



Stadt Limburg

Mobilitätsuntersuchung 2018

Kurzfassung

Impressum

Auftraggeber

Kreisstadt Limburg an der Lahn
Amt für Verkehrs- und Landschaftsplanung
Werner-Senger-Straße 10
65549 Limburg

in Kooperation mit:

Gemeinde Elz sowie Stadt Diez

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Julian Scheer, M. Sc. (Projektleitung)
Manuel Weiß, M. Sc.
Inga Wolf, B. Sc.
Lukas Pöpsel, B. Sc.
Nele Hellwig, B. Sc.

Dortmund, im Juli 2018

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Die Stadt Limburg hat im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität eine Haushaltsbefragung vom Mobilitätsverhalten durchgeführt, um wesentliche Grundlagendaten für den Masterplan Mobilität sowie weitere Aufgaben der Verkehrsplanung zu generieren. 246 Haushalte mit 492 Personen (ab sechs Jahren) aus der Stadt Limburg haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an vorgegebenen Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Weiterhin sind auf Grund der intensiven Verflechtungen mit den benachbarten Kommunen Elz und Diez auch Einwohner dieser Kommunen zum Mobilitätsverhalten befragt worden. Insgesamt haben sich 424 Haushalte mit rund 862 Personen an der Mobilitätserhebung beteiligt. Dies entspricht rund 1,5 % der Bevölkerung.

Die wichtigsten Ergebnisse in alle Kürze:

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahnen bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Erwartungsgemäß verfügt der Großteil aller Haushalte (91%) über (mindestens) einen Pkw. 72% aller Haushalte besitzen ebenso mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei der Anteil an Elektrofahrrädern in Limburg mit 11% bereits ein hohes Niveau erreicht. Mit weiteren Steigerungen ist auf Grund der derzeitigen Marktdynamik zu rechnen.

25% der Befragten besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und kann damit zu den Stammkunden des ÖPNV gezählt werden. Dies entspricht einem vergleichsweise hohen Niveau, das möglicherweise auf das Landesticket Hessen und Schülerticket Hessen zurückzuführen ist. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über einen Pkw-Führerschein (90%). Rund 75% können jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen sowie weiteren 17% der Limburger Bevölkerung steht darüber hinaus ein Pkw zeitweise bzw. nach Absprache zur Verfügung.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

In Limburg verlassen 86% aller Einwohner (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,8 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 14% aller Einwohner an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Einwohner eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 3,2 Wege pro Einwohner. Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Weg beträgt rund 13,8km. Damit legen die Einwohner Limburgs durchschnittlich geringfügig längere Wege als der Bundesdurchschnitt (11,5 km)

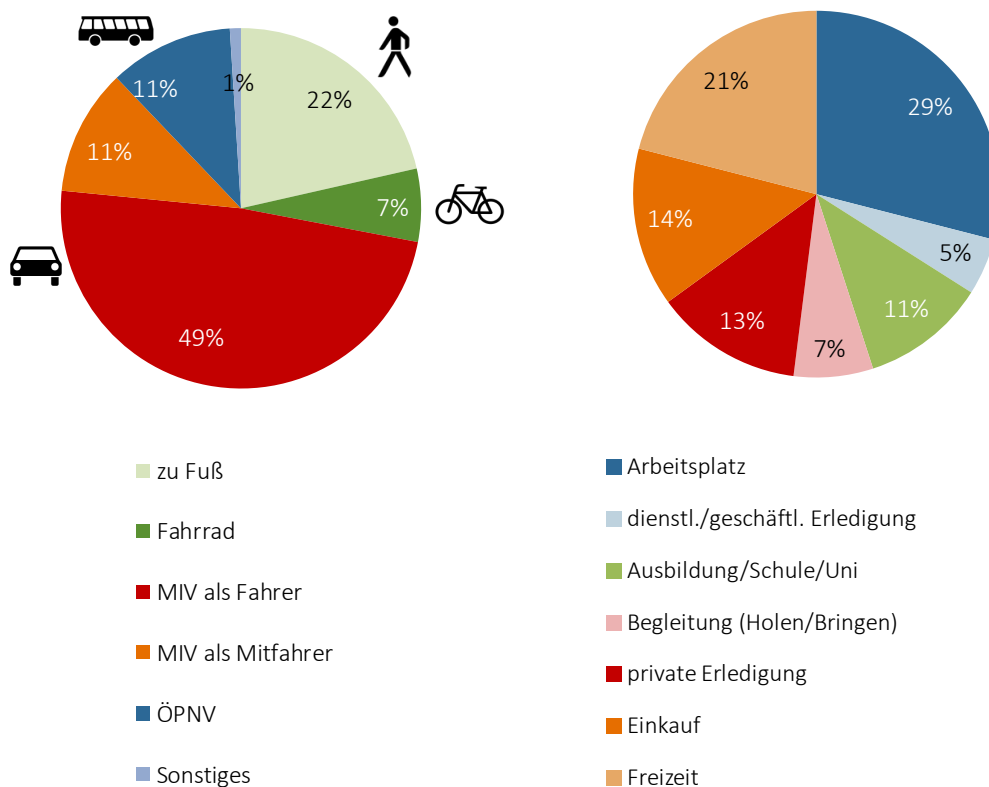
zurück. Insgesamt werden pro Werktag rund 128.000 Wege und ca. 1,5 Mio. Personen-km von der Kreisbevölkerung zurückgelegt. Das entspricht täglich 37 Erdumrundungen.

