



Mobilität in Deutschland

Ergebnistelegamm

Baden-Württemberg

September 2018

im Auftrag des:



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

auf Basis der Studie i. A. des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360





Regionale Aufstockung im Auftrag des:
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Referat 42 Elektromobilität und Fahrzeuginnovation
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart



auf Basis der Studie des:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



vorgelegt von:
infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn
Tel. +49(0)228/38 22-0
E-Mail: mid-team@infas.de



in Kooperation mit:
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin



IVT Research GmbH
M 4, 10
68161 Mannheim



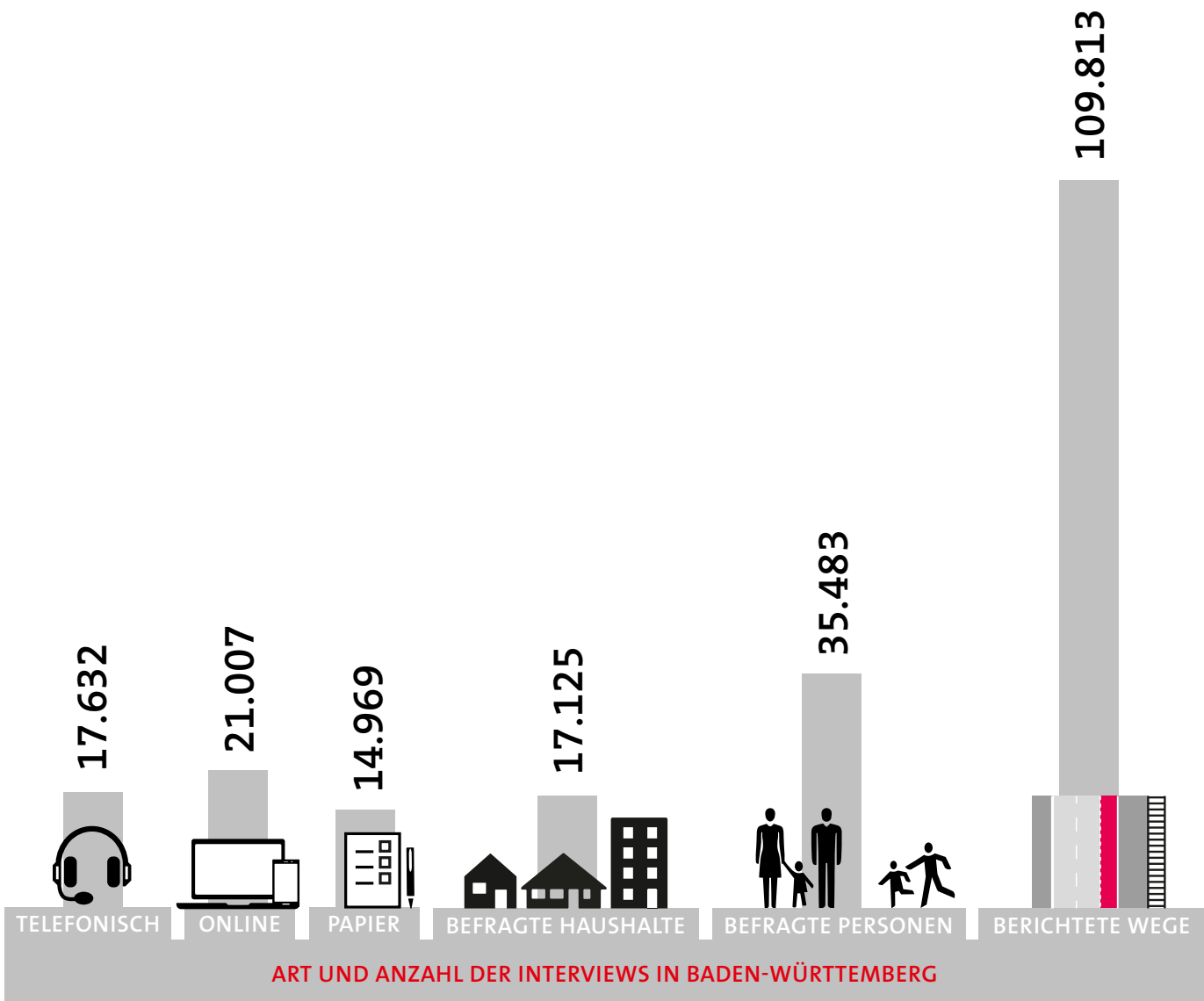
infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:
5591
Bonn, September 2018
Version 1.0

Der Inhalt dieses Berichts darf ganz oder teilweise nur mit unserer schriftlichen Genehmigung veröffentlicht, vervielfältigt, gedruckt oder in Informations- und Dokumentationssystemen (information storage and retrieval systems) gespeichert, verarbeitet oder ausgegeben werden.

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?	5
MiD-Ergebnisse 2017 in Baden-Württemberg – kurzgefasst	6
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017	12
Erläuterung wichtiger Begriffe	13



Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?

