Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD)

Metropolregion Hamburg und HVV

Hamburg, 27. Mai 2019

Mobilität in Deutschland

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Was nun kommt:
Unsere Inhalte für die Metropolregion

Mobilität
in Deutschland – MiD

- Wie die Ergebnisse entstanden sind -
  ein wenig Methode
- Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten
- Ein Blick auf die bundesweiten Ergebnisse in der Zeitreihe
- Zentrale Mobilitätsparameter -
  Tageswerte pro Person, Modal Split, Wegezwecke und mehr
- Warum, wann und wie weit die Region unterwegs ist -
  Wegezwecke, Tagesganglinie und Entfernungen
- Übliche Verkehrsmittelnutzung für Auto, ÖPNV und Fahrrad
- Mobilitätsoptionen und Lebensphasen
- Zufriedenheit und übliche Nutzung
- Zusammenfassung

Wie die Ergebnisse entstanden sind - ein wenig Methode

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

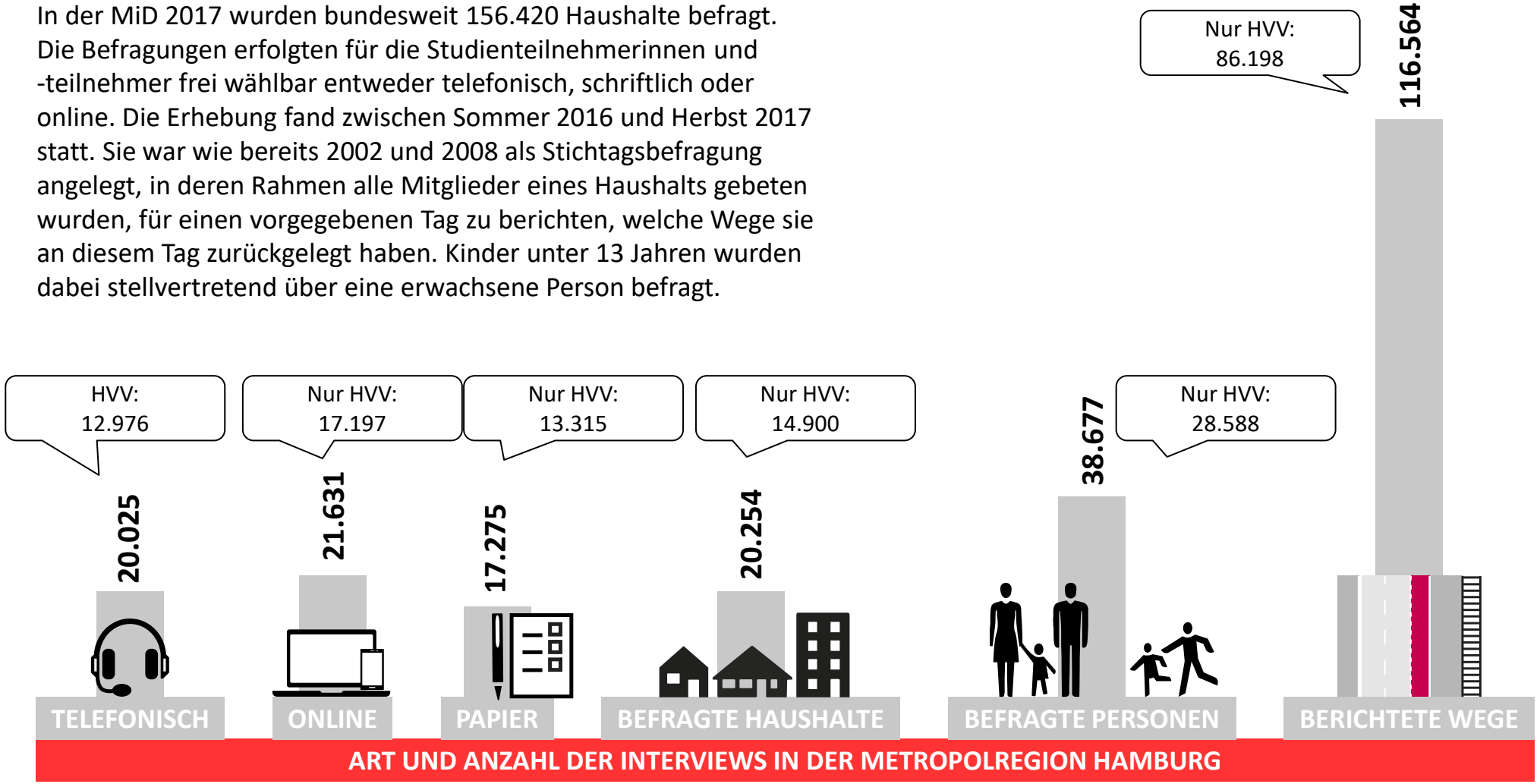
IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Mobilität in Deutschland 2017:
Vorgehen und Umfang der Befragung

Mobilität
in Deutschland – MiD

In der MiD 2017 wurden bundesweit 156.420 Haushalte befragt. Die Befragungen erfolgten für die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer frei wählbar entweder telefonisch, schriftlich oder online. Die Erhebung fand zwischen Sommer 2016 und Herbst 2017 statt. Sie war wie bereits 2002 und 2008 als Stichtagsbefragung angelegt, in deren Rahmen alle Mitglieder eines Haushalts gebeten wurden, für einen vorgegebenen Tag zu berichten, welche Wege sie an diesem Tag zurückgelegt haben. Kinder unter 13 Jahren wurden dabei stellvertretend über eine erwachsene Person befragt.



Liste der regional Beteiligten:
nahezu bundesweit breite Grundlage

Mobilität
in Deutschland – MiD

Bundesländer
- Baden-Württemberg
- Freistaat Bayern
- Brandenburg
- Freie Hansestadt Bremen
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Freistaat Thüringen

Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen
- Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Nordhessischer Verkehrsverbund GmbH (NVV)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
- Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Verkehrsverbund Vogtland (VVV)
- Wuppertaler Stadtwerke (WSW)

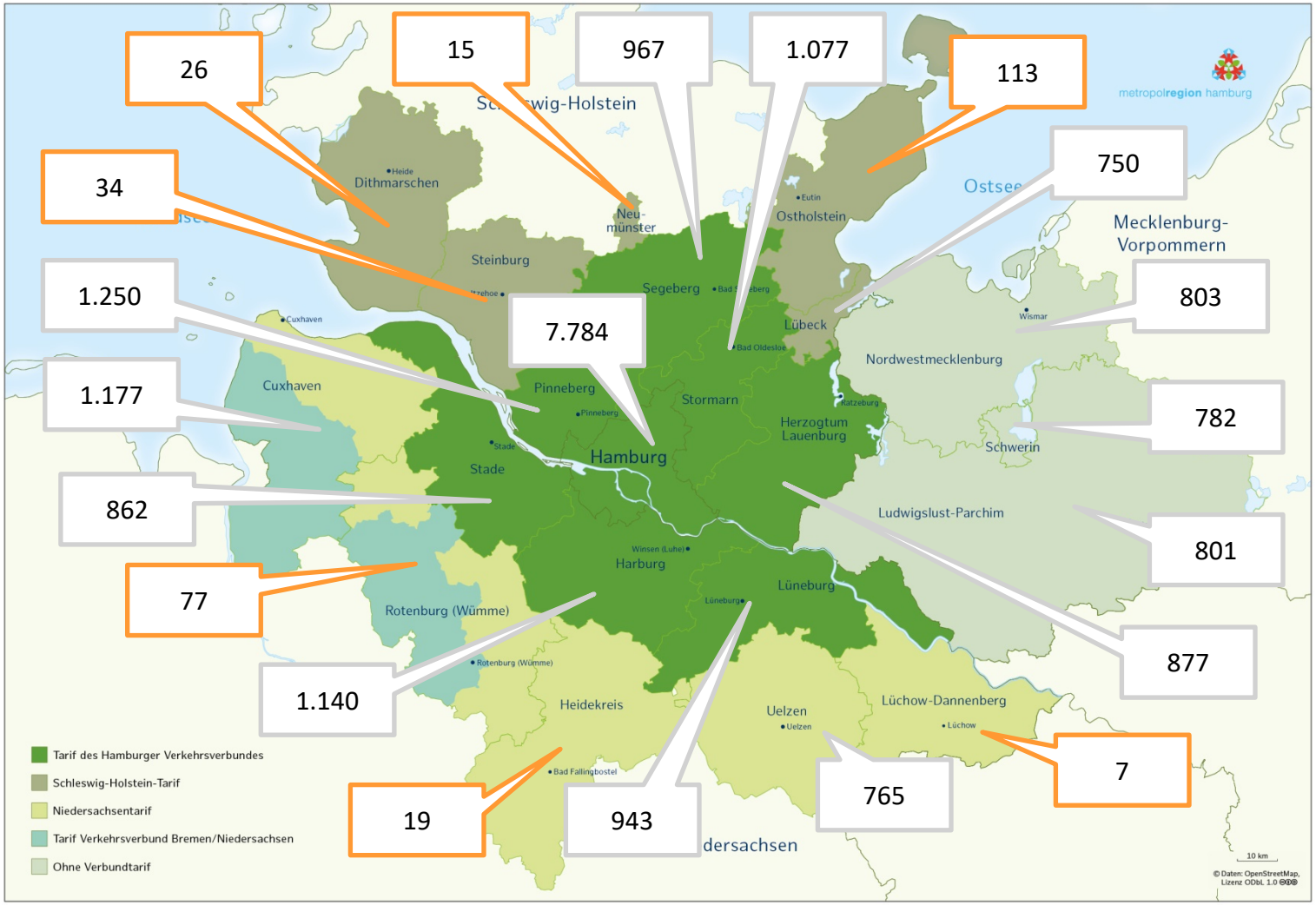
Überregionale Verbände und Großräume
- Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Metropolregion Hamburg
- Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)
- Region Westmecklenburg
- StädteRegion Aachen
- Region Hannover
- Hessen Mobil
- ivm GmbH
- Planungsregion Nordschwarzwald
- Planungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (RVFRM)
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Landkreise
- Landkreis Ansbach
- Landkreis Bamberg
- Bodenseekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Fürth
- Landkreis Kitzingen
- Landkreis Lichtenfels
- Landkreis Lörrach
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis München
- Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landkreis Neustadt-Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Landkreis Nürnberger Land
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landkreis Roth
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Uelzen
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Städte und Gemeinden
- Stadt Aachen
- Stadt Ansbach
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Frankfurt am Main
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fulda
- Stadt Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein

Betrachtete Region:
räumliche Unterteilung Metropolregion Hamburg und HVV-Gebiet

Mobilität
in Deutschland – MiD



Anzahl der befragten Haushalte

Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

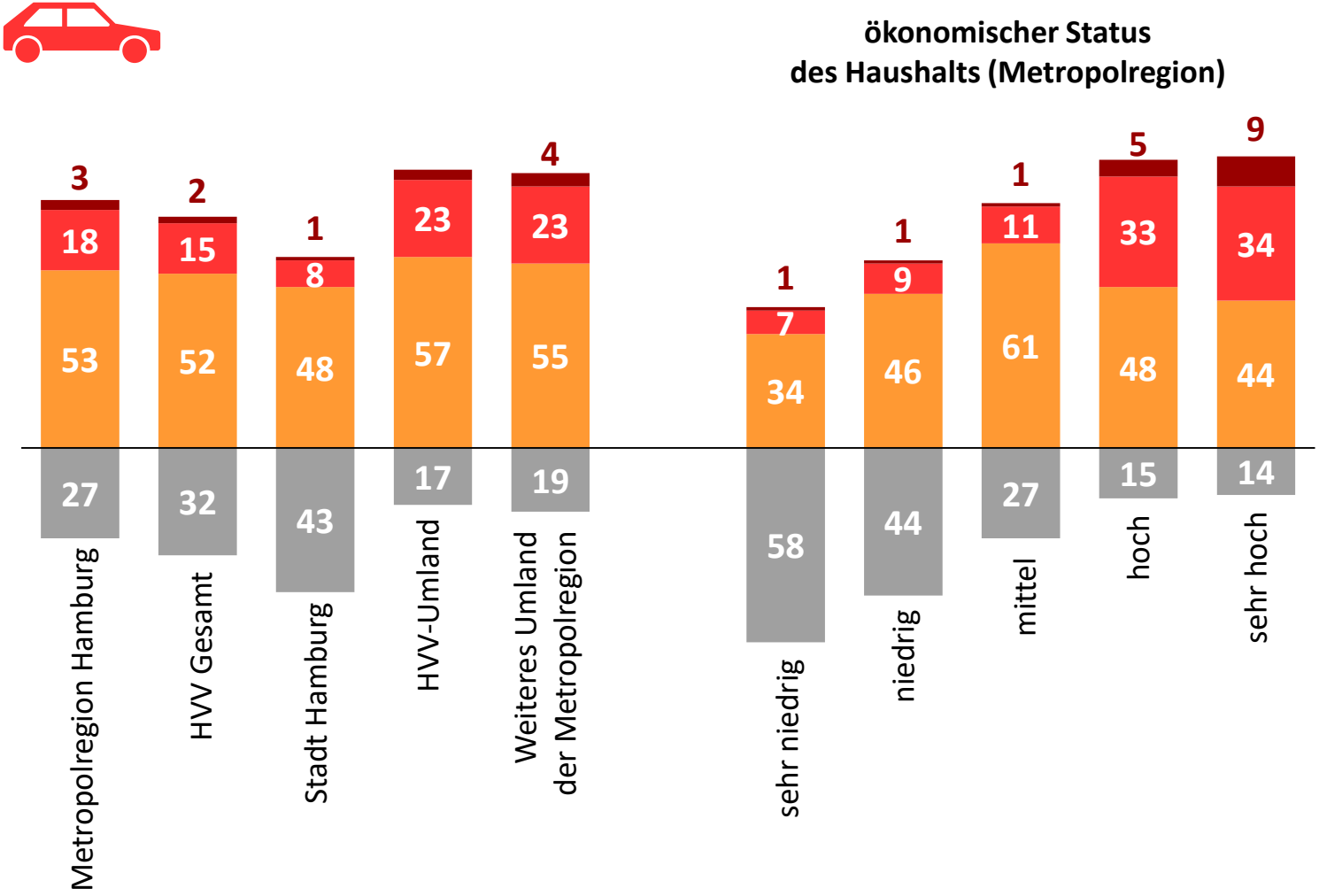
infas 360

Autobesitz in den Haushalten:
in Hamburg deutlich geringer, je ländlicher desto ausgeprägter

Mobilität in Deutschland – MiD

Haushalte

Angaben in Prozent



Für den **ökonomischen Status** wird auf Haushaltsebene ein Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen ermittelt und gruppiert.

Bei einer gewichteten Haushaltsgröße von **1,0** gelten folgende Grenzwerte des Nettoeinkommens:

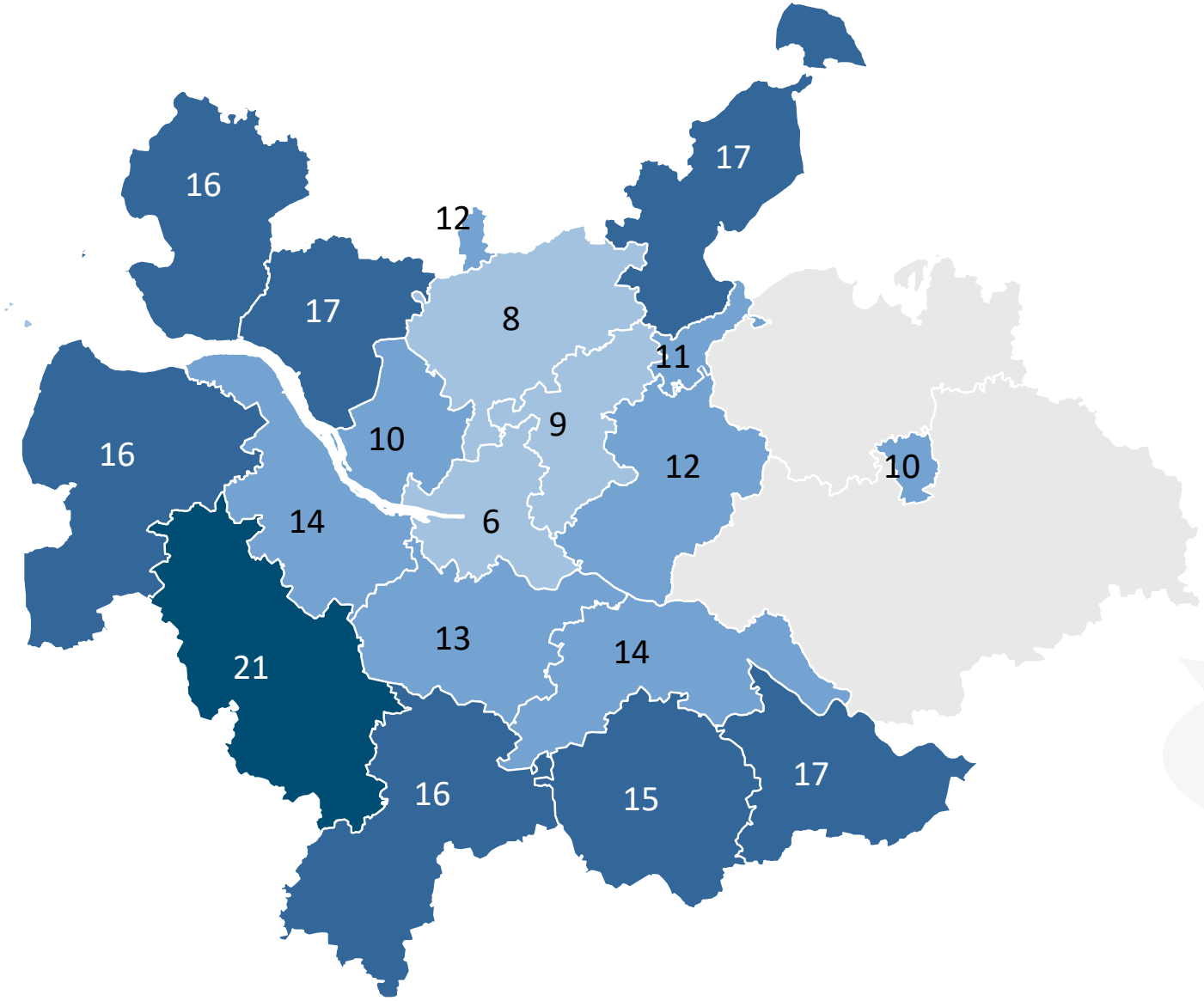
sehr niedrig:	bis unter 900,- €
niedrig:	unter 1.500 ,-€
mittel:	unter 2.600,- €
hoch:	unter 4.000,- €
sehr hoch:	mind. 4.000,- €

exakte Erläuterung siehe MiD-Nutzerhandbuch

Pkw-Besitz in der Metropolregion:

Wachstumsrate Pkw je 1.000 Einwohner zwischen 2008 und 2018

Mobilität
in Deutschland – MiD



Pkw-Wachstumsrate
Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, 2019

Angaben in Prozent

- fehlende Daten wegen Gebietsreform
- bis 10
- über 10 bis 14
- über 14 bis 18
- über 18

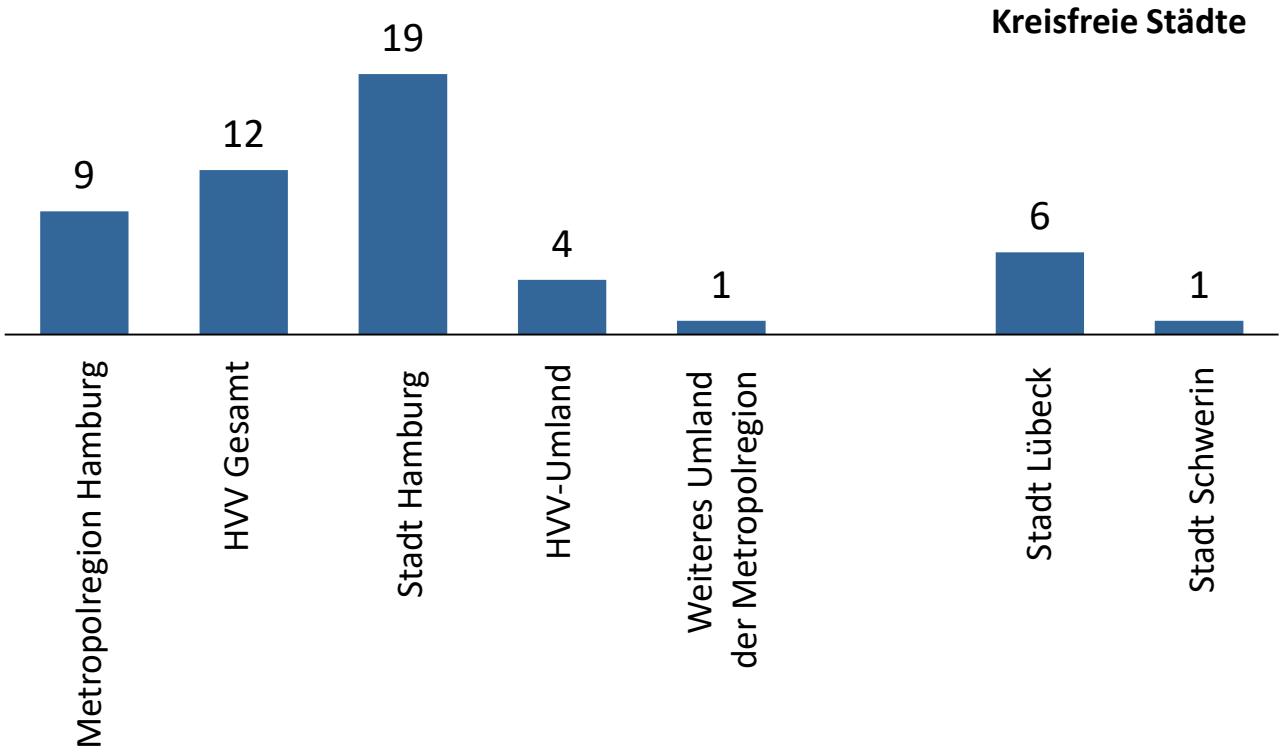
Trend:
deutliche Wachstumstraten; besonders in den peripheren Gebieten der Metropolregion

Carsharing-Mitgliedschaft in den Haushalten:
im Umland noch keine bedeutsame Rolle

Mobilität in Deutschland – MiD

Haushalte

Angaben in Prozent



Und die tatsächliche Nutzung?

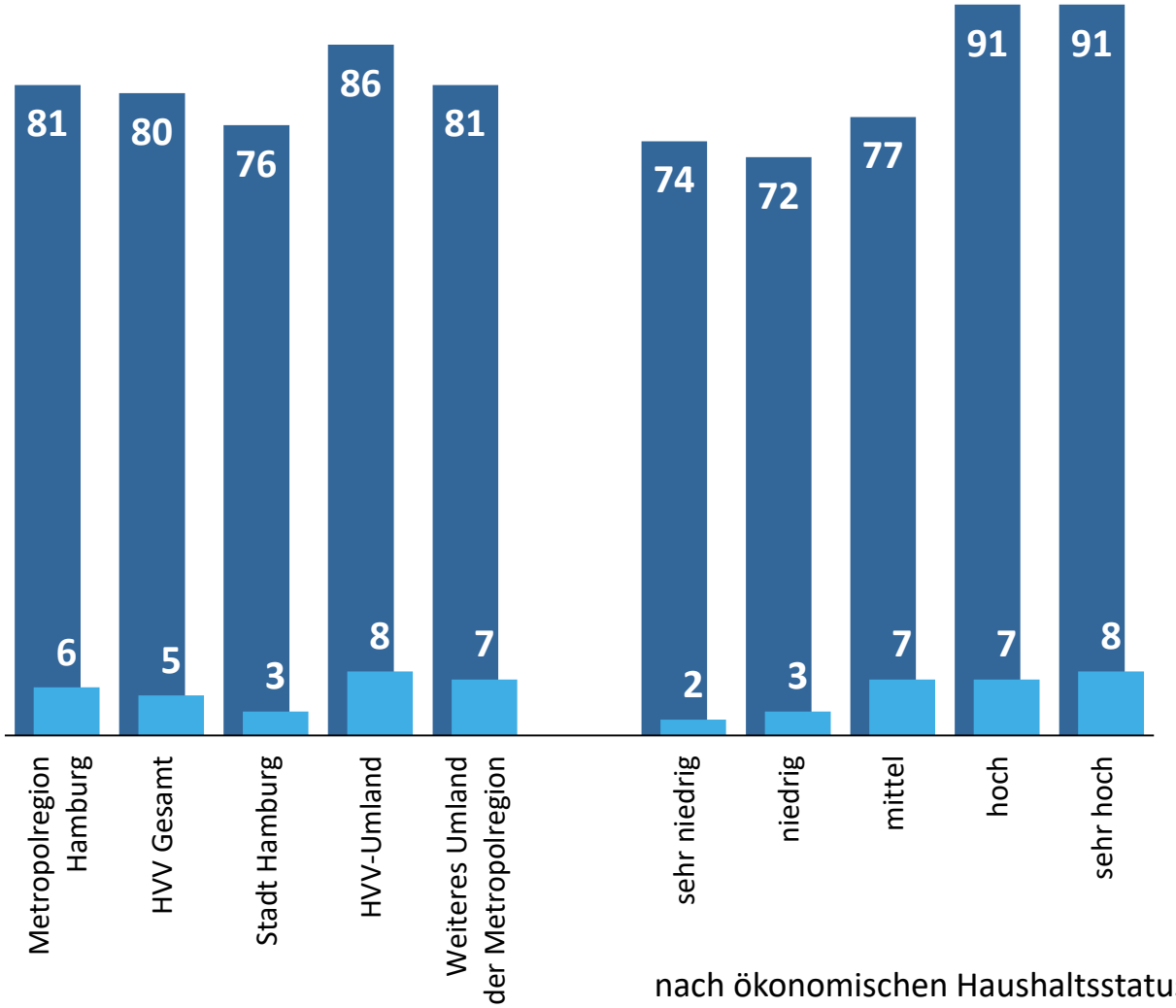
Nur ein kleiner Teil der Kunden nutzt das Angebot regelmäßig.

Womit wir radeln - Fahrradbesitz:
in der Metropolregion vier von fünf Haushalten mit Fahrrad

Mobilität
in Deutschland – MiD

Haushalte

Angaben in Prozent



Anteile der Haushalte mit Fahrrad

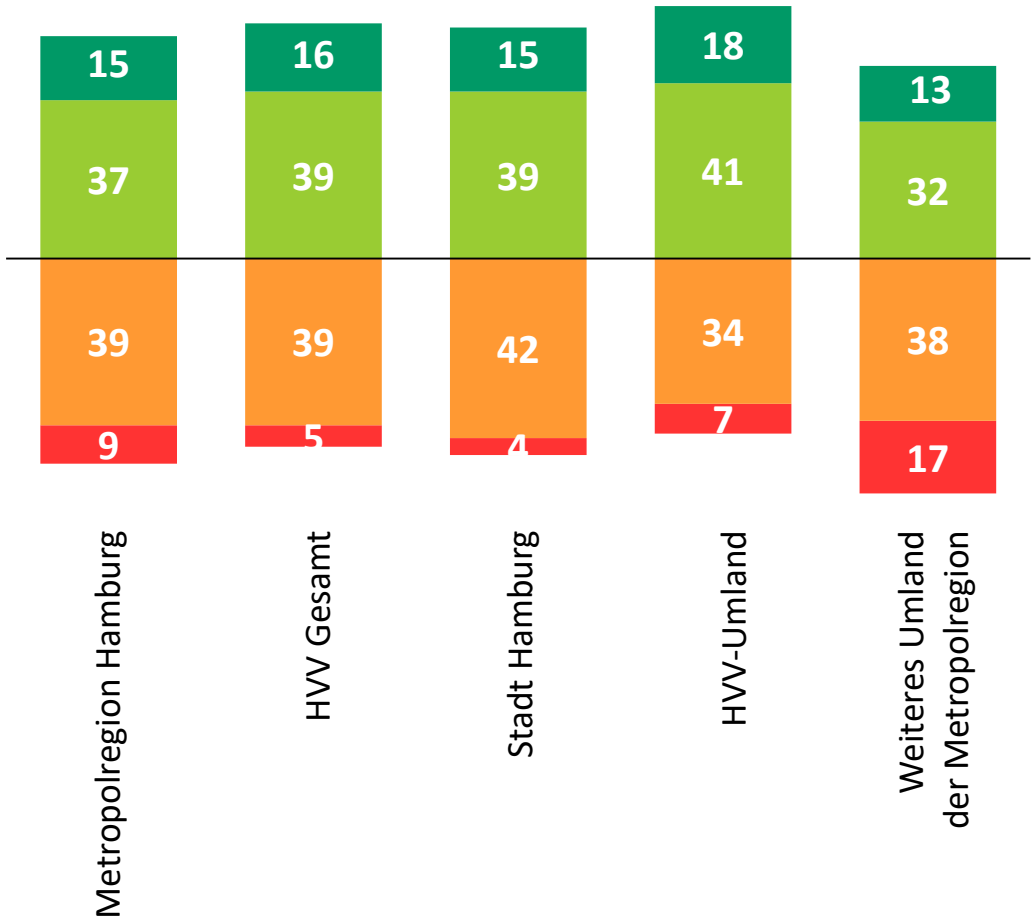
davon (auch) mit E-Fahrrad

Nahversorgungsqualität im Vergleich:
am besten im stadtnahen Umland

Mobilität
in Deutschland – MiD

Personen

Angaben in Prozent

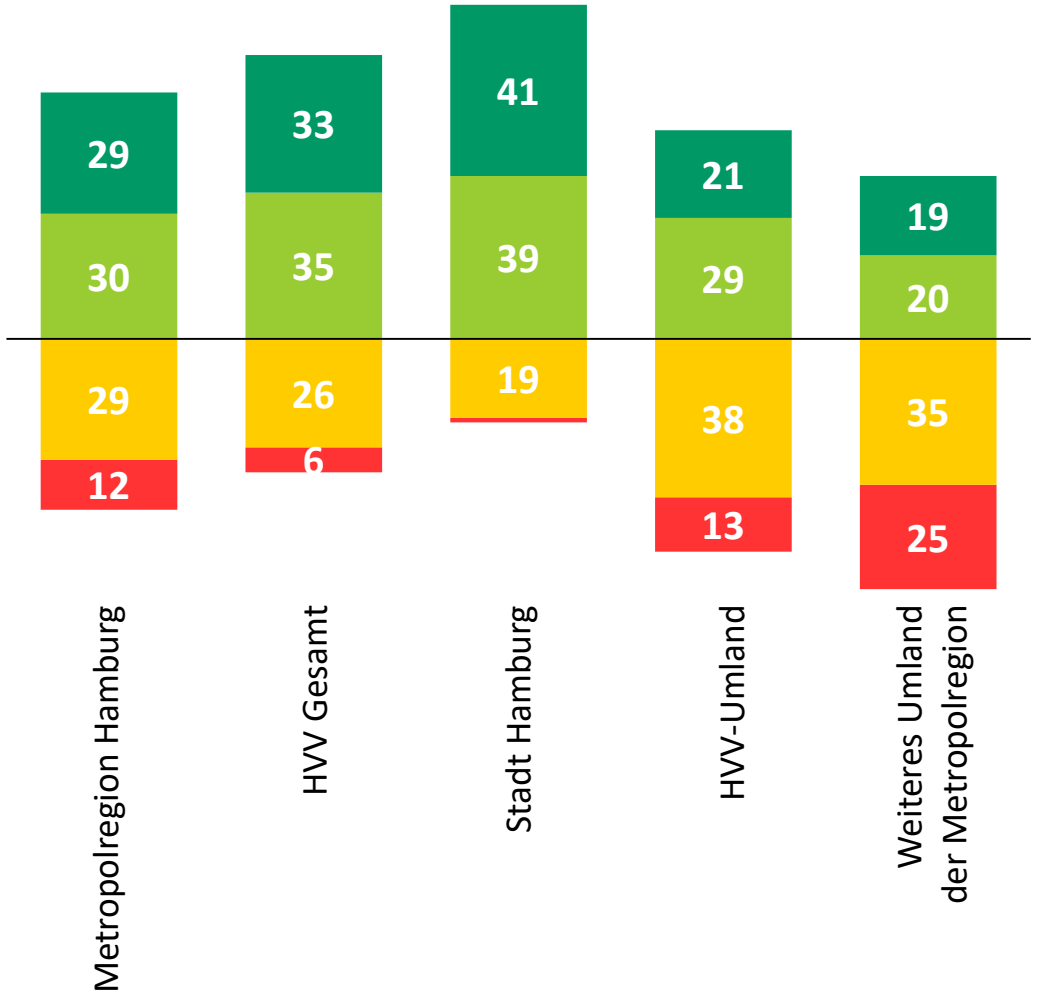


sehr gut
gut
schlecht
sehr schlecht

Nahversorgungsqualität:
zugespielte Klassifikation anhand der Erreichbarkeit von Geschäften und Versorgungseinrichtungen im Wohnumfeld (siehe MiD-Nutzerhandbuch), Ergebnis Deutschland:

- sehr gut (14 %)
- gut (38 %)
- schlecht (39 %)
- sehr schlecht (9 %)

ÖPNV-Anbindungsqualität:
im weiteren Umland wird es schwierig



Mobilität in Deutschland – MiD

Personen

Angaben in Prozent

ÖPNV-Bedienungsqualität:
kleinräumig bundesweit einheitlich zugespielte Klassifikation anhand der Haltestellenentfernung und Bedienungsqualität an der Wohnadresse :

- sehr gut – Bahnhaltepunkt in max. 1.000 m Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in max. 500 m Entfernung
- gut – Bahnhaltepunkt in max. 2.500 m Entfernung **sowie** Straßenbahn in max. 1.000 m oder Bushalt in max. 500 m Entfernung
- befriedigend - Bahnhaltepunkt in max. 2.500 m Entfernung **oder** Straßenbahn in max. 1.000 m oder Bushalt in max. 500 m Entfernung
- schlecht - Bahnhaltepunkt in über 2.500 m Entfernung oder Straßenbahn in über 1.000 m oder Bushalt in über 500 m Entfernung

Ein Blick auf die bundesweiten Ergebnisse in der Zeitreihe

eine Studie des:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research
Daten
Analysen
Strategien

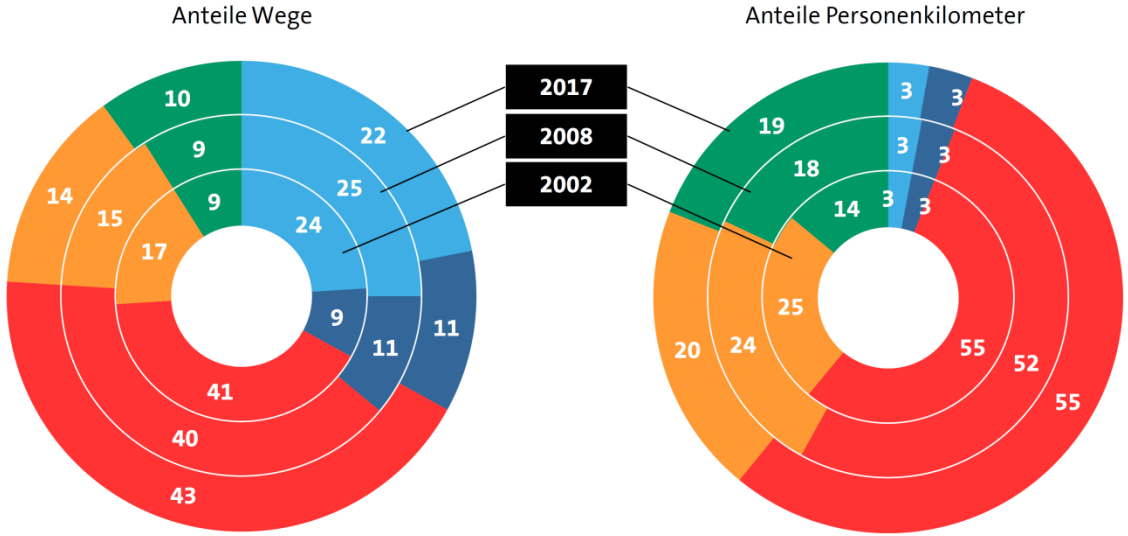
infas 360

Als Einstieg ein Exkurs zum Deutschland-Ergebnis:
weiterhin recht rot – bei steigendem Verkehrsaufkommen