Mobilitätseckdaten in Limburg

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,8 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	11,7 km
Mittlere Dauer eines Weges	23 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	80 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	ca. 128.000

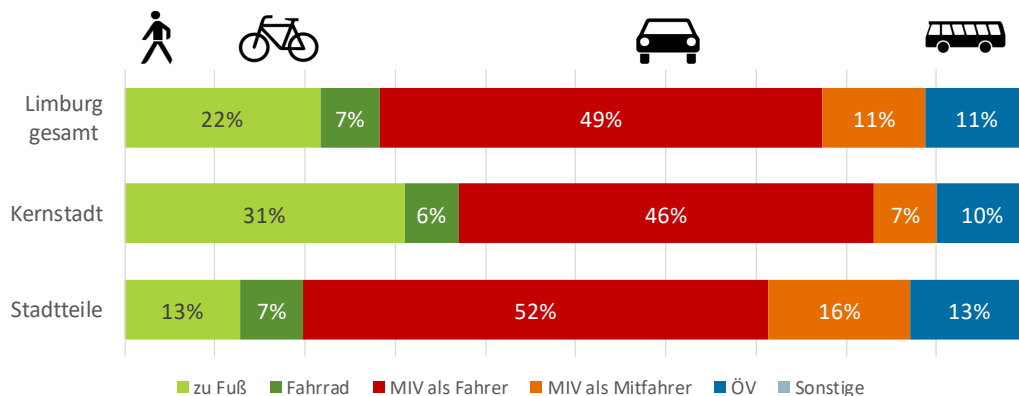
An einem normalen Werktag ist das Auto mit einem Anteil von 60% an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel in Limburg (49% als Fahrer und 11% als Mitfahrer). Weiterhin werden zu 7% das Fahrrad, zu 22% die eigenen Füße sowie zu 11% Bus und Bahn genutzt. Insbesondere der Schülerverkehr weicht stark vom durchschnittlichen Modal Split ab: Mehr als jeder dritte Weg von oder zur Schule wird mit dem ÖV zurückgelegt (38%) und Darüber hinaus haben der Fußverkehr (24%) und der MIV als Mitfahrer (16%) im Ausbildungsverkehr von Schülern eine überdurchschnittliche Bedeutung. Der vergleichsweise hohe MIV- Mitfahrer sowie ÖPNV-Anteil ist insbesondere auf die Lage der Schulen in der Kernstadt zurückzuführen. Jedoch bestehen auch auf den Relationen des Schülerverkehrs aus den Stadtteilen in die Kernstadt noch Verlagerungspotenziale auf das Fahrrad.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke in Limburg



Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl lassen sich auch anhand der Wohnlage in der Stadt Limburg identifizieren: Personen, die in der Kernstadt wohnen, legen mehr Wege zu Fuß zurück (31 %) als Personen, die in den Stadtteilen wohnen (13 %). Personen im Wohnstandort in den Stadtteilen hingegen nutzen etwas mehr das Bus- und Bahn-Angebot (13 % zu 10 %). Insbesondere Wege, die im Pkw mitgefahren werden, weisen bei einem Wohnstandort in den Stadtteilen (16 %) einen höheren Stellenwert auf als beim Wohnstandort in der Kernstadt (7 %).