Unterwegssein und Mobilität prägen unseren Alltag. Sie gehören in unterschiedlichem Umfang zum sozialen Leben bei Arbeit und Ausbildung, Freizeitaktivitäten und der täglichen Versorgung. Das genaue Wissen um diese Mobilitätsbedürfnisse und das tägliche Verkehrsgeschehen ist eine Voraussetzung zur Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen. Während in den vergangenen Jahrzehnten eine stetig wachsende Auto-Mobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten wie dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrradfahren und dem Zufußgehen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich wachsender Autoverkehr an Grenzen stößt. Trotzdem wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss aktiv gestaltet werden.

Alltagsmobilität in Deutschland

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Verkehrsangebote? Was hat sich dabei in den vergangenen Jahren verändert? Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) sowohl bundesweit als auch regional in umfassender Form nach.

Ergebnisse für Baden-Württemberg

Das vorliegende Ergebnistelegamm stellt zentrale Resultate für das Land Baden-Württemberg im Überblick vor. Es soll noch vor dem ausführlichen regionalen Ergebnisbericht einen Einblick in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge dieses regionalen MiD-Fensters bieten. Die landesspezifische Auswertung wurde möglich, weil das Verkehrsministerium für Baden-Württemberg sowie weitere regionale und kommunale Planungsträger umfangreiche Ergänzungserhebungen beauftragt haben.

Über dieses Ergebnistelegamm hinaus werden für das BMVI weitere bundesweite Dokumentationen erstellt. Diese werden unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereitgestellt. Dort stehen auch sämtliche Unterlagen zu den vorangegangenen Erhebungen der MiD in den Jahren 2002 und 2008 zur Verfügung.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Datengrundlage

Nach 2002 und 2008 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2017 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum dritten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Wie bereits 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. (DLR). Zusätzlich wurde das Projektteam um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert. Die Berichterstattung für die regionalen Aufstockungen verantwortet infas.

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer sich über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017. Die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der realisierten Gesamtstichprobe von 156.420 Haushalten entfielen 33.389 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 123.031 auf regionale Vertiefungen. Bundesweit wurden 316.361 Personen befragt, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten. Die genauen Inhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.

Die Auswertung der Basisstichprobe sowie der regionalen Aufstockungen erfolgt integriert. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für das Jahr 2017 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung und bezieht sich auf alle von ihr innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege.

Die MiD 2017 erlaubt einen Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008. Aufgrund einer regionalisierten Anpassung der Hochrechnungen bedingt durch die 2011 erfolgte Zensuskorrektur, können sich für die Werte 2002 und 2008 jedoch noch geringfügige Verschiebungen ergeben. Diese Anpassungen werden zurzeit entwickelt (siehe auch S. 13).

MiD-Ergebnisse 2017 in Baden-Württemberg – kurzgefasst

Wegeaufkommen insgesamt nahezu stabil, aber wachsende Kilometersumme

- Ähnlich wie bundesweit hat sich 2017 das Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg gegenüber den letzten MiD-Erhebungen 2002 und 2008 nur wenig verändert. Es liegt weiterhin bei rund 35 Mio. Wegen am Tag. Einen stetigen Zuwachs zeigt dagegen die Verkehrsleistung. 2002 lag sie für Baden-Württemberg bei knapp 400 Mio. Personenkilometern täglich. 2008 betrug dieser Wert rund 420 Mio. Aktuell liegt er bei 445 Mio. Personenkilometern. Diese Steigerung ergibt sich durch eine Kombination aus etwas längeren Tagesstrecken pro Person und einer leicht angewachsenen Bevölkerungszahl.
- Diese Gesamtentwicklung täuscht über regionale Unterschiede hinweg. Ähnlich wie bundesweit steigen beide Werte in den Großstädten Baden-Württembergs nicht zuletzt durch den dortigen Bevölkerungszuwachs - mit entsprechenden verkehrlichen Belastungen in den Ballungsräumen einer- und Vorteilen für den öffentlichen Verkehr andererseits.
- Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind gesunken. Waren 2008 im Schnitt noch 90 Prozent der Bürgerinnen und Bürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2017 deutschlandweit nur noch 85 Prozent. In Baden-Württemberg beträgt er 86 Prozent. Dies führt bundesweit als auch im Südwesten der Republik zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen Zahl von 3,1 Wegen pro Person und Tag. 2002 und 2008 betrug der entsprechende Wert 3,3 bzw. 3,4 Wege. Aufgrund des leichten Bevölkerungswachstums bleibt jedoch das Verkehrsaufkommen und damit die Zahl der Wege insgesamt stabil. Unter einem „Weg“ wird dabei in der MiD eine Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel einschließlich möglicher Umstiege und Verkehrsmittelwechsel verstanden.

Plus für Rad, Bus und Bahn

- Wird mit dem Modal Split die prozentuale Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsmittel einschließlich der Wege zu Fuß betrachtet, zeigen sich

in Baden-Württemberg wie bundesweit der öffentliche Verkehr und das Fahrrad im Aufwind. Bei dieser Betrachtung des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie zusammengefasst und einem Verkehrsmittel zugeordnet.