Mobilität
in Deutschland – MiD

Modal Split

Zu Fuß
Fahrrad
MIV-Fahrer
MIV-Mitfahrer
ÖV



Angaben in Prozent

einschließlich Neukalibrierung der Ergebnisse 2002 und 2008 bedingt durch Zensuskorrektur und weitere Anpassungen

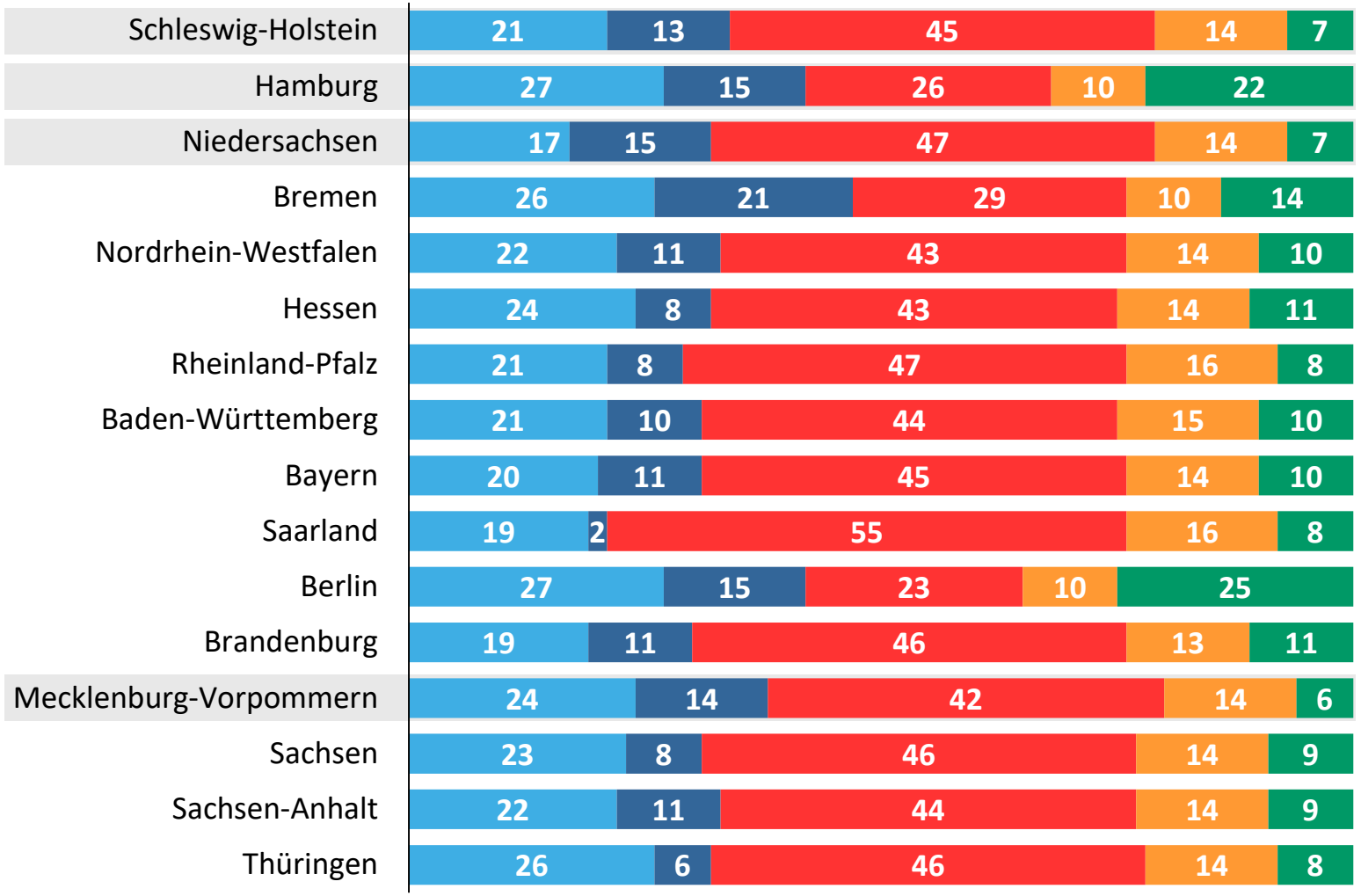
Modal Split (hochgerechnet)

	Wege *in Mio. pro Tag*			Personenkilometer *in Mio. pro Tag*			Wegelänge *in km* 2017	
	2002	2008	2017	2002	2008	2017	*Mittelwert*	*Median**
Zu Fuß	64	69	**56**	87	99	**93**	1,7	1,0
Fahrrad	25	29	**28**	81	96	**112**	3,9	2,0
MIV-Fahrer	111	110	**111**	1.487	1.608	**1.754**	15,8	6,7
MIV-Mitfahrer	45	41	**36**	661	740	**650**	18,0	5,7
ÖV	25	26	**26**	384	557	**605**	23,1	8,1
gesamt (rd.)	**270**	**275**	**260**	**2.700**	**3.100**	**3.200**	12,5	3,8

*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. Spalten 2017: Datenstand 12/2018

Hauptverkehrsmittel - Modal Split nach Bundesländern:
Was ist mit dem Saarland?

Mobilität in Deutschland – MiD



Wege

Zu Fuß

Fahrrad

MIV-Fahrer

MIV-Mitfahrer

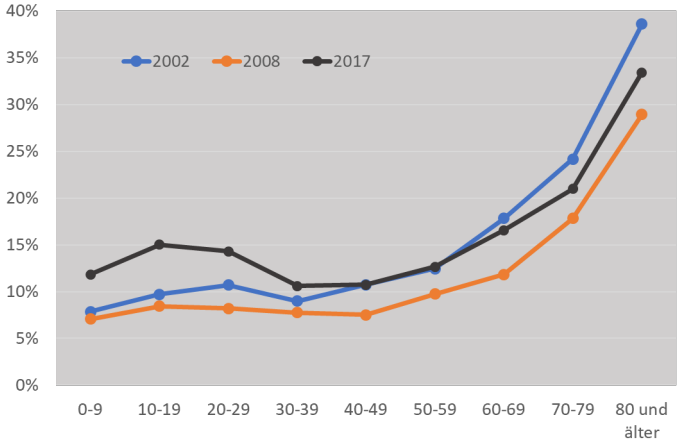
ÖV

Angaben in Prozent

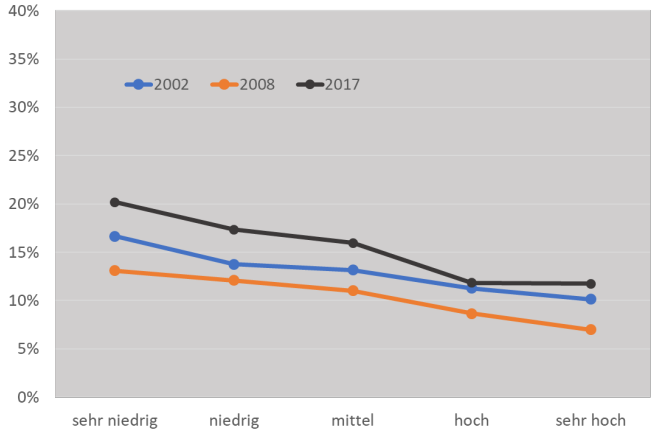
Exkurs – einige bundesweite Trendwerte 2002, 2008, 2017:
weniger Aktivität bei Kindern/Jugendlichen, aber keine CO_2-Reduktion

Mobilität
in Deutschland – MiD

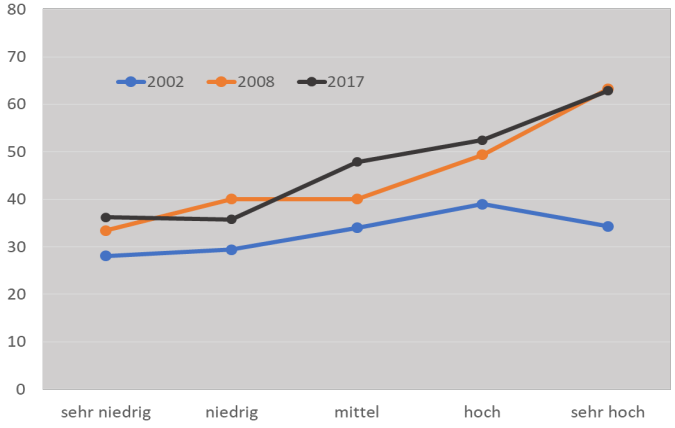
Nicht-Mobilität am Berichtstag
nach Alter der Person



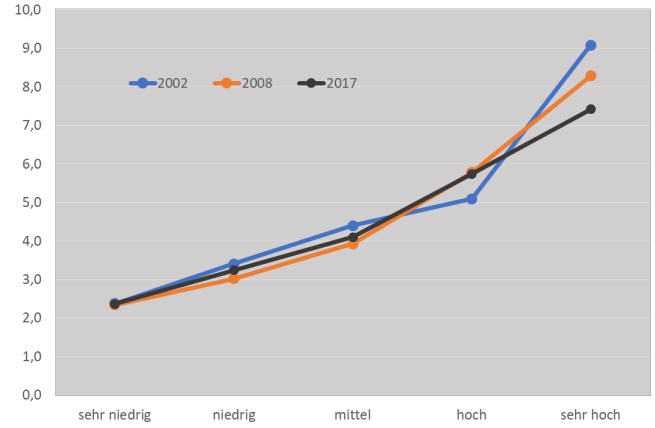
Nicht-Mobilität am Berichtstag
nach ökonomischem Status der Person



Pkw-Kilometer am Berichtstag pro Person
nach ökonomischem Status



CO_2 im Verkehr pro Tag und Person in kg
nach ökonomischem Status



Zentrale Mobilitätsparameter
Tageswerte pro Person, Modal Split, Wegezwecke und mehr

eine Studie des:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

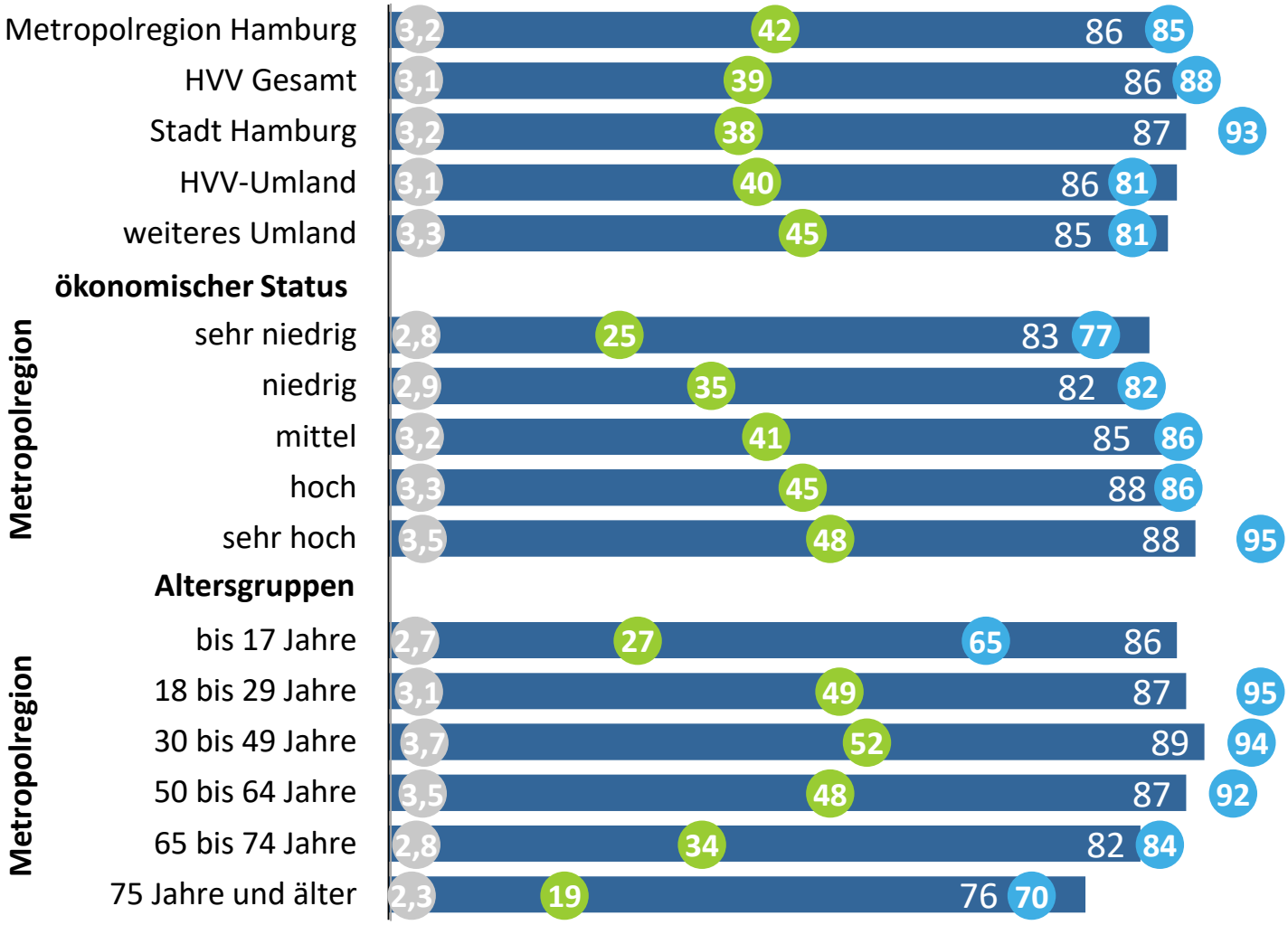
DLR

IVT Research
Daten
Analysen
Strategien

infas 360

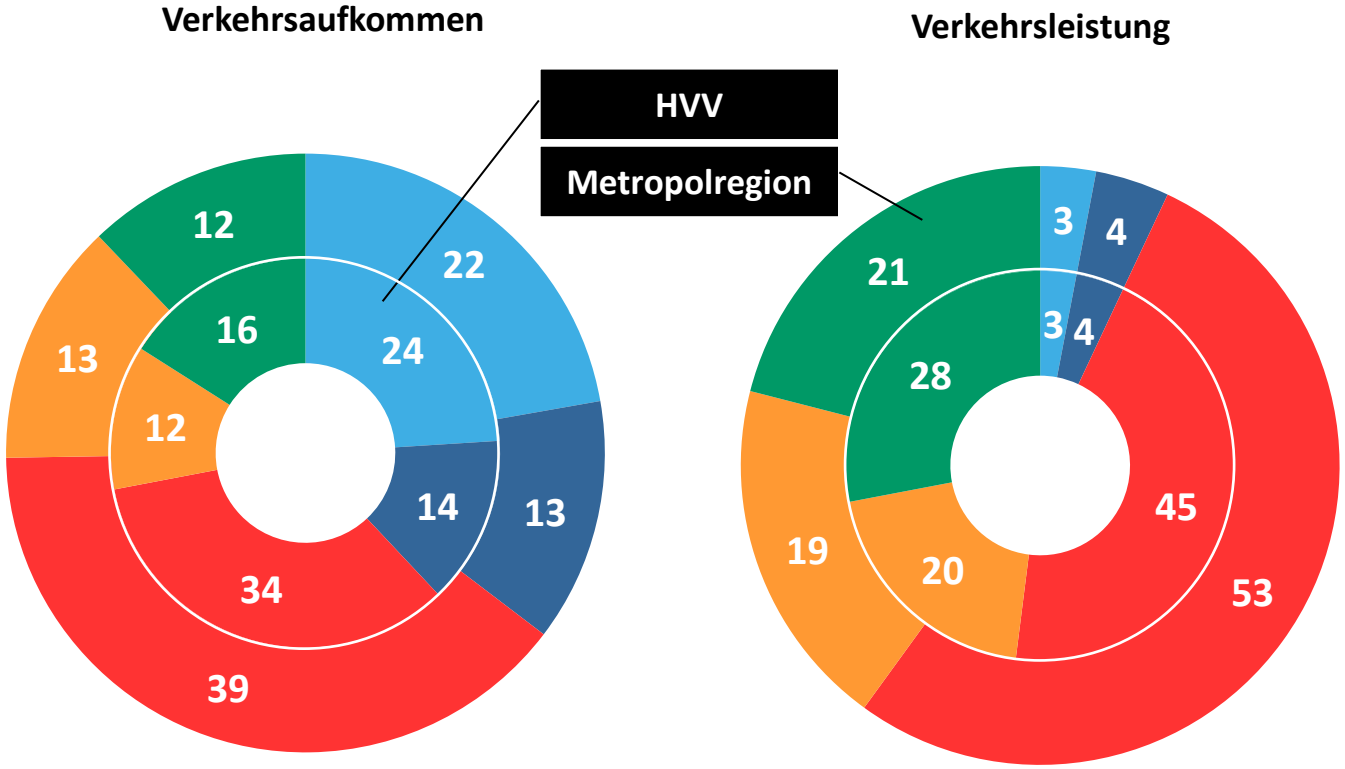
Mobilitätskennzahlen im Vergleich:
Unterschiede vor allem abhängig von der Lebenssituation