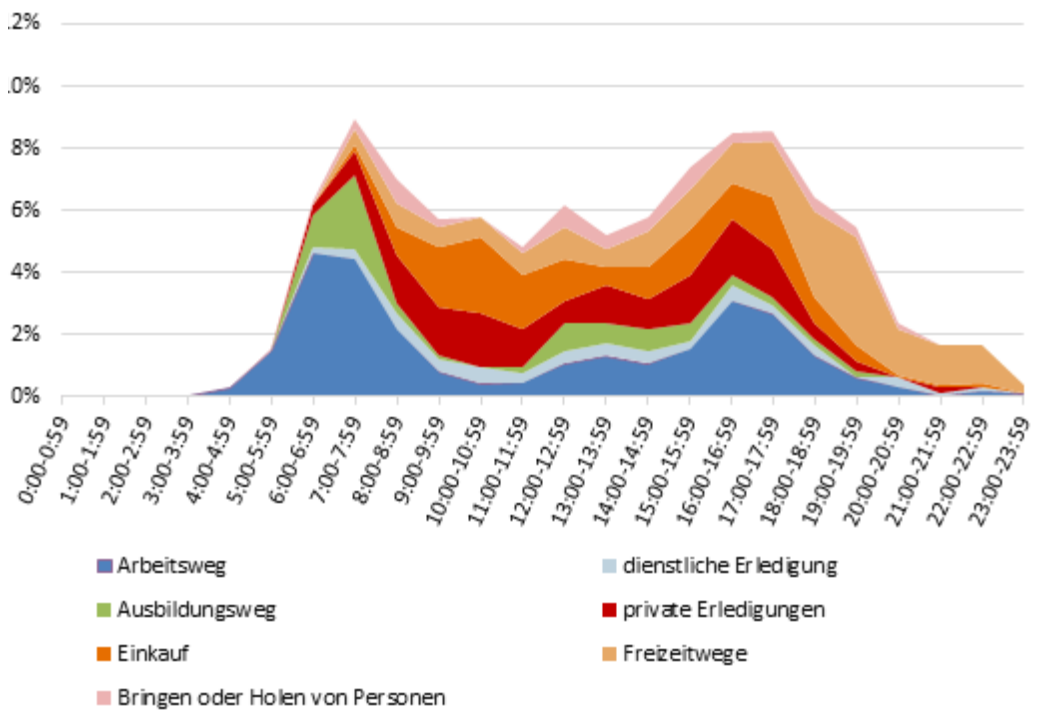
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl, differenziert nach Kernstadt und Stadtteilen



Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Mehr als ein Viertel aller Wege (28%) sind Arbeitswege, die von oder zur der Arbeitsstätte verlaufen. Rund ein Fünftel aller Wege werden zu Freizeitwecken zurückgelegt (21%). Rund 32% aller Wege werden zu Einkaufszwecken (16%) und für private Erledigungen (16%) aufgewendet. Die übrigen Wegezwecke teilen sich auf Ausbildungswege (8%), Begleitwege (z. B. ein Kind zum Kindergarten begleiten) (6%) und auf geschäftliche Erledigungen während der Arbeitszeit (5%) auf.

Der größte Teil aller Wege (96%) wird erwartungsgemäß tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr, in der rund 10% aller Wege zurückgelegt werden. Nachmittags verläuft die Spitze flacher als in den Morgenstunden und streckt sich auf einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 19 Uhr. In diesem Zeitraum werden 6 bis 9% des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde zurückgelegt. Ein ähnliches Aufkommen lässt sich für die Zeit zwischen 12 und 13 Uhr feststellen. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Spitze beim ÖPNV: Hier finden 32% aller werktäglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zwischen 6 und 8 Uhr statt. Dies ist auf die überproportionale hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV zurückzuführen. Durch verschiedene Schulkonzepte, insbesondere einem zunehmenden Anteil von Ganztagschulen, entzerrt sich jedoch im Vergleich zu früheren Untersuchungen die nachmittägliche Spitzenzeit im ÖPNV ebenfalls auf einen Zeitraum zwischen 13 und 17 Uhr.

