

# Mobilität in Deutschland 2002

Fachkommission “Verkehrsplanung” des Deutschen Städtetags  
Tagung am 29. April 2004 in Reutlingen

Projektdurchführung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

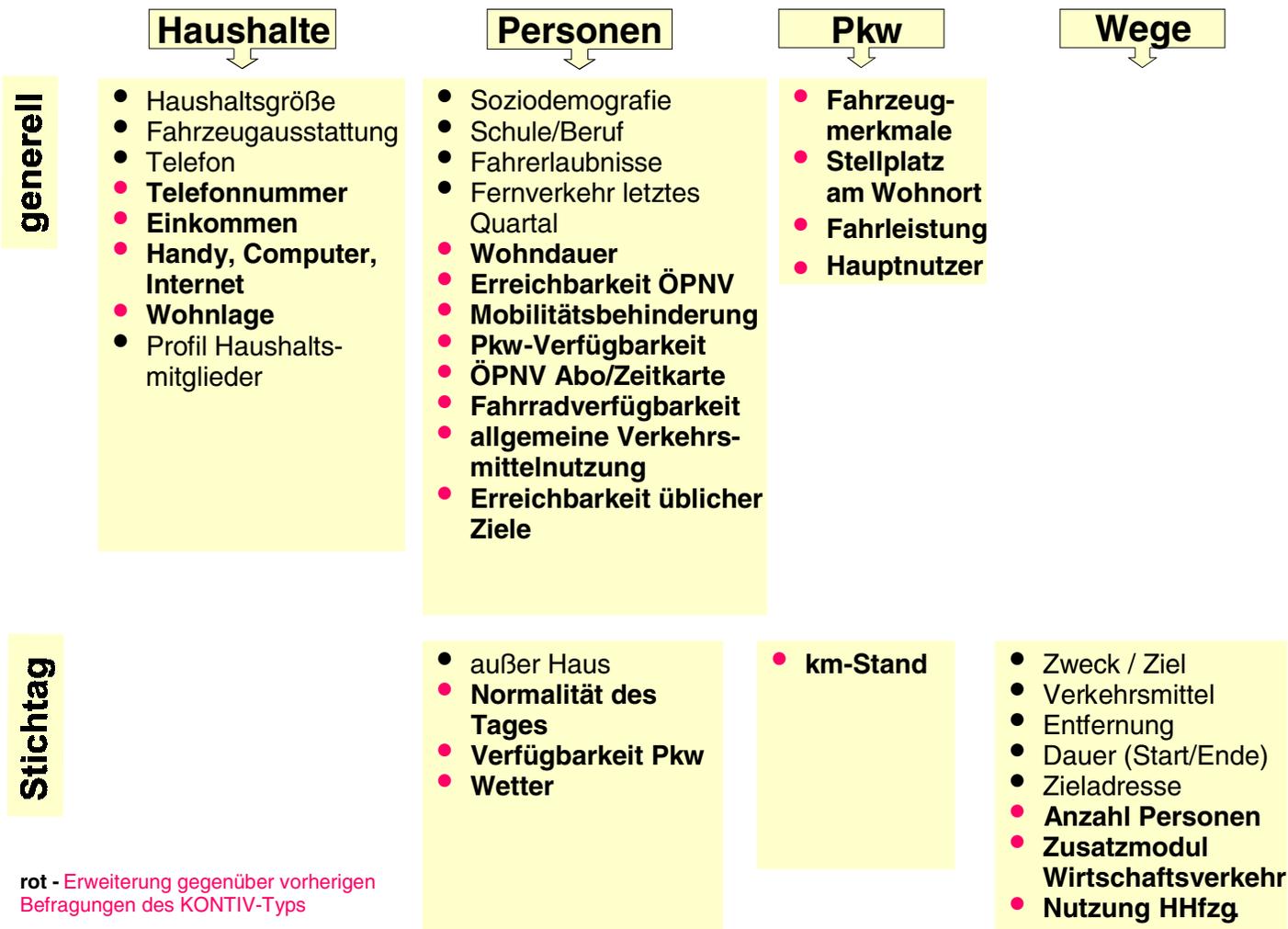
# Projektsteckbrief

Im Rahmen des Projekts ***Mobilität in Deutschland*** wurden im Laufe eines Jahres rund 50.000 Haushalte nach Ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten befragt.

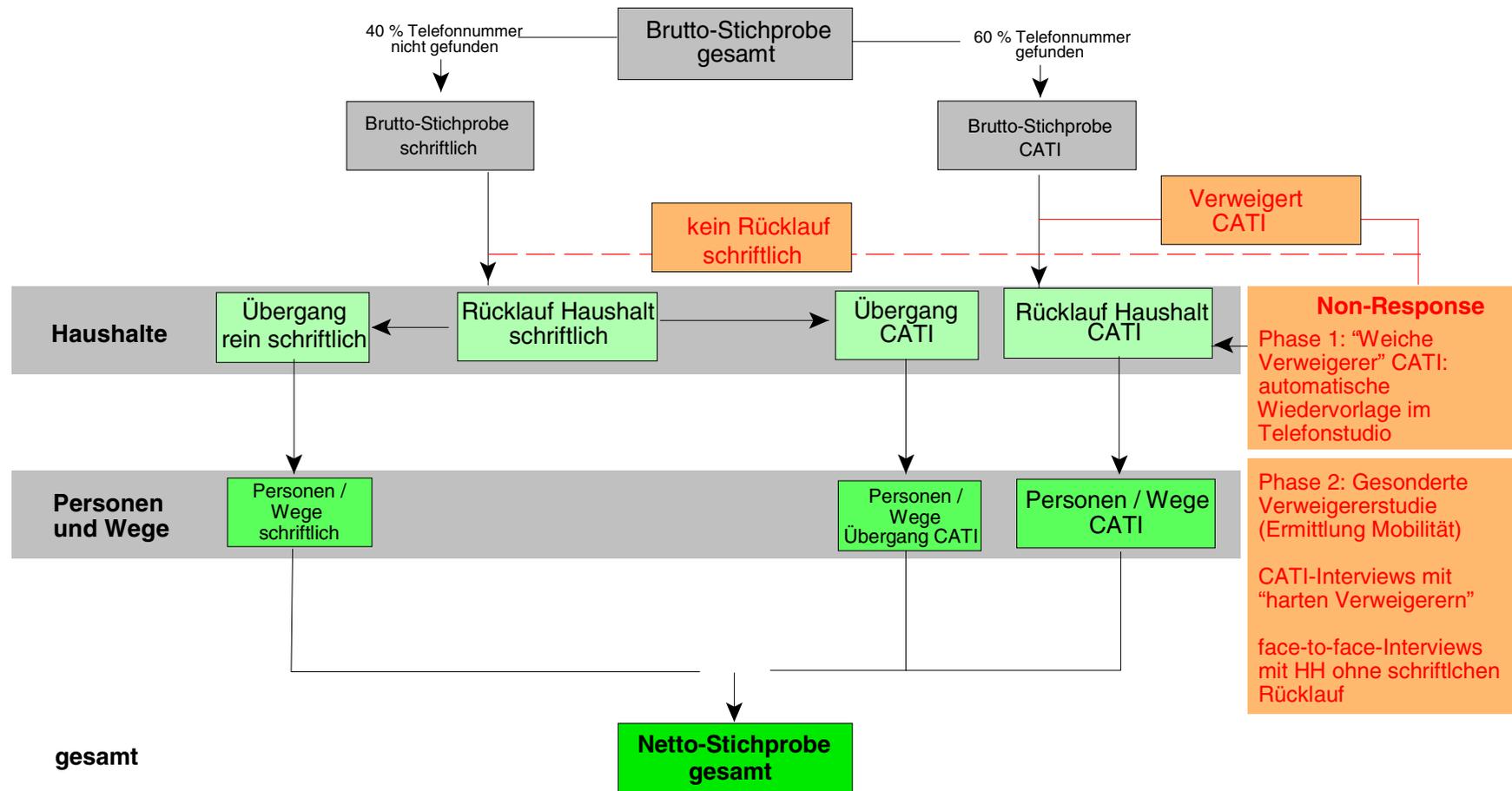
Entscheidende Neuerungen bei ***Mobilität in Deutschland*** sind:

- ▶ Benutzung einer Einwohnermeldestichprobe
- ▶ transparente Darstellung des Feldverlaufs
- ▶ Methodenmix aus schriftlicher und telefonischer Befragung
- ▶ Erfassung der Daten in einer Personen- und Wegematrix
- ▶ Befragung *aller* Personen im Haushalt (Kinder unter 13 Jahren über Stellvertreterinterviews der Eltern)
- ▶ detaillierte Erfassung von Wegezielen zur Durchführung einer Geokodierung
- ▶ Verknüpfung mit Daten zur Wirtschaftsverkehrserhebung *KID-Kraftverkehr in Deutschland*
- ▶ Bereitstellung von differenzierten Wegezweckinformationen
- ▶ ständig aktualisierte Projektinformationen unter [www.kontiv2002.de](http://www.kontiv2002.de)

# Inhalte der Erhebung: Haushalte, Personen und Wege



# Ablaufdiagramm: mehrstufiges Erhebungsverfahren



## Ergebnistelegamm: höhere Autonutzung sowie andere Freizeit- und Einkaufswege bestimmen das Bild



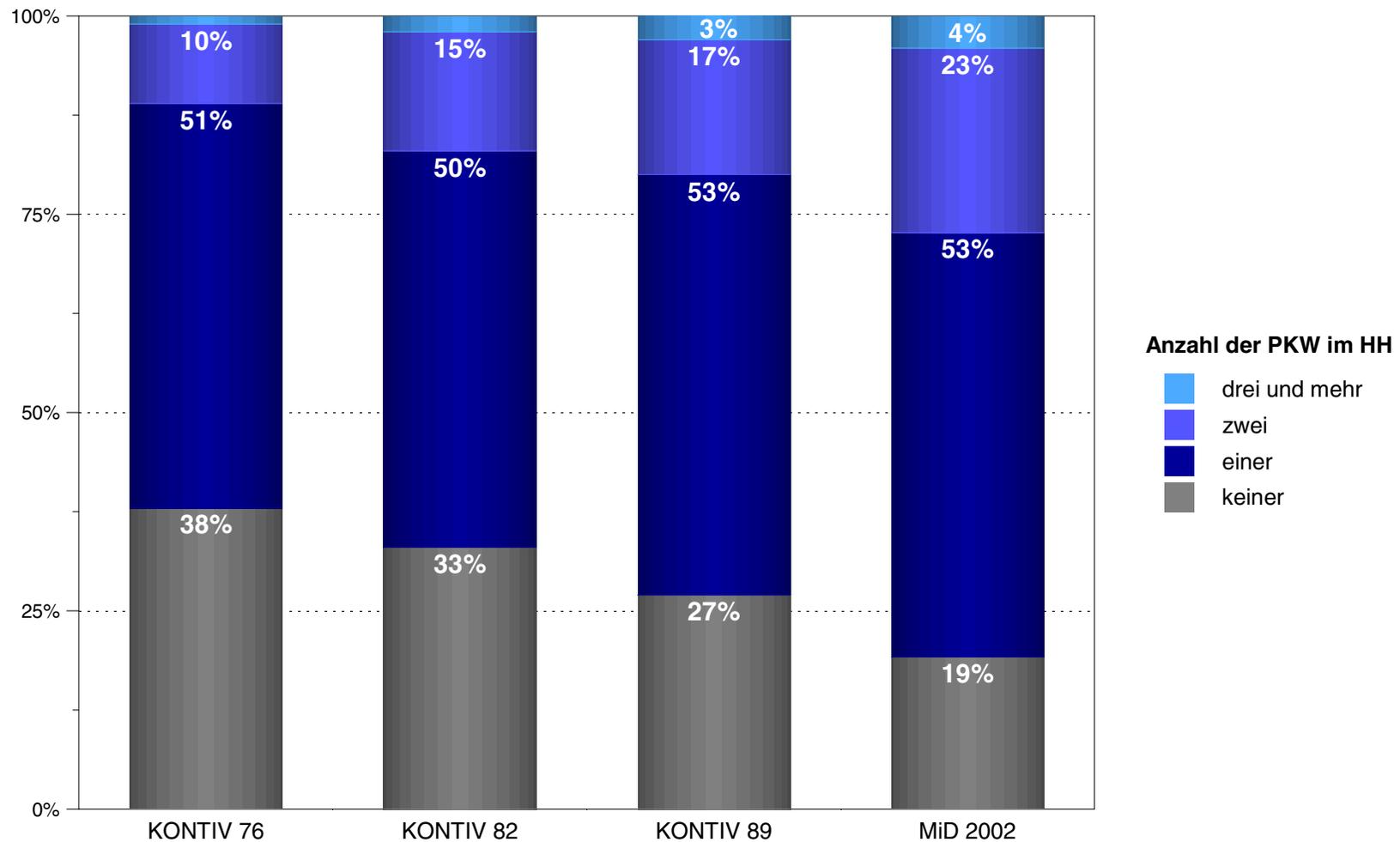
- **täglich 272 Mio. Wege mit über drei Mrd. Kilometern**
- **zunehmende Führerscheinausstattung und Motorisierung**
- **deutliche Verschiebung in der Verkehrsmittelnutzung gegenüber 1982**
- **Anteil des Autos wächst zuungunsten der übrigen Verkehrsträger**
- **zunehmendes Verkehrsaufkommen und steigende Verkehrsleistung**
- **mit dem Auto etwa 60 Prozent der Wege und 80 Prozent der zurückgelegten Kilometer**
- **gut 30 Prozent für Fahrrad- und Fußwege, knapp zehn Prozent für den ÖV**
- **tägliche Unterwegszeit pro Person im Mittel über 80 Minuten**
- **zurückgelegte mittlere Strecke pro Tag etwa 40 Kilometer**
- **etwa 20 Prozent der Wege im Berufs- und Ausbildungsverkehr**
- **knapp zehn Prozent im Wirtschaftsverkehr**
- **Anteil der Freizeitwege über 30 Prozent, etwa 40 Prozent private Erledigungen**
- **leichte Zunahme der Freizeit- und Einkaufswege**

