

Kay Engelhardt / Robert Follmer / Jens Hellenschmidt /
Jutta Kloas / Hartmut Kuhfeld / Uwe Kunert / Menno Smid

Mobilität in Deutschland

KONTIV 2002: Repräsentative Daten zum Personenverkehr / Design der Erhebung

Die Ergebnisse der jüngsten kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) datieren aus dem Jahr 1989. Unter der Bezeichnung „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV 2002) wird gegenwärtig im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine neue Personenverkehrserhebung durchgeführt. Grundlegende Entscheidungen bezüglich der Methode, der Inhalte und der Durchführung dieser Erhebung wurden auf Basis der Ergebnisse einer vorgelagerten Methodenstudie getroffen. Diese wurden in einem ersten Beitrag (IV 4/2002) dargestellt. Der folgende Beitrag beschreibt Methode, Inhalt und Durchführung der Erhebung „Mobilität in Deutschland“.

1. Design der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV 2002)

1.1 Erhebungsverfahren

Die Ergebnisse der Methodenstudie führten zu der Empfehlung, die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ als Methodenmix von im Schwerpunkt telefonischer Erhebung (CATI) und ergänzender postalisch-schriftlicher Erhebung durchzuführen. Eine überwiegend telefonische Studie lässt im Vergleich zum postalisch-schriftlichen Verfahren neben höherer Rücklaufquoten auch eine höhere Datenqualität erwarten.

In der Vorstudie hat sich allerdings gezeigt, dass nur für etwa 60 Prozent der aus der Einwohnermeldekartei gezogenen Personen eine Telefonnummer recherchiert werden konnte. Das Problem bestand dabei in der Regel nicht darin, dass diese Personen beziehungsweise Haushalte gar nicht über einen Telefonanschluss verfügten, sondern dass dieser nicht oder nicht unter dem Namen der Zielperson im Telefonbuch verzeichnet war. Um möglichst viele Haushalte in die CATI-Methode zu bekommen, wird in der Hauptstudie daher bei den Haushalten, für die zunächst keine Telefonnummer recherchiert werden konnte, diese im Rahmen eines schriftlichen Haushaltsinterviews erhoben. Dort, wo dies gelingt, werden die weiteren Erhebungsschritte telefonisch durchgeführt. Ergebnisse aus der Methodenstudie zeigen, dass 85 Prozent der schriftlich antwortenden Haushalte, für die zuvor keine Telefonnummer ermittelt werden konnte, im Haushaltsinterview eine Telefonnummer angeben.

Die Haushalte, für die auch auf diesem Weg keine Telefonnummer verfügbar gemacht werden kann, werden schriftlich befragt. Der Methodenmix (in diesem Fall die Ergänzung der CATI-Erhebung durch postalisch-schriftliche Erhebung) ist notwendig, da Selektivitätsanalysen der Me-

Die Autoren

Dipl.-Pol. **Kay Engelhardt**, Dipl.-Soz. **Robert Follmer**, Dipl.-Soz. **Menno Smid**, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Margaretenstraße 1, 53175 Bonn
Dipl.-Kfm. **Jens Hellenschmidt**, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Referat A 40, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn
Dipl.-Soz. **Jutta Kloas**, Dipl.-Math. **Hartmut Kuhfeld**, Dr.-Ing. **Uwe Kunert**, DIW Berlin – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Abt. Energie, Verkehr, Umwelt, Königin-Luise-Straße 5, 14195 Berlin

thodenstudie ergaben, dass Personen, für die keine Telefonnummer recherchiert werden konnte, sich systematisch von den übrigen unterscheiden. Ihre Nichtberücksichtigung wäre also nicht ergebnisneutral.

Den Ablauf und das Ineinandergreifen der Erhebungsvarianten des Methodenmixes in der Hauptstudie zeigt *Abbildung 1*.