Abb. 3: Wegebeginn nach Wegezweck

Räumliche Verteilung der Wege

Mehr als die Hälfte aller Wege an einem Werktag (61%) werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). 37% der Wege verlaufen über die Stadtgrenze. Relevante Zielorte außerhalb Limburgs sind vor allem die benachbarten Kommunen Elz (10%) und Diez (16%) sowie die Städte Frankfurt (13% der stadtüberschreitenden Wege), Montabaur (3%) und Mainz (2%).

Wegelängen und Verkehrsaufwand

65% aller Wege sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Zwar überwiegen bei Wegen mit einer Länge bis 2 km die aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr), jedoch wird bereits rund jeder dritte Weg zwischen einem und zwei Kilometer Länge sowie mehr als jeder zweite Weg mit einer Länge zwischen zwei und fünf Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Damit ist das Auto bereits ab einer Entfernung von 2 km das dominante Verkehrsmittel. Der ÖPNV-Anteil nimmt erstmals im Entfernungsbereich zwischen 2 und 5 km einen erkennbaren Anteil ein und nimmt nach einer zwischenzeitlichen Abnahme in der Entfernungsklasse zwischen 2 und 5 km mit steigender Entfernung zu. Der kurzzeitige Einbruch ist vermutlich auf die Stadtgrenze Limburgs zurückzuführen und die damit einhergehende Veränderung der Angebotsstruktur im Busverkehr.

Abb. 4: Nutzung der Verkehrsmittel in den Entfernungsklassen

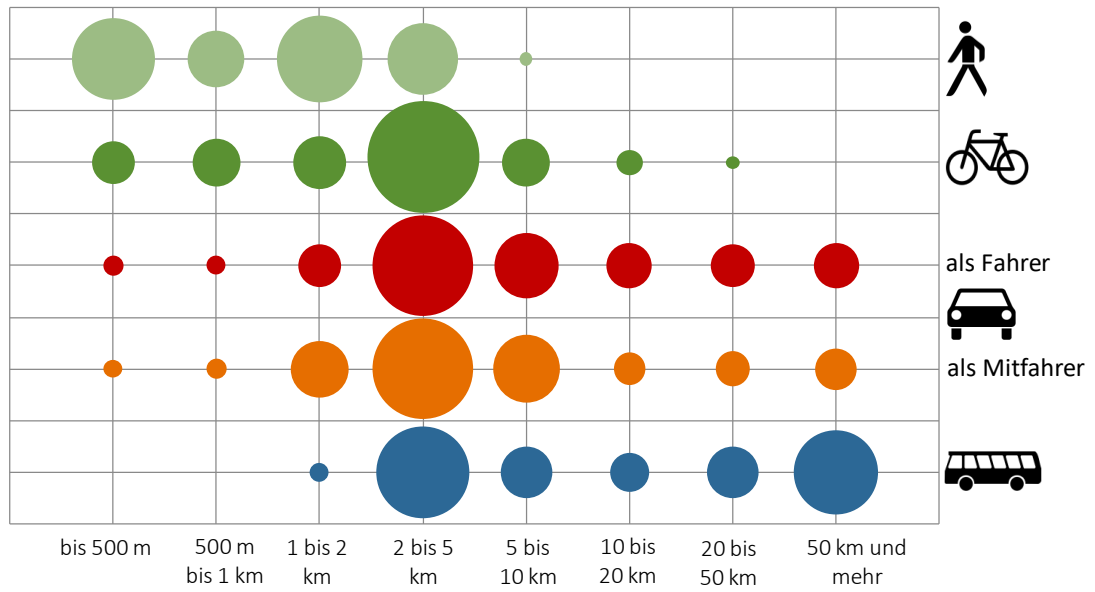
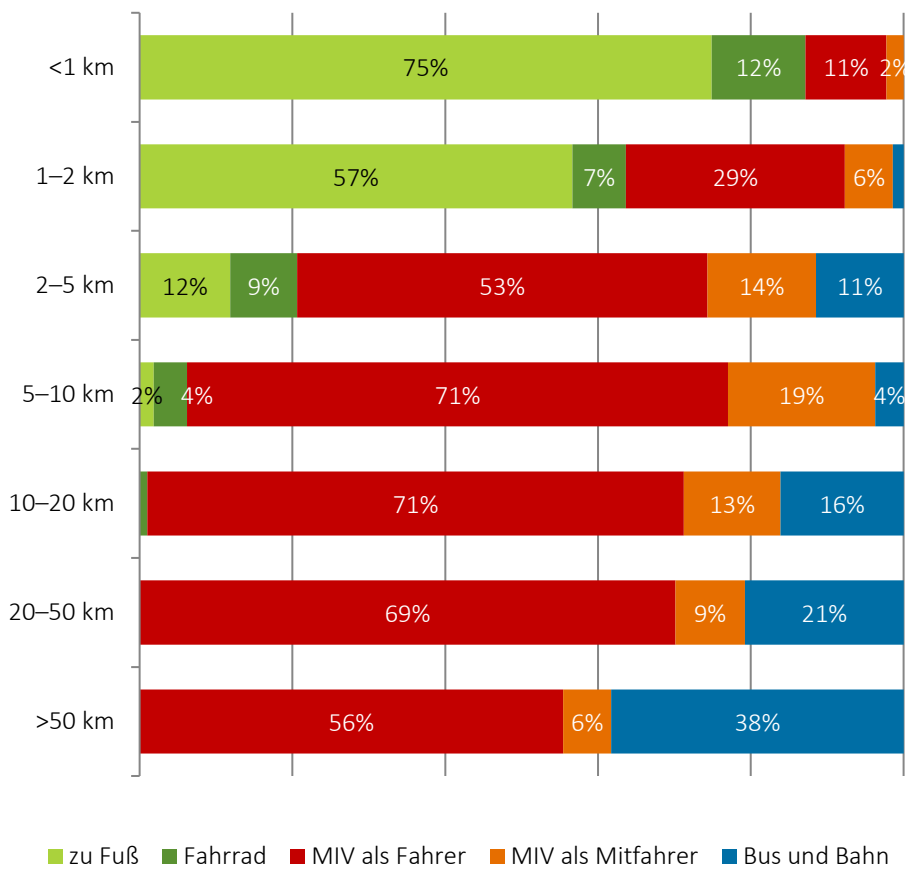