- Der Fahrradanteil im Modal Split der Wege wächst in Baden-Württemberg zwischen 2002 und 2017 von 7 auf 10 Prozent. Ebenso von 7 auf 10 Prozent steigert sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege sinkt dagegen von noch 23 Prozent im Jahr 2002 auf nun 21 Prozent.
- Die prozentualen Zuwächse bei Rad und ÖV auf Wegeebe gehen in beiden Fällen mit einem deutlichen absoluten Plus bei den jeweils zurückgelegten Personenkilometer einher. Beim Fahrrad wächst die Kilometersumme zwischen 2002 und 2017 von 29 Mio. auf nun 40 Mio. pro Tag. Im öffentlichen Verkehr Baden-Württembergs waren es 2002 27 Mio. und 2017 bereits über 45 Mio. Personenkilometer täglich.

Trotzdem weitere Dominanz des Autos

- Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verändern sich dagegen in geringerem Ausmaß. 2017 beträgt der landesweite Wege-Anteil der MIV-Fahrer 44 Prozent. Der der MIV-Mitfahrer beläuft sich auf 15 Prozent. Insgesamt werden also in Baden-Württemberg 2017 knapp 60 Prozent aller Wege mit Auto, Motorrad oder Lkw zurückgelegt. 2002 lag dieser Anteil ebenso wie 2008 zwei Prozentpunkte höher und betrug gut 60 Prozent.
- Trotz des leichten Anteilsrückgangs ist die Summe der täglichen MIV-Kilometer der Baden-Württemberger Bürgerinnen und Bürger etwas gewachsen. 2002 lag sie bei rund 240 Mio. pro Tag. 2017 erreicht sie die Marke von etwa 250 Mio. Personenkilometern täglich.

Ökonomischer Status entscheidet mit über Alltagsmobilität

- Der Modal Split unterscheidet sich zwischen verschiedenen Haushaltstypen abhängig von

Allgemeine Kennwerte Baden-Württemberg im Vergleich zu den Gesamtergebnissen Deutschland

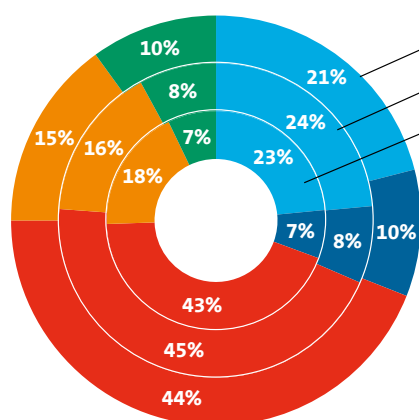
2017	Baden-Württemberg	Deutschland	
Bevölkerung	11,0	82,2*	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	86	85	%
Anteil mobiler Personen werktags	89	88	%
Anteil mobiler Personen Samstag	85	82	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	75	73	%
Wege pro Person und Tag	3,1	3,1	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	39	km
Unterwegszeit pro Person (ohne Wirtschaftsverkehr)	01:20	01:19	h:min

*zum Jahresende 2015 (regional untergliedert bei der Berichterstellung nur für diesen Zeitpunkt verfügbar), insgesamt 2017 nach Destatis bereits ca. 82,7 Mio.

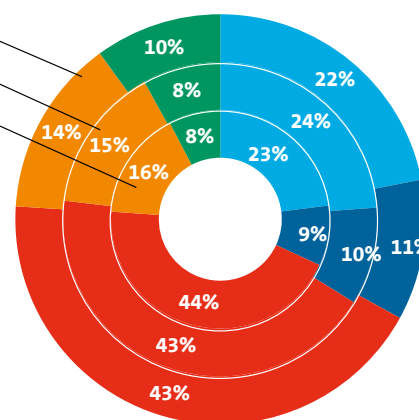
Wege



Modal-Split Baden-Württemberg



Modal-Split Deutschland



Modal-Split nach Bundesländern

Zeilen-%	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Schleswig-Holstein	21%	13%	45%	14%	7%
Hamburg	27%	15%	26%	10%	22%
Niedersachsen	17%	15%	47%	14%	7%
Bremen	26%	21%	29%	10%	14%
Nordrhein-Westfalen	22%	11%	43%	14%	10%
Hessen	24%	8%	43%	14%	11%
Rheinland-Pfalz	21%	8%	47%	16%	8%
Baden-Württemberg	21%	10%	44%	15%	10%
Bayern	20%	11%	45%	14%	10%
Saarland	19%	2%	55%	16%	8%
Berlin	27%	15%	23%	10%	25%
Brandenburg	19%	11%	46%	13%	11%
Mecklenburg-Vorpommern	24%	14%	42%	14%	6%
Sachsen	23%	8%	46%	14%	9%
Sachsen-Anhalt	22%	11%	44%	14%	9%
Thüringen	26%	6%	46%	14%	8%

Modal-Split nach Regionalstatistischen Raumtypen in Baden-Württemberg (BMVI, siehe Karte S. 11)

Stadtregion – Metropole	27%	11%	32%	10%	20%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	26%	18%	32%	11%	13%
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	20%	8%	46%	17%	9%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	13%	10%	50%	14%	13%
Ländliche Region – zentrale Stadt	23%	8%	44%	19%	6%
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	18%	8%	48%	17%	9%
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	19%	6%	53%	16%	6%

deren ökonomischen Status. Hierzu wurde eine Kategorisierung der befragten Haushalte über die Berechnung eines Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommens vorgenommen. Je weiter unten ein Haushalt auf dieser Abstufung steht, desto geringer fällt im Schnitt die Mobilität seiner Mitglieder aus, desto weniger Autos sind im Haushalt verfügbar und desto mehr wird vor allem der öffentliche Verkehr in Anspruch genommen. Dies deutet auf eine geringere Teilhabe der ökonomisch schwächeren Haushalte hin.