# zentrale Mobilitätskennziffern

# Anzahl der Pkw im Haushalt: deutliche Zunahme der Motorisierung



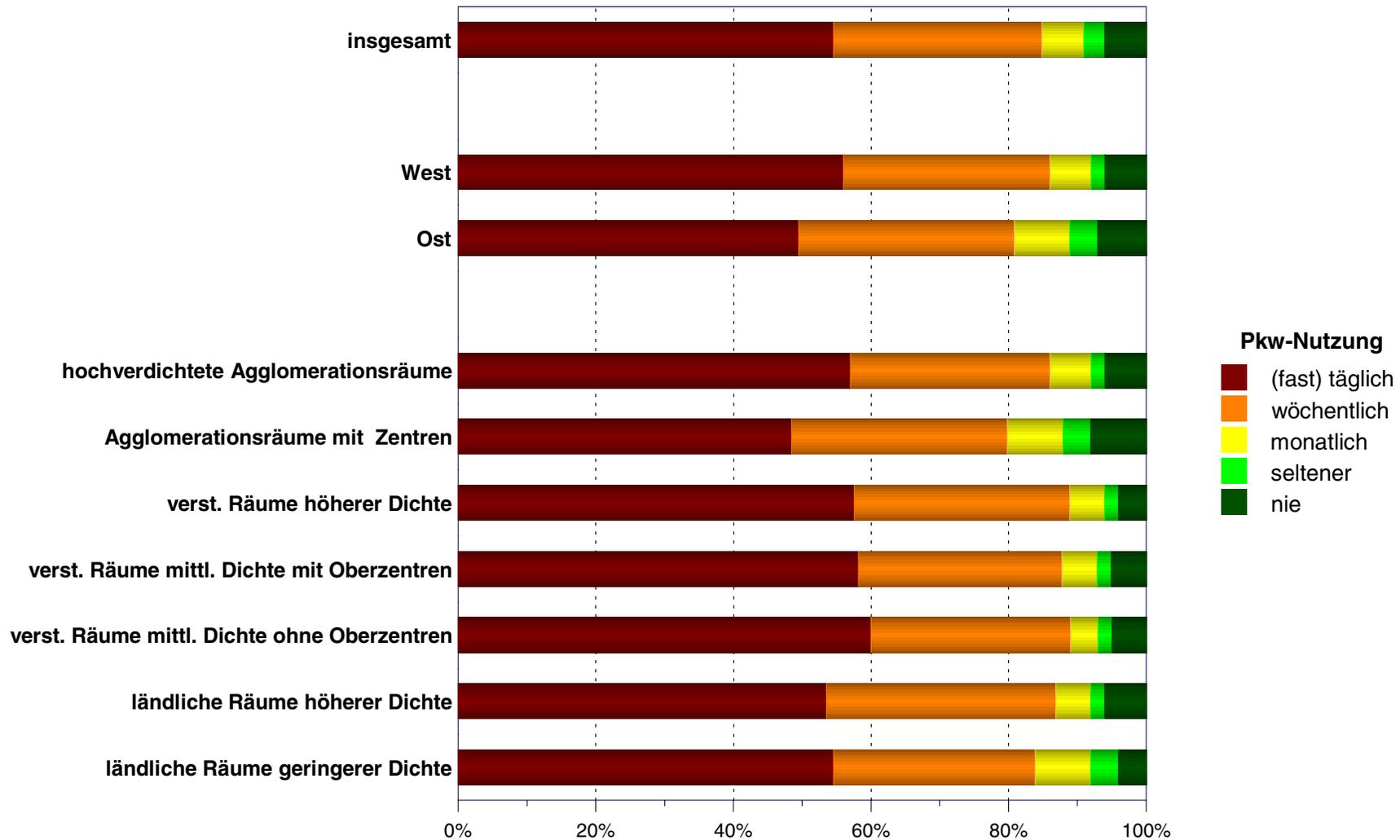
Haushalte



# Häufigkeit der Auto-Nutzung nach Regionstypen: Pkw-Nutzung in den Städten geringer als in der Fläche



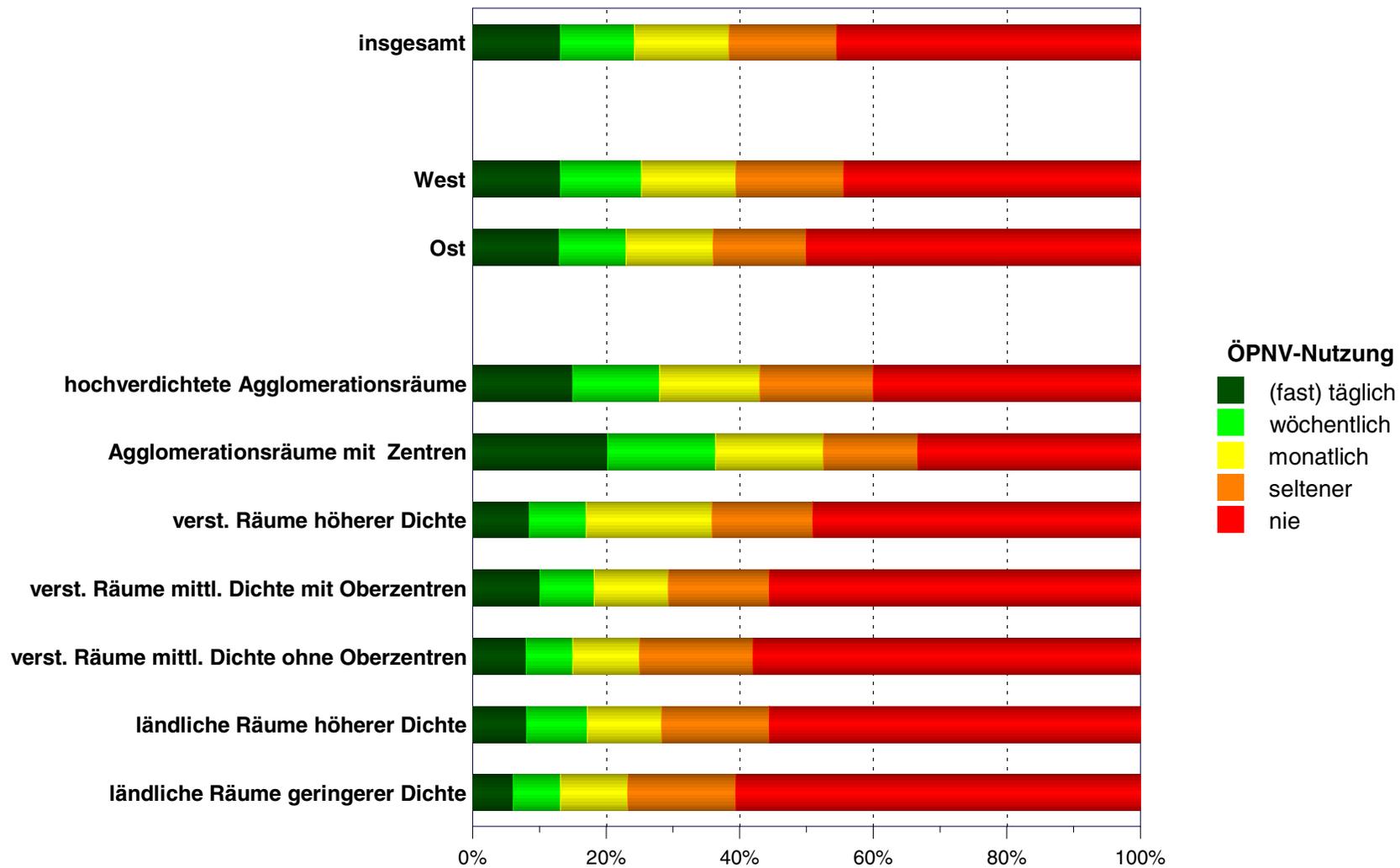
Personen ab 14 Jahre



# Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Regionstypen: jeder Vierte zählt zu den regelmäßigen ÖPNV-Nutzern



