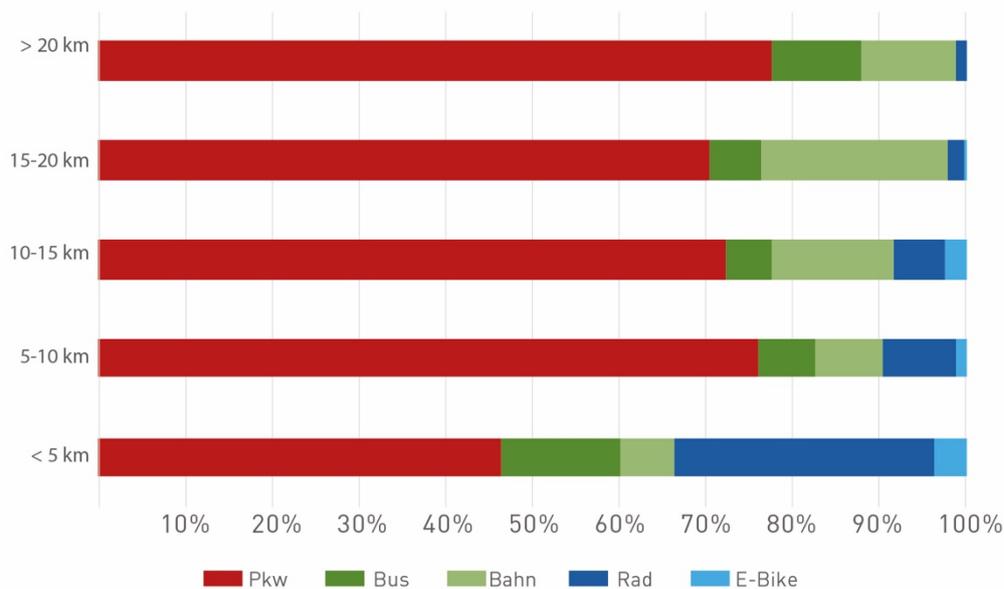


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl kombiniert mit der Länge des Arbeitswegs

3.9 Zeitliche Verteilung der Pendlerverkehre und Flexibilität der Arbeitszeiten

Der Pendlerverkehr verdichtet sich zwischen 7 und 8 Uhr morgens und 17 und 18 Uhr nachmittags. Zwei Drittel der Pendlerinnen und Pendler arbeiten in Gleitzeit.

Die morgendliche Hauptverkehrszeit konzentriert sich auf die Zeit zwischen 7.00 und 8.00 Uhr, der nachmittägliche Pendlerverkehr tritt konzentriert zwischen 17.00 und 18.00 Uhr auf (s. Abbildung 27).

Nur 12 % der Befragten geben an, dass sie feste Arbeitszeiten haben (s. Abbildung 28). Der Großteil der Befragten (66 %) arbeitet in Gleitzeit und 17 % in Vertrauensarbeitszeit. Somit können diese Personengruppen ihre Fahrzeiten an die Verkehrslage anpassen.

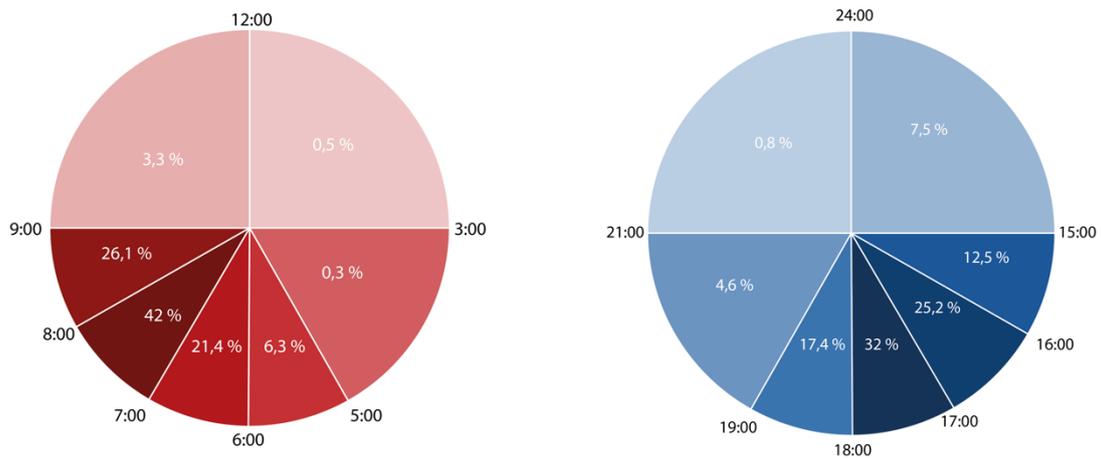


Abbildung 27: Startzeit Hinweg (links in Rot) und Startzeit Rückweg (rechts in Blau)