- Bezogen auf die Situation in Baden-Württemberg liegt der MIV-Wege-Anteil des Modal Splits je nach ökonomischen Haushaltsstatus von einem Wert unter 50 in der unteren bis rund 60 Prozent in der höchsten Gruppe. Der Anteil des ÖV reicht von 14 in den statusniedrigsten bis nur noch 9 Prozent in den statushöchsten Haushalten. Weniger breit streuen die Anteile des Fahrrad und der Wege zu Fuß.

Mobilität nicht vom Berufsverkehr dominiert

- Eine relativ stabile Kenngröße ist die Verteilung der Anlässe, aus denen Wege zurückgelegt werden. Zwischen Baden-Württemberg und den deutschlandweiten Ergebnissen zeigen sich hier kaum Unterschiede. Wichtig ist jedoch das Verhältnis zwischen beruflich bedingten Wegen einerseits und Wegen in der Freizeit, zu Einkäufen und Erledigungen oder aus weiteren nicht-beruflichen Gründen andererseits. Wege im beruflichen Sektor wie Wege zur Arbeit und Ausbildung oder während der Arbeitszeit umfassen einen Gesamtanteil von etwa einem Drittel aller Wege. Entsprechend entfallen zwei Drittel auf übrige Wegezwecke. Daher zeigt sich in der Tagesganglinie der Wege die höchste Verkehrsspitze am Nachmittag und frühen Abend, wenn diese Anlässe zusammenkommen.
- Wird das Ergebnis basierend auf den täglichen Personenkilometer betrachtet, verschiebt sich aufgrund der im Mittel längeren beruflichen bedingten Wege der Berufsanteil von rund einem Drittel auf über 40 Prozent. Dabei addieren sich die Kilometerersummen von dienstlichen Wegen, die in Ausübung des Berufs angefallen sind, auf einen Anteil von knapp einem Fünftel der Verkehrsleistung.

Vorlieben für Auto, Rad oder ÖPNV?

- Obwohl der öffentliche Nahverkehr zulegt und dabei vor allem von einem wachsenden Berufsverkehr profitiert, ist er das Verkehrsmittel mit der im Vergleich ungünstigsten subjektiven Bewertung durch die

Befragten. Ähnlich wie bundesweit geben ihm nur 43 Prozent der Befragten in Baden-Württemberg die Note eins oder zwei. Das Auto erzielt dagegen bei 63 Prozent der Bürgerinnen und Bürger eine gute Bewertung. Das Fahrrad kommt mit 60 Prozent auf ein ähnliches Niveau. Auch dies unterscheidet sich kaum von den bundesweiten Einstufungen. Allerdings fallen diese regional unterschiedlich aus. Dies wird die noch ausstehende differenzierte Auswertung für Baden-Württemberg zeigen.

Mehr und größere Pkw im Bestand, aber auch mehr autofreie Haushalte

- Bundesweit ist die Pkw-Flotte auf mittlerweile gut 43 Mio. Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Nach den regional differenzierbaren MiD-Ergebnissen wächst die Ausstattung insbesondere in den ostdeutschen Ländern und ländlichen Regionen. Außerhalb der Städte verfügen inzwischen 90 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto.
- Innerhalb des gesamtdeutschen Bestands haben SUVs, Geländewagen und Vans ihren Anteil in den befragten Haushalten im Vergleich zu 2008 von etwa zehn auf nun etwa 20 Prozent verdoppelt. Dies trifft in noch etwas größerem Ausmaß auch auf Südwesten Deutschlands zu.
- In Baden-Württemberg sind 18 Prozent der Haushalte autofrei. Dieser Wert ist etwas niedriger als der entsprechende bundesweite Anteil von 22 Prozent. 54 Prozent der Haushalte im Bundesland haben ein Auto, knapp 30 Prozent bereits zwei oder mehr. Damit fällt der Anteil der Mehrfachausstattung höher aus als im Bundesschnitt, wo er nur bei knapp 25 Prozent liegt.
- Trotzdem zeichnet sich eine Trendumkehr ab. In der MiD 2008 war Baden-Württemberg das Bundesland mit dem geringsten Anteil autofreier Haushalte. Nur 11 Prozent der Haushalte besaßen zu diesem Zeitpunkt nach eigener Angabe kein Auto. 2017 liegt Baden-Württemberg bei dieser Kennzahl gleichauf mit anderen westdeutschen Flächenländern. Allerdings bestehen auch hier innerhalb der Länder deutliche Unterschiede. In ländlichen Regionen liegt der Anteil autofreier Haushalte unter 10 Prozent.