Mobilität
in Deutschland – MiD



Modal Split im Hamburger Umland – Verkehrsaufkommen und -leistung:
je periphärer, desto mehr Autonutzer

Mobilität
in Deutschland – MiD



Wege

Zu Fuß

Fahrrad

MIV-Fahrer

MIV-Mitfahrer

ÖV

Angaben in Prozent

Modal Split Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Vergleich:
Metropolregion nahe am Bundesergebnis

Mobilität
in Deutschland – MiD

Modal Split in Zeilen-% Wege	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Hamburg	27	15	26	10	22
HVV-Umland	21	12	43	14	10
HVV-Verbundgebiet gesamt	24	14	34	12	16
Metropolregion Hamburg gesamt	22	13	39	12	12
Köln	27	17	26	11	19
Berlin	27	15	23	10	25
München	24	18	25	10	24
Stuttgart	29	8	32	10	22
Kategorie Stadtregion - Metropole	21	8	47	16	8

Absolut Wege in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,6	0,9	1,6	0,6	1,3	**6,0**
HVV-Verbundgebiet gesamt	2,6	1,5	3,5	1,2	1,7	**10,5**
Metropolregion Hamburg gesamt	3,7	2,2	6,5	2,1	2,0	**16,5**

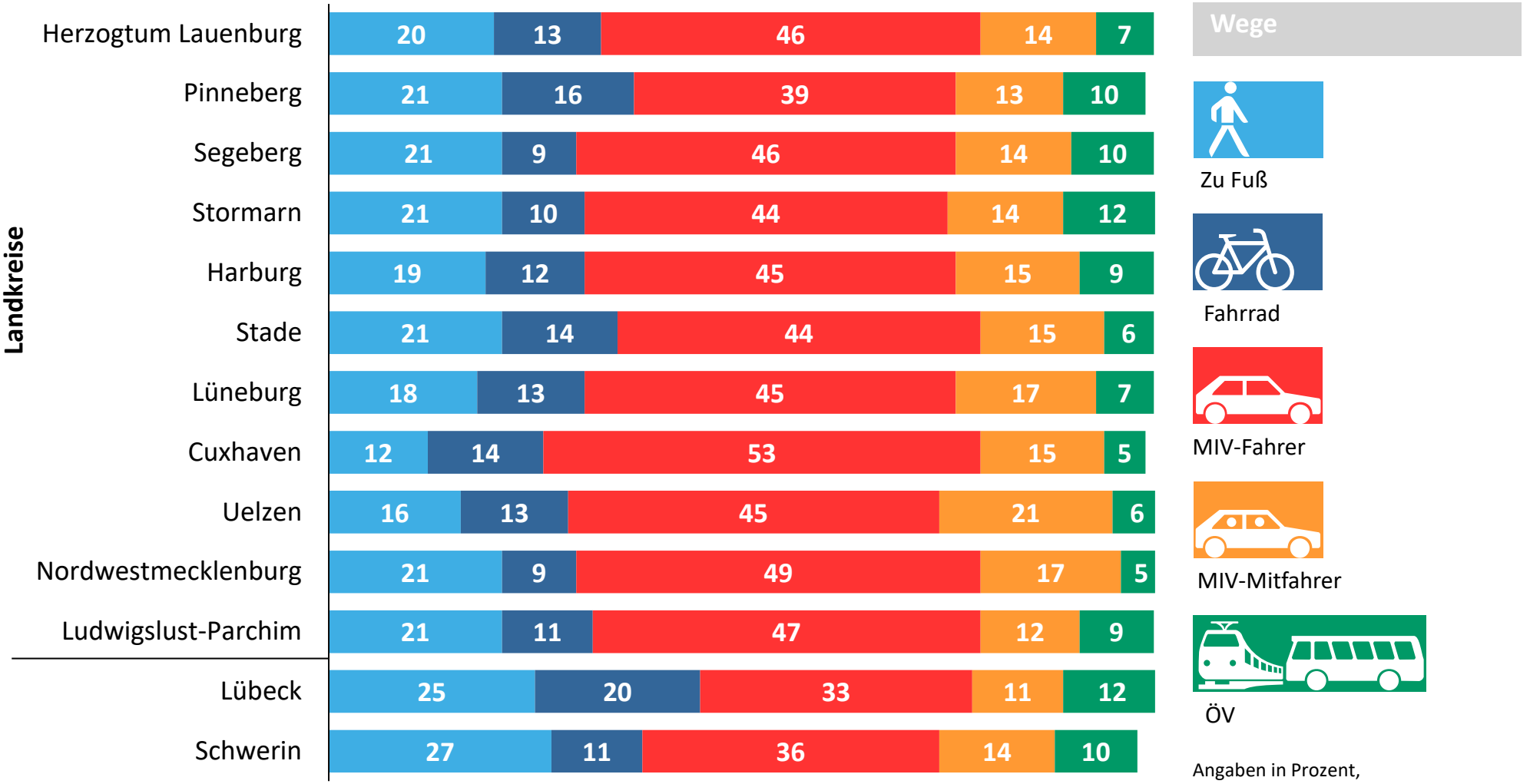
Absolut Personenkilometer in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	2,4	3,4	25,6	12,7	25,9	**70,0**
HVV-Verbundgebiet gesamt	4,2	5,4	58,0	25,4	38,0	**130,0**
Metropolregion Hamburg gesamt	6,0	8,0	113,6	42,1	45,3	**215,0**

Mittlere Wegelängen in km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,5	3,7	16,5	21,9	19,4	**11,7**
HVV-Verbundgebiet gesamt	1,6	3,6	16,4	20,3	21,7	**12,4**
Metropolregion Hamburg gesamt	1,6	3,6	17,5	19,3	22,1	**12,9**

Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege. Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet. Bei den Bundeslandwerten für Hamburg 2002 und 2008 wurde die nachträgliche Zensus-Korrektur der Bevölkerungsgröße berücksichtigt. Daher sind geringfügige Abweichungen von der bisherigen Berichterstattung möglich. MIV - motorisierter Individualverkehr (Auto, Lkw, Motorrad etc.)

Modal Split Verkehrsaufkommen nach Gebieten der Metropolregion:
Lübeck als Fahrradprimus

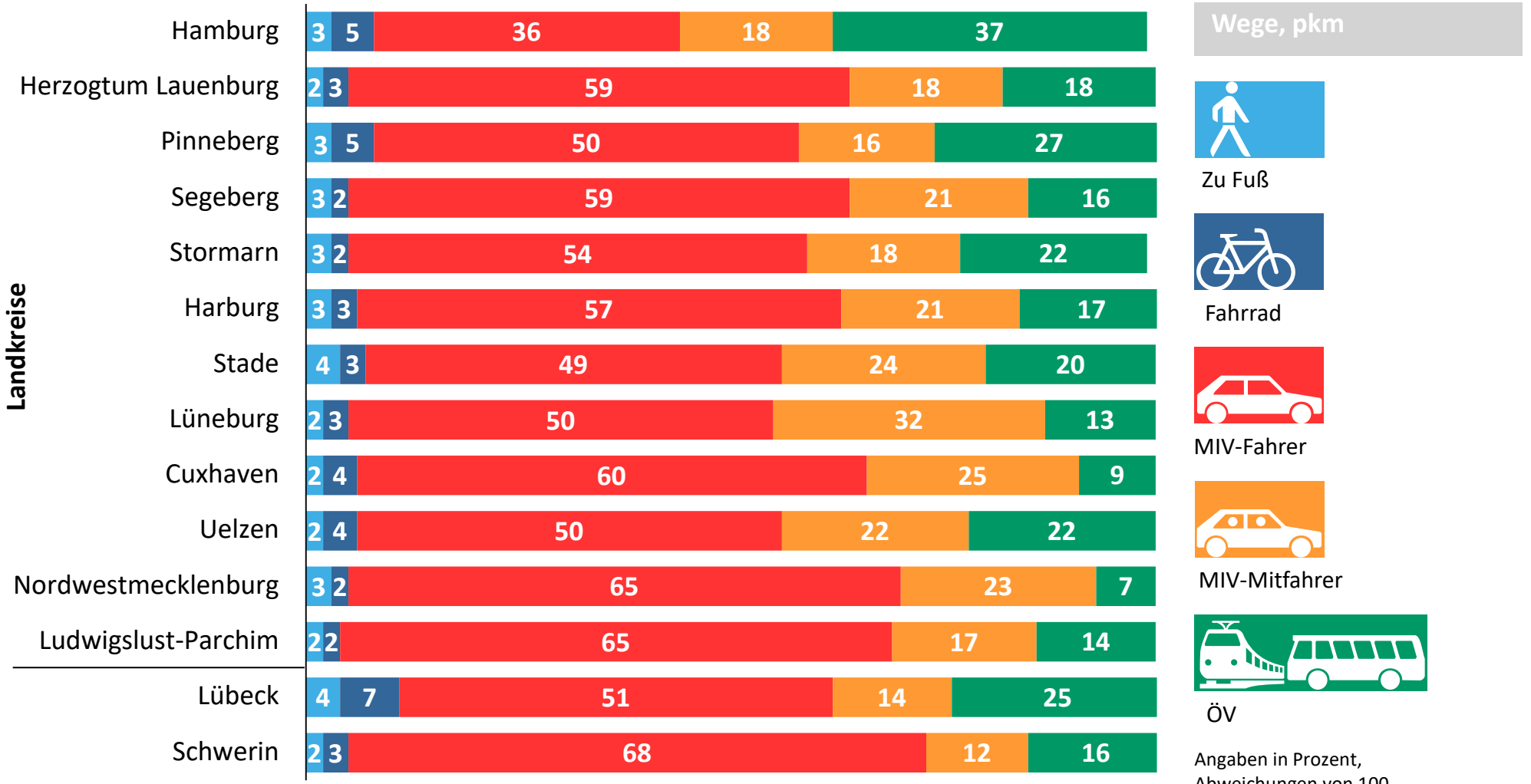
Mobilität in Deutschland – MiD



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

Modal Split Verkehrsleistung nach Kreisen:
Auto überall der anteilsstärkste Verkehrsträger

Mobilität in Deutschland – MiD



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

Warum, wann und wie weit die Region unterwegs ist - Wegezwecke, Tagesganglinie und Entfernungen

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Hauptwegezwecke 2017 in den Teilgebieten - Verkehrsaufkommen:
berufliche Mobilität weniger als die Hälfte

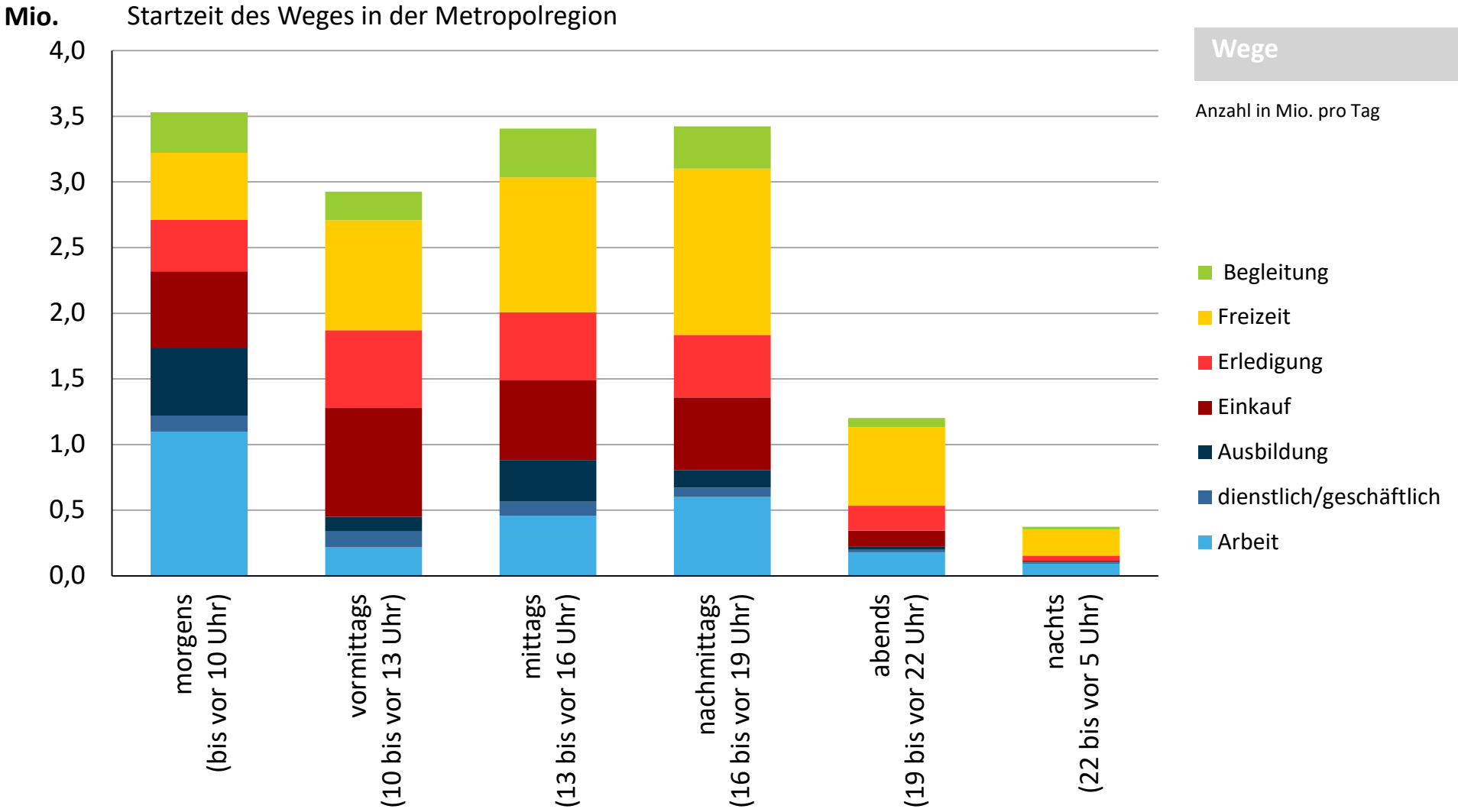
Mobilität
in Deutschland – MiD

Wege

Angaben in Prozent

Wann Wege starten - Metropolregion:
fast nur noch starke Verkehrszeiten

Mobilität
in Deutschland – MiD



Hochgerechnete Absolut-Werte und mittlere Wegelängen im Vergleich:
Aufkommen und Leistung differenziert nach Wegezwecken

Mobilität
in Deutschland – MiD

Wege

	Wege *in Mio. pro Tag*			Personenkilometer *in Mio. pro Tag*			Wegedauer Metropolregion* *in Min.*		Wegelänge Metropolregion *in km*	
	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	*Mittelwert*	*Median***	*Mittelwert*	*Median***
zur Arbeit	1,1	1,7	2,7	13,1	26,1	42,6	32,3	25,0	15,9	7,6
dienstlich	0,7	1,1	2,1	10,4	19,5	37,7	49,7	25,0	18,0	5,1
Ausbildung	0,4	0,7	1,1	2,1	4,6	7,5	20,8	15,0	6,7	2,3
Einkauf	0,9	1,8	2,7	3,5	7,8	13,5	17,5	10,0	4,9	1,9
Erledigung	0,8	1,4	2,2	7,9	15,4	26,8	27,8	15,0	12,0	3,6
Freizeit	1,7	3,0	4,4	29,9	49,8	72,4	38,2	20,0	16,3	4,4
Begleitung	0,4	0,8	1,3	3,1	6,8	14,5	21,6	15,0	11,0	2,9
gesamt	**6,0**	**10,5**	**16,5**	**70,0**	**130,0**	**215,0**	**29,4**	**15,0**	**13,0**	**3,8**

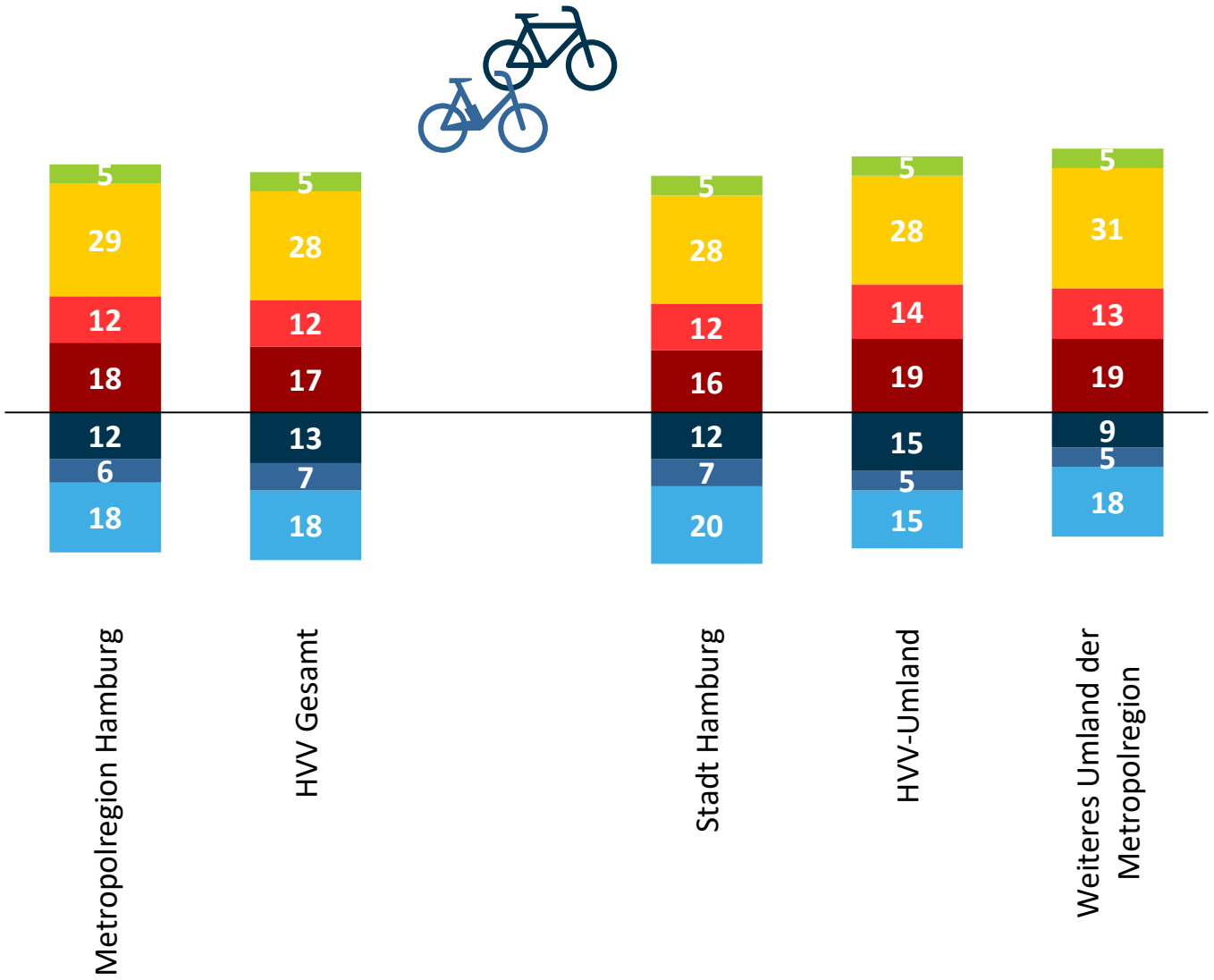
Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet.
*ohne Wirtschaftsverkehr, Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege.
**Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zur Arbeit: Der Median liegt bei 7,6 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Arbeitswege bis zu 7,6 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Hauptwegezwecke mit dem Fahrrad im Regionalvergleich:
überall vielfältig