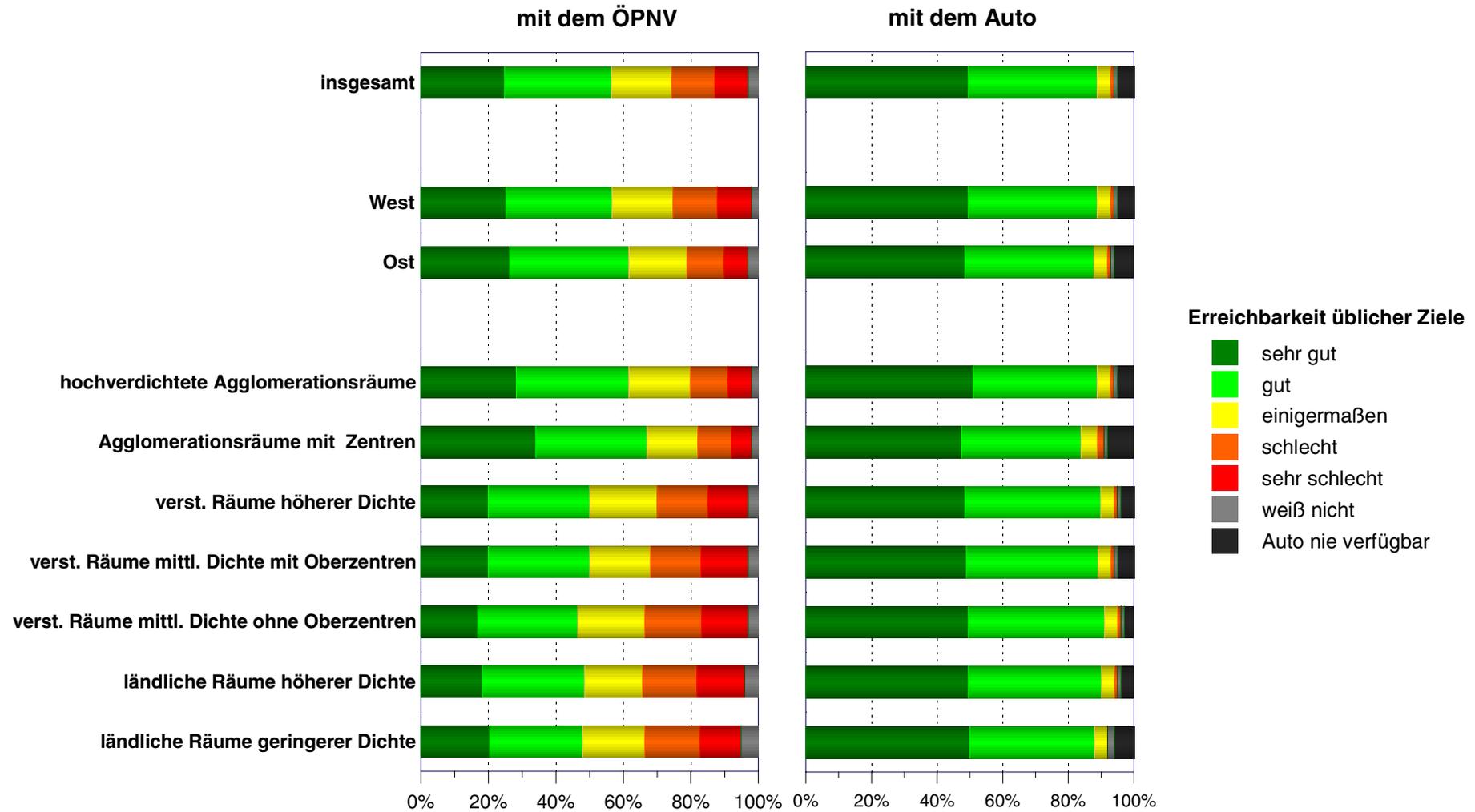
Personen ab 14 Jahre



# subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Zielen: deutlich schlechtere Urteile für den ÖPNV



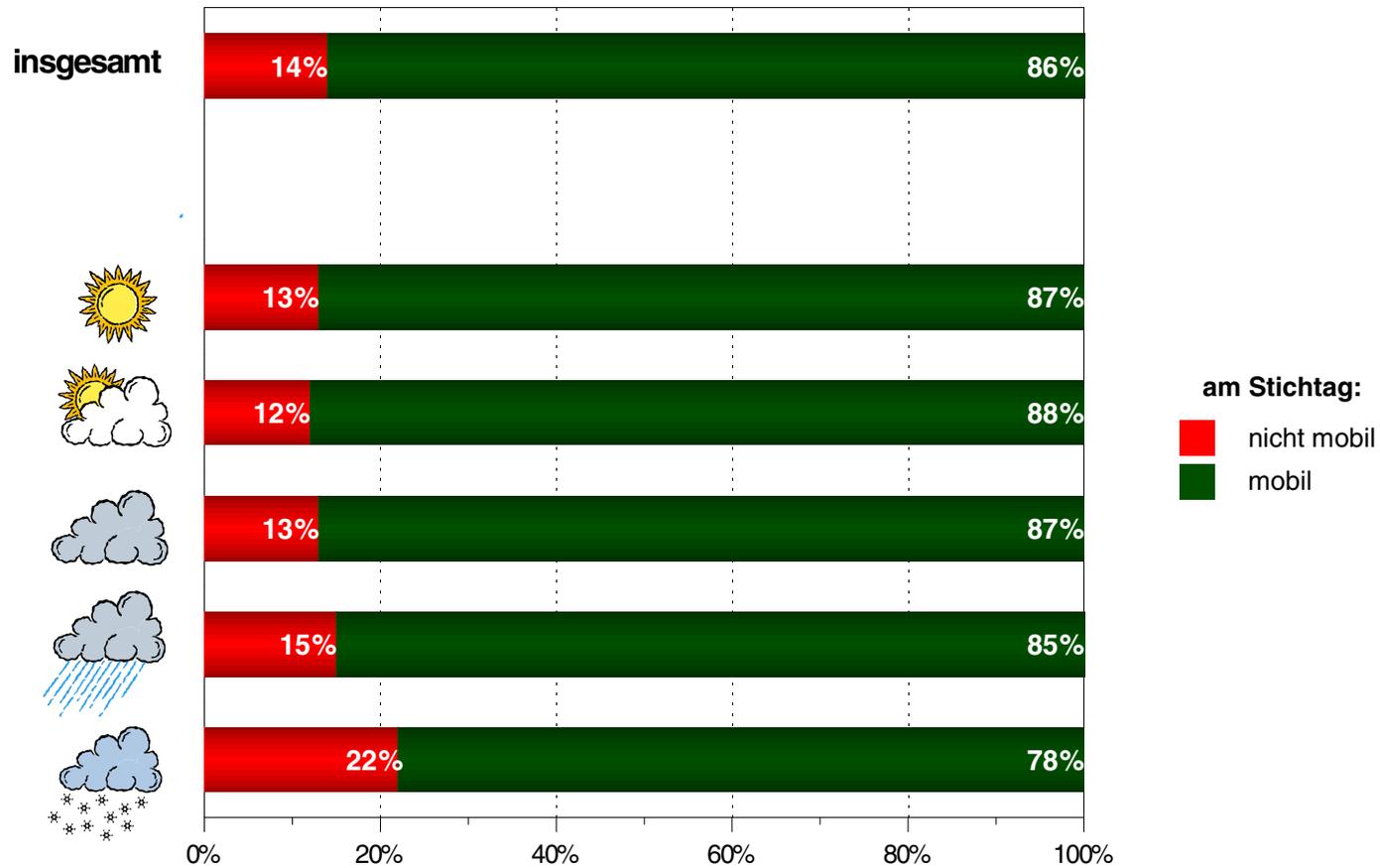
Personen ab 14 Jahre



# Anteil mobiler Personen nach Wetterlage: hohe Mobilitätswerte durch exakte Erfassung im telefonischen Interview



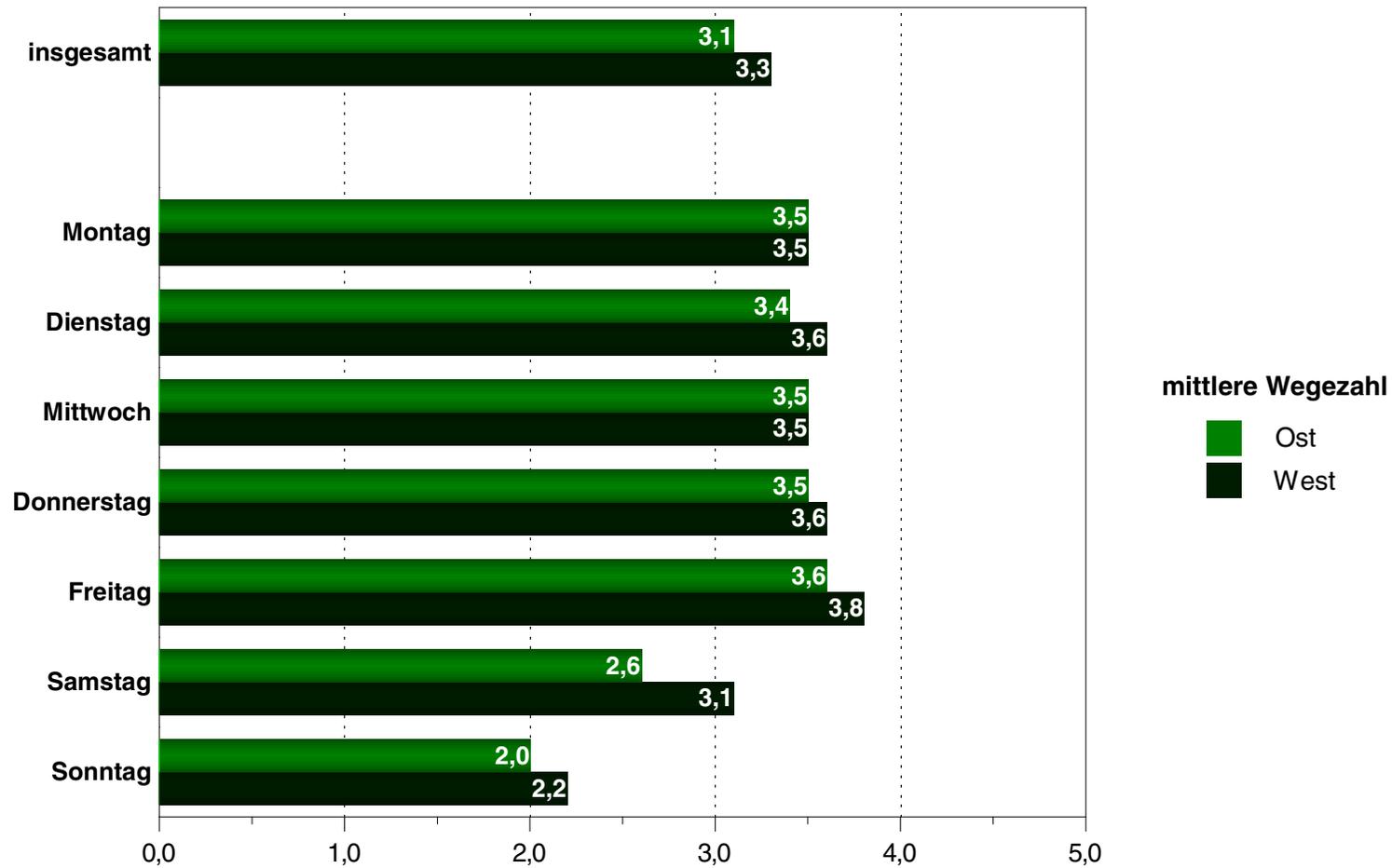
selbst oder stellvertretend zu den Wegen befragte Personen ab 0 Jahre