Hochgerechnete und gerundete Absolut-Werte für den Modal-Split und Wegelängen

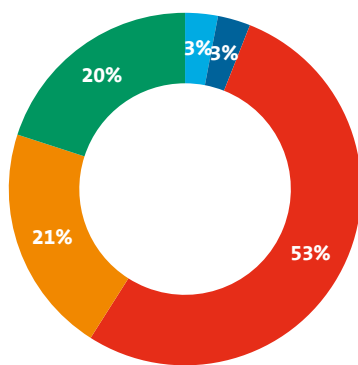
	Wege in Mio. pro Tag 2017*		Personenkilometer in Mio. pro Tag 2017*		Wegelängen in Kilometern 2017				
	Baden- Württemberg	Deutschland	Baden- Württemberg	Deutschland	Baden-Württemberg		Deutschland		
					Mittelwert	Median**	Mittelwert	Median**	
Hauptverkehrsmittel									
Zu Fuß	7	56	12	93	1,6	1,0	1,7	1,0	
Fahrrad	4	29	14	112	4,2	2,0	3,9	2,0	
MIV-Fahrer	15	112	236	1.747	15,5	6,7	15,8	6,7	
MIV-Mitfahrer	5	36	93	646	18,4	5,7	18,0	5,7	
ÖV	4	27	90	602	25,6	9,0	23,1	8,1	
gesamt	35	260	445	3.200	12,9	3,9	12,5	3,8	
Hauptwegezweck									
zur Arbeit	6	43	94	672	16,1	8,5	16,0	8,1	
dienstlich	4	28	73	534	20,8	5,7	19,0	5,7	
Ausbildung	2	18	19	131	7,7	2,7	7,3	2,9	
Einkauf	5	41	28	214	5,5	2,4	5,3	2,0	
Erledigung	5	37	50	375	10,3	3,4	10,2	3,6	
Freizeit	10	72	157	1.095	15,5	3,9	15,5	3,9	
Begleitung	3	21	24	179	8,8	2,9	8,6	2,9	
gesamt	35	260	445	3.200	12,9	3,9	12,5	3,8	

* Anders als 2017 gab es in der MiD 2002 und 2008 keine Stichprobenaufstockung in Baden-Württemberg. Daher ist eine Zeitreihendarstellung der regionalen hochgerechneten Werte in der Differenzierung nach Verkehrsmitteln oder Zwecken aus methodischen Gründen nicht möglich und es erfolgt nur die Darstellung für 2017.
 **Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zu Fuß: Der Median liegt bei 1,0 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Fußwege bis zu 1,0 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert. Alle Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege.

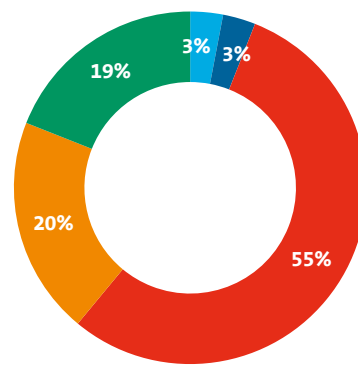
Wege



Modal-Split Baden-Württemberg
Anteile Personenkilometer

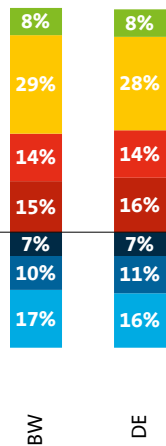


Modal-Split Deutschland
Anteile Personenkilometer

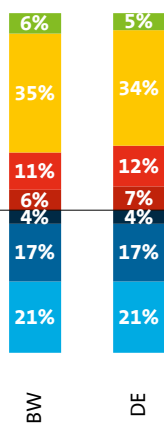


Wegezwecke

Anteile Wege

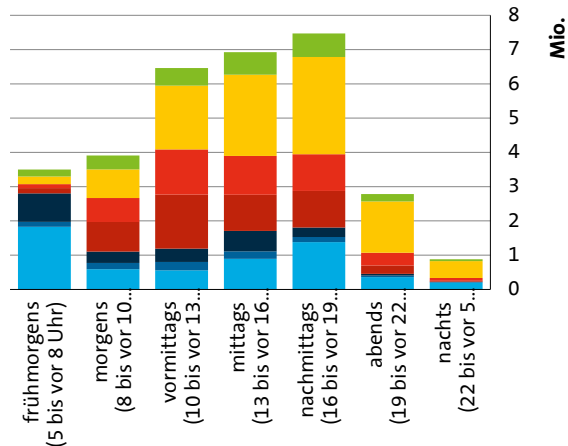


Anteile Personenkilometer



Wegezwecke nach Startzeit des Weges

Startzeit des Weges (Anzahl in Mio. pro Tag)



Weniger Aktivität bei Kindern, weiter wachsende Autovorlieben bei den Seniorinnen und Senioren

