

Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035  
Bad Homburg v. d. Höhe

# **ERGEBNISSE DER MOBILITÄTSBEFRAGUNG KURZFASSUNG**

---

# I. GRUNDLAGE

---

Befragungszeitraum	Methodik	Anzahl der teilnehmenden Personen	
 15.12.2020- 15.02.2021	 Standardisierte Online-Befragung	 Haushaltsbefragung <b>1.214</b>	Pendlerbefragung <b>2.170</b>

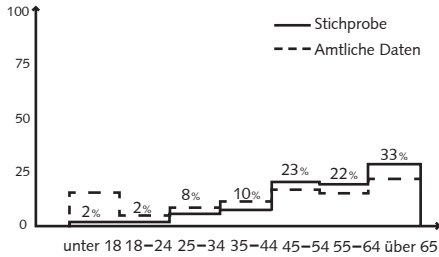
Durch die hier geführte Befragung wurde das tägliche Mobilitätsverhalten der Bad Homburgerinnen und Bad Homburger sowie deren persönliche Sichtweise auf die Mobilität ermittelt. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung bilden neben den Ergebnissen der Verkehrserhebung die Grundlage für die Herleitung der Szenarien und die Maßnahmenentwicklung.

## **Methode der Befragung**

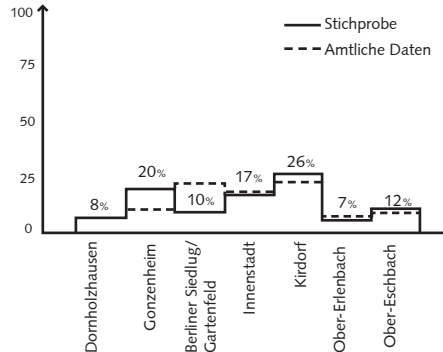
Die Mobilitätsbefragung richtete sich an zwei Zielgruppen, einerseits an die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Bad Homburg und andererseits an pendelnde Arbeitnehmende. Dazu wurden zwei unterschiedliche Fragebögen entwickelt. Die Mobilitätsbefragung wurde im Zeitraum vom 15. Dezember 2020 bis 15. Februar 2021 als standardisierte Online-Befragung durchgeführt. Insgesamt konnten für die Haushaltsbefragung 1.214 und für die Pendlerbefragung 2.170 valide Fragebögen ausgewertet werden.

## II. ERGEBNISSE DER HAUSHALTSBEFRAGUNG

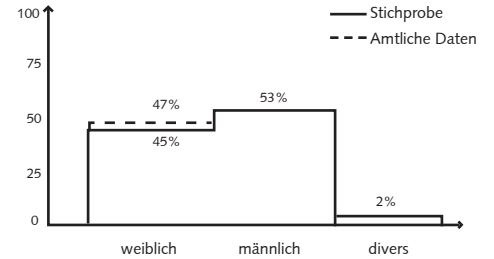
Altersverteilung



Räumliche Verteilung

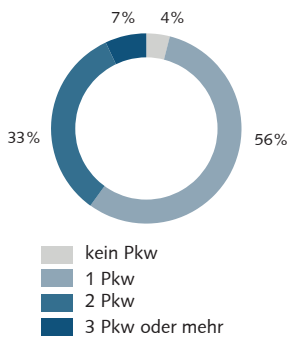


Geschlechtsverteilung

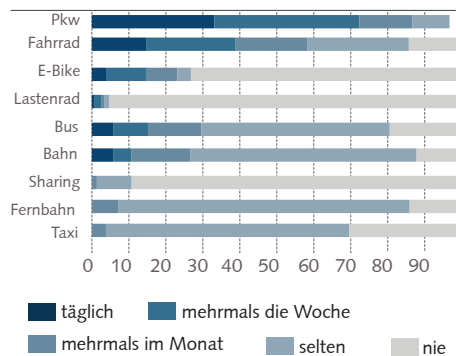


Die Gruppe der Befragten ist durchschnittlich älter als die Bewohnerinnen und Bewohner von Bad Homburg und wohnt weniger häufig am Stadtrand.