1.2 Grundgesamtheit und Stichprobe der Erhebung

Die Grundgesamtheit der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ ist die Wohnbevölkerung. Neben deutschsprachigen Unterlagen wird für die größte in Deutschland wohnende Ausländergruppe – türkisch sprechende Bürger – eine nationalsprachliche Befragung angeboten. Deren Einsatz ist insbesondere in Regionen mit einem hohen Anteil türkischer Einwohner (zum Beispiel Berlin, andere Großstädte) sinnvoll. Mit einem Anteil von knapp neun Prozent an der Wohnbevölkerung (Stand 1998) ist die Einbeziehung der Ausländer in die Erhebung unverzichtbar. Allerdings wird dies in manchen Fällen an Sprachschwierigkeiten scheitern. Um einen eindeutig definierten Hochrechnungsrahmen

zu haben, wird die Nationalität jeder Person erfragt, so dass zumindest zwischen deutscher und nicht-deutscher Wohnbevölkerung unterschieden werden kann.

Die Basisstichprobe basiert auf einer bundesweiten Einwohnermeldestichprobe aus 300 Gemeinden. Die Gemeindeauswahl ist geschichtet nach einer Kombination aus den Gemeindetypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung und den BIK-Regionstypen.¹ In der nächsten Stufe werden aus den Einwohnermelderegistern Personen (ab 14 Jahren) gezogen; die Erhebung richtet sich dann an den gesamten Haushalt.

Für die Basisstichprobe wird eine Netto-Stichprobengröße von 25 000 Haushalten angesetzt. Dieser Stichprobenumfang ist groß genug, um für jedes Bundesland Mobilitätswerte ausweisen zu können. Innerhalb des jeweiligen Landes sind jedoch weitere Differenzierungen (zum Beispiel nach Teilregionen) nur eingeschränkt möglich. Hierzu ist eine je nach Bundesland variiierende Aufstockung erforderlich. Einige Bundesländer und Regionen machen von dieser Möglichkeit Gebrauch. *Abbildung 2* zeigt die Verteilung der Basisstichprobe.

Üblicherweise wird davon ausgegangen, dass eine hohe Ausschöpfung der Garant für eine unverzerrte Stichprobe ist. Eine genügend hohe Ausschöpfungsquote ist allerdings nur eine notwendige – daher auch primär anzustrebende – aber keine hinreichende Bedingung, um eine unverzerrte Stichprobe adäquat abzubilden. Hinreichend deshalb nicht, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich Selektivitätseffekte unterhalb der globalen – auch hohen – Ausschöpfungsquote verbergen können. Deshalb ist die Analyse möglicher Selektivitätseffekte der Stichprobe durch eine differenzierte Analyse der Teilnahmebereitschaft notwendig.

Solche Analysen können nur auf Basis von Informationen durchgeführt werden, die entweder bereits über die Wahl des Stichprobenansatzes generierbar sind oder aber zusätzlich erhoben werden müssen. Entscheidend bei den zusätzlich zu erhebenden Informationen ist eine differenzierte Kategorisierung der Ausfallgründe, die bei jedem Kontakt im Kontaktprotokoll vermerkt werden müssen. Damit können Nacheinsätze gezielt gesteuert werden.

In der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ wird die Mobilität der Kinder aller Altersklassen in den befragten Haushalten erfasst. Dies hat den Vorteil, dass die Mobilität des gesamten Haushalts integriert zu einem Zeitpunkt dargestellt werden kann. Für Kinder im Alter bis zu 14 Jahren wurde

ein gesonderter Fragebogen entwickelt und in der Methodenstudie getestet. Für Kinder im Alter von bis zu neun Jahren werden die Eltern gebeten, die Angaben stellvertretend (Proxy) zu geben. Für die 10- bis 13-Jährigen wurde dies freigestellt, da das Selbstausfüllen an entsprechende altersvariable Fähigkeiten (Lesen und Schreiben) gebunden ist. Wichtig und erfasst ist die Information, ob das Wegetagebuch selbst oder per Proxy ausgefüllt wurde. Ziel sollte es sein, dass die Kinder selbst berichten, sobald die Fähigkeit dazu vorhanden ist.

1.3 Befragungsinhalte

Hinsichtlich der Entscheidung für die Befragungsinhalte hat die Vorstudie gezeigt, dass auch die Langfassung nicht zu einem verschlechterten Antwortverhalten führt. In der Hauptstudie werden daher die gegenüber den bisherigen KONTIV-Erhebungen zusätzlichen Erhebungsinhalte weitgehend beibehalten. In *Abbildung 3* sind die Erhebungsinhalte der Hauptstudie dargestellt. In Klammern gesetzte Inhalte sind nur im CATI-Teil enthalten.