Mobilität
in Deutschland – MiD

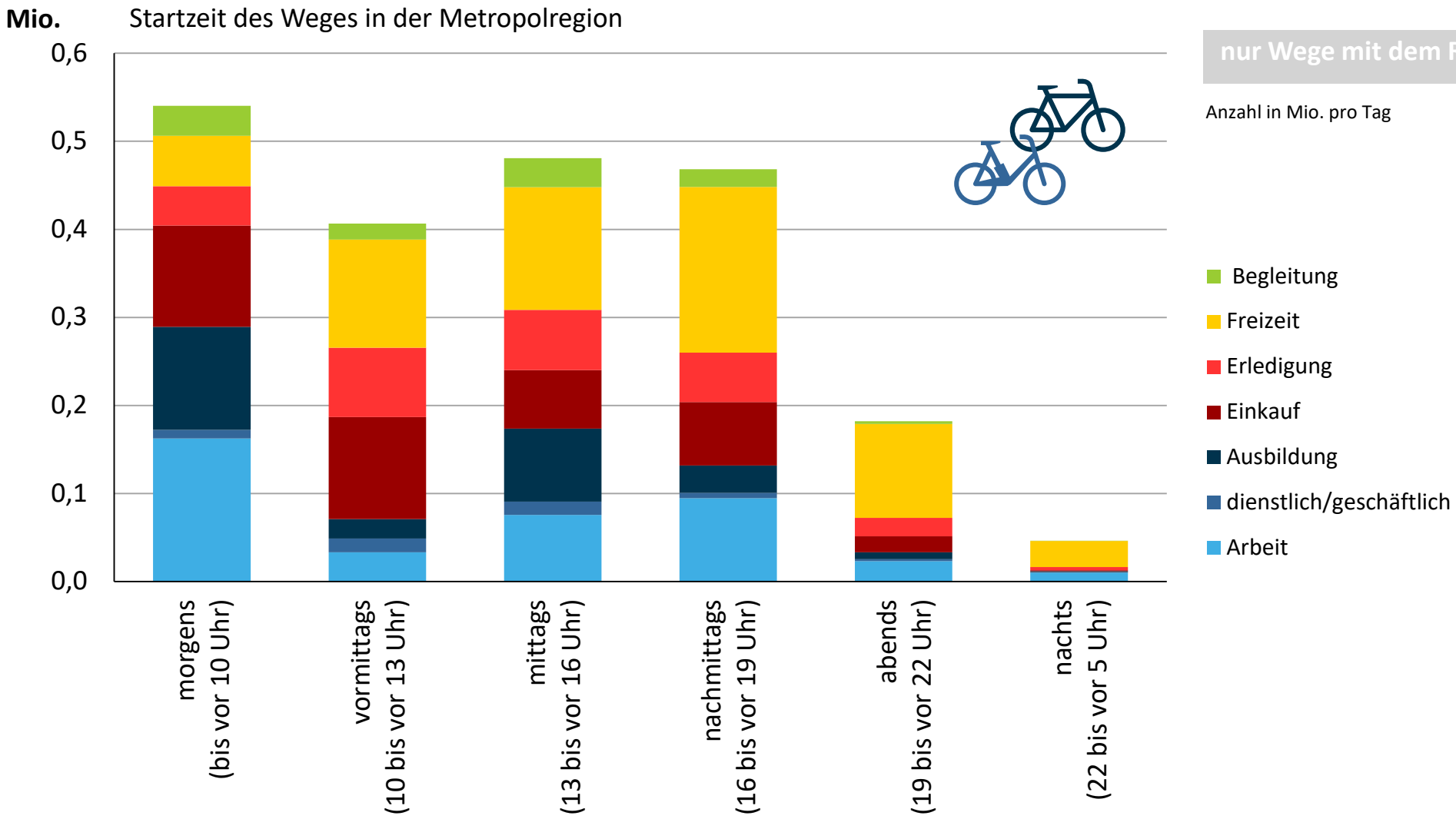
nur Wege mit dem Rad

Angaben in Prozent



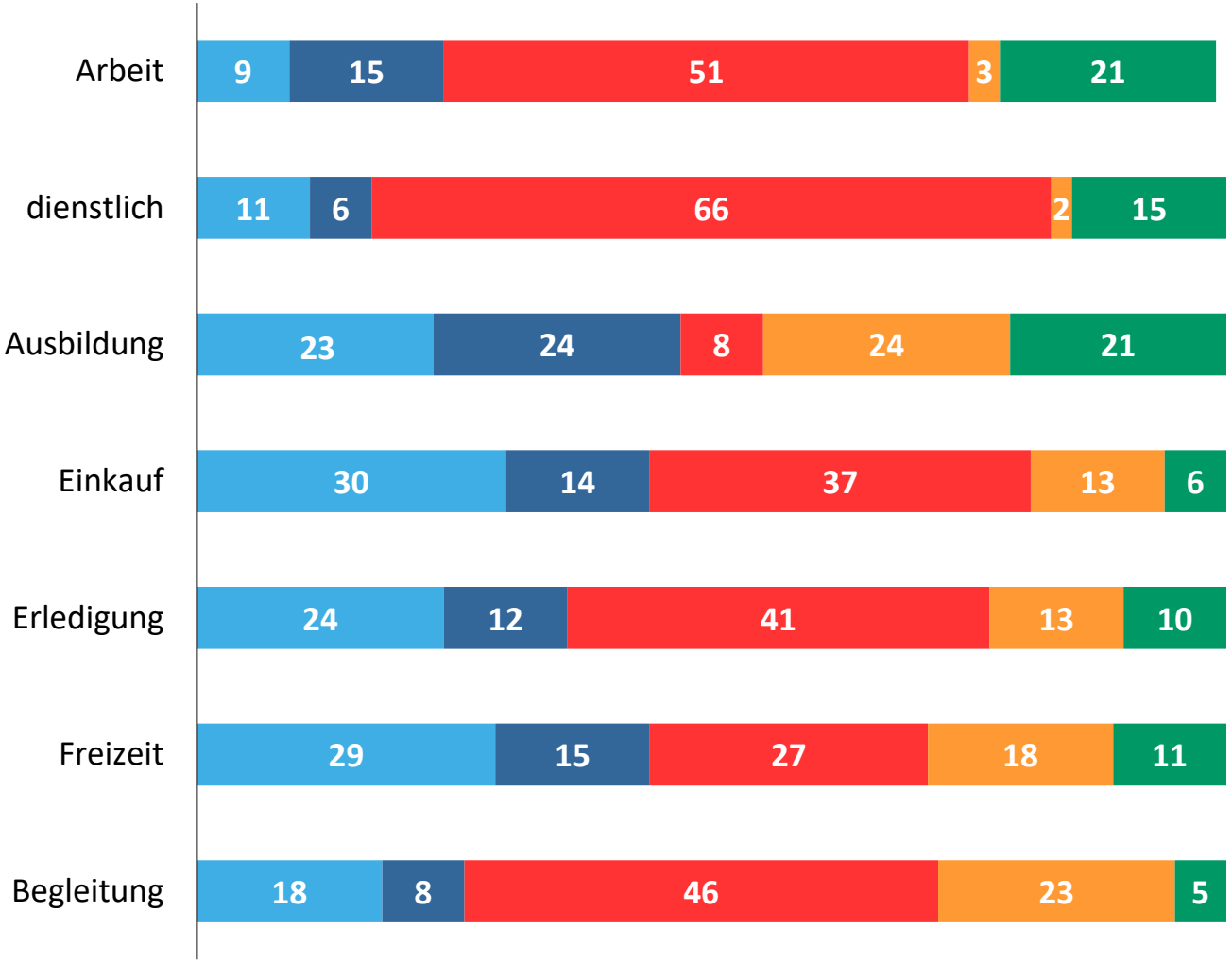
Wann Wege mit dem Fahrrad starten - Metropolregion:
viele Frühradler

Mobilität
in Deutschland – MiD



Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken - Metropolregion:
hohe MIV-Anteile für den Weg zur Arbeit

Mobilität
in Deutschland – MiD



Wege

Zu Fuß

Fahrrad

MIV-Fahrer

MIV-Mitfahrer

ÖV

Angaben in Prozent

Übliche Verkehrsmittelnutzung für Auto, ÖPNV und Fahrrad

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

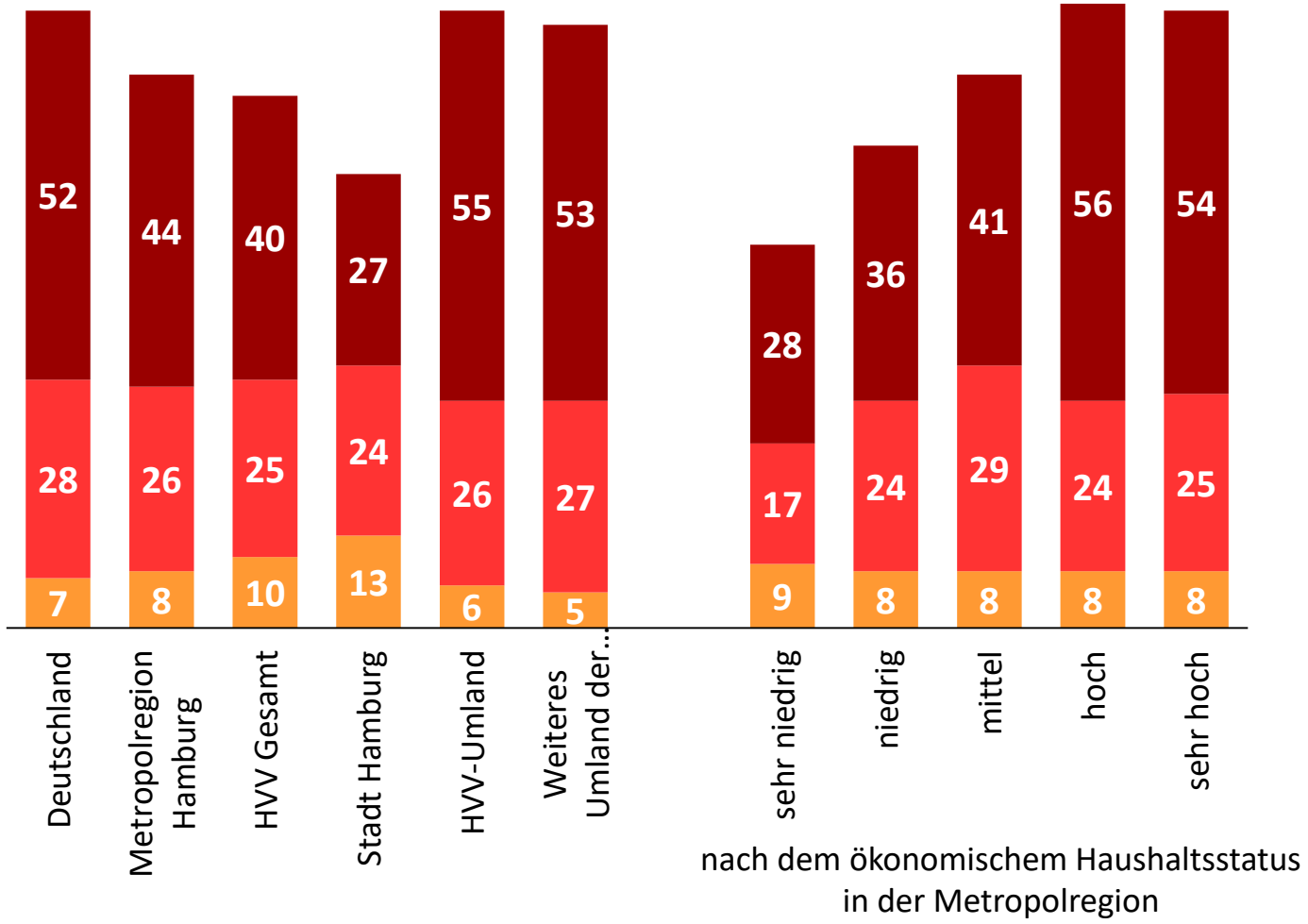
infas 360

Übliche Autonutzung – Deutschland und Metropolregion:
hohe Nutzung und erneut abhängig vom ökonomischen Haushaltsstatus

Mobilität in Deutschland – MiD

Personen ab 17 Jahre

Angaben in Prozent

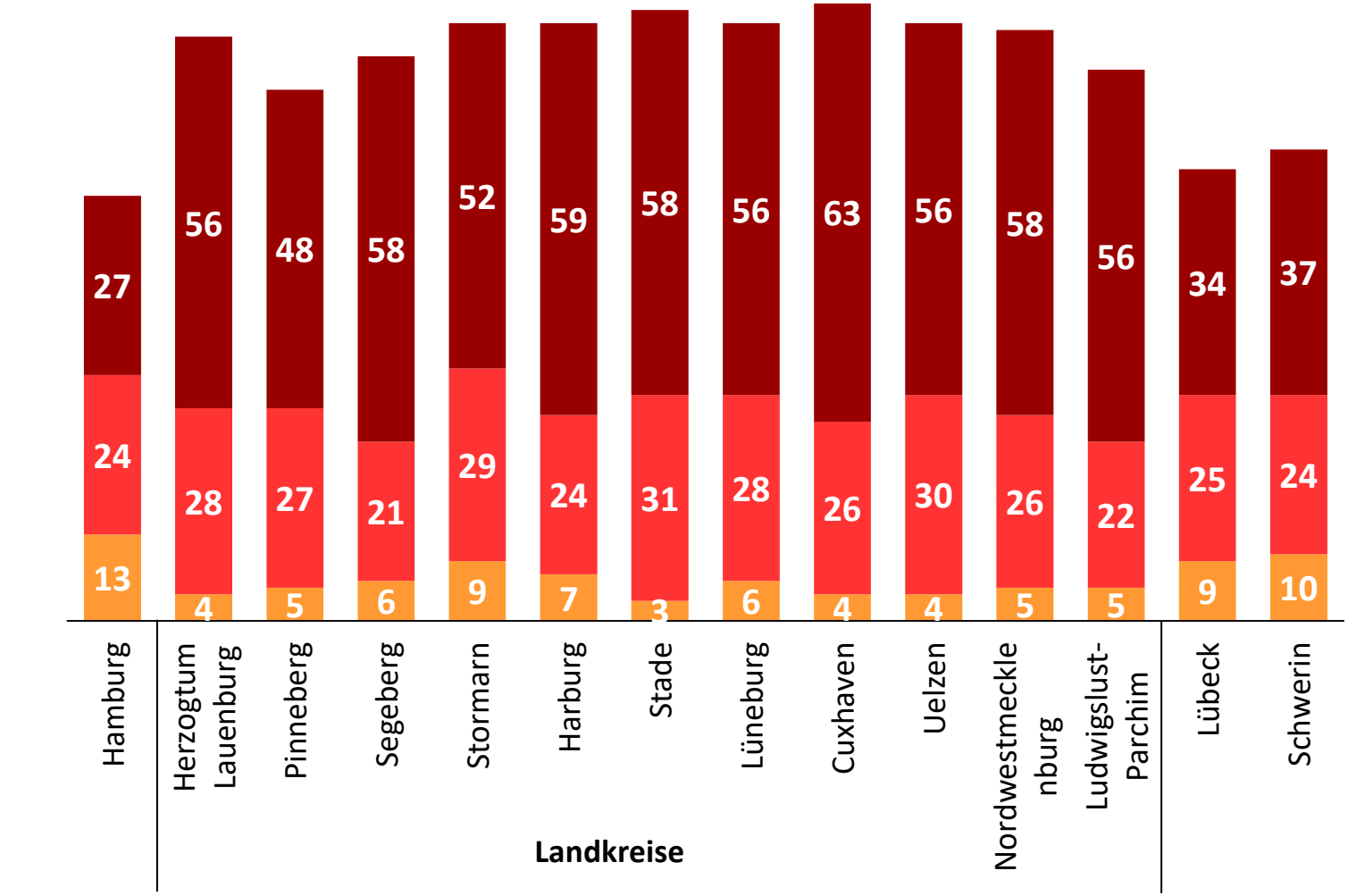


Übliche Autonutzung in den Teilgebieten der Metropolregion:
ohne Auto geht es im Umland kaum