Abb.3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege



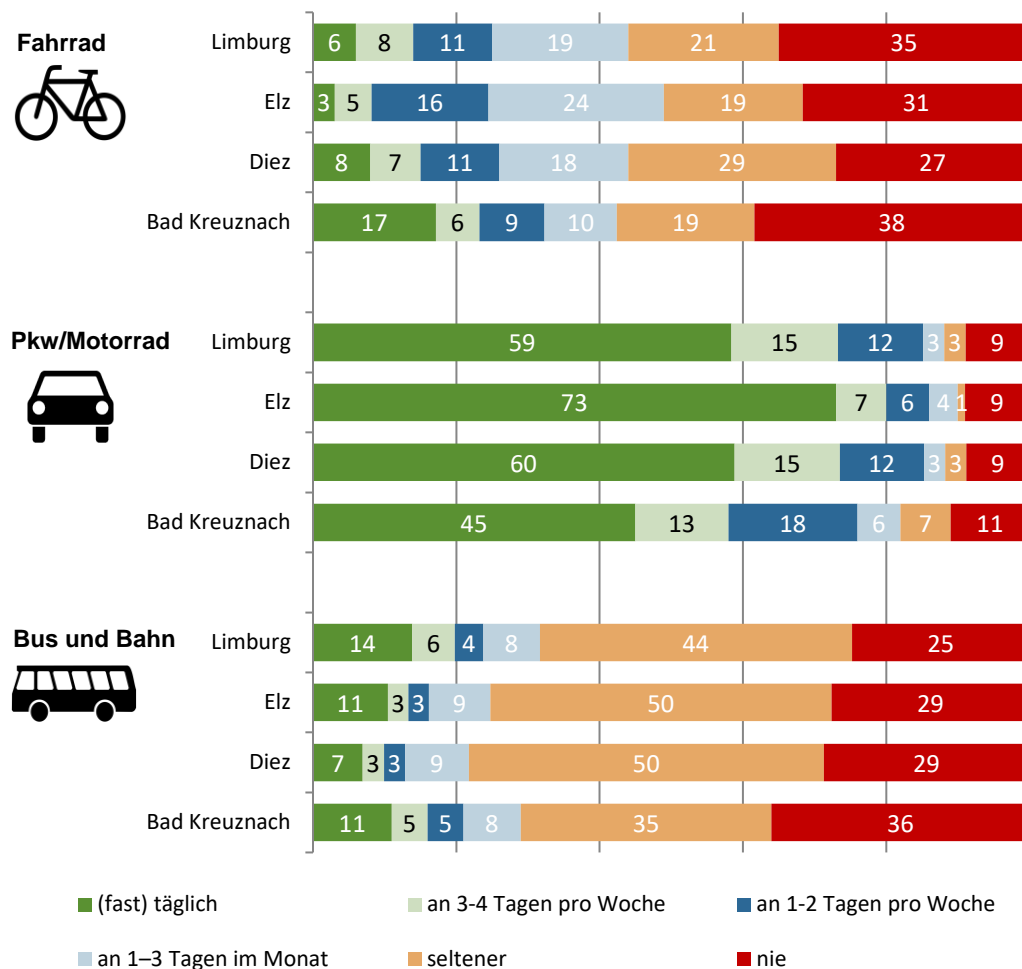
Die durchschnittliche Wegelänge, die ein Bewohner der Stadt Limburg an einem Normalwerktag zurücklegt, beträgt ca. 13,8km und liegt damit leicht über dem bundesweiten Mittel von rund 12,6 km. Werden die längeren Wege über 100 km ausgeblendet, da sie