# mittlere Wegezahl nach Wochentag und Anzahl der befragten Personen: im Mittel etwa 3,6 Wege pro Werktag



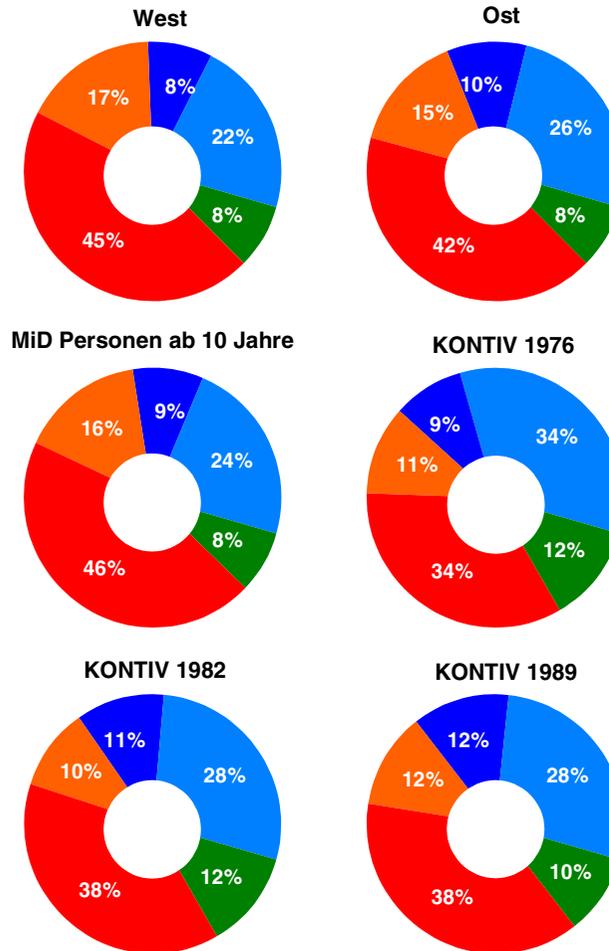
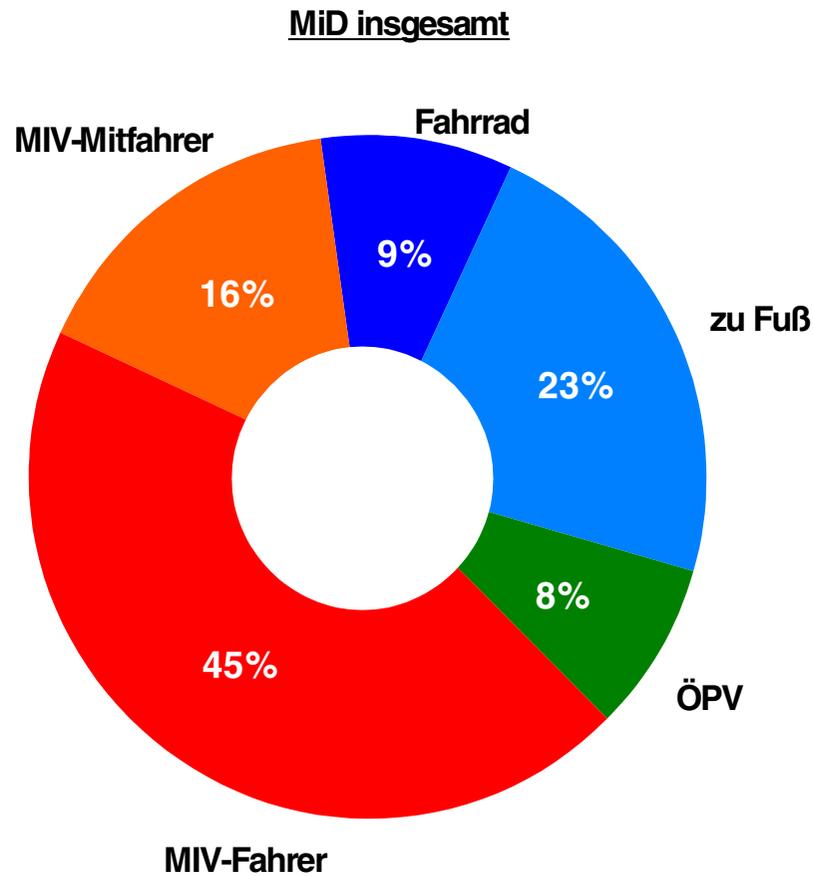
Personen ab 14 Jahre, einschließlich Nicht-Mobile