An neuen Inhalten auf Haushaltsebene ist insbesondere auf die in der Vorstudie erfolgreich getestete Frage nach dem Einkommen hinzuweisen. Diese wird zum Beispiel fundierte Untersuchungen zur Budgetverwendung von Verkehrsteilnehmern ermöglichen.

Neu für jede Person sind unter anderem Fragen nach dem Jahr des Führerscheinerwerbs für jede Fahrerlaubnisklasse (für die Unfallursachenforschung gewünscht), nach der Wohndauer und nach persönlichen Behinderungen, die sich auf die Mobilität auswirken. In der Vorstudie zeigte sich, dass Personen, die noch kein Jahr am Wohnort leben, deutlich mehr Wege als der Durchschnitt der Bevölkerung unternehmen. Ob dies nur daran liegt, dass es sich dabei um eine vom Durchschnitt abweichende (jüngere) Bevölkerungsgruppe handelt, oder auch daran, dass verstärkt Anschaffungen für die neue Wohnung erfolgen, können spätere Analysen zeigen. Die Aufnahme dieser Variablen erscheint zunächst verkehrsrelevant zu sein. Von der Frage nach dem Fahrradstellplatz und dessen Zugänglichkeit werden Strukturinformationen erwartet, die damit erstmals bundesweit zur Verfügung stehen. Weitere neu aufgenommene generelle Fragen zur Verkehrsanbindung und -nutzung auf Personenebene sollen eine verhaltensbezogene Typenbildung ermöglichen. Im CATI werden darüber hinaus die Gründe für die Nichtbeteiligung einzelner Haushaltsmitglieder erhoben. So lässt sich beurteilen, inwieweit Ausfälle einzelner Personen qualitätsneutral sind.

Eine weitere Verbesserung auf Wegebene besteht in der expliziten Frage nach der Anzahl der begleitenden Personen, die sowohl für den Pkw-Verkehr als auch für den öffentlichen Verkehr wichtige Informationen liefern wird.

Die Frage nach Art und Häufigkeit

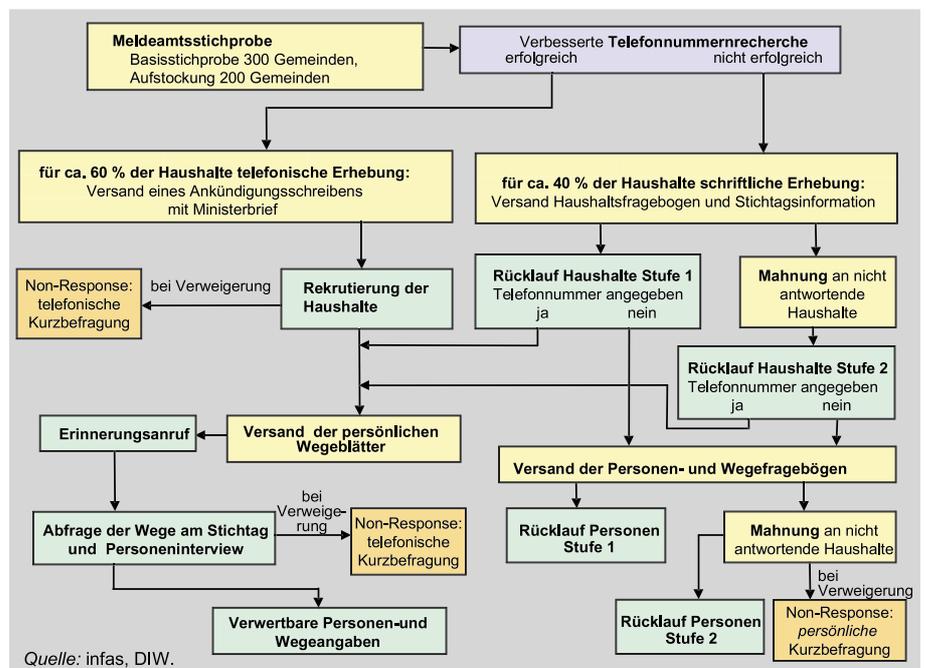


Abb. 1: Ablaufschema der Erhebung „Mobilität in Deutschland“

vorhandenen Kraftfahrzeuge werden Fabrikat, Typ, Motordaten und die geschätzte Jahresfahrleistung erhoben.

