

Die Stadt der kurzen Wege

Ergebnisse der Untersuchung »Mobilität in Städten – SrV 2023«
Pressekonferenz im Dezernat für Mobilität am 23. Mai 2025

Datenquellen und Methodik

- ▶ System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)
 - ▶ Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Frankfurter:innen; Pendler:innenverkehre, Logistik etc. sind nicht enthalten
 - ▶ Grundgesamtheit ist die Frankfurter Wohnbevölkerung ab 14 Jahren, die Größe der durch geschichtete Zufallsauswahl gezogenen Stichprobe betrug 2.106 Personen
 - ▶ Abgefragt wird das Verkehrsverhalten an einem mittleren Werktag außerhalb von Ferien und Feiertagen
 - ▶ Fünf-Jahres-Turnus, zuletzt 2018, insgesamt seit 1998
 - ▶ Zahlreiche Teilnehmerstädte und -regionen bundesweit, seit 2013 ergänzend auch der Großraum Rhein-Main (Auftraggeber RMV)
 - ▶ Erstmals in 2023 qualitative Fragen zu Zufriedenheit mit und Situation in den verschiedenen Verkehrsmitteln

Entwicklung wichtiger Strukturdaten

	2008	%	2013	%	2018	%	2023
Bevölkerung im Regionalverband	2.202.231	+2	2.248.258	+6	2.376.250	+4	2.477.338
Bevölkerung in Frankfurt	670.170	+6	711.679	+6	753.056	+3	775.790
→ Haushalte	357.548	+8	386.319	+7	413.365	+2	419.582
→ davon Ein-Personen-Haushalte	188.293	+11	209.130	+4	217.843	+3	224.724
Beschäftigte in Frankfurt (svpfl.)	487.634	+6	524.265	+15	596.722	+7	638.225
Einpendelnde nach Frankfurt	323.550	+4	335.928	+14	374.742	+9	406.902
Auspendelnde in der Metropolregion	931.144	+7	1.000.343	+15	1.149.881	+7	1.227.667
→ davon im Regionalverband	103.891	+16	120.376	+29	154.818	+15	178.635
→ davon aus Frankfurt	65.606	+17	76.823	+28	97.279	+15	111.824

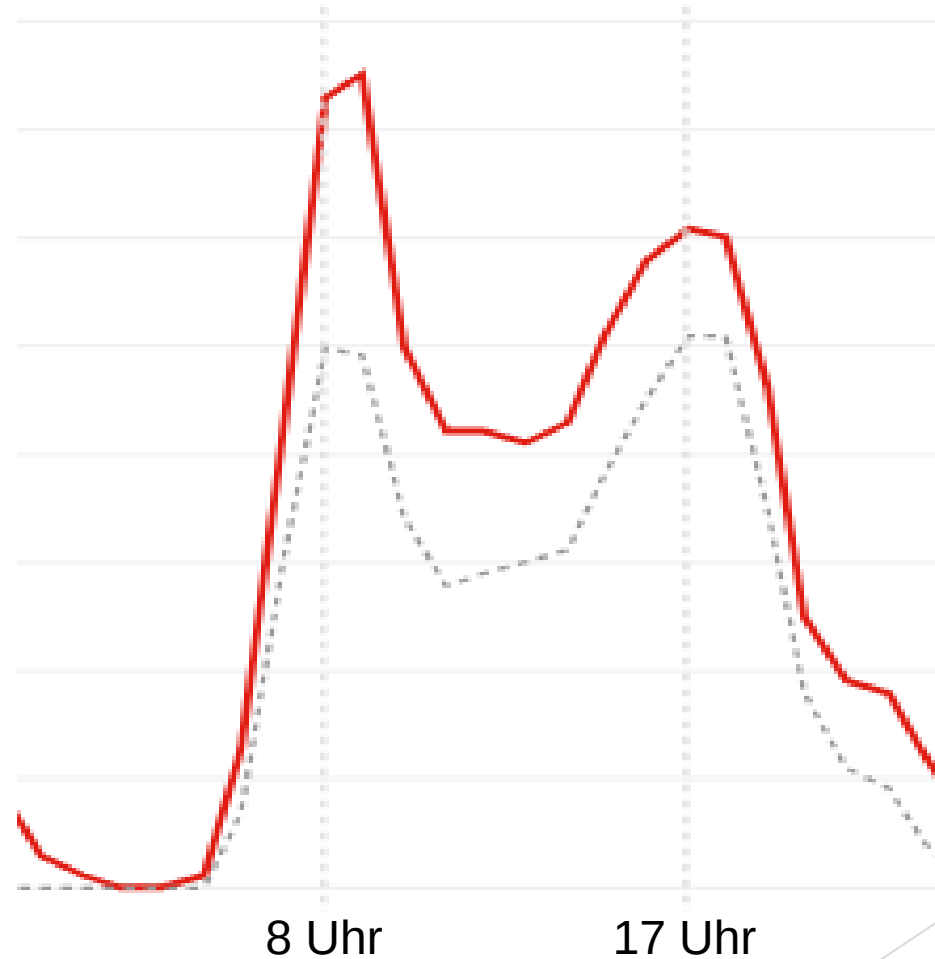
**14,4% der
Frankfurter
Bevölkerung
pendeln aus,
100 Einpendelnden
kommen
28 Auspendelnde
entgegen!**

Grundlast und Spitzenlast

Wenn folgend von **Grundlast** die Rede ist, umfasst dies die von den Frankfurter:innen selbst an mittleren Werktagen erzeugte Mobilität. Diese ist Untersuchungsgegenstand von „Mobilität in Städten – SrV“.