# Hauptverkehrsmittel am Stichtag: zwei von drei Wegen mit dem Auto



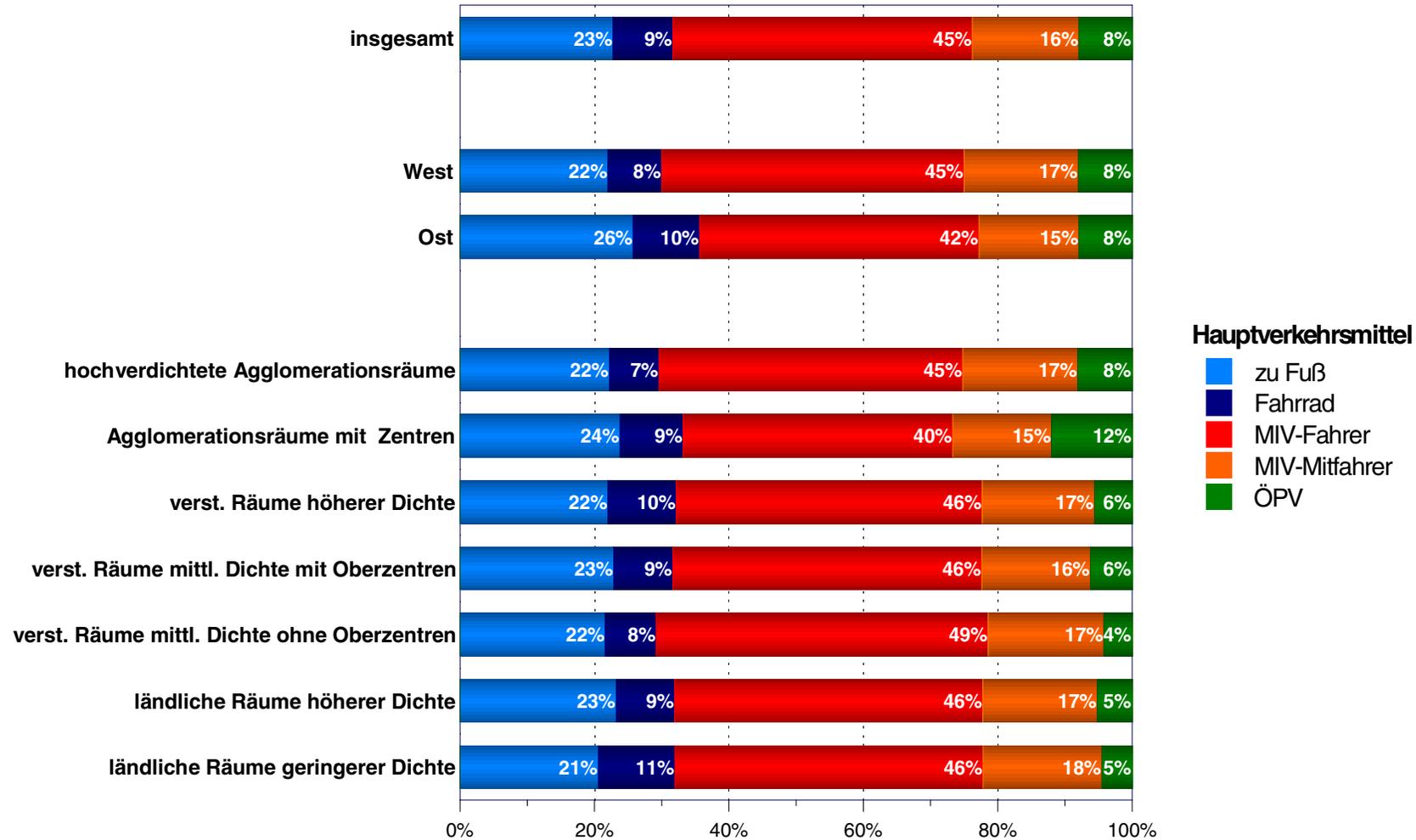
Wege, Personen ab 0 Jahre, einschließlich Wirtschaftsverkehr  
KONTIV 1976 bis 1989 Personen ab 10 Jahre ohne Wirtschaftsverkehr



# Hauptverkehrsmittel am Stichtag nach Regionstypen: höhere ÖPNV-Anteile nur in Agglomerationsräumen



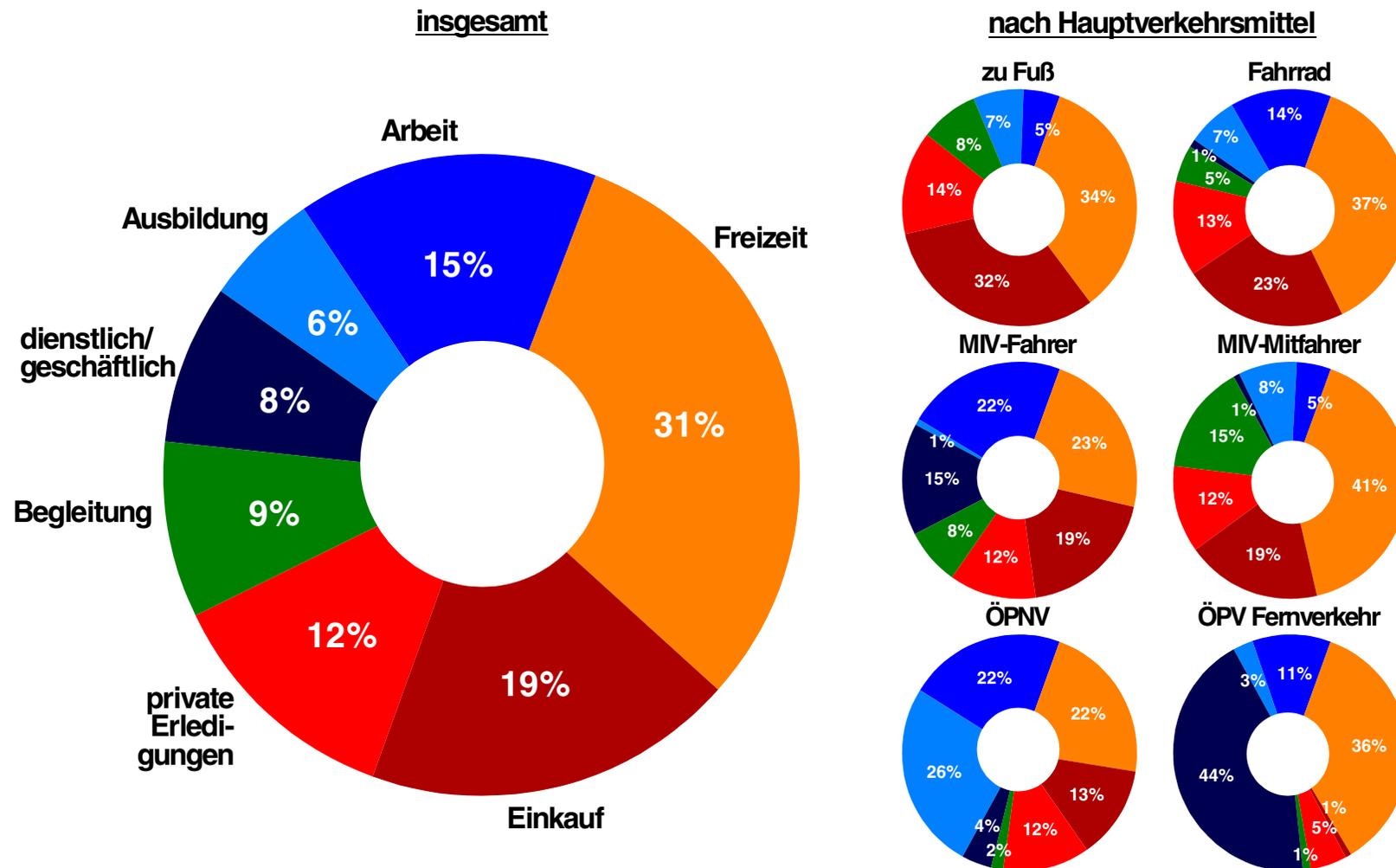
Wege



# Hauptwegezwecke am Stichtag: drei von vier Wegen im privaten Bereich



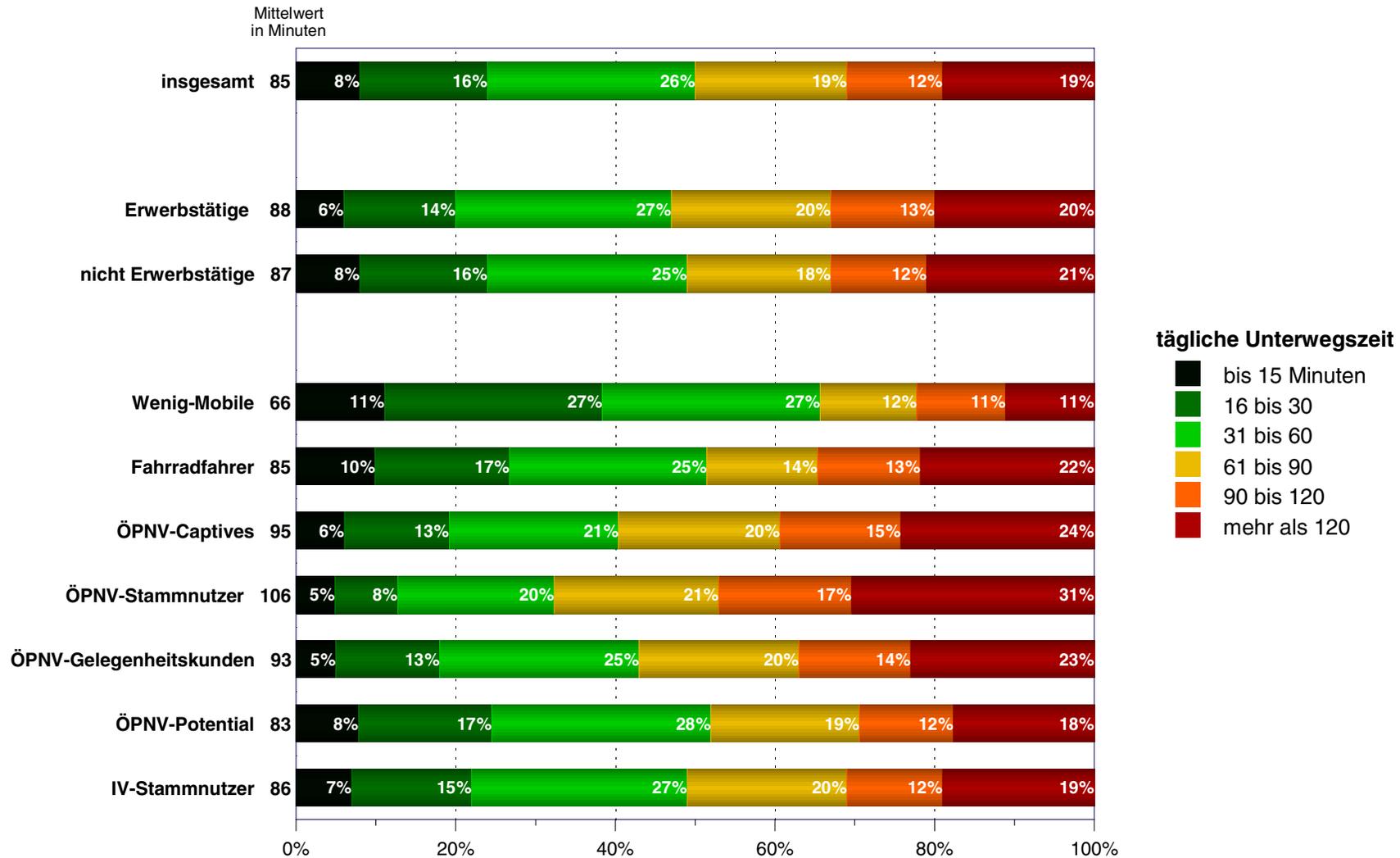
Wege, Personen ab 0 Jahre, einschließlich Wirtschaftsverkehr