Da in CATI bei jedem Weg mit einem Auto nach dem genutzten Fahrzeug gefragt wird, ergeben sich völlig neue Analysemöglichkeiten. Die im Alltag zurückgelegte Fahrleistung kann künftig nach Fahrzeugbesetzung, Tageszeit, Fahrereigenschaften und Fahrzeugmerkmalen differenziert aufgeschlüsselt werden. Auch für Fragestellungen aus dem Umweltbereich, zum Beispiel zu Anteil und Struktur von Kaltstarts, wird eine umfangreiche Datenbasis mit den Ergebnissen der Hauptstudie zur Verfügung stehen.

Die Frage nach Art und Häufigkeit

von Reisen (mit mindestens einer Übernachtung) im letzten Quartal liefert Informationen zum Fernverkehrsverhalten der Befragten und stellt die Verbindung zu anderen Fernverkehrserhebungen dar.

Basisstichprobe: 25.000 Haushalte

Bundesland	Anteil Grundgesamtheit Bevölkerung	Basisstichprobengröße	Anzahl Kreise / Städte / Teilregionen
Schleswig-Holstein	3,4	1 000	15
Hamburg	2,1	750	1
Niedersachsen	9,6	2 500	47
Bremen	0,8	750	2
Nordrhein-Westfalen	22,0	4 000	56
Hessen	7,4	2 200	26
Rheinland-Pfalz	4,9	1 400	36
Baden-Württemberg	12,7	2 500	45
Bayern	14,7	2 500	98
Saarland	1,3	750	6
Berlin	4,1	1 300	2
Brandenburg	3,1	1 000	18
Mecklenburg-Vorpommern	2,2	750	18
Sachsen	5,5	1 600	29
Sachsen-Anhalt	3,3	1 000	24
Thüringen	3,0	1 000	23
Bundesgebiet insgesamt	100	25 000	

Aufstockungen: 24.000 Haushalte

- HVV-Verbundgebiet: Stadt Hamburg und Umland
- GVH-Verbundgebiet: Stadt Hannover und Umland
- VBN-Verbundgebiet: Stadt Bremen und Umland
- Mecklenburg-Vorpommern
- Nordrhein-Westfalen
- Hessen
- Rheinland-Pfalz (drei Landkreise)
- Thüringen
- Stadt München

Quelle: infas, DIW.

Abb. 2: Verteilung der Basisstichprobe der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ nach Bundesländern