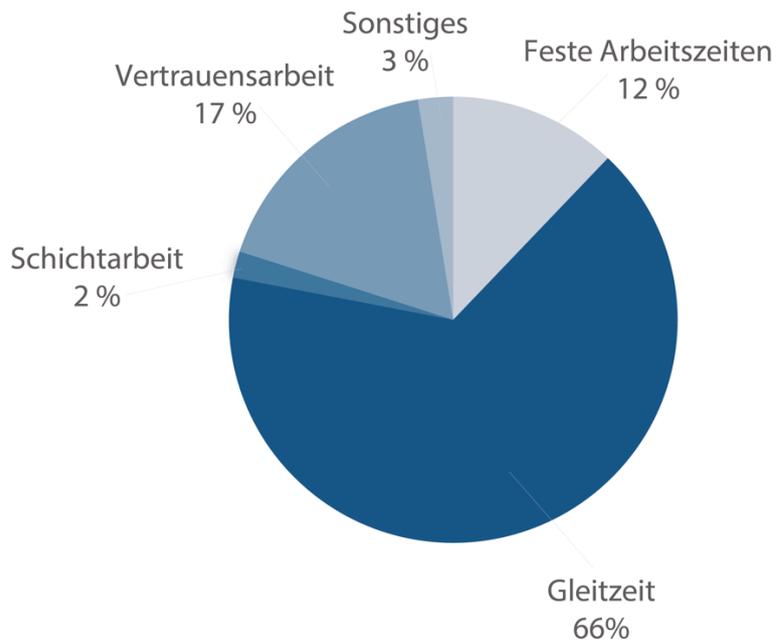


Abbildung 28: Verteilung der Arbeitszeitmodelle

3.10 Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl

Mobilitätsangebote der Arbeitsgebenden haben einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl des Arbeitnehmenden.

Rund 88 % der Betriebe stellen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mobilitätsbezogene Angebote bereit. Bei dieser Frage war eine Mehrfachnennung möglich. Viele Unternehmen bieten den Arbeitnehmenden mehrere Mobilitätsangebote gleichzeitig an.

Ca. 26 % der Befragten werden Jobtickets für den ÖV zur Verfügung gestellt, gleichzeitig wird 12 % der Befragten ein eigener Dienstwagen bereitgestellt. Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten stellen ca. 40 % der Unternehmen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung, während Mitarbeiterparkplätze zu 73 % angeboten werden.

Die Mobilitätsangebote des Arbeitgebenden haben einen großen Einfluss auf die personenbezogene Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmenden (s. Abbildung 29).