- In Baden-Württemberg wie auch bundesweit sind junge Erwachsene in den größeren Städten weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen in den vergangenen Jahren. Dies drückt sich auch in etwas rückläufigen Führerscheinbesitzquoten aus. In den höheren Altersgruppen verhält es sich anders. So unterscheidet sich die Alltagsmobilität der 30- bis 60-Jährigen nur wenig von der dieser Altersgruppe in den MiD-Erhebungen 2002 und 2008.
- Bei den Seniorinnen und Senioren wächst wie schon zwischen 2002 und 2008 die Automobilität insbesondere in deren höheren Altersgruppen ganz erheblich. Hintergrund sind vor allem mehr ältere Frauen, die selbst am Steuer sitzen und öfter über ein Auto verfügen als frühere Seniorinnen.
- Carsharing-Anbieter finden in den Großstädten ihre Mitglieder. Dort verfügen oft mehr als 10 Prozent der Haushalte über eine oder mehrere Mitgliedschaften. Landesweit beträgt dieser Wert 5 Prozent. Die tatsächliche Inanspruchnahme kann jedoch mit dieser Verbreitung nicht mithalten. Vier von zehn Carsharern greifen fast nie auf dieses Angebot zurück. Geteilte Autos stellen also am ehesten eine gelegentliche Option mit geringen Fahrleistungsanteilen dar.

Erste Bilanz: Verkehrswende in Ansätzen sichtbar, aber bei weitem nicht vollzogen

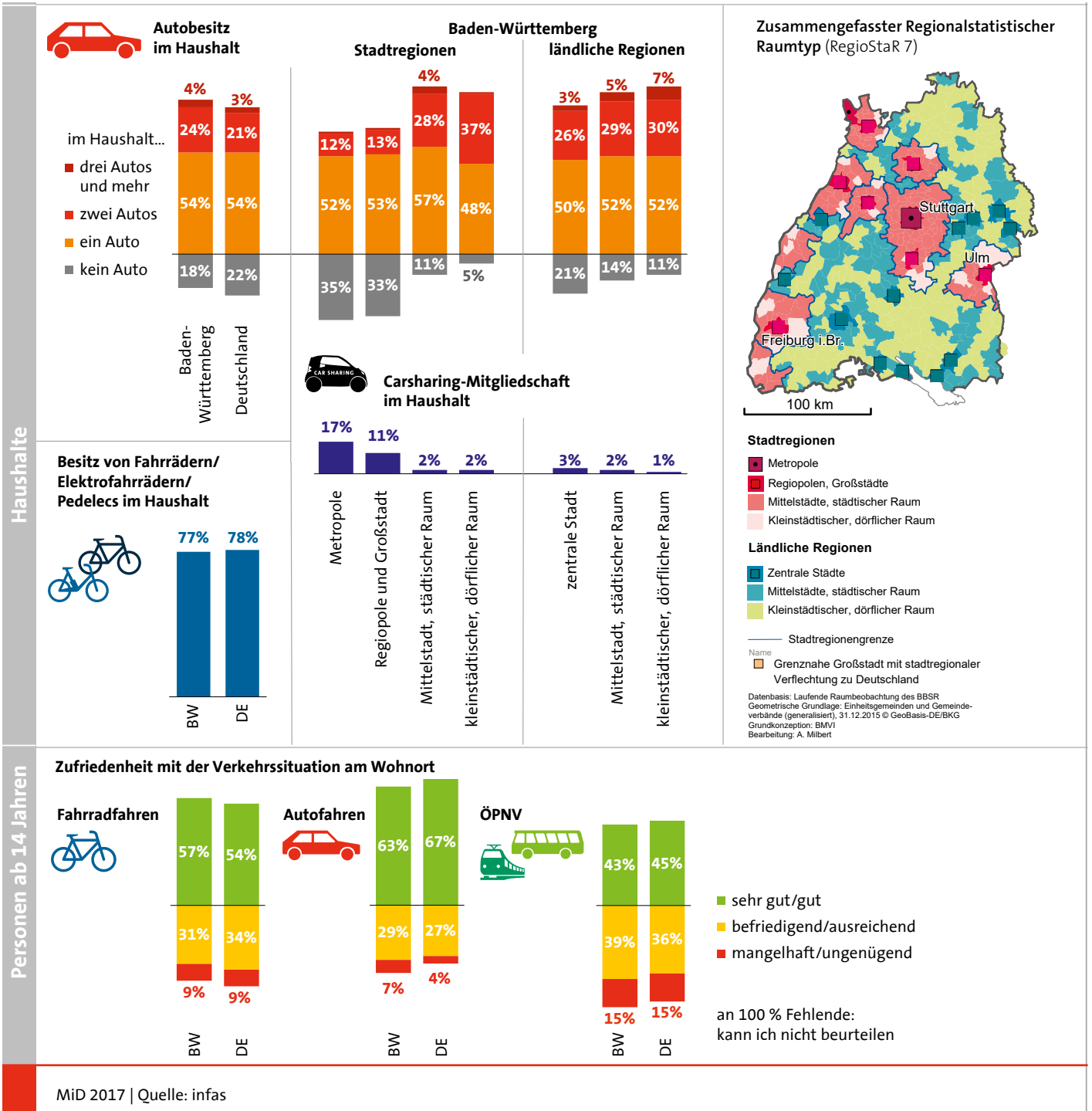
- Die Verkehrswende ist nach den vorgestellten Resultaten bundesweit wie auch im Südwesten der Republik in Ansätzen erkennbar. Sie erreicht aber nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Insgesamt bleibt das Auto, vor allem beim Blick auf die Kilometerleistung und außerhalb der Städte, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins.
- Unter der Oberfläche der Durchschnittswerte für das Geschehen im Personenverkehr sind bundesweit wie länderspezifisch verschiedene und teilweise gegenläufige Entwicklungen festzuhalten. Sie laufen vor allem entlang der Altersgrenzen. Während die Alltagsmobilität insbesondere in den jüngeren Generationen nicht mehr so eindeutig vom Auto geprägt ist, wächst dessen Bedeutung in der älteren Generation nach wie vor.
- Eine weitere Trennlinie verläuft zwischen Stadt und Land, ebenfalls mit einer vielfältigeren Mobilität in den Städten und einer noch immer wachsenden Automobilität in den ländlichen Räumen.