# tägliche Unterwegszeiten nach Nutzertyp: im Schnitt knapp 90 Minuten



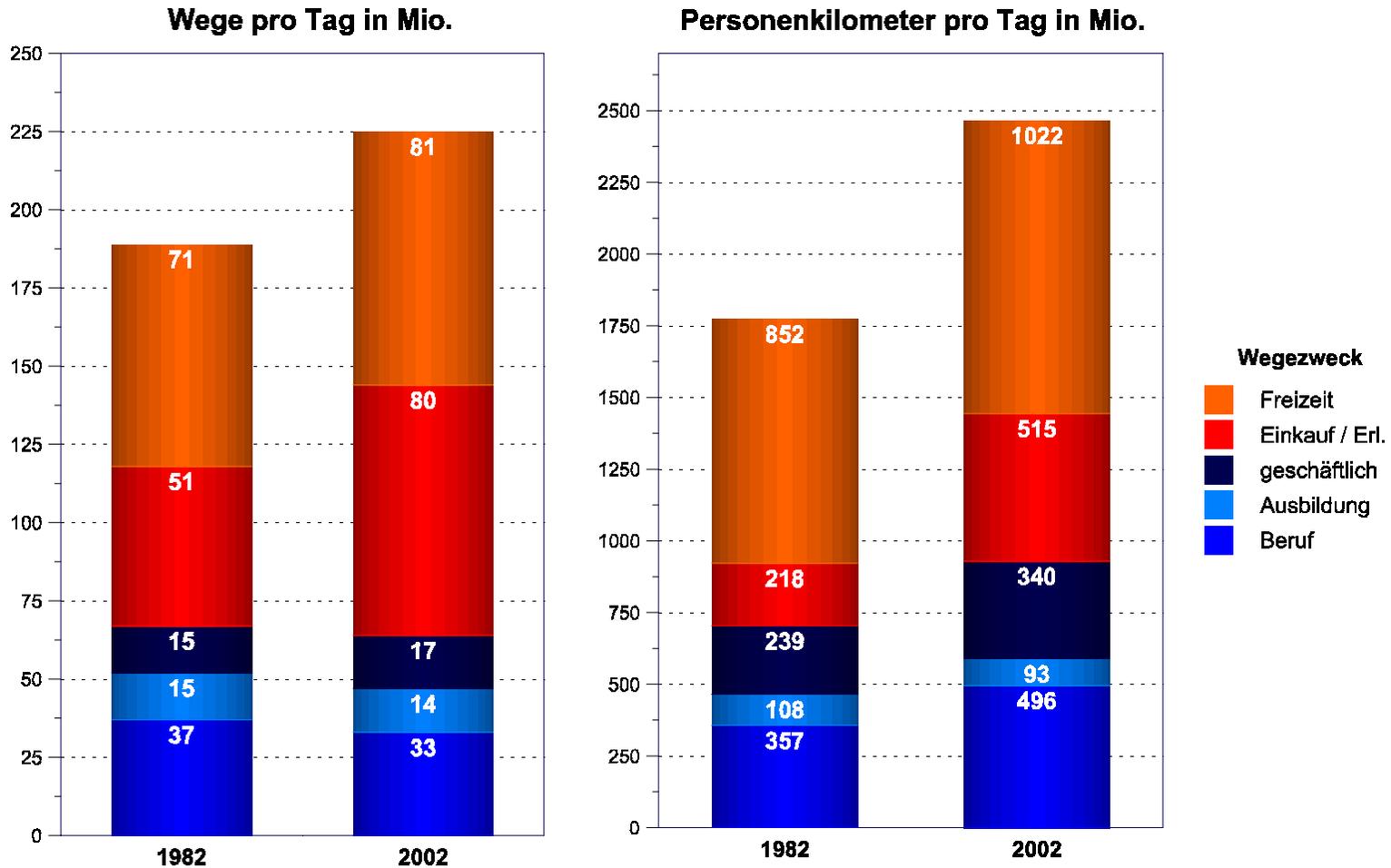
mobile Personen ab 0 Jahre, ohne Wirtschaftsverkehr



# Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Zwecken im Vergleich: deutliche Steigerung vor allem im Freizeit- und Versorgungsbereich



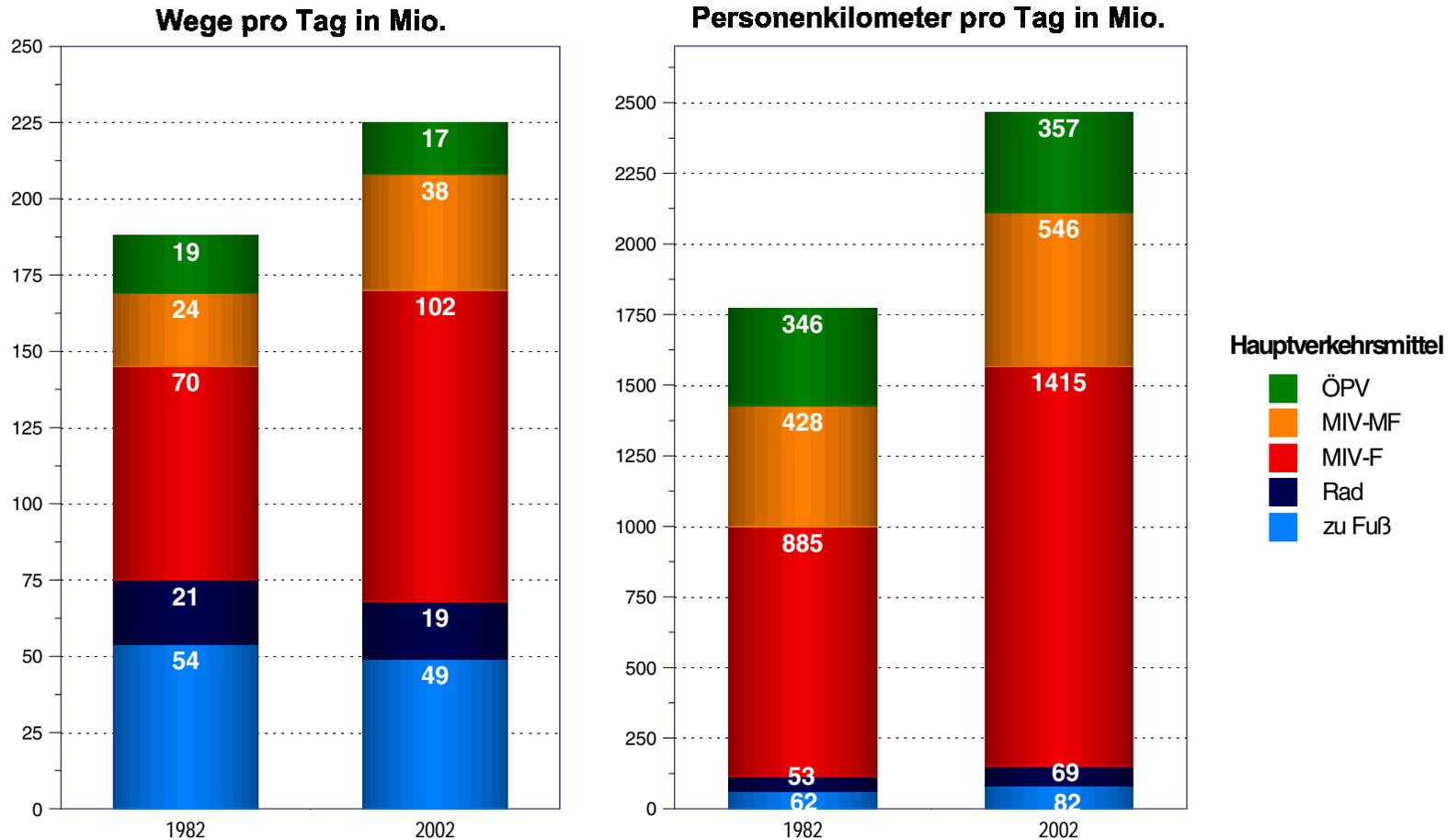
Wege von Personen ab 0 Jahre in Westdeutschland, einschließlich Wirtschaftsverkehr



# Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmitteln im Vergleich: Zuwachs vor allem beim Auto



Wege von Personen ab 0 Jahre in Westdeutschland, einschließlich Wirtschaftsverkehr



# Einordnung zu anderen Mobilitätsuntersuchungen

# von Anfang an mitgedacht: Verknüpfung der verfügbaren Erhebungen



## Vergleichbarkeit mit regionalen Untersuchungen: unterschiedliche Konzepte beachten

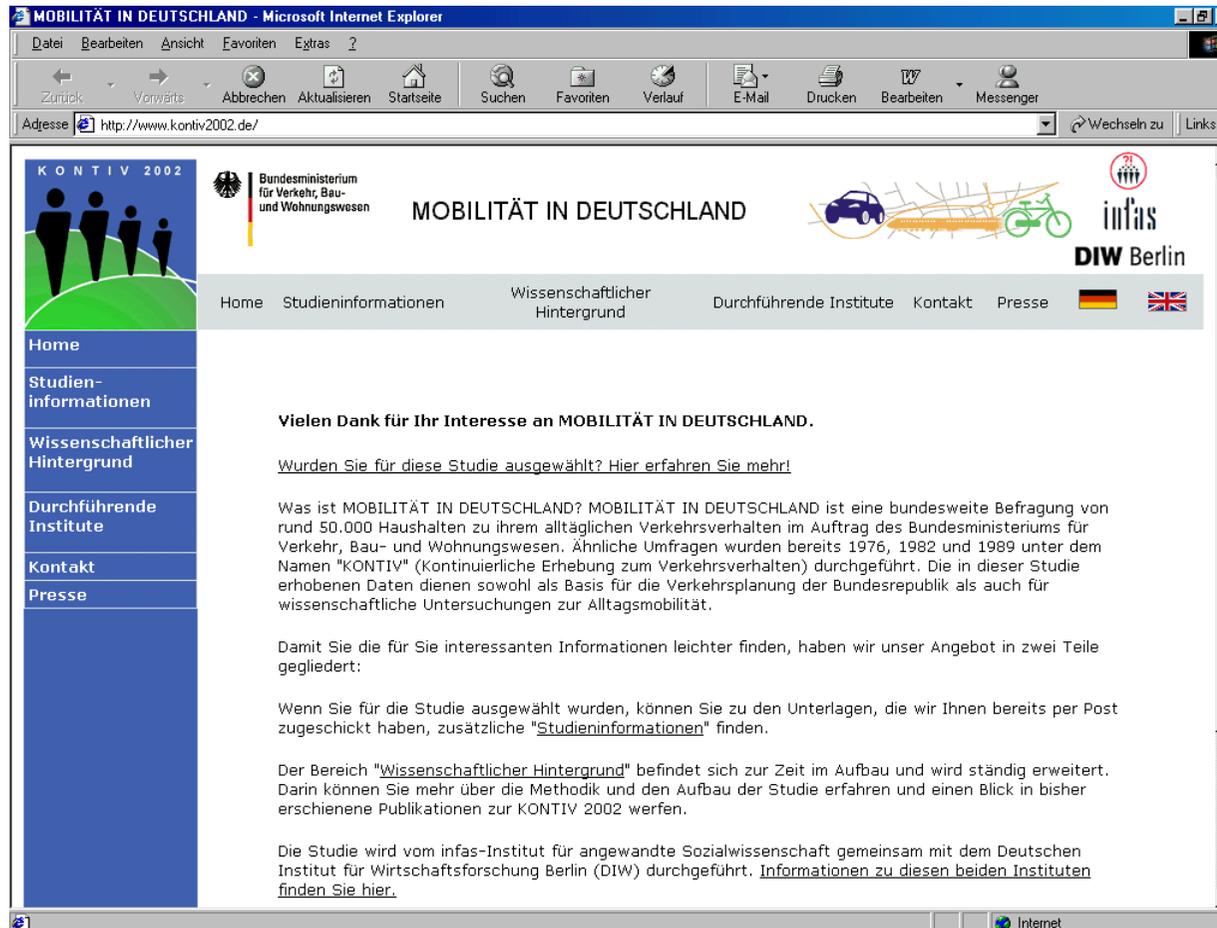


***MiD 2002* versucht, zu bisherigen bundesweiten KONTIV-Studien Vergleichbarkeit herzustellen. Im Zweifel wurden aber methodische Verbesserungen der Beibehaltung des alten Verfahrens vorgezogen. Darüber hinaus kann die Vergleichbarkeit für regionale Studien aufgrund deren Vielfalt nur eingeschränkt gelten, so dass die Studienparameter in solchen Fällen immer sorgfältig gegenübergestellt werden müssen. Dabei können die folgenden Hinweise helfen:**

- **telefonische Wegeerfassung führt zu zuverlässigerer Abbildung kurzer Wege**
- **dies betrifft insbesondere Fuß-, Fahrrad- und Auto-Wege**
- **Pkw-Mitfahrer sorgfältiger als bisher erfasst**
- ***MiD 2002* bezieht sich auf alle Personen ab 0 Jahren**
- ***MiD 2002* liefert ein saisonbereinigtes Jahresergebnis**
- **Wirtschaftsverkehr ist berücksichtigt**
- **Trendaussagen beziehen sich auf den Vergleich 1982 - 2002**
- ***MiD 2002* liefert in der Regel keine Ergebnisse für einzelne Regionen - stattdessen für Regionstypen**

# Dokumentation und Verfügbarkeit der Ergebnisse

# Präsenz der Studie im Internet unter *www.kontiv2002.de*



Parallel zum Projektbeginn im November 2001 wurde das Projekt im Internet unter *www.kontiv2002.de* sowohl Anwendern als auch den Zielpersonen vorgestellt.

Auf der Seite finden sich neben allgemeinen Fragen zur Studie und zum Daten-schutz auch aktuelle Links, Präsentationen und Berichte, die das Projekt und seinen Fortschritt ständig dokumentieren.

Weitere Ergebnisse und Daten werden im Auftrag des BMVBW durch die Clearing-stelle am Institut für Verkehrsforschung des DLR zur Verfügung gestellt - erreichbar unter *www.clearingstelle-verkehr.de*

# Vergleich MiD - SrV

# Vergleich Mobilität in Deutschland 2002 und SrV - Mobilität in