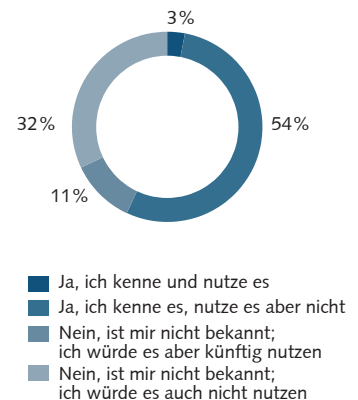
Pkw-Besitz



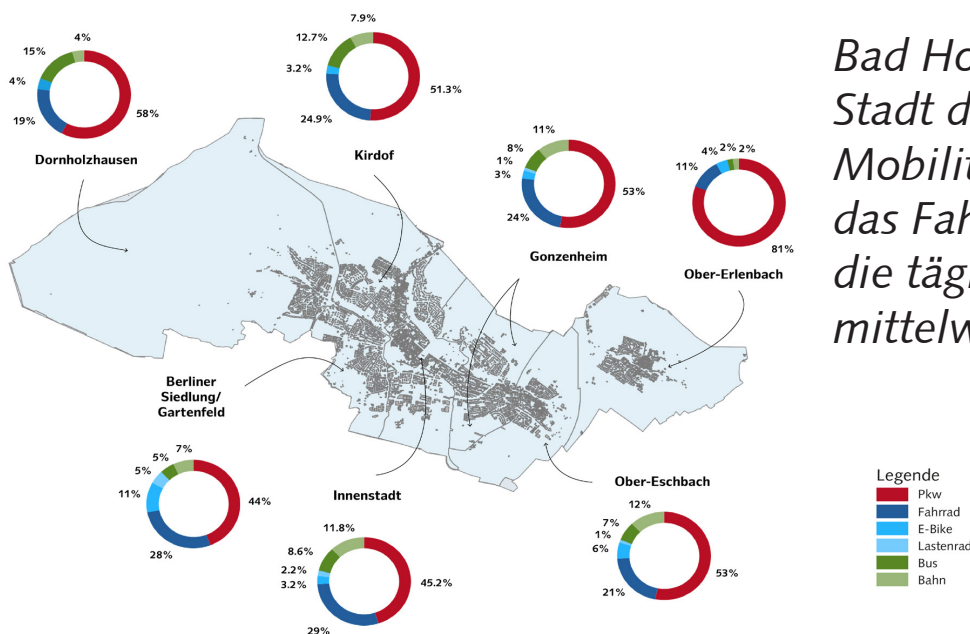
Verkehrsmittelwahl



Car-Sharing



Räumliche Differenzierung der Verkehrsmittelwahl



Bad Homburg ist eine Stadt der individuellen Mobilität. Der Pkw und das Fahrrad dominieren die tägliche Verkehrsmittelwahl.

### **Stichprobenbeschreibung**

An der Haushaltsbefragung nahmen 1,8 % der Bad Homburger Bevölkerung teil, wodurch die Untersuchung als grundsätzlich statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen ist. Die Gruppe der Befragten ist durchschnittlich älter als die Bewohnerinnen und Bewohner von Bad Homburg und wohnt weniger häufig am Stadtrand. Die Gruppe der Befragten aus Gonzenheim ist überrepräsentiert, während die Bewohnerinnen und Bewohner aus der Berliner Siedlung/Gartenfeld unterrepräsentiert sind.

### **Ergebnisse der Befragung**

Das Ergebnis der Befragung ist eindeutig: Die Bedeutung privater Kraftfahrzeuge ist für die Bad Homburgerinnen und Bad Homburger sehr hoch. Der hohe Motorisierungsgrad sowie die hohe Pkw-Quote bestätigen diese Angabe. Mit 1,37 Pkw pro Haushalt liegt die Pkw-Quote zudem weit über dem Bundesdurchschnittswert.

Die Stellplatzsituation für Pkw und Fahrräder in Bad Homburg ist gut, für Lastenräder eher verbesserungswürdig. Grundsätzlich sind am Stadtrand mehr Abstellmöglichkeiten vorhanden, sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Parkplätzen. Es gibt einen großen Bedarf an Radabstellmöglichkeiten außerhalb des Wohnortes, insbesondere an Bus- und Bahnhaltestellen, am Arbeitsort und in der Innenstadt.

Das Auto dominiert die tägliche Verkehrsmittelwahl, auch bei allen Wegezwecken. Das Fahrrad wird als zweithäufigstes Verkehrsmittel zur täglichen Fortbewegung genutzt, E-Bikes werden dagegen weniger genutzt.

Der Fußverkehr hat eine große Bedeutung bei den alltäglichen Einkaufswegen. Für unregelmäßige Einkäufe wird zu 60% der eigene Pkw genutzt. Lediglich für die Arbeitswege wird ein ÖV-Anteil von 15 % erreicht.

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

Die höchsten Radverkehrsanteile wurden in der Berliner Siedlung/Gartenfeld und in der Innenstadt erfasst.