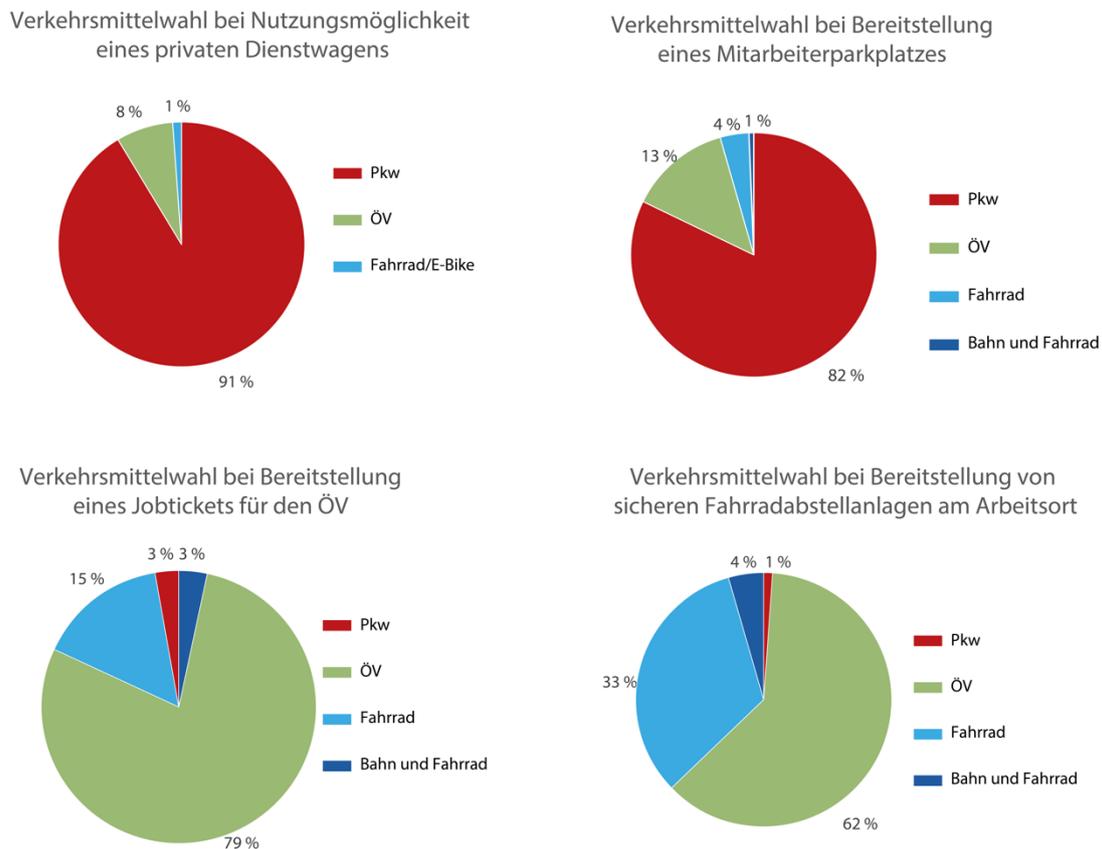


Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Angeboten des Arbeitsgebenden

Die Bereitstellung von Angeboten, die die Nutzung des Pkws fördern, wie z. B. Dienstwagen oder Mitarbeiterparkplätze, trägt dazu bei, dass der Großteil der Befragten den Pkw für ihre Arbeitswege täglich nutzt (s. Abbildung 29). 82 % der teilnehmenden Personen, denen ein Firmenparkplatz zur Verfügung steht, fahren ausschließlich mit dem Pkw.

91 % der Personen mit zur Verfügung gestelltem Dienstwagen fahren ausschließlich mit dem Pkw zur Arbeit.

Im Vergleich dazu fahren 79 % der Befragten, die von ihren Arbeitgebenden ein Jobticket zur Verfügung gestellt bekommen, ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

33 % der Befragten, die sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeitsort haben, nutzen das Fahrrad für ihre Pendlerwege.

3.11 Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften haben im Pendlerverkehr eine sehr geringe Bedeutung.

Für den Pendlerverkehr in Bad Homburg haben Fahrgemeinschaften bislang nur eine geringe Bedeutung. Nur 0,2 % der Befragten sind Mitglied eines Pendlerportals. 34 % der Teilnehmenden kennen das Pendlerportal nicht und 25 % nutzen es nicht. 41 % der Befragten gaben auf die Frage keine Antwort.

Fast 90 % der Befragten nehmen keine weitere Person bei ihren Arbeitswegen mit. 10 % der teilnehmenden Personen gaben an, dass sie gelegentlich jemanden mitnehmen. Nur 1 % der Befragten bildet täglich eine Fahrgemeinschaft.

93 % der Befragten, die Fahrgemeinschaften bilden, nehmen eine weitere Person in ihrem Pkw mit, 5 % bis zu zwei Personen und 2 % bis zu drei Personen. Die Gründe für die Nichtmitnahme von Personen sind vielfältig. Aufgrund der unterschiedlichen Arbeitszeiten und Wohnorte nehmen viele Befragte keine weitere Person im Pkw mit zur Arbeit. Auch wird Flexibilität als weiterer Grund genannt.