Die **Spitzenlast** entsteht, wenn zu den Verkehrsspitzenzeiten weitere Verkehre hinzutreten wie Berufspendler:innen, Besucher:innen, Wirtschafts- und Logistikverkehre etc.

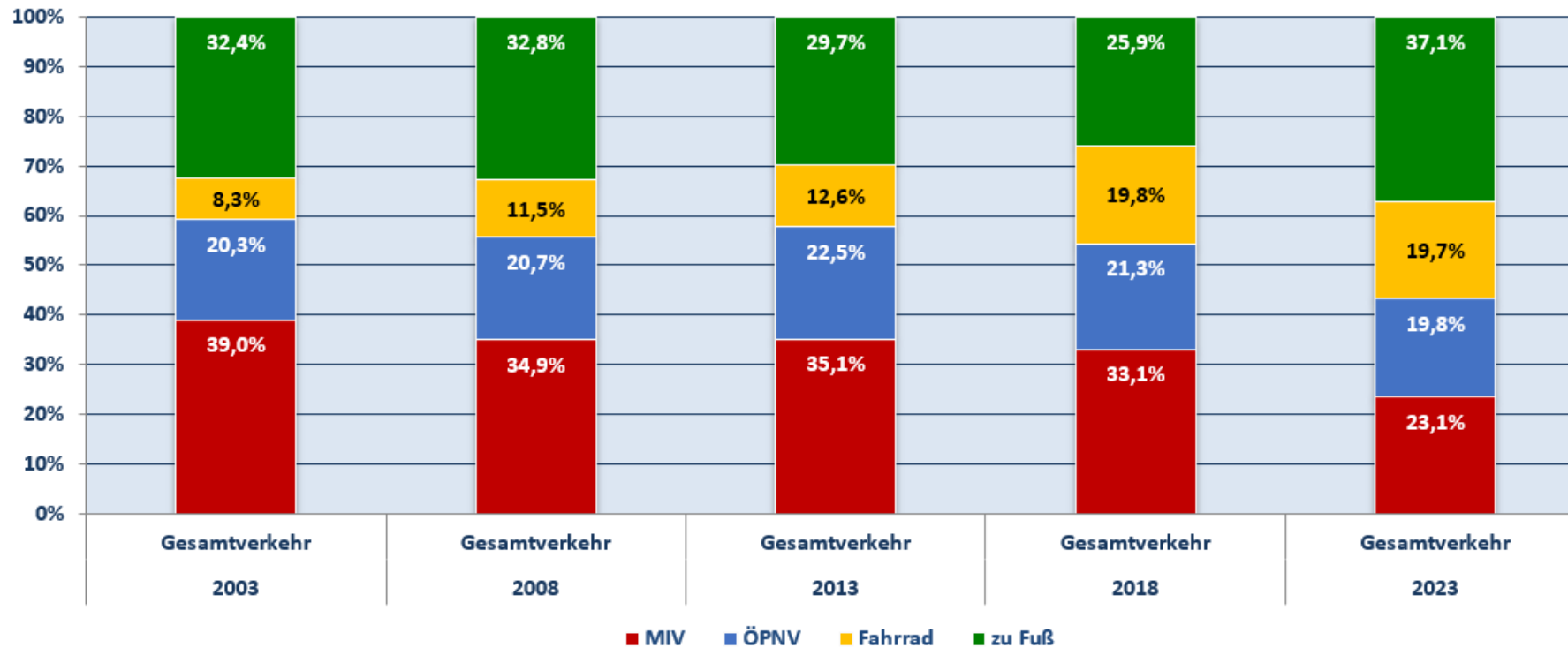
Typische Tagesganglinie des Frankfurter MIV