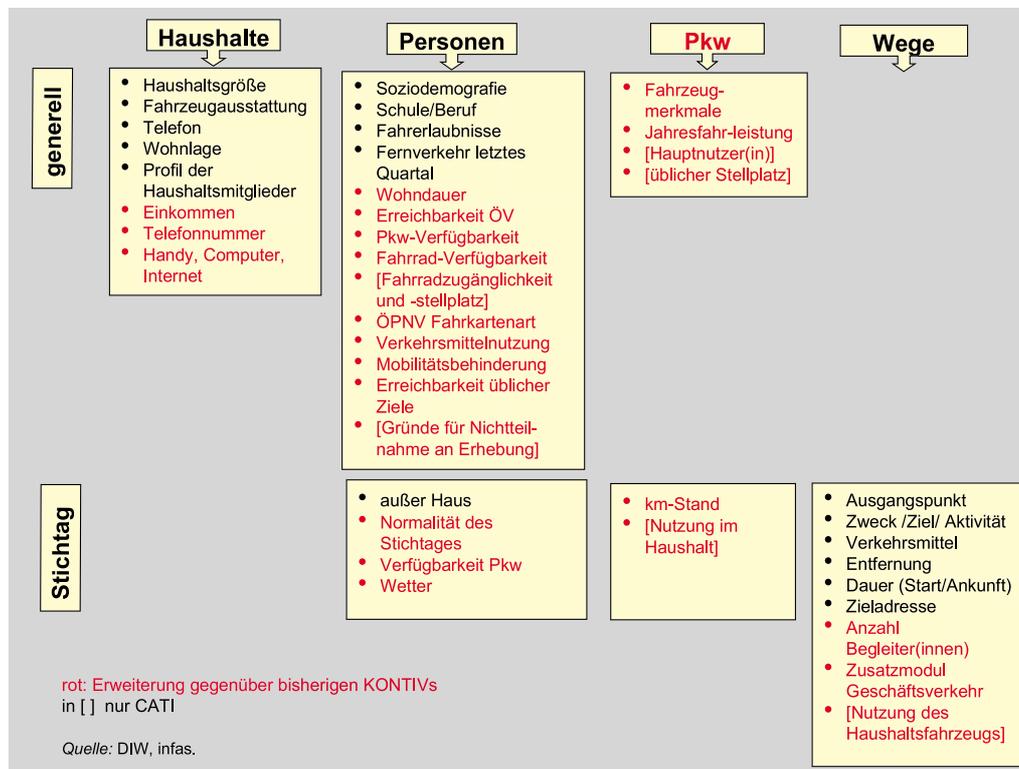


Abb. 3: Befragungsinhalte der Erhebung „Mobilität in Deutschland“

Für Personen, die aus geschäftlichen Gründen viel unterwegs sind – auch im öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr (zum Beispiel Taxifahrer, Fahrradkurier, Lkw-Fahrer) – wurde ein gesondertes Fragenmodul entwickelt, das die Angabe dieser Wirtschaftsverkehrsmobilität in vereinfachter Form erlaubt. Erfasst werden die Grunddaten Branche, Zweck, Anzahl der Wege und Verkehrsleistung. Die Frage nach der Branche des Unternehmens stellt die Verknüpfung zur Wirtschaftsverkehrserhebung sicher.

Wie in den bisherigen KONTIVs werden die Wegemerkmale Ausgangspunkt, Zweck, Verkehrsmittel, Dauer, Entfernung und Ziel erhoben. Die Ergebnisse aus dem CATI werden eine sehr viel detailliertere Zweckstruktur liefern als die vorherigen KONTIVs. Zur besseren Memorierung der Wege für das telefonische Interview enthält das vorab verschickte Wegeblatt (memory jogger) als Gedächtnisstütze eine Einstiegsformulierung, in der nach den Aktivitäten im Verlauf des Stichtags gefragt wird.

1.4 Non-Response-Erhebung

Eine Non-Response-Erhebung ist bei einem Teil solcher Zielhaushalte vorgesehen, die sich bei wiederholten Kontaktversuchen als nicht ansprechbar erwiesen haben und auf Grund dessen zu den „harten“ Verweigerern oder schwer zu erreichenden Haushalten zu zählen sind. In diesen muss ein zusätzlicher – sehr kurzer – Fragenkatalog erhoben werden, der den Verweigererhaushalt im Hinblick auf die wichtigsten Variablen zum Mobilitätsverhalten typisiert. Diese Ergebnisse bilden dann die

Grundlage zur Entwicklung von Korrekturfaktoren zum Ausgleich fehlender Angaben von fehlenden Personen.

Für das telefonische Verfahren erfolgt das entsprechende Kurzinterview stichprobenweise für 1000 Haushalte, für den schriftlichen Weg sind für eine Stichprobe von 300 verweigernden Haushalten persönliche Kurz-Interviews durch Interviewer vor Ort vorgesehen.

1.5 Qualitätssicherung, Berichte, Dokumentation und Marketing

Die inhaltliche Komplexität und das Ziel einer möglichst hohen Ausschöpfung erfordern eine kontinuierliche Qualitätssicherung der Felderhebung und der Datenaufnahme. Hierzu gehören zum Beispiel die inhaltliche Schulung und die Kontrolle sämtlicher mit der Feldarbeit und der Datenaufbereitung befassten Personen, die Gewährleistung der Transparenz der Feldprozesse als Grundlage für die laufende Feldsteuerung und die Entwicklung adäquater Lösungen für unvorhergesehene Probleme.