nicht zur alltäglichen Mobilität zählen, sinkt die alltägliche mittlere Wegedistanz auf 11,7 km. Die Einwohner legen an einem Normalwerktag so etwa 37 km zurück (700 m zu Fuß, 400 m mit dem Rad, 11 km mit Bus und Bahn sowie 24 km mit dem Auto). Daraus ergibt sich – gewichtet mit den jeweiligen Anteilen der Verkehrsmittel am Verkehrsaufwand – ein verkehrsbedingter CO₂-Ausstoß von rund 1,7 t pro Person und Jahr (ohne Urlaube und Fahrten > 100 km). Aufgrund der vergleichsweise langen durchschnittlichen Distanz liegt der Wert aktuell leicht über den Werten aus vergleichbaren Befragungen.

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Anteil des Autoverkehrs erreicht seinen Spitzenwert zwischen 30 und 65 Jahren und substituiert hier gegenüber älteren und jüngeren Altersklassen insbesondere Anteile vom Fuß- und Radverkehr sowie zum Teil auch vom ÖPNV. Geschlechterunterschiede bestehen Altersgruppen übergreifend. Am ausgeprägtesten sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen im Alter über 65 Jahren zu erkennen: Während die Männer fast sieben von zehn Wegen mit dem Pkw als Fahrer zurücklegen, ist es bei den Frauen gerade mal jeder dritte Weg. Frauen sind hingegen häufiger als Mitfahrer im Pkw unterwegs. Diese Erkenntnisse findet sich, zwar in weniger ausgeprägter Form, auch in jüngeren Altersklassen. Bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen lässt sich darüber hinaus feststellen, dass Frauen etwas häufiger den ÖPNV nutzen als Männer.

Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte der Befragten täglich genutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 14%. Knapp 70% der Einwohner aus Limburg nehmen den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird als tägliches Verkehrsmittel vergleichsweise selten eingesetzt. Ein Viertel der Bewohner bewegt sich mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad fort. Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Regionen ist die Nutzungsintensität des ÖV als durchschnittlich zu bewerten und das Fahrrad kommt etwas seltener zum Einsatz.