Mobilität
in Deutschland – MiD

Personen ab 17 Jahre

Angaben in Prozent

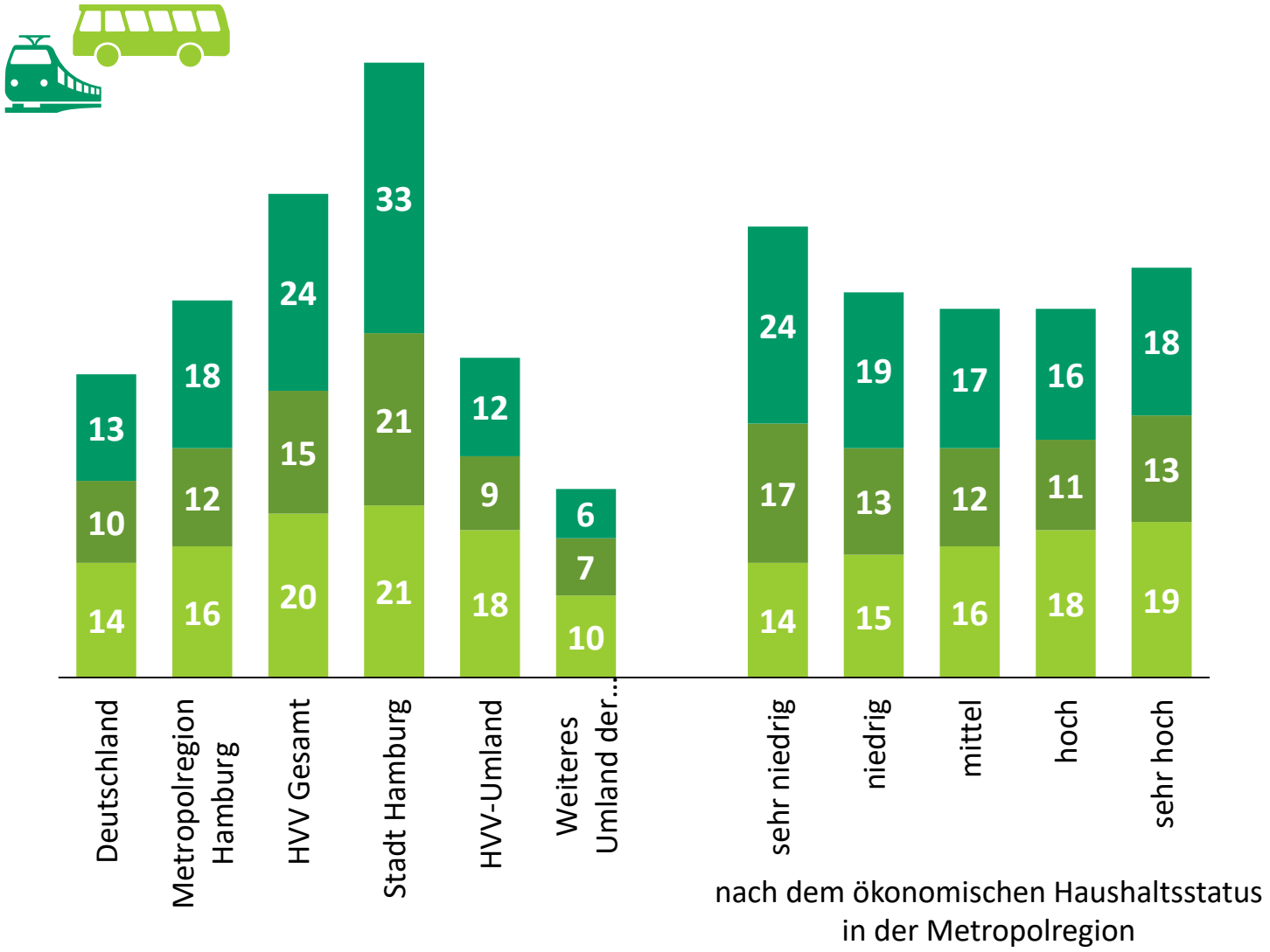


Übliche ÖPNV-Nutzung Deutschland und Metropolregion:
in der Metropolregion etwa die Hälfte im engeren Nutzerkreis

Mobilität
in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent; an 100 %
Fehlende: „ seltener als monatlich“
und „ nie bzw. fast nie“



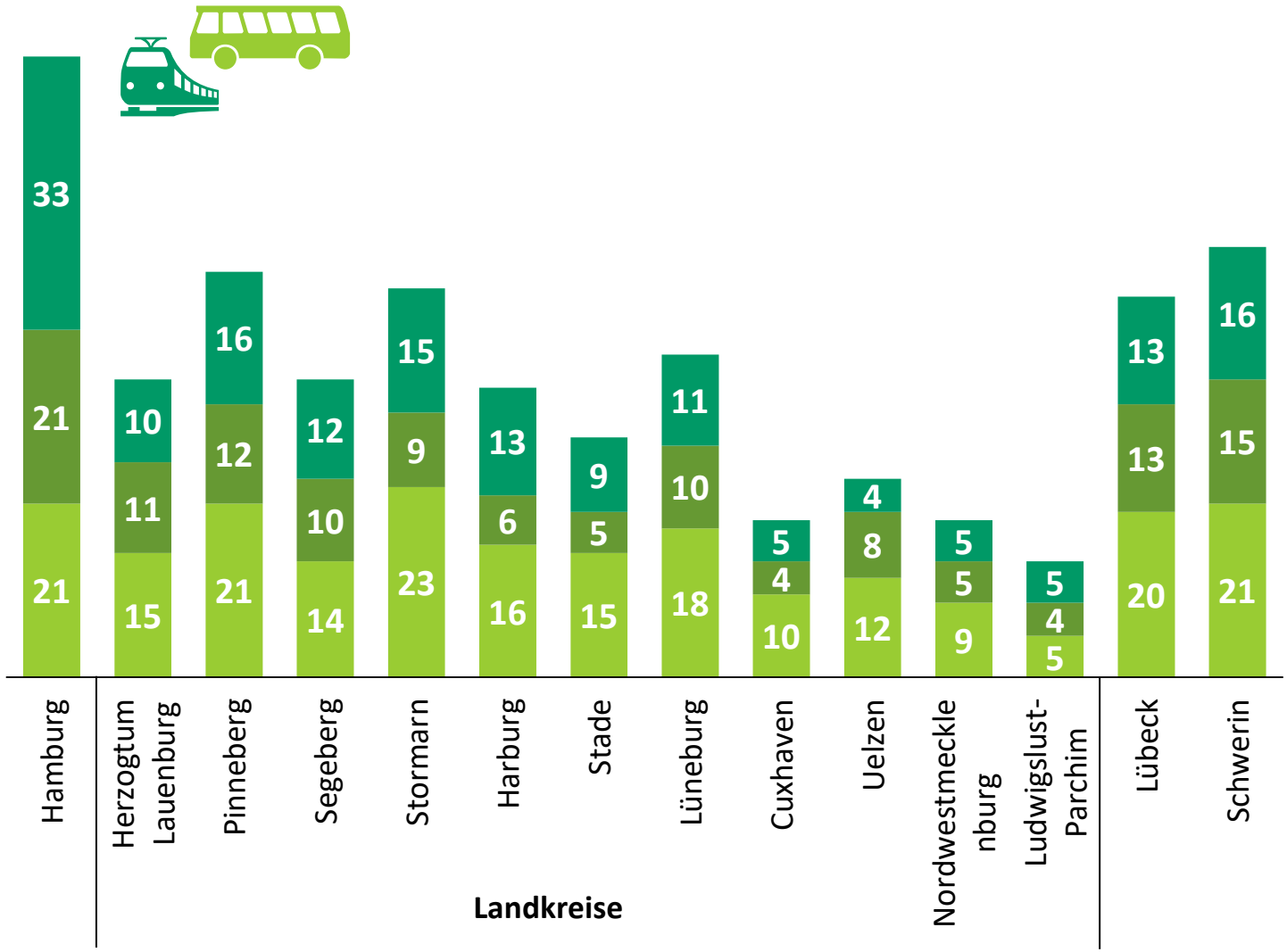
Übliche ÖPNV-Nutzung in den Teilgebieten:

außerhalb der Städte zwischen der Hälfte und weniger als einem Fünftel

Mobilität in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent; an 100 % Fehlende: „ seltener als monatlich“ und „ nie bzw. fast nie“

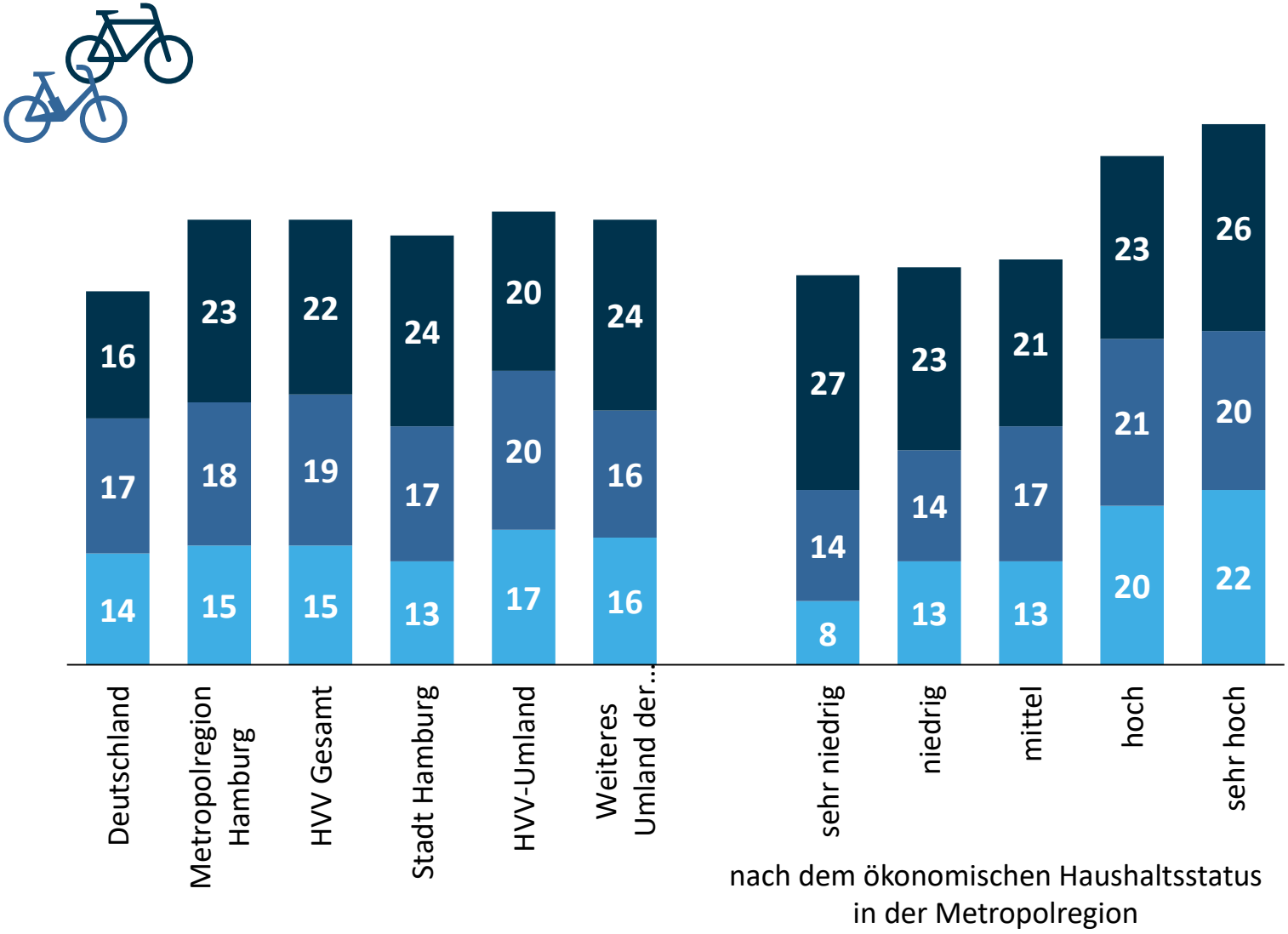


Übliche Fahrradnutzung - Deutschland und Metropolregion:
mehr als die Hälfte der BürgerInnen zumindest monatlich

Mobilität
in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent; an 100 % Fehlende: „ seltener als monatlich“ und „ nie bzw. fast nie“

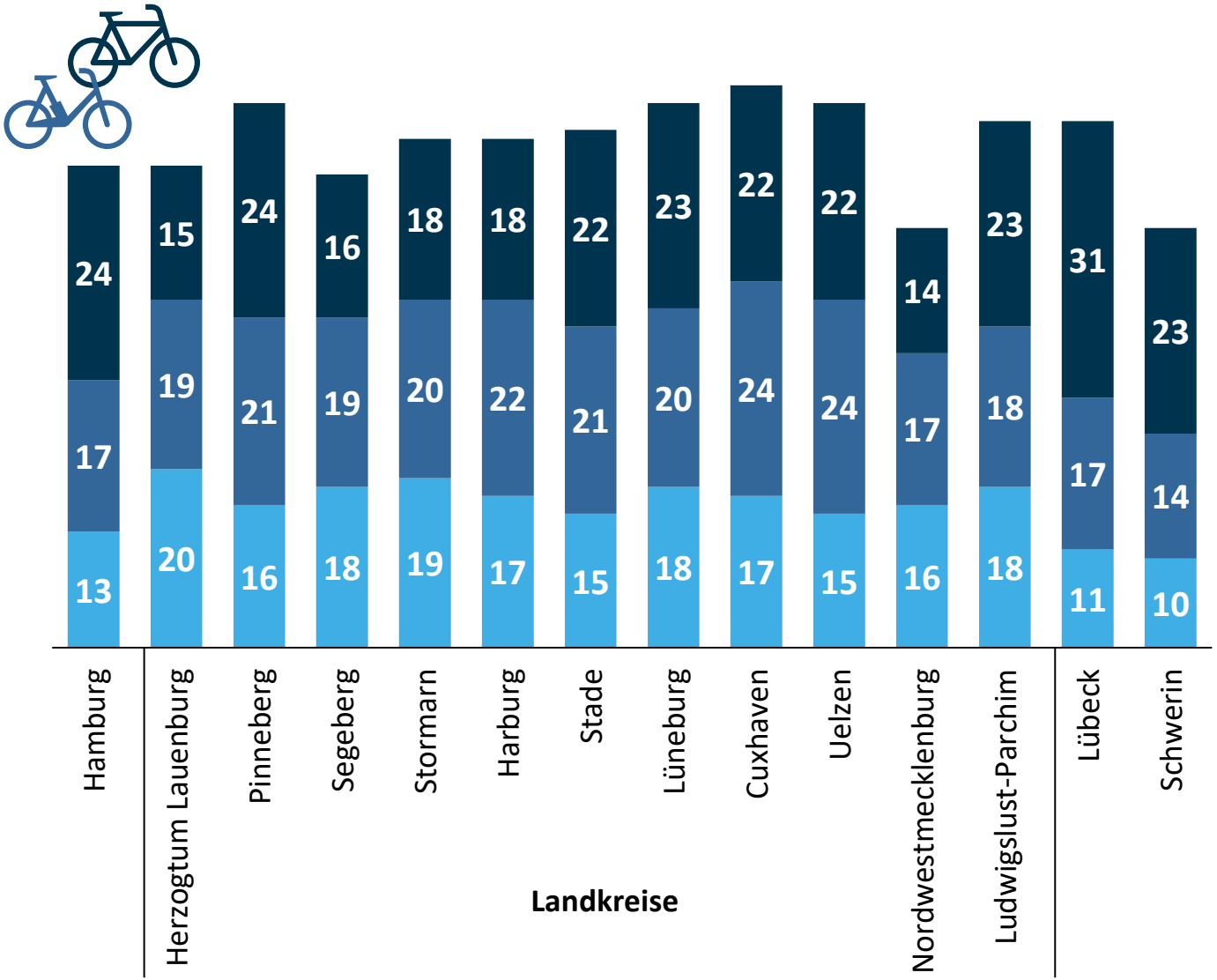


Übliche Fahrradnutzung in den Teilgebieten:
innerhalb des Umlands durchaus unterschiedlich

Mobilität
in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent; an 100 %
Fehlende: „ seltener als monatlich“
und „ nie bzw. fast nie“