Die Erhebung und der Arbeitsablauf einschließlich der Gewichtung und Hochrechnung werden in einem ausführlichen Abschlussbericht dokumentiert. Den bisherigen KONTIVs waren als Anlage zusätzlich Grund-Auswertungstabellen beigelegt. Da die Erfahrung zeigt, dass bei aller Ausführlichkeit hier nie alle Nutzerwünsche befriedigt werden können, werden nur die wichtigsten Grundtabellen im Ergebnisbericht enthalten sein. Es werden stattdessen Public-Use-Files zur Verfügung gestellt, die die anonymisierten und aufbereiteten Grunddaten enthalten sowie die

Codepläne und Hinweise (Grundprozeduren) zur Übernahme der Daten in gängige Statistikpakete. Weiterhin wird ein eigenständiges Grundauswertungsprogramm beigelegt, das über eine nutzerfreundliche Oberfläche eine einfache Erstellung von Tabellen aus den Daten ermöglicht.

Um die Akzeptanz des Projekts zu erhöhen, findet ein projektbegleitendes Marketing statt. Mit der Herausgabe von Fachartikeln wie diesem und Presseinformationen wird das Projekt bereits während der Erhebungsphase der erweiterten Fachwelt und einer breiteren Öffentlichkeit (und damit auch potenziellen Zielpersonen) vorgestellt.

Mit der Präsentation der KONTIV 2002 im Internet (www.kontiv2002.de) sollen interessierte Laien, die Fachwelt und nicht zuletzt die Studienteilnehmer selbst angesprochen werden. Es werden Ziele und Ablauf des Projekts dargestellt und Erläuterungen zur Aufbereitung und Auswertung der Ergebnisse gegeben.

Darüber hinaus wird kontinuierlich über den Fortgang der Erhebung berichtet. Auch die Erhebungsunterlagen sind im Netz verfügbar.

2. Ausblick

Die neuen Erhebungen zum Personenverkehr in Deutschland werden nicht nur eine Aktualisierung verkehrswissenschaftlicher Datenbasen ermöglichen. Sie werden auch die Datenbasis ganz erheblich erweitern und damit Analysen gestatten, die bisher empirisch nicht abgesichert werden konnten. Für das Jahr 2002 wird es somit im Verkehrsbereich eine in Qualität, Umfang und Detaillierung bislang für Deutschland einmalige Datengrundlage geben.

¹ Räumliches Gliederungssystem, das auf der Grundlage von Berufspendlerströmen zusammengehörige Gebiete abgrenzt. Die BIK-Regionen der Fa. Aschpurwin + Behrens sind eine Weiterentwicklung der Bousted Stadtregionen.

Literatur

Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V. (1999): Standards zur Qualitätssicherung in der Markt- und Sozialforschung, Frankfurt am Main

Axhausen, K. W. (1995): Travel Diaries: An Annotated Catalogue, Working Paper, Institut für Strassenbau und Verkehrsplanung, Leopold-Franzens-Universität, Innsbruck

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2001): Verkehr in Zahlen 2000. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg

DATELINE: www.ncl.ac.uk/datetime/chapters/consortium.htm (September 2001)

Deutsche Forschungsgemeinschaft (1999): Qualitätskriterien der Umfrageforschung, Akademie Verlag, Berlin

Dillman, D. A. (2000): Mail and Internet Surveys – The Tailored Design Method. John Wiley and Sons, Inc., New York

DVWG Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (2001): Dynamische und statische Elemente des Verkehrsverhaltens – Das Deutsche Mobilitätspanel, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Band B 234, Bergisch Gladbach

EMNID (1991 a): KONTIV 89, Bericht zur Methode, Anlagenband und Tabellenteil, Bielefeld

EMNID (1991 b): Dokumentation der telefonischen Befragung von Ausfällen, Bielefeld

Follmer, R.; Smid, M. (1998): Nichteingetragene Telefonnummern: Ergebnisse eines Methodentests. In: Gabler, Siegfried; Häder, Sabine; Hoffmeyer-Zlotnik; Jürgen H. P. (Hrsg.) (1998): Telefonstichproben in Deutschland. Westdeutscher Verlag, Opladen/Wiesbaden, S. 43-57