Abb. 5: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich

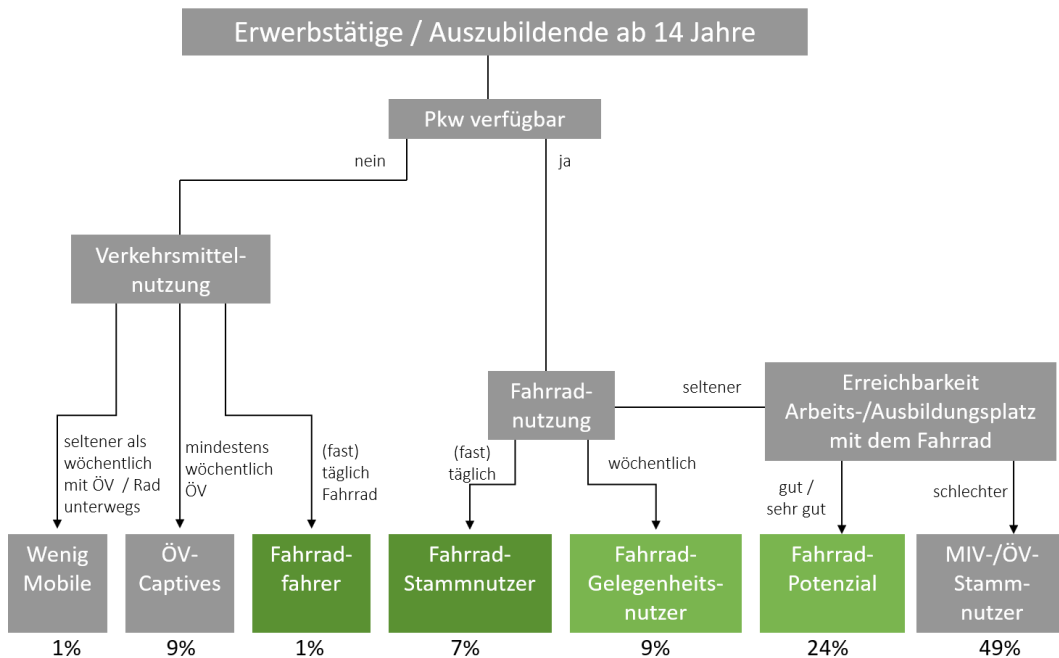
Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit Bus und Bahn oder mit dem Fahrrad lassen sich Nutzersegmente für die Gruppe der Berufstätigen und der Auszubildenden herleiten (Berufsausbildung, Studium, Schule). Damit können Potenziale für den Radverkehr und für Bus und Bahn abgeschätzt werden.

Für den Radverkehr zeigt sich, dass 16% der Erwerbstätigen und Auszubildenden in der Stadt Limburg das Fahrrad mindestens gelegentlich nutzen, obwohl ihnen als Alternative ein Pkw zur Verfügung steht. Dieser Wert ist vergleichsweise niedrig. Insgesamt 24 % der Befragten aus der Stadt Limburg geben jedoch an, ihren Arbeitsplatz gut oder sehr gut mit dem Fahrrad zu erreichen, obwohl sie das Fahrrad für den Arbeitsweg bisher noch nicht regelmäßig nutzen. Hier bestehen noch Verlagerungspotenziale zugunsten des Radverkehrs.

Auch zur Verlagerung von weiteren Wegen auf Bus und Bahn bestehen noch Potenziale. Diese bestehen bei Personen, die über einen Pkw verfügen und nur selten oder gar nicht

mit Bus und Bahn unterwegs sind, obwohl sie die Erreichbarkeit ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als gut bis sehr gut einschätzen. Diese Antwort gaben 10% der Erwerbstätigen und Auszubildenden an, die innerhalb der Stadt Limburg wohnen.