Mobilitätsoptionen und Lebensphasen

eine Studie des:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

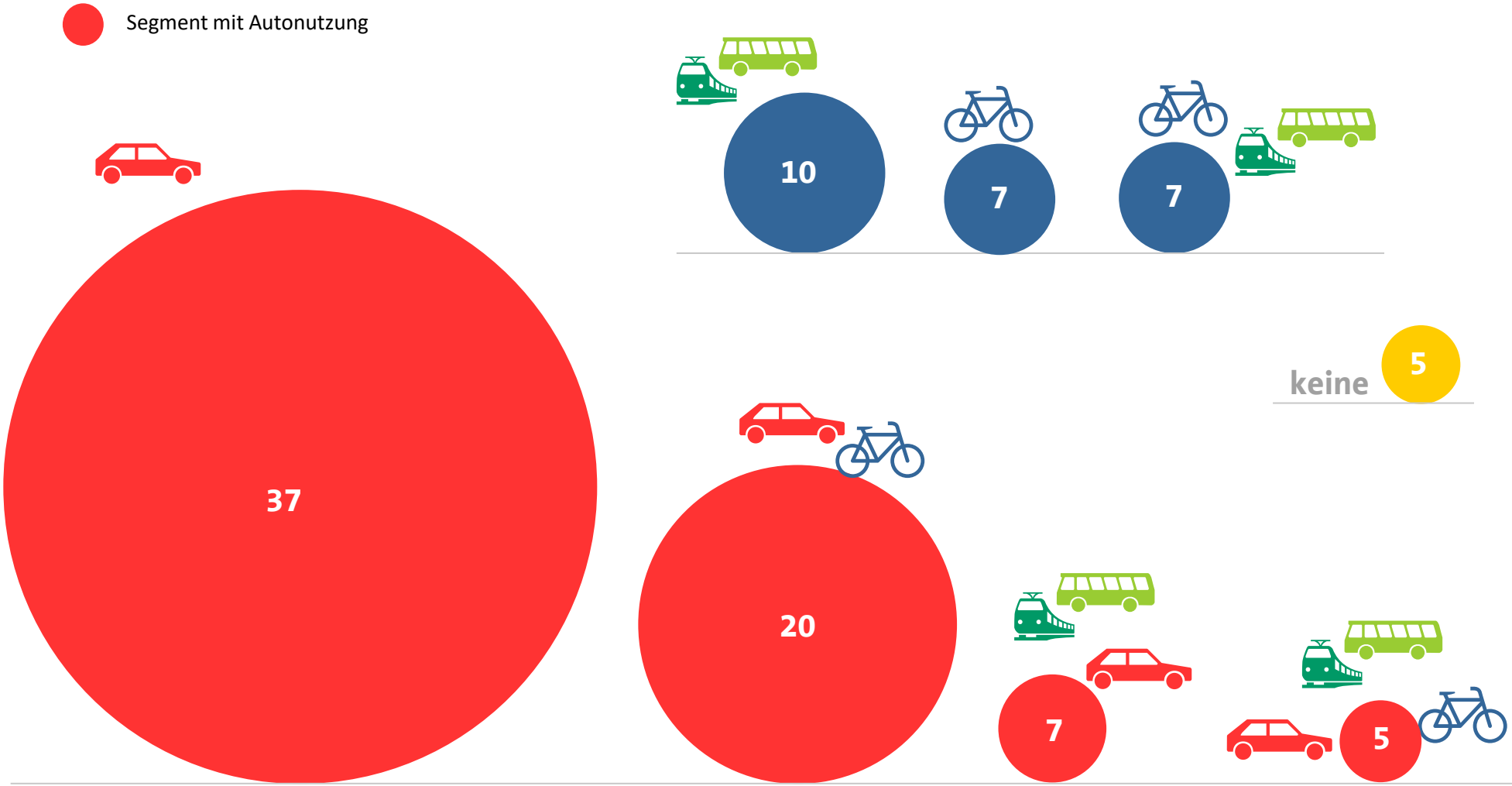
DLR

IVT Research
Daten
Analysen
Strategien

infas 360

Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf:
zwei Drittel nutzen (auch) das Auto

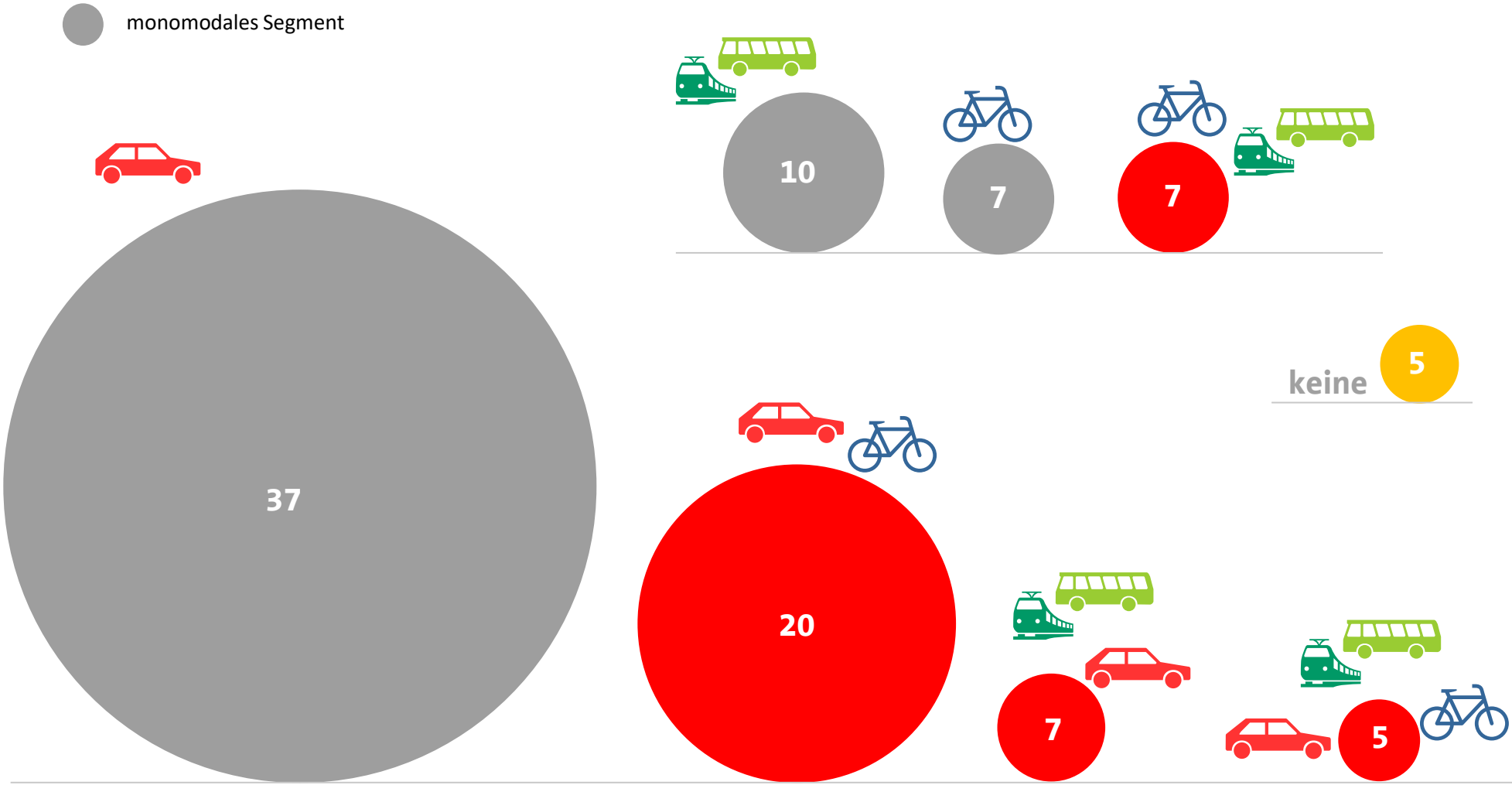
Mobilität
in Deutschland – MiD



Metropolregion Hamburg, Personen ab 14 Jahre, Angaben in Prozent

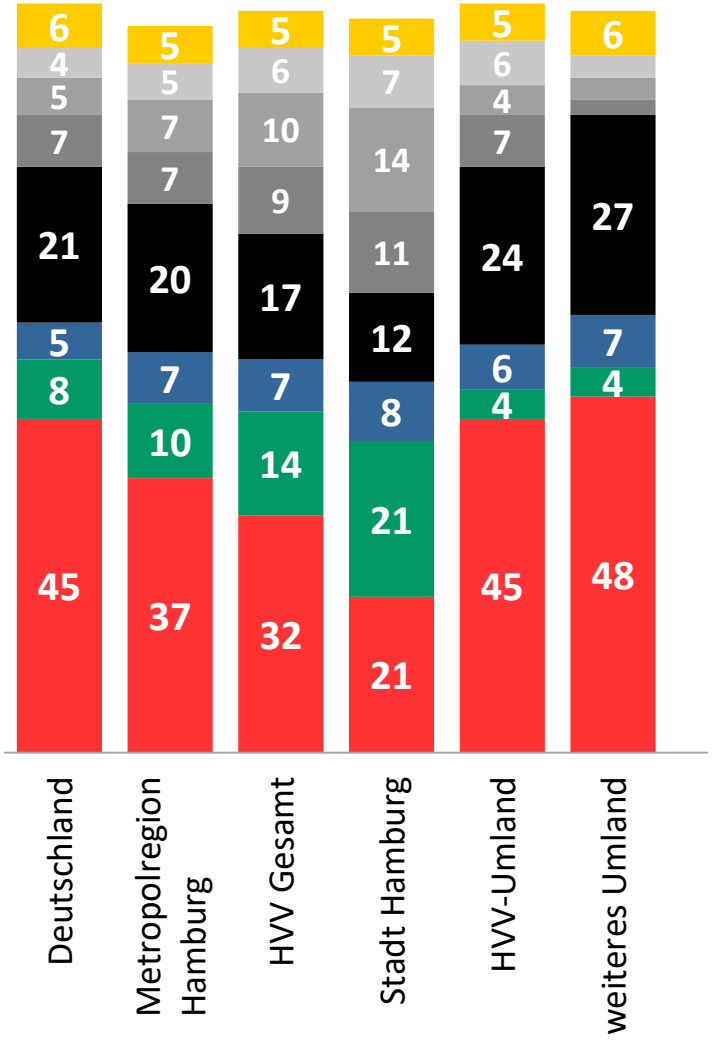
Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf:
fast 40 Prozent nutzen mehrere Verkehrsmittel

Mobilität
in Deutschland – MiD



Metropolregion Hamburg, Personen ab 14 Jahre, Angaben in Prozent

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf:
das Auto dominiert, in der Stadt aber etwas weniger



Mobilität in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahre

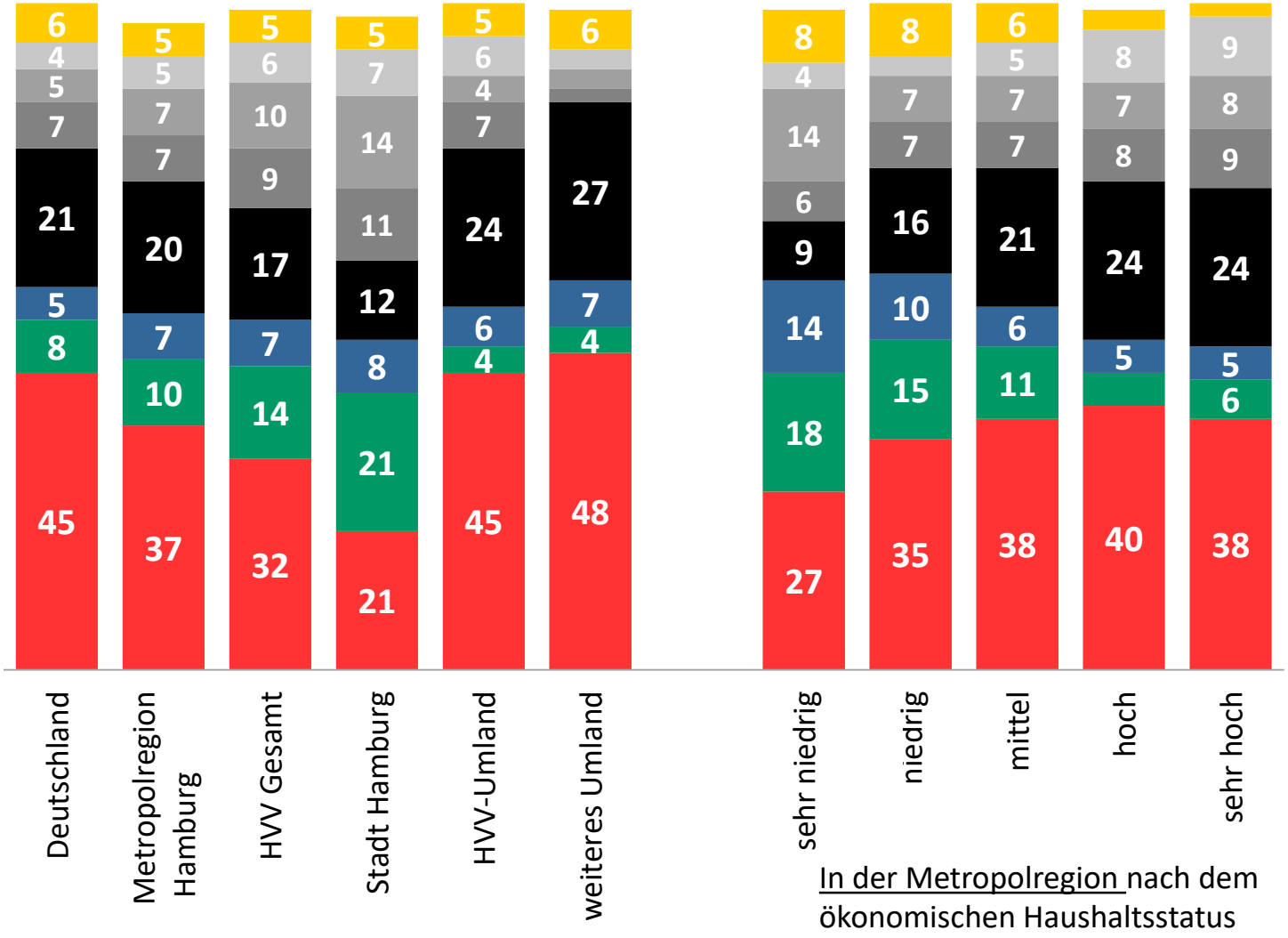
Angaben in Prozent, Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen, Anteile von weniger als 3 Prozent sind nicht beschriftet

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

- keine
- Auto, Fahrrad und ÖV
- Fahrrad und ÖV
- Auto und ÖV
- Auto und Fahrrad
- Fahrrad
- ÖV
- Auto

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf:
das Auto dominiert vor allem bei hohem verfügbarem Einkommen

Mobilität in Deutschland – MiD



In der Metropolregion nach dem ökonomischen Haushaltsstatus

Personen ab 14 Jahre

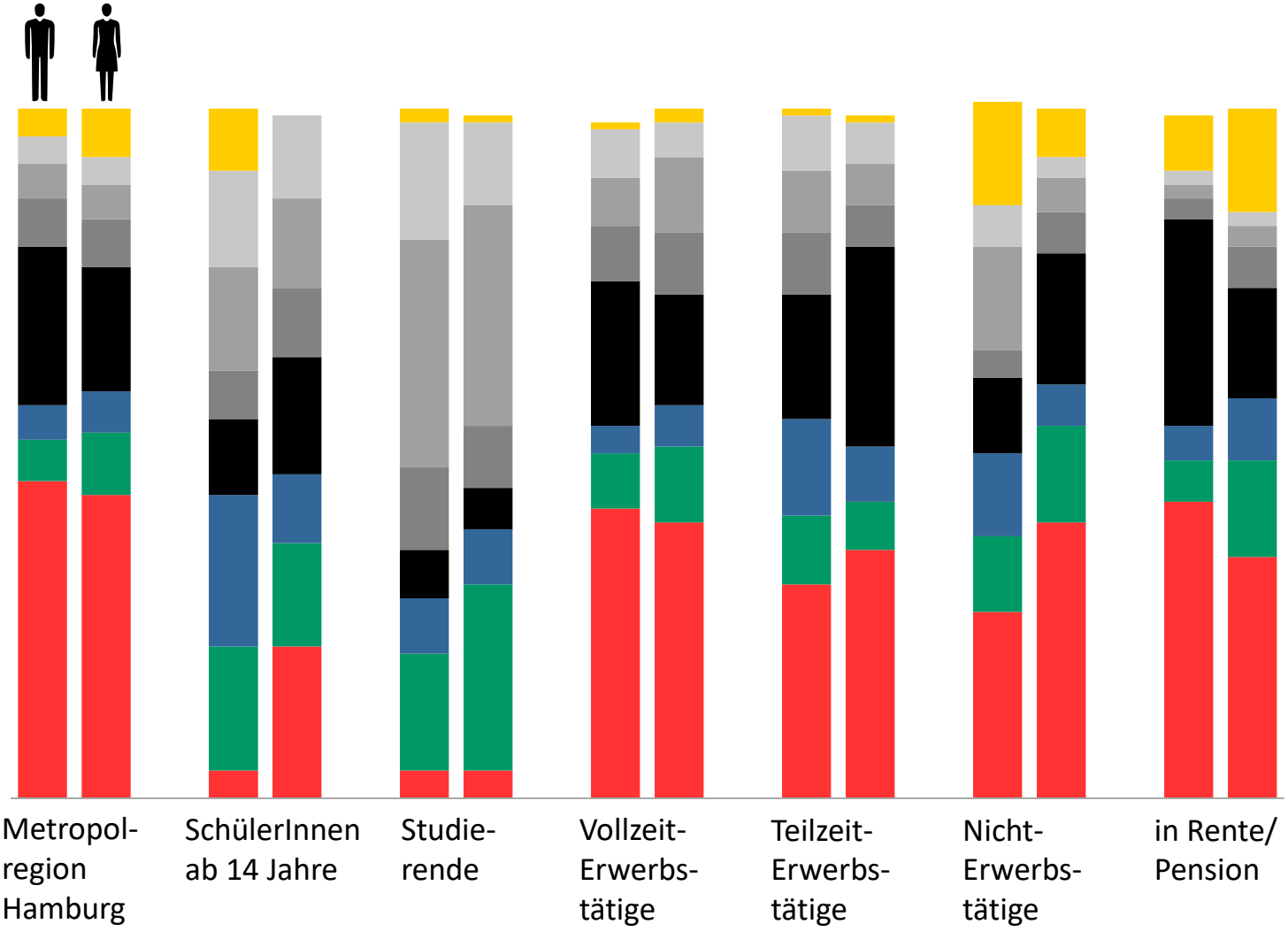
Angaben in Prozent, Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen, Anteile von weniger als 3 Prozent sind nicht beschriftet

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

- keine
- Auto, Fahrrad und ÖV
- Fahrrad und ÖV
- Auto und ÖV
- Auto und Fahrrad
- Fahrrad
- ÖV
- Auto

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf - Lebensphasen:
deutliche Unterschiede nach Lebensphasen, aber auch nach Geschlecht

Mobilität
in Deutschland – MiD



Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent, Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen, Anteile von weniger als 3 Prozent sind nicht beschriftet