3.11.1 Zitate

„Wenn Kollegen einen ähnlichen Arbeitsweg hätten und in etwa zu gleichen Zeiten pendeln würden, wäre ich bereit, mich einer Fahrgemeinschaft anzuschließen.“

„Zeitkriterium und Flexibilität: flexibles Mitfahren bei großer Teilnehmerzahl, so dass spontanes Festlegen der Rückfahrtzeit möglich ist.“

„Wenn ich jemanden hätte, der die gleiche Strecke fährt, und der jeweilige Treffpunkt nicht zu umständlich zu erreichen wäre. Außerdem muss die Person vergleichbare Arbeitszeiten haben. Wie wäre es mit einer Internetseite: Suche Pendelpartner nach Bad Homburg?“

„Durch eine steuerlich stärkere Berücksichtigung und die Möglichkeit, einen Pool zu bilden (Vorschlag: Bad Homburg könnte solch eine Pendler- Plattform aufsetzen).“

„Gerne, falls sich die Kollegen finden, die verlässlich sind und zu ähnlichen Zeiten arbeiten.“

„Wenn ein Kollege den gleichen Arbeitsweg hätte. Es wohnt keiner im gleichen Ort wie ich.“

3.12 Alternatives Verkehrsmittel

Das Auto ist das bevorzugte Verkehrsmittel, die Bahn wäre die einzig denkbare Alternative zum Pkw.

78 % der Pendlerinnen und Pendler in Bad Homburg geben an, dass sie auf ihr eigenes Auto nicht verzichten würden. Es herrscht ein deutliches Meinungsbild unter den Befragten, dass Verkehrsmittel wie Fahrrad, E-Bike, E-Scooter sowie Mitfahrmöglichkeiten keine Alternative zum eigenen Pkw für ihre Pendlerwege darstellen.

Das einzige denkbare alternative Verkehrsmittel für die Bad Homburger Pendlerinnen und Pendler ist die Bahn. 10 % der Befragten, die täglich mit dem Auto zur Arbeit pendeln, gaben an, dass ein Umstieg auf die Bahn denkbar wäre. Dabei ist der Umstieg mit klaren Bedingungen verbunden: Mit der Bahn müssten die Ziele direkt und mit wenigen Umstiegen erreichbar sein. Zudem würde eine Vergünstigung der Bahntickets den Umstieg vom Pkw erleichtern. Die Auswertung der Pendlerdistanzen und -dauern (s. Tabelle 1) macht deutlich, dass die Fahrtzeiten mit dem Pkw deutlich kürzer sind als mit dem ÖV. Die Schnelligkeit ist für die meisten Befragten ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl (s. Abbildung 30). Deshalb würde der Ausbau der Verbindungen eine wichtige Voraussetzung darstellen, um eine Verlagerung auf die ÖV zu erzielen.

15 % der Befragten können sich vorstellen, **Bus und Bahn als Alternative** zum eigenen Pkw zu nutzen.

78 % der Befragten würden **nicht auf den Pkw verzichten**.

3 % der Befragten können sich vorstellen, ein **Rad oder E-Bike als Alternative** zum eigenen Pkw zu nutzen.

3 % der Befragten können sich vorstellen, als **Mitfahrende in einem Pkw** zur Arbeit zu fahren.

1 % der Befragten können sich vorstellen, als **zu Fuß Gehende** ihren Arbeitsweg zurückzulegen.



Abbildung 30: Bedingungs für einen Umstieg vom Pkw auf ein anderes Verkehrsmittel

3.12.1 Zitate

„Aktuell zu teuer für diese Strecke, zudem dauert es viel zu lange.“

„Bei besseren Taktzeiten und kürzerer Fahrtdauer, sofern überhaupt eine einfach zu erreichende Anbindung vorhanden wäre.“

„Bessere und direktere Verbindung, weniger Umsteigen, Zeitersparnis.“

„Bessere Verbindungen, direkte Zugstrecke (weniger Umsteigen) aktuell ca. 3 bis 4 Stationen.“

„Da es keine direkte Verbindung zwischen Liederbach und Bad Homburg gibt, ändert sich nichts.“

„Da ich zur Bahn mit dem Bus fahren muss und danach nochmals mit dem Bus zur Arbeit, ist das nicht möglich.“

„Deutliche Verkürzung der Fahrzeit und bessere Anschlüsse. (Man muss immer erst nach Frankfurt rein.)“