Hintergrundfaktoren prägen das Mobilitätsgeschehen mehr als Optimierungen der Verkehrsangebote selbst

- Bundesweit gesehen werden Veränderungen in der Alltagsmobilität oft eher durch strukturelle Effekte wie der (Re-)Urbanisierung und den Beschäftigungszuwachs als durch verkehrliche Verbesserungen getrieben. Sowohl der Bevölkerungszuwachs in den Metropolräumen als auch der vor allem dort wachsende Berufs- und Einpendlerverkehr begünstigen die ÖPNV-Nachfrage.
- Die Ergebnisse unterstreichen somit, dass die Gestalt der Alltagsmobilität in der Regel eine Folge ihrer Rahmenbedingungen ist. Die Siedlungsstruktur bestimmt die Mobilitätsnachfrage ganz entscheidend, ebenso die Situation im Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Wenn eine umweltverträglichere Alltagsmobilität das Ziel ist, müssen insbesondere bei solchen Bestimmungsfaktoren neue Lösungen gefunden werden. Diese sind oft nur mittel- und langfristig erreichbar, leisten aber bezogen auf das Ziel im Bereich Mobilität einen hohen Beitrag. Während Urbanisierung und Suburbanisierung vor allem den öffentlichen Verkehr begünstigen, wirkt in Regionen außerhalb der Ballungsräume beispielsweise die Tendenz zum Einkaufsangebot auf der viel bemühten „grünen Wiese“ zugunsten des privaten Autos.

Der einfache Blick genügt nicht

- Bereits die ersten Auswertungen im der MiD 2017 offenbaren, dass für eine Gesamtbilanz an fast allen Stellen der einfache Blick nicht genügt und genauer hingesehen werden muss. Dies betrifft regionale Unterschiede zwischen Stadt und Land ebenso wie Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Bezogen auf den dabei oft verwendeten Modal Split - also die prozentuale Verteilung der Verkehrsmittel einschließlich des Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen - zeigt sich etwa bei einem Fokus auf den Radverkehr, dass einige Städte Anteile von etwa 30 Prozent verzeichnen, andere dagegen im einstelligen Bereich verharren. Ursache dafür sind in der Regel unterschiedliche Gestaltungen der Fahrradinfrastruktur vor Ort. Dort, wo ein gutes Radverkehrsangebot besteht, wird dies von den Bürgerinnen und Bürgern auch in Anspruch genommen. Ähnliches gilt für die Angebote von Bus und Bahn und sogar für die Situation im Fußverkehr. Aktive Bemühungen um Verbesserungen zeigen also Wirkung.



Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort

Fahrradfahren

Region	sehr gut/gut	befriedigend/ausreichend	mangelhaft/ungenügend
BW	57%	31%	9%
DE	54%	34%	9%

Autofahren

Region	sehr gut/gut	befriedigend/ausreichend	mangelhaft/ungenügend
BW	63%	29%	7%
DE	67%	27%	4%

ÖPNV

Region	sehr gut/gut	befriedigend/ausreichend	mangelhaft/ungenügend
BW	43%	39%	15%
DE	45%	36%	15%