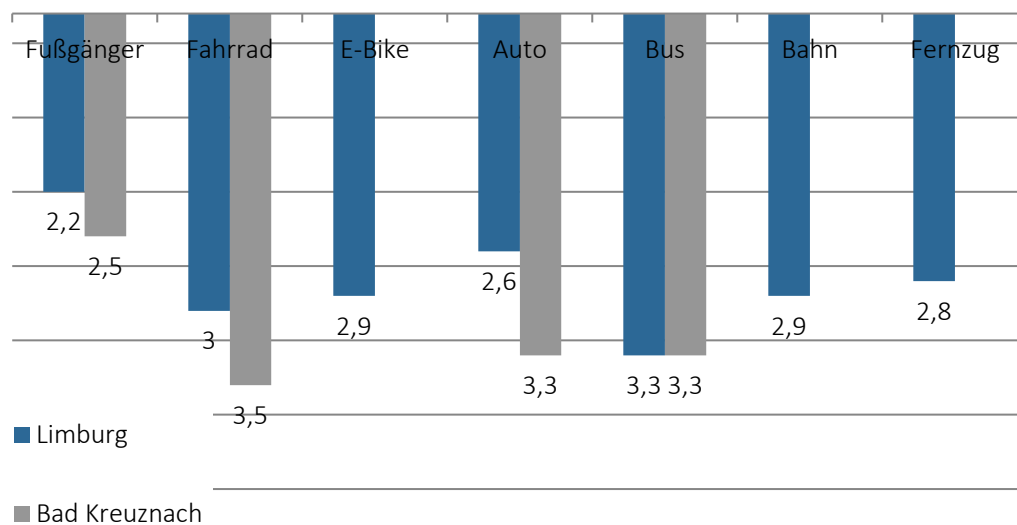
Abb. 6: Potenziale für den Radverkehr



Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Die Verkehrssysteme in Limburg werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 2,2 und 3,3 unterschiedlich gut bewertet. Dabei erhält das Fußgängersystem die besten Bewertungen. Das Bus- sowie das Rad-Angebot weisen die schlechteste Bewertung auf (3,3 sowie 3,0). Der Fernverkehr wird leicht besser als der Bahnverkehr bewertet, was sich auf den ICE-Halt am Bahnhof Limburg Süd zurückführen lässt.

Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr, des Autoverkehrs und des Fußgängerverkehrs wird von der Nutzungshäufigkeit beeinflusst. Die Personen, welche die Verkehrssysteme häufiger nutzen, bewerten diese im Durchschnitt besser. Mit sinkender Nutzungshäufigkeit werden die Bedingungen schlechter bewertet.

Abb. 7: Bewertung der Verkehrssysteme

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung

Der häufigste Kritikpunkt am Bus- und Bahnangebot ist das unzureichende ÖPNV-Angebot. Beim Busangebot sind die Reduzierung der Umstiege sowie eine Verbesserung der Pünktlichkeit, Sicherheit und Taktung besonders wichtig.

Im Fahrradverkehr wird insbesondere eine sichere Führung an Kreuzungen als wichtig empfunden; auch die Verbesserung der Radwege ist eine häufige Nennung. Handlungsbedarf besteht noch in Bezug auf kürzere Radwegeverbindungen sowie auf einen Radwegeausbau.

Aus Sicht der Fußgänger spielt die Sicherheit allgemein und an Querungsstellen eine wichtige Rolle. Auch die qualitative Aufwertung, der barrierefreie Ausbau der Gehwege sowie ein Ausbau von Fußgängerampeln und -querungen werden als wichtig bewertet und häufig aufgeführt.

Zusammenfassendes Fazit

Derzeit wird die Mobilität der Limburger Bevölkerung sowie im Verflechtungsbereich mit den benachbarten Kommunen zwischen Elz und Diez stark vom Auto geprägt: Sowohl die Pkw-Verfügbarkeit als auch der Pkw-Anteil an den zurückgelegten Wegen befindet sich auf einem hohen bis sehr hohen Niveau. Ebenso ist der Anteil der ÖPNV-Zeitkarten-Inhaber mit rund 25 % überdurchschnittlich hoch. Hingegen weist die Ausstattung und die Nutzung des Fahrrads einen eher unterdurchschnittlichen Wert auf.

Insbesondere die kurzen Wege bis 5 km stellen noch ein Verlagerungspotenzial zur Stärkung Radverkehrs dar. Aber auch Wege mit einer Länge zwischen 5 und 10 km sind zukünftig ein wichtiges Potenzial für den Radverkehr. Der bereits hohe Anteil an Haushalten, die ein Elektrofahrrad besitzen (11%) und der stetig wachsende Anteil der

Elektrofahrräder (E-Bikes/Pedelecs) bietet realistische Chancen, z. B. längere Wege mit dem Rad zurückzulegen (u. a. auch in die benachbarten Kommunen Elz und Diez) und damit mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen. Dies zeigt auch die Potenzialanalyse für den Radverkehr, die trotz eines bereits hohen Stellenwertes des Radverkehrs noch weitere Verlagerungspotenziale identifiziert. Auch der ÖPNV kann auf den stadtübergreifenden Relationen noch mehr Potenziale abschöpfen und damit einen stärkeren Beitrag zur Entlastung der Limburger Innenstadt vom Kfz-Verkehr leisten.