„Die Wegstrecke bedeutet für mich einfach 15 Minuten Fußweg zum Bahnhof, eine Stunde Bahnfahrt (mit zweimaligem Umstieg). Gesamtzeiteinsatz einfach ca. eine Stunde 30 Minuten. Fahrt ohne Umstieg, maximal 45 Minuten wäre eine Umstiegswahrscheinlichkeit.“

„Ich würde die Bahn nehmen, wenn die Verbindung besser und die Fahrzeit kürzer wäre.“

„Mehr Züge in den Spitzenzeiten; kürzere Strecke, zum Beispiel durch Ringlinie im Frankfurter Osten; dadurch kein Umsteigen und schneller.“

„Wenn der Weg nicht so umständlich wäre und circa dreimal so viel Zeit wie mit dem Auto benötigen würde.“

4 Quellenverzeichnis

Follmer, Robert; Gruschwitz, Dana (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hessen.

Studie von Infas, DLR, IVT und Infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

Hessisches Statistisches Landesamt (2019): Die Bevölkerung in Hessen am 31.12.2019 nach Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit (bis zur Gemeindeebene).

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main (2018): Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main. <https://www.frankfurt-main.ihk.de/images/broschueren/Pendler%20im%20IHK-Bezirk%20Frankfurt%20am%20Main.pdf> [abgerufen am 14.02.2021].

Kuhnimhof, Tobias; Nobis, Claudia (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht.

Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr.

Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

Stadt Bad Homburg (2019): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Bad Homburg 2030.

5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stichprobenbeschreibung der Altersverteilung, räumliche Verteilung und Geschlechtsverteilung im Verhältnis zu amtlichen Daten	2
Abbildung 2: Anzahl der Teilnehmenden nach Ortsteilen	3
Abbildung 3: Anteile des Pkw-Besitzes	4
Abbildung 4: Abstellmöglichkeiten nach Ortsteilen	5
Abbildung 5: Anteile der Abstellmöglichkeiten der unterschiedlichen Fahrzeugarten	5
Abbildung 6: Besitz einer Zeitkarte für den Bus in Abhängigkeit vom Alter	7
Abbildung 7: Besitz einer Zeitkarte für die Bahn in Abhängigkeit vom Alter	7
Abbildung 8: Nutzungshäufigkeit herkömmlicher Verkehrsmittel und neuer Mobilitätsangebote	8
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen	9
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilen	10
Abbildung 11: Raumdifferenzierte Verkehrsmittelwahl	10
Abbildung 12: Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel	11
Abbildung 13: Anteil fehlender Mobilitätsangebote	13
Abbildung 14: Anteil der Nutzung des Carsharing-Angebots book-n-drive	14
Abbildung 15: Anteil der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	15
Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit herkömmlicher Verkehrsmittel und neuer Mobilitätsangebote der Pendlerinnen und Pendler	18
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl der Pendlerinnen und Pendler nach Altersgruppen	19
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl der Pendlerinnen und Pendler nach Geschlecht	20
Abbildung 19: Kriterien der Verkehrsmittelwahl nach der Häufigkeit der Nennung	20
Abbildung 20: Häufigkeit an Verspätungen im Vergleich Pkw und ÖV	21
Abbildung 21: Empfinden des Arbeitsweges in Abhängigkeit zu Verspätungen	22
Abbildung 22: Einkommensverteilung der Pendlerinnen und Pendler	23
Abbildung 23: Länge des Arbeitswegs kombiniert mit dem Haushaltsnettoeinkommen der Pendlerinnen und Pendler	23
Abbildung 24: Großräumige Pendelverbindungen	24
Abbildung 25: Pendelbeziehungen zu Nachbarstädten	24
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl kombiniert mit der Länge des Arbeitswegs	25
Abbildung 27: Startzeit Hinweg (links in Rot) und Startzeit Rückweg (rechts in Blau)	26
Abbildung 28: Verteilung der Arbeitszeitmodelle	26
Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Angeboten des Arbeitsgebenden	27
Abbildung 30: Bedingungen für einen Umstieg vom Pkw auf ein anderes Verkehrsmittel	30

6 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich verschiedener Verkehrsmittel nach durchschnittlicher Länge des Fahrtwegs und durchschnittlicher Dauer des Arbeitswegs	17
--	----