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

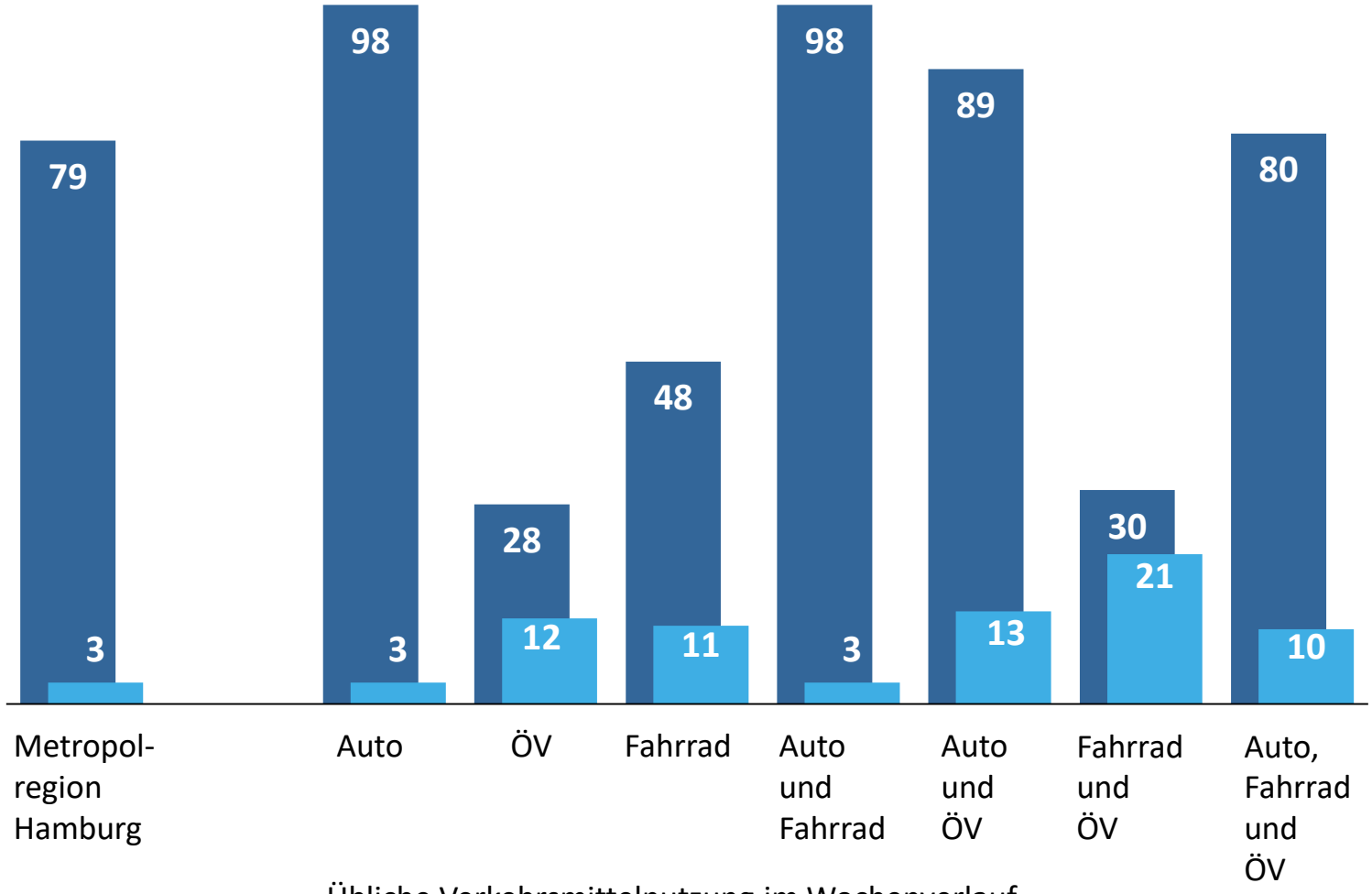
- keine
- Auto, Fahrrad und ÖV
- Fahrrad und ÖV
- Auto und ÖV
- Auto und Fahrrad
- Fahrrad
- ÖV
- Auto

Carsharing-Mitgliedschaft nach genutzten Mobilitätsoptionen: interessant, wenn Mobilitätsalltag ohne Auto klappt

Mobilität in Deutschland – MiD

Personen ab 17 Jahre

Angaben in Prozent



Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Zufriedenheit und übliche Nutzung

eine Studie des:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

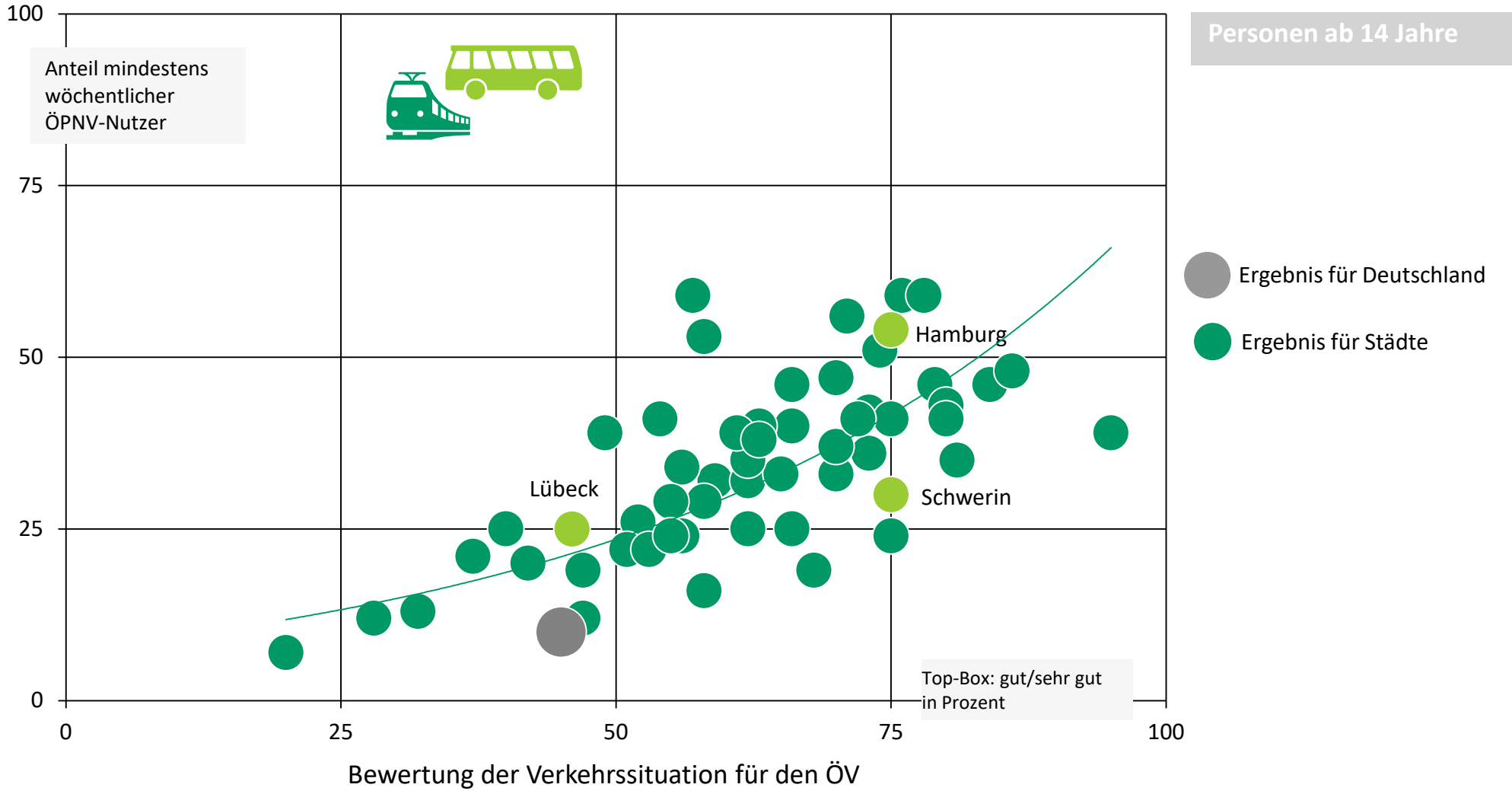
DLR

IVT Research
Daten
Analysen
Strategien

infas 360

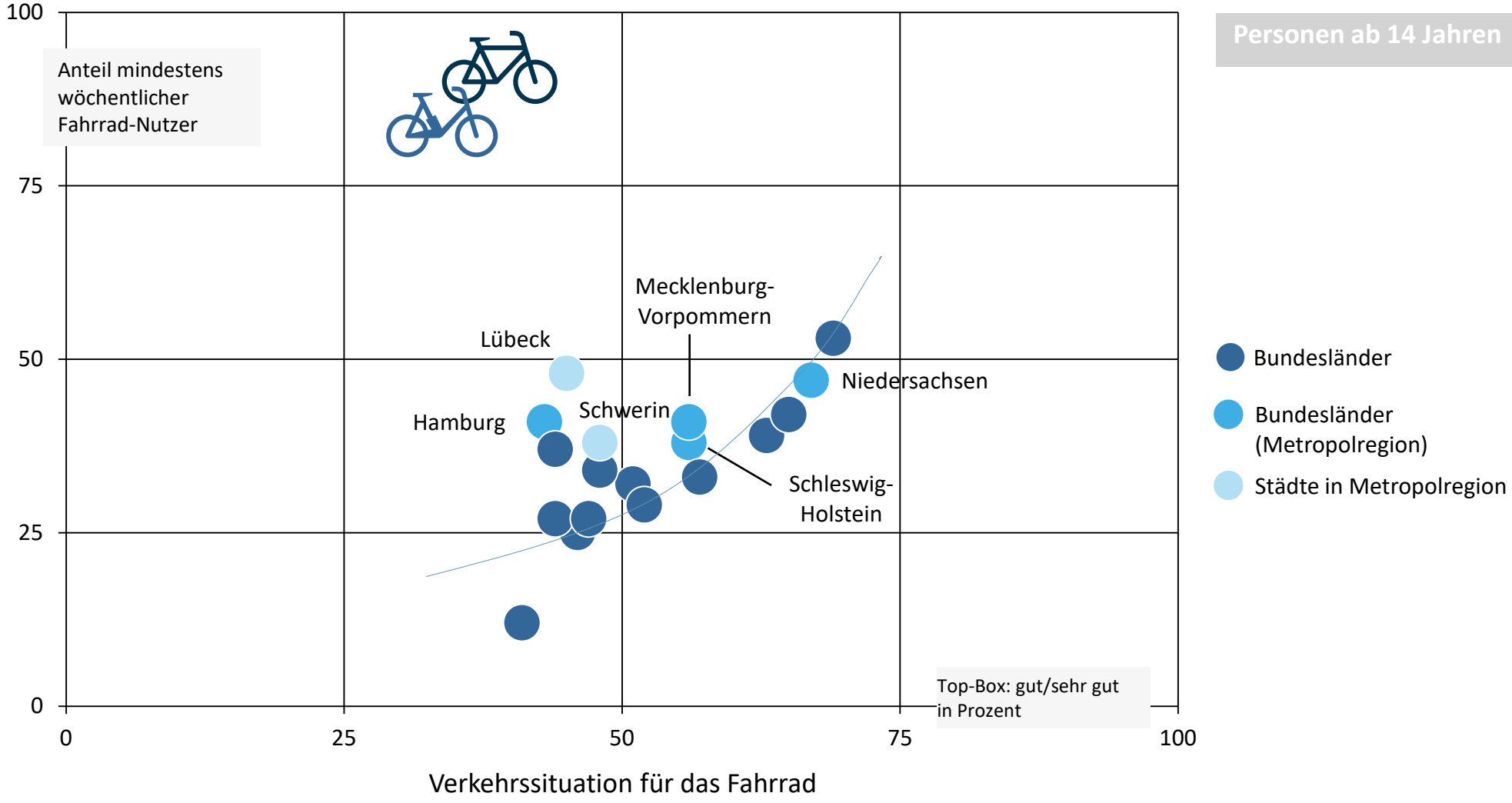
Subjektive Bewertung und übliche Nutzung von Bussen und Bahnen:
Nutzung steigt mit Zufriedenheit deutlich

Mobilität
in Deutschland – MiD



Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und übliche Radnutzung:
Norddeutschland im Vorteil?

Mobilität
in Deutschland – MiD



Zusammenfassung

eine Studie des:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research
Daten
Analysen
Strategien

infas 360

Befragungsinhalte der MiD 2017:
schon viel gezeigt, aber es gibt noch mehr zu entdecken

Mobilität in Deutschland – MiD

Haushalte

- Haushaltsgröße, Nebenwohnsitze
- Alter, Geschlecht und Tätigkeitsstatus der Personen
- Haushaltsnetto-einkommen
- Miete/Eigentum
- Anzahl Fahrräder, Pedelecs bzw. E-Bikes, Mopeds bzw. Motorräder und Pkw im Haushalt
- Anzahl Pkw-Führerscheinbesitzer im Haushalt
- Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt

Autobesitz
Gründe Nicht-Besitz

Kernbefragung

Autos

- Hersteller und Modell
- Jahresfahrleistung
- Antriebsart
- Baujahr bzw. Erstzulassung

Fahrzeugmerkmale
- Motorleistung
- Halter
- üblicher Stellplatz

Zusatzmodul an Teilstichprobe

Personen

- Alter und Geschlecht
- Bildungsabschluss
- Erwerbstätigkeit
- Migrationshintergrund
- Führerscheinbesitz
- Carsharing-Mitgliedschaft
- übliches ÖPNV-Ticket
- Verkehrsmittelverfügbarkeit Fahrrad, Pedelec/E-Bike, Pkw
- übliche Verkehrsmittelnutzung (eigenes Auto, Carsharing, ÖPNV, Fahrrad, Fernzug, Fernbus, Flugzeug)

Reisemodul
Erfassung der letzten drei Reisen mit mindestens einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten

zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale
Jahr Führerscheinerwerb, Berufspendler mit Nebenwohnsitz, Homeoffice, Mobilitäts-Handicaps

Infrastruktur und digitale Versorgung
Internetnutzung Mobilität, übliche Verkehrsmittel für Versorgung, Online-Einkauf

Nahmobilität und Radverkehr
übliche Nutzung Mietrad, reine Fußwege, Fahrradhelm, Abstellen Fahrrad zu Hause

Zufriedenheit und Einstellungen
Zufriedenheit mit ÖPNV-Angebot, Auto-, Rad- und Fußverkehr, Einstellungen Auto, Rad, ÖPNV, Fußwege

Stichtag

- Mobilität
- Umfeld
- Pkw-Verfügbarkeit

Wege

- Quelle des ersten Weges
- Start- und Ankunftszeit
- Zweck
- genutzte Verkehrsmittel
- Begleiter
- Lage Ziel (Geokodierung)
- Entfernung
- Abfrage regelmäßige berufliche Wege

verknüpft mit Modul Fahrzeugmerkmale
Zuordnung HH-Fahrzeuge zu Auto-Wegen

Etappenerfassung in einer Teilstichprobe

Alltagsmobilität in der Metropolregion:
bis zur „Verkehrswende“ ist es noch ein ganzes Stück

Mobilität
in Deutschland – MiD

- Außerhalb Hamburgs dominiert das Auto - mit zunehmender Entfernung immer deutlicher.
- Entsprechend steigt der Autobesitz weiterhin. Eine Trendwende ist nicht erkennbar.
- Das entspricht der bundesweiten Entwicklung außerhalb der Metropolen und außerhalb einiger mittlerer Städte, die im Radverkehr gewinnen.
- Eine Erfolgsgeschichte könnte das Pedelec werden. Zum Erhebungszeitpunkt 2017 konzentrierte sich das noch auf das Umland und ältere Nutzergruppen, aber dies wird sich ändern und erfordert neue Radinfrastrukturen.
- Mobilität ist mehr als Berufs- und Ausbildungsverkehr. Einkauf, Freizeit und Erledigungen binden unter dem Strich mehr Ressourcen und sollten stärker im Vordergrund stehen. Ein entlastender Aspekt dabei kann eine bessere Nahversorgung sein.
- Mehr Radverkehr und neue Mobilitätsangebote helfen, sind besonders im Umland aber weit entfernt von einem Durchbruch. Wirklich helfen werden nur erhebliche Investitionen in den ÖPNV, gerade mit Blick auf Verflechtungen in der Region.
- Besonders im Umland kommt es darauf an, Siedlung und Mobilität zusammen zu denken. Der gegenwärtige Flächenverbrauch begünstigt das Auto und wirkt lange nach. Doch Verdichtung sollte ein Ziel sein.

Ansprechpartner

eine Studie des:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research
Daten
Analysen
Strategien

infas 360

infas

Robert Follmer
Bereichsleiter
Tel. 0228/38 22-419
Fax 0228/31 00 71
E-Mail r.follmer@infas.de

Dana Gruschwitz
Senior-Projektleiterin
Tel. 0228/38 22-431
Fax 0228/31 00 71
E-Mail d.gruschwitz@infas.de

Johannes Eggs
Projektleiter
Tel. 0228/38 22-525
Fax 0228/31 00 71
E-Mail j.eggs@infas.de

Tim Pirsig
Junior-Projektleiter
Tel. 0228/38 22-542
Fax 0228/31 00 71
E-Mail t.pirsig@infas.de

DLR

Claudia Nobis
Gruppenleiterin
Tel. 030/670 55-233
Fax 030/670 55-283
E-Mail Claudia.Nobis@dlr.de

IVT Research Daten Analysen Strategien

Marcus Bäumer
Geschäftsführer
Tel. 0621/15 03 08 30
Fax 0621/15 03 08 22
E-Mail baeumer@ivt-research.de

infas 360

Michael Herter
Geschäftsführer
Tel. 0228/74 887-361
Fax 228/74 887-399
E-Mail m.herter@infas360.de