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

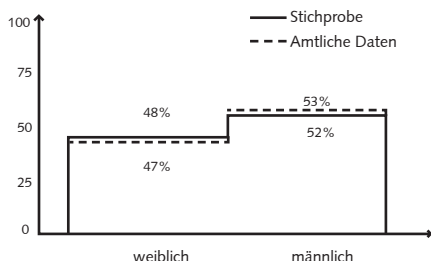
Die teilnehmenden Personen sehen Mängel vor allem im Radverkehr. Die Ursachen für die schlechte Bewertung sind laut den Aussagen der Befragten vor allem „zu wenig Fahrradwege“ und dass Fahrradfahren „zu gefährlich“ sei. E-Bike-Nutzenden fehlen vor allem ausreichende Lade- und Abstellmöglichkeiten. Hingegen werden die Voraussetzungen für den Fußverkehr am positivsten bewertet.

Laut den Ergebnissen sind Verbesserungen im Radverkehr mehr gewünscht als bei den Sharing-Angeboten, denn Carsharing hat in Bad Homburg noch eine geringe Bedeutung. Zwar ist 57 % der Befragten das Carsharing-Angebot book-n-drive bekannt, jedoch nutzen nur 3 % die Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters regelmäßig.

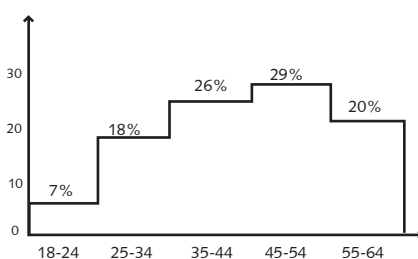
# III. ERGEBNISSE DER PENDLERBEFRAGUNG

## Stichprobenbeschreibung

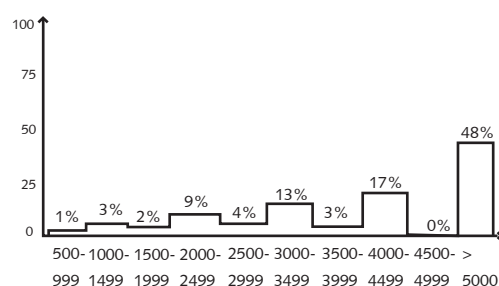
Geschlechterverteilung



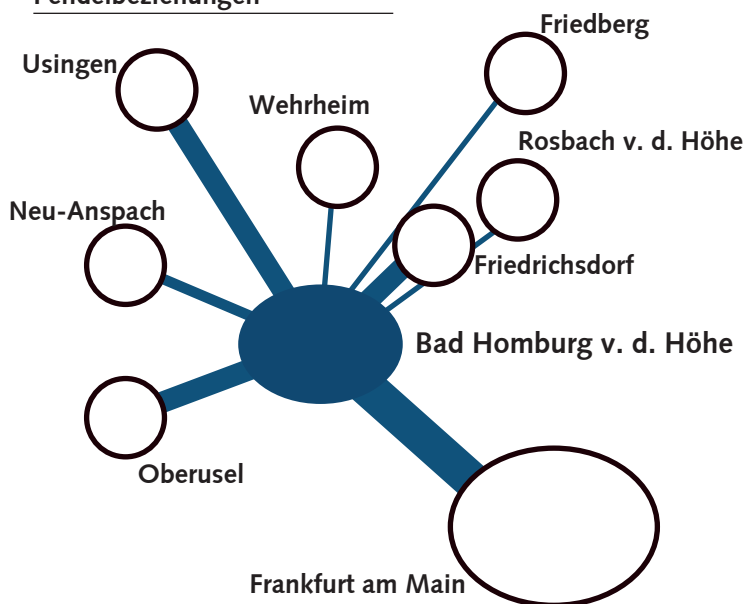
Altersverteilung



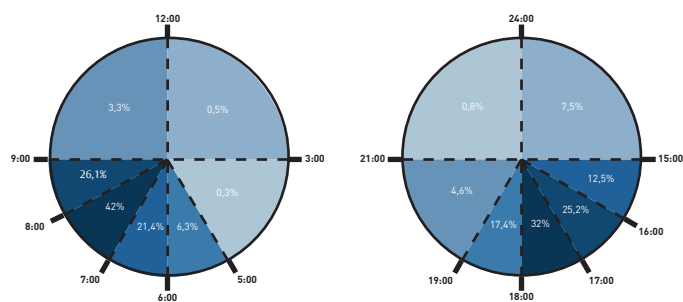
Einkommensverteilung



## Pendelbeziehungen



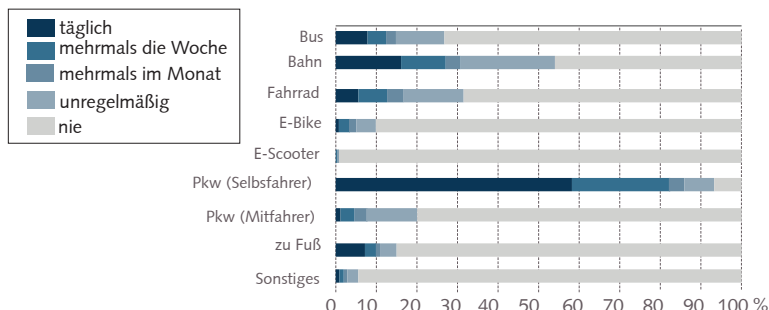
## Zeitliche Verteilung der Pendlerverkehre