■ sehr gut/gut
 ■ befriedigend/ausreichend
 ■ mangelhaft/ungenügend

an 100 % Fehlende:
 kann ich nicht beurteilen

Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017

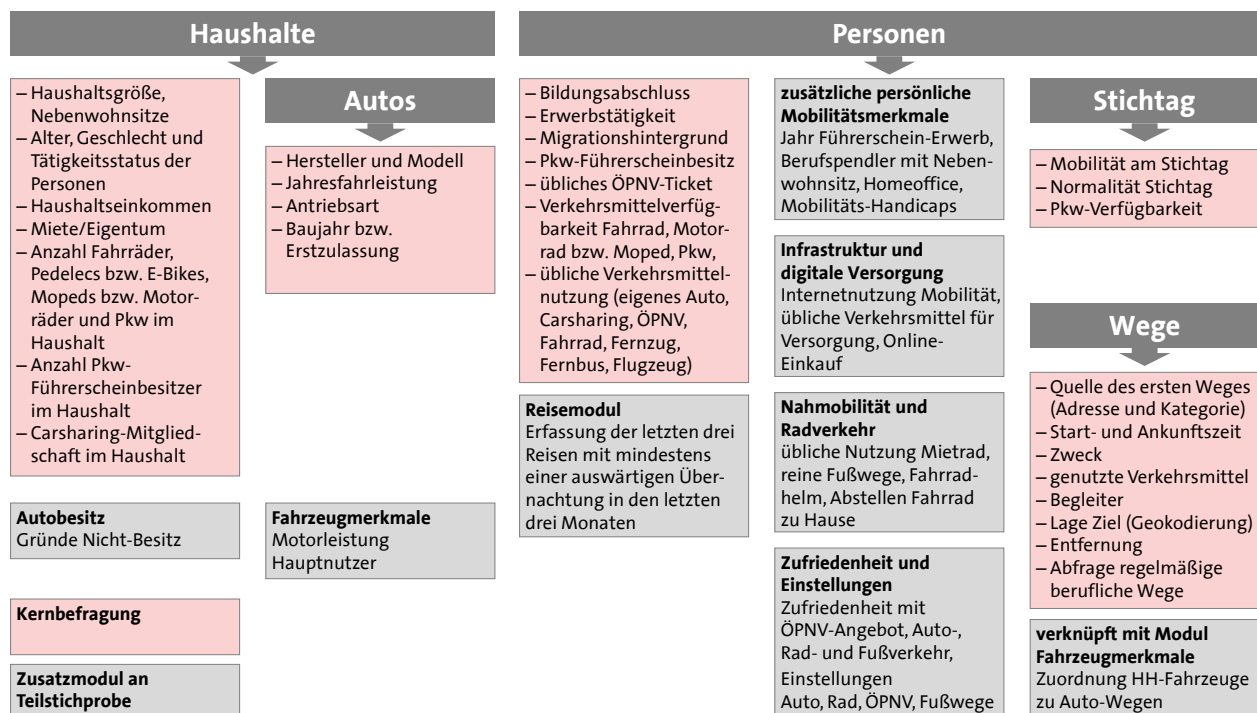
Die MiD 2017 bietet über die in diesem Ergebnis-telegramm für Baden-Württemberg dargestellten Inhalte zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden in einem bundesweiten Ergebnisbericht sowie in verschiedenen Regionalreports aufgegriffen. Diese werden zum Jahresende 2018 vorliegen.

Einen Einblick in die erhobenen Inhalte gibt die in der Abbildung auf dieser Seite dargestellte Übersicht zu den Modulen des MiD-Fragebogens. Dieser war modular aufgebaut, um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer waren, gab es Bestandteile, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Zusätzlich konnte jeder regionale Auftraggeber zwei dieser Module auswählen.

Damit stehen zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008 hinausgehen. Dazu zählen differenzierte Angaben zu den in den Befragungshaushalten vorhandenen Pkw, Aspekten der Nahversorgung, der Zufriedenheit mit bestimmten Verkehrsmitteln sowie dem öffentlichen und dem Radverkehr.

Weiterhin können Hintergrundvariablen beleuchtet und zur Erklärung des beobachteten Verkehrsverhaltens herangezogen werden. Ergänzend zu dem vorliegenden Ergebnistelegamm werden im finalen Datenbestand differenzierte räumliche Informationen zur Lage der befragten Haushalte sowie zu Zielorten der erfassten Wege verfügbar sein. Auch diese Ergebnisse werden die verschiedenen Berichte aufgreifen. Schließlich sind im Rahmen statistischer Verfahren Modellrechnungen zum Modal Split geplant, um bundesweit kreisweise Ergebnisse schätzen zu können.

Darüber hinaus werden die anonymisierten Datensätze der MiD 2017 der Wissenschaft sowie weiteren Interessierten zur Verfügung stehen. Alternativ wird ein Online-Tabellierungswerkzeug nutzbar sein. Außerdem liegen unter www.mobilitaet-in-deutschland.de Berichte und Präsentationen zum Download bereit. Für die Erhebungen 2002 und 2008 sind diese weiterhin komplett verfügbar.



Erläuterung wichtiger Begriffe

Hauptverkehrsmittel	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
Modal Split	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
Stichtag/Berichtstag	Jeder Befragte erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.
Übliche Verkehrsmittelnutzung	Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegebene enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.
Verkehrsaufkommen	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Verkehrsleistung	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Weg	In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).
Zensuskorrektur	Auf Basis des Zensus hat das Statistische Bundesamt Bevölkerungswerte rückwirkend ab 2011 korrigiert. Diese Faktoren sind wichtig für die Hochrechnung der MiD-Ergebnisse. Die veränderten Bevölkerungswerte erfordern entsprechende Anpassungen. Diese sollten jedoch nicht pauschal, sondern differenziert nach Gebietstypen erfolgen. Diese Differenzierungen liegen dem MiD-Team seit September 2018 vor. Bis März 2019 erfolgt daher eine Anpassung der Ergebnisse von 2002 und 2008. Dies wird keine grundsätzlichen Änderungen nach sich ziehen, erlaubt aber einen exakteren Zeitvergleich. Diese Ergebnisse werden im Frühjahr 2019 vorliegen. Die Resultate von 2017 sind davon nicht betroffen.