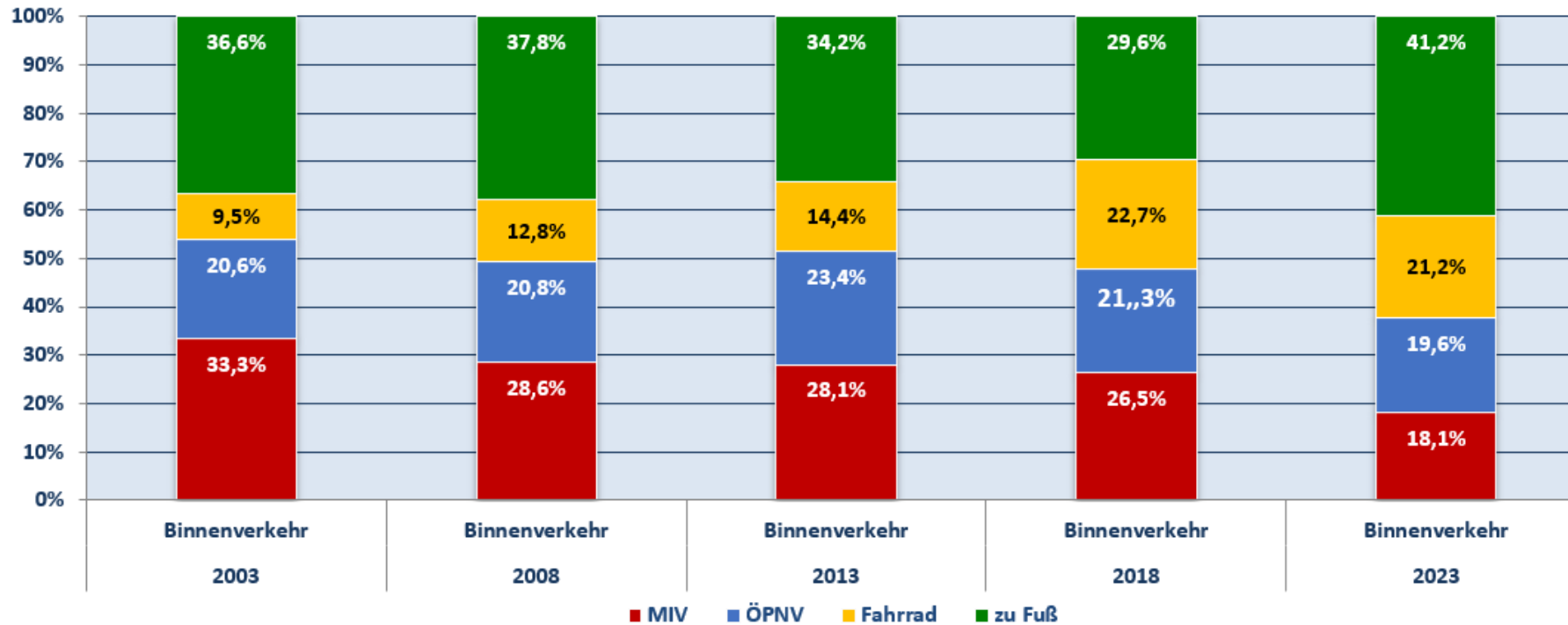
Glossar

- ▶ **Verkehrsmittelwahl:**
Die individuelle Entscheidung, einen Weg mit dem gewählten Verkehrsmittel zurückzulegen
- ▶ **Modal Split/Modal Share:**
Gibt die prozentuale Verteilung der Gesamtheit der individuellen Verkehrsmittelwahlen auf die jeweiligen Verkehrsmittel an
- ▶ **Verkehrsleistung:**
Produkt aus Weg der Person mal der Länge des zurückgelegten Weges (Personenkilometer)
- ▶ **Binnenverkehr:**
Nur Wege innerhalb des Frankfurter Stadtgebietes, 88% aller zurückgelegten Wege entfallen auf den Binnenverkehr
- ▶ **Gesamtverkehr:**
Alle Wege, einschließlich der Wege außerhalb Frankfurts (für die Berechnung der Verkehrsleistung werden diese bei 100 km gekappt)

Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr (Modal Split) 2003-2023



Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr (Modal Split) 2003-2023

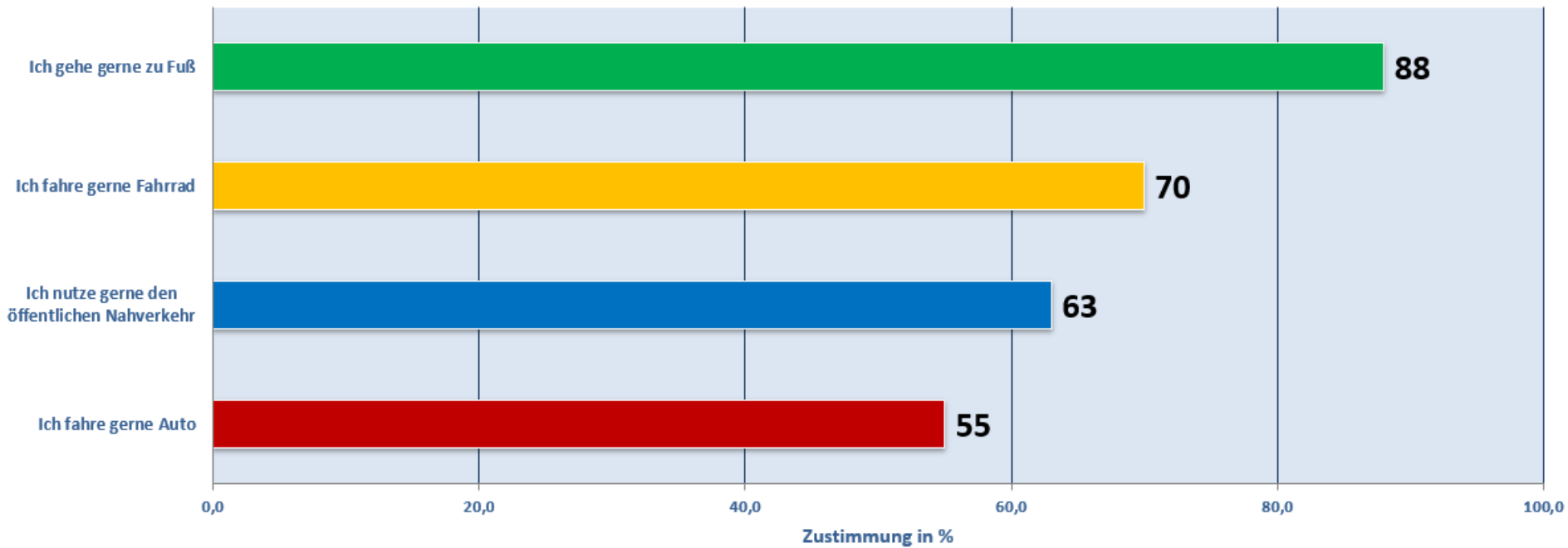


Wahl der Hauptverkehrsmittel im Städtevergleich

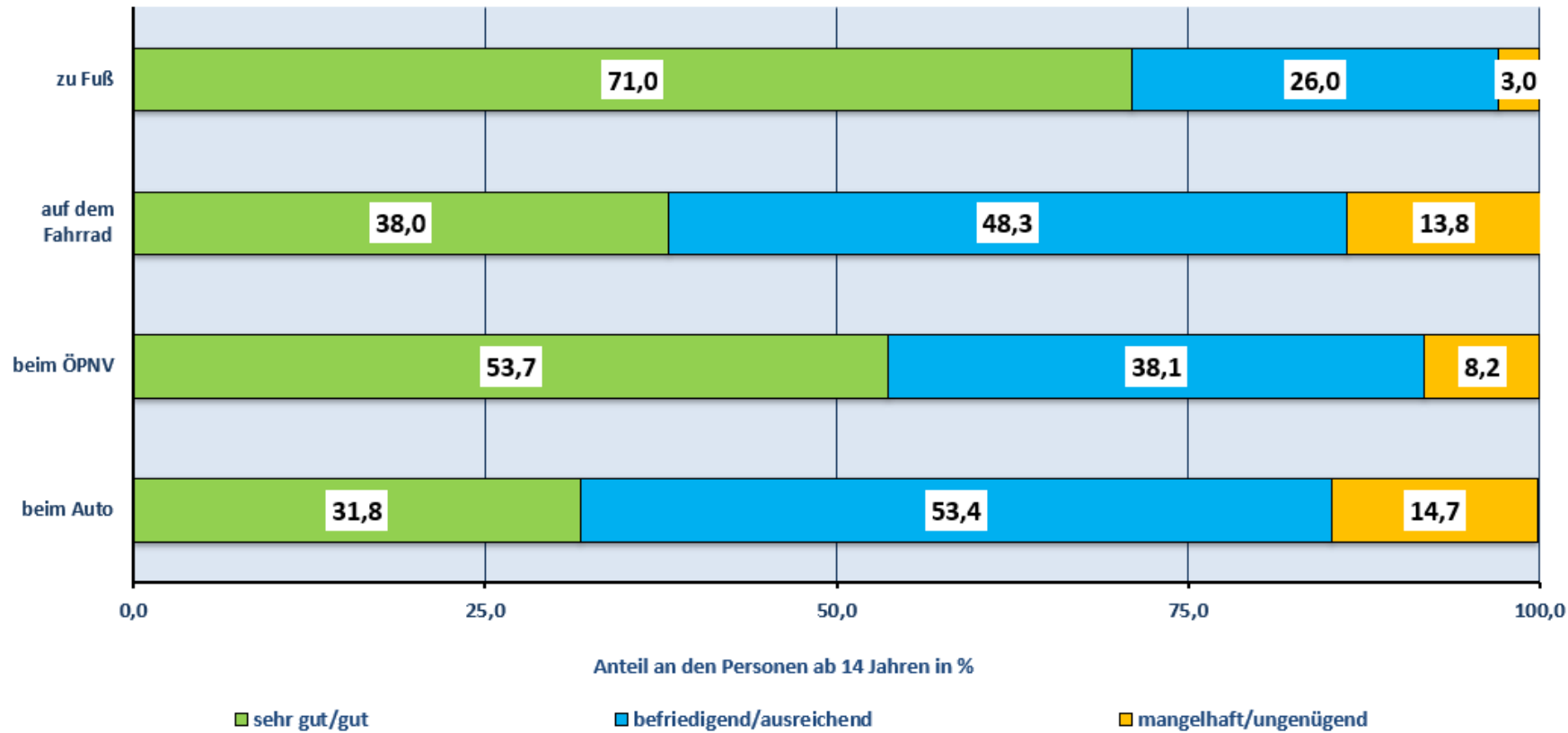
	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	MIV
Berlin	34,2	17,9	26,2	21,8
München	31,7	22,8	24,4	21,1
Frankfurt am Main	37,1	19,7	19,8	23,4
Düsseldorf	33,7	18,2	18,3	29,8
Leipzig	32,8	19,8	16,2	31,2
Bremen	27,3	28,3	12,2	32,2
Dresden	33,8	16,1	20,6	29,4
Duisburg	28,3	9,6	9,8	52,3
Bochum	29,8	7,7	13,3	49,2
Mannheim	31,6	19,5	12,2	36,7
Karlsruhe	31,5	31,3	10,6	26,6
Augsburg	30,2	19,5	14,9	35,4
Wiesbaden	33,5	8,4	16,4	41,6