**34%** der Pendlerverbindungen bestehen zwischen Bad Homburg und Nachbarstädten des Hochtaunuskreises.

**30%** der Pendlerverbindungen bestehen zwischen Bad Homburg und Frankfurt am Main

## Verkehrsmittelwahl



Die Pendelbeziehungen sind sehr weiträumig; Pendler aus der Region haben oft keine Alternative zur Pkw-Nutzung.

## Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln

**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, das Fahrrad oder E-Bike als Alternative zum eigenen Pkw zu nutzen.

Die Flexibilisierung der Pendlerzeiten und die Förderung von Fahrgemeinschaften sind mögliche Handlungsansätze.

### **Stichprobenbeschreibung**

Mit insgesamt 2.170 Teilnehmenden bildet die Befragten 3,1 % der Tagesbevölkerung ab und ist somit statistisch gesichert und repräsentativ.

Die Geschlechtsverteilung 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.

### **Ergebnisse der Befragung**

Die durchschnittliche Pendlerdistanz der Befragten beträgt 27 km und liegt damit deutlich höher als der Bundesdurchschnitt von 16,8 km. Durchschnittlich werden für den Arbeitsweg im idealen Fall 34 min benötigt, wobei MIV-Nutzer im Schnitt 33,1 min fahren und ÖV-Nutzer 45,5 min. Mit dem Pkw werden längere Strecken in kürzeren Fahrtzeiten als mit dem ÖV zurückgelegt.

Das Auto ist das schnellste und auch das beliebteste Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler. Über 80 % der befragten Personen fahren mehrmals die Woche bis täglich mit dem Pkw zu ihrem Arbeitsort. Die Dominanz des privaten Pkw ist in allen Altersgruppen zu beobachten. Betrachtet man die geschlechterspezifische

Verkehrsmittelwahl, gibt es einen signifikanten Gender-Gap im Bereich der Fahrradnutzung. Lediglich 25 % der Radfahrenden sind Frauen. E-Bikes werden sogar nur zu 10 % von Frauen genutzt. Die Kriterien Zeit und Schnelligkeit sind entscheidend bei der Verkehrsmittelwahl. Auch ist die Flexibilität ein wichtiger Faktor.

Darüber hinaus wird durch die Auswertung deutlich, dass die Pendelbeziehungen sehr weiträumig sind, wobei die Pendelbeziehungen zwischen Bad Homburg und den Nachbarstädten des Hochtaunuskreises (34 %) sowie der Stadt Frankfurt am Main (30 %) dominieren. Pendelverbindungen innerhalb Bad Homburgs machen 3 % aller Pendlerwege aus. Obwohl nur 12 % der Befragten feste Arbeitszeiten haben, ballt sich der Pendlerverkehr zwischen 7 und 8 Uhr morgens und 17 und 18 Uhr nachmittags.

Für den Pendlerverkehr in Bad Homburg haben Fahrgemeinschaften bislang nur eine geringe Bedeutung. Nur 1 % der Befragten bilden täglich eine Fahrgemeinschaft.

Die Flexibilisierung der Pendlerzeiten und die Förderung von Fahrgemeinschaften sind mögliche Handlungsansätze, um den Verkehr in den Stoßzeiten zu reduzieren. Mobilitätsangebote der Arbeitgebenden haben einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Angestellten. Rund 88 % der Betriebe stellen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

mobilitätsbezogene Angebote bereit. Viele Unternehmen stellen den Arbeitnehmenden mehrere Mobilitätsangebote gleichzeitig zur Verfügung.

Die Mobilitätsangebote des Arbeitgebenden haben einen großen Einfluss auf die personenbezogene Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmenden. Die Bereitstellung von Angeboten, die die Nutzung des Pkws fördern, wie z. B. ein Dienstwagen oder die Verfügbarkeit von Mitarbeiterparkplätzen, tragen dazu bei, dass der Großteil der Befragten den Pkw täglich für ihre Arbeitswege nutzt. Im Vergleich dazu fahren 79 % der Befragten, die von ihrem Unternehmen ein Jobticket zur Verfügung gestellt bekommen, ausschließlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Darüber hinaus herrscht ein deutliches Meinungsbild unter den befragten Pendlerinnen und Pendler: Das Auto ist das bevorzugte Verkehrsmittel, die Bahn wäre die einzig denkbare Alternative zum Pkw. 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.