Follmer, R.; Engelhardt, K. (2001): Geocodierung von Quelle und Ziel von Wegen als Grundlage zur Ermittlung von Fahrleistungsdaten, Zwischenbericht einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (1991): Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 91, Köln

Hautzinger, H.; Heidemann, D. (2001): Konzept zur Durchführung der Fahrleistungserhebung, Untersuchung im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Entwurf des Schlussberichts, Heilbronn. Projektinformationen unter www.kba.de (Januar 2002)

infas, DIW (2001): KONTIV 2001, Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten, Methodenstudie, Endbericht, Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn/Berlin

Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe (2000): Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse (INVERMO), Untersuchung im Auftrag des Bundesministers für Bildung und Forschung, 1. Zwischenbericht, Karlsruhe. Projektinformationen unter www.mobilitaetspanel.de (demnächst)

Kloas, J. (1994): Auswertung der Kinder-KONTIV, unveröffentlichtes Manuskript, Berlin

Kloas, J.; Kuhfeld, H. (1987): Verkehrsverhalten im Vergleich, DIW-Beiträge zur Strukturforchung, Heft 96, Berlin

Kloas, J.; Kunert, U. (1993): Vergleichende Auswertungen von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr (KONTIV 1976, 1982, 1989), Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Berlin

Kloas, J.; Kunert, U. (1994 a): Über die Schwierigkeit, Verkehrsverhalten zu messen. Die drei KONTIV-Erhebungen im Vergleich, in: Verkehr und Technik, Heft 3 und 5

Kloas, J.; Kunert, U. (1994 b): Die zeitliche Entwicklung der Bedeutung von Personenmerkmalen für das Verkehrsverhalten, erschienen in: Verkehr und Technik, Heft 11 und 12

Kunert, U.; Kloas, J.; Kuhfeld, H. (2002): Design Characteristics of National Travel Surveys – An International Comparison for ten Countries, Paper presented at the 2002 Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C.

NPTS: Nationwide Personal Transportation Survey 1995, Dokumentation unter www.bts.gov/ntda/npts (November 2000)

Socialdata (1984 a): KONTIV 82, Bericht, München

Socialdata (1984 b): KONTIV 82 Tabellenband I und II, München

Socialdata (1984 c): KONTIV 82 Handbuch, München

Sozialforschung Brög (1977): KONTIV 76, Endbericht, München

SrV System repräsentativer Verkehrsbefragungen (2001): www.tu-dresden.de/vkivs/vip/srvpage.htm (August 2001)

Transportation Research Board, National Research Council (2000): Transport Surveys: Raising the Standard. Proceedings of an International Conference on Transport Survey Quality and Innovation, Grainau, Germany 1997. www.nationalacademies.org/trb/publications/ec008 (November 2000)

Wermuth, M., et. al. (2001): KONTIV-Wirtschaftsverkehr, kontinuierliche Befragung des Wirtschaftsverkehrs in unterschiedlichen Siedlungsräumen, Untersuchung im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Phase 1, Methodenstudie, Schlussbericht, Braunschweig. Projektpräsentation unter www.verkehrsbefragung.de/page10.xml (November 2001)

Zängler, T. W. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit, Springer, Berlin

Summary

Mobility in Germany – The National Travel Survey 2002

Currently several projects on behalf of the Federal Department of Transport, Building and Housing (DOT) are being implemented to improve the availability of data describing the transportation sector. The survey Mobility in Germany measures the day-to-day travel behaviour of the German population, similar National Travel Surveys (NTS), then entitled „KONTIV“, were carried out in 1976, 1982 and 1989. The data compiled in the course of this survey will be used both as a basis for transport planning in Germany and for scientific research on daily mobility. As there has been no NTS in Germany for more than a decade and none after the reunification of Germany and because methodological developments in survey design have taken place it was decided to explore different options for the next NTS with a pilot study. This pilot was described here recently.

The infas-Institut für angewandte Sozialwissenschaft Bonn and DIW Berlin have been assigned by the Federal DOT to implement the survey. In this paper we describe the population register based sample, the mixed survey mode, the contents of the collected data and other relevant aspects of the design.