*) Modal Split der Hauptverkehrsmittel (Gesamtverkehr) 2023

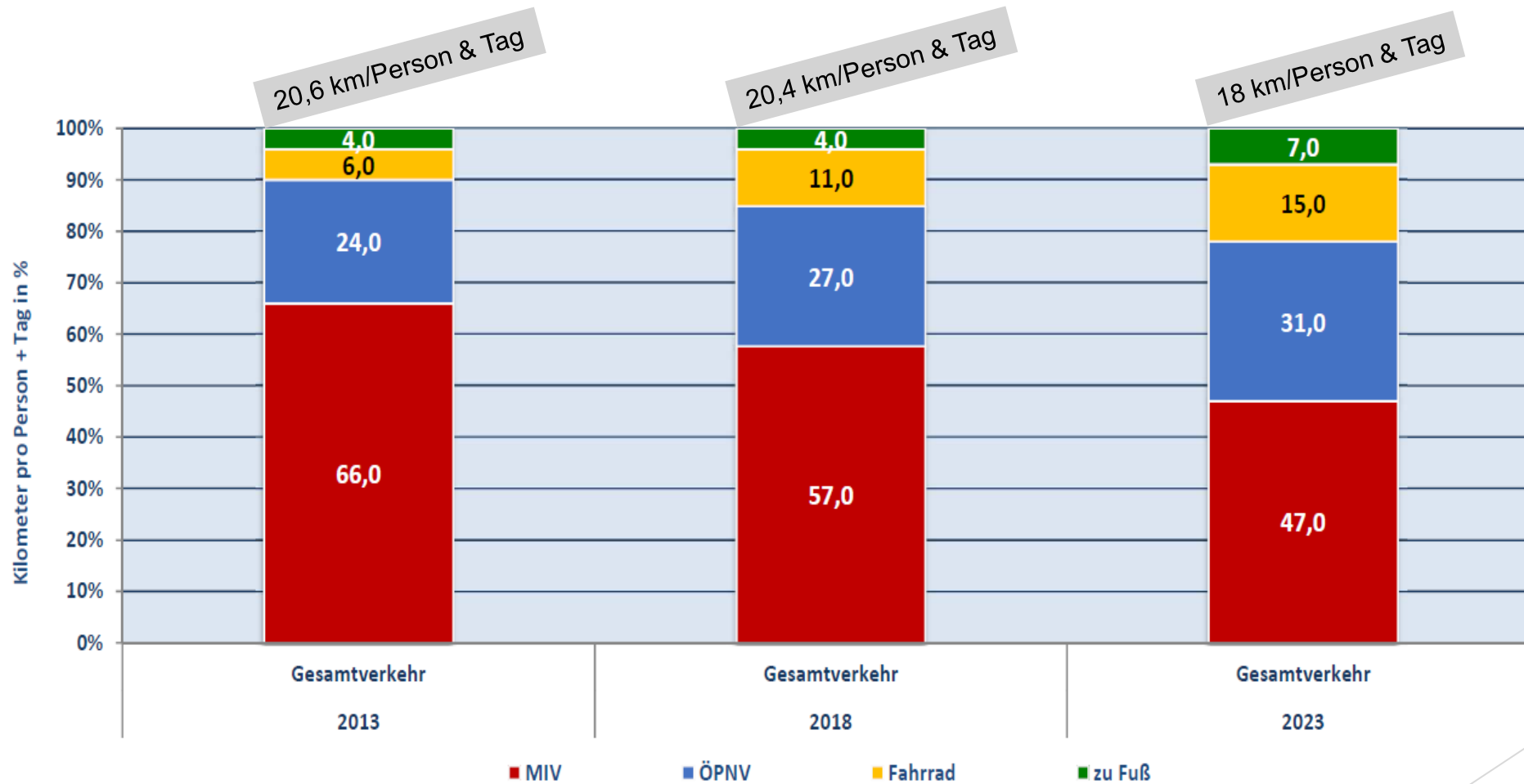
Beliebtheit von Verkehrsmitteln



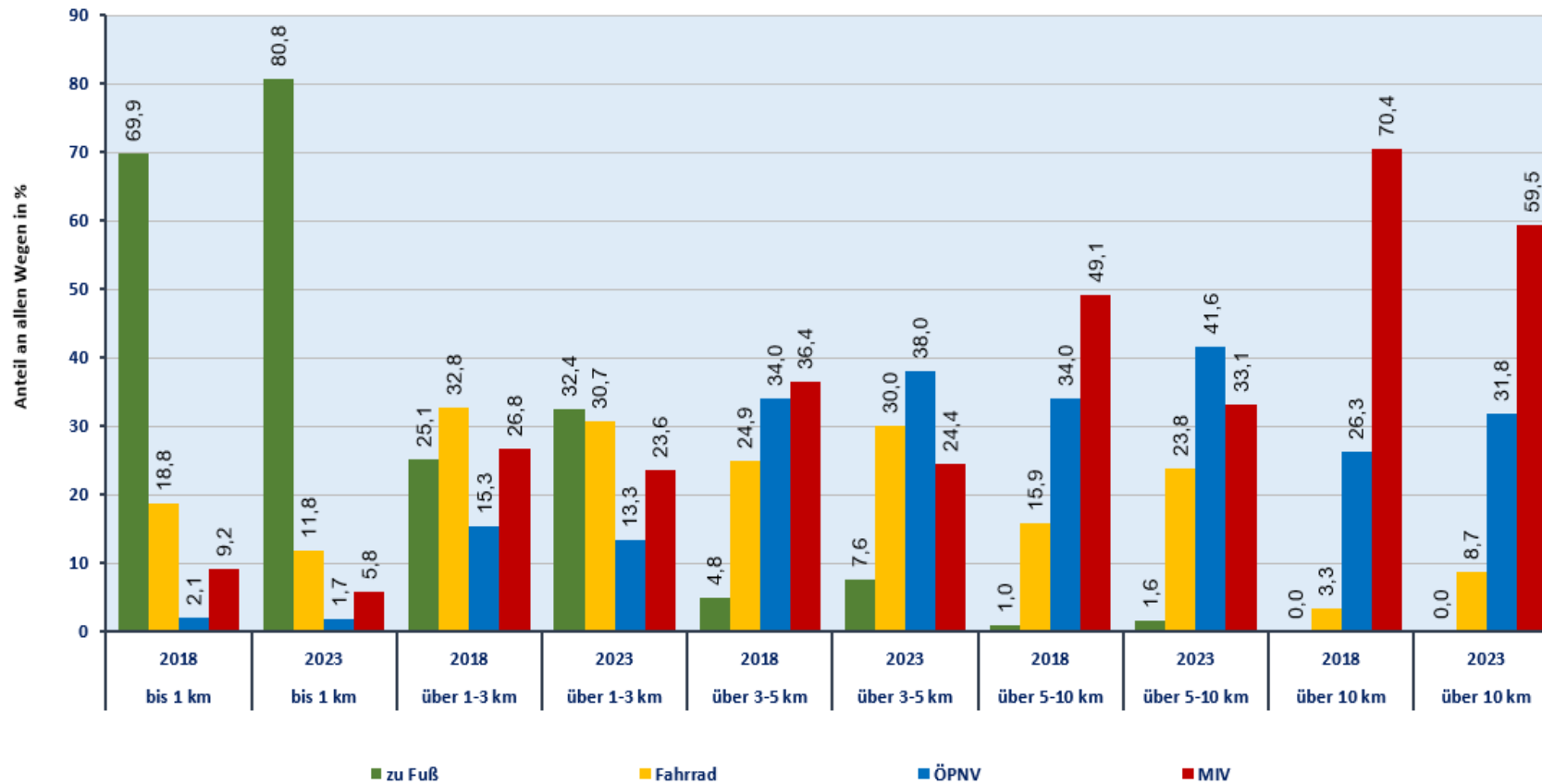
Bewertung der Verkehrssituation



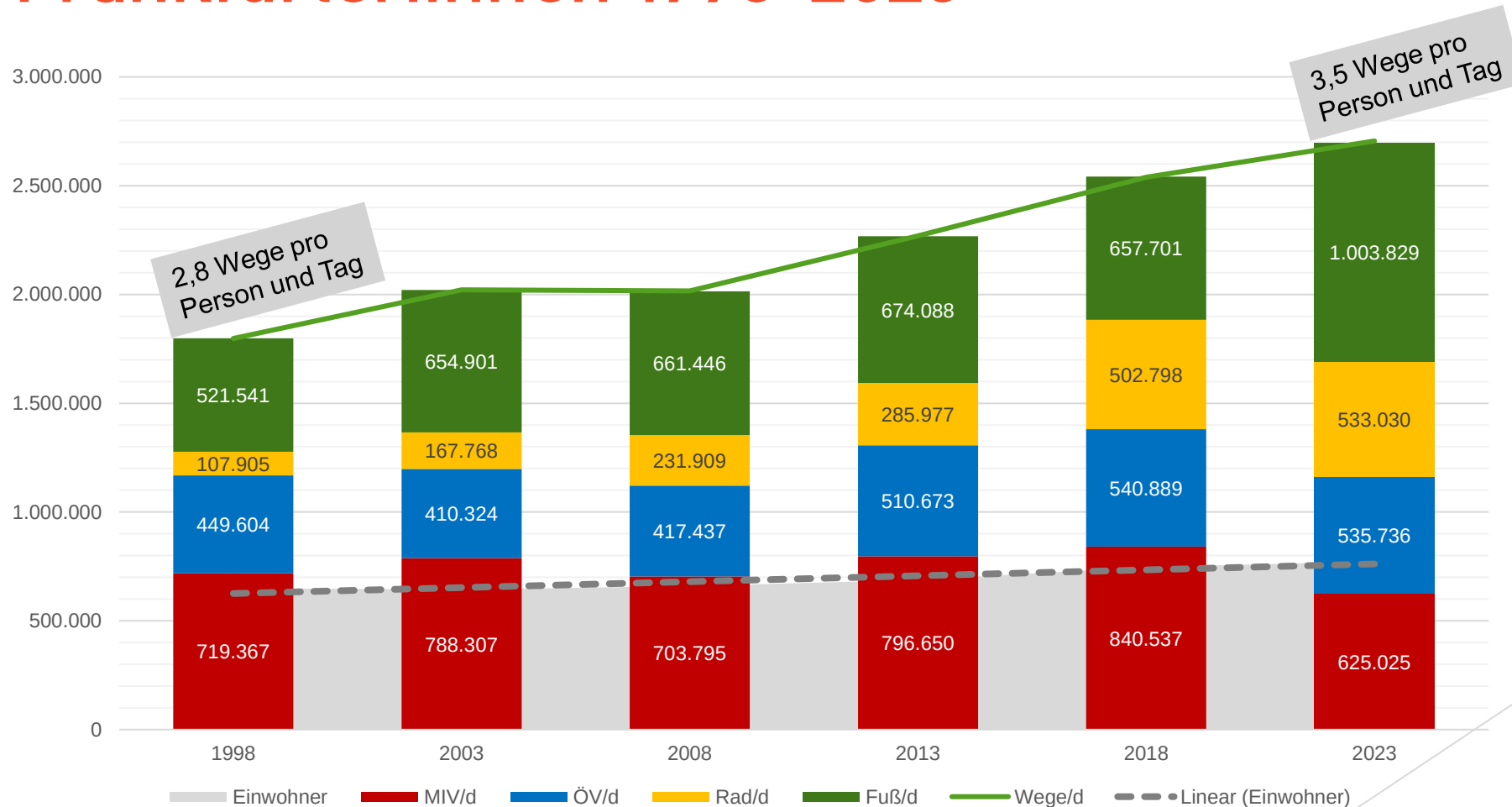
Anteilige Verkehrsleistung 2013-2023



Anteile an Wegelängenklassen pro Verkehrsmittel im Gesamtverkehr 2018-2023

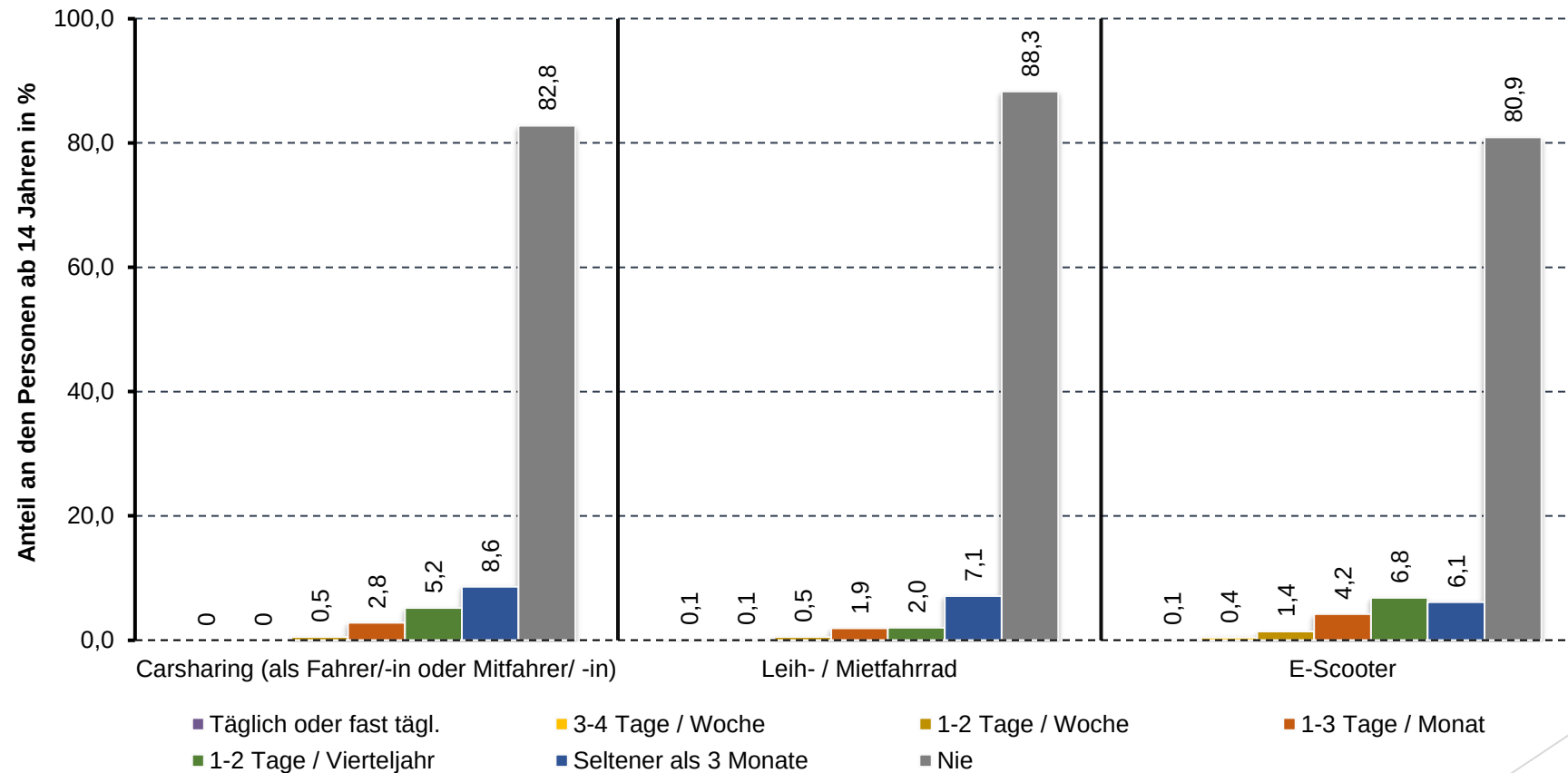


Tägliche Verkehrserzeugung der Frankfurter:innen 1998-2023

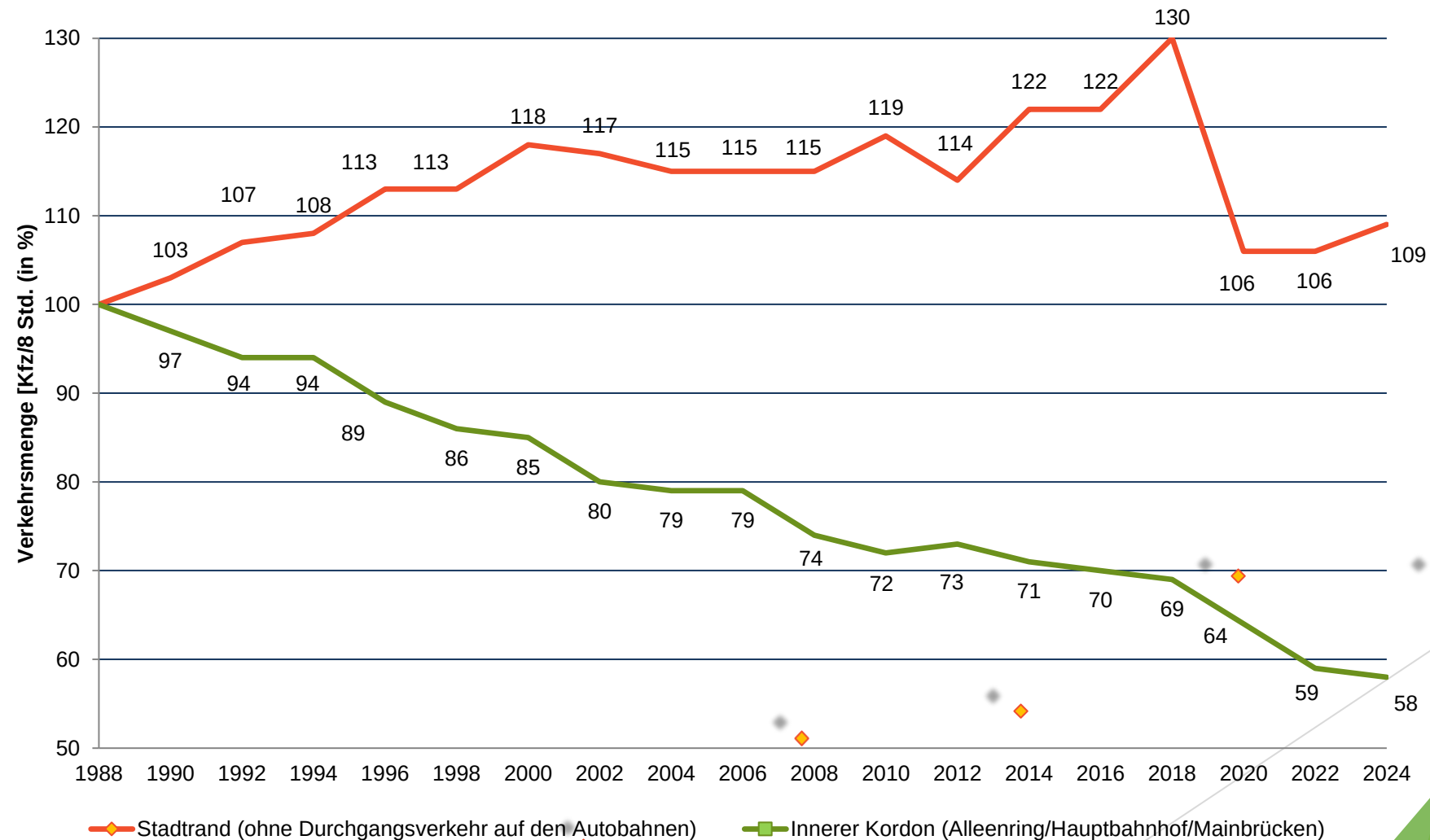


Sharing & Micro Mobility

Nutzungshäufigkeit im Gesamtverkehr



Prozentuale Entwicklung des KFZ-Verkehrsaufkommens (Kordonzählung)



Fazit

► Fußverkehr boomt!

Auch in Frankfurt am Main hat die Kombination aus verändertem Mobilitätsverhalten, Corona-Pandemie und veränderten Arbeitszeitmodellen zu einem signifikanten **Anstieg des Fußverkehrsanteils** im Modal Split um 11% auf nun 37% im Gesamtverkehr geführt.

► Umweltverbund dominiert die Verkehrsmittelwahl

Im Binnenverkehr beträgt der Modal Share des **Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)** 82%, im Gesamtverkehr 77%. In der Verkehrserzeugung der Frankfurter:innen an mittleren Werktagen stellen die 625.000 Wege mit dem Auto den niedrigsten Wert seit 1998 dar. Die hierdurch freigemachten Netzkapazitäten kommen mit dem Auto Pendelnden, Wirtschafts- und Logistikverkehren sowie – als unnutzbare Flächenreserve – dem Rad- und Fußverkehr zugute.

► Zu Fuß gehen macht Freude

Die Verkehrssituation im Fußverkehr von 71% der Befragten mit sehr gut oder gut bewertet, **88% geben an, gern zu Fuß zu gehen.**

► Überwiegend zufrieden mit dem Auto unterwegs

55% der Befragten fahren gern mit dem Auto, die Verkehrssituation für den Autoverkehr bewerten 32% mit sehr gut oder gut, nur 15% halten sie für mangelhaft bis ungenügend.

► Mehr Einwohner:innen, weniger Wege mit dem Auto

Bei kaum gestiegener Mobilität (3,4 auf 3,5 Wege pro Person und Tag) ist aufgrund veränderter Arbeitszeitmodelle die **Verkehrsleistung rückläufig** (20,4 auf 18 km pro Person und Tag). Dieser Rückgang zeigt sich anteilig ausschließlich beim Autoverkehr, dessen Verkehrsleistung um 10% auf nun 47% zurückgegangen ist.

Downloads & weiterführende Informationen

Mobilitätssteckbrief Frankfurt am Main:

<https://t1p.de/ltrc0>

Gesamtbewertung SrV 2023:

<https://t1p.de/ut011> (TU Dresden)

Städtevergleich SrV 2023:

<https://t1p.de/xlj5g> (TU Dresden)

Homepage SrV 2023:

<https://t1p.de/ox4h2> (TU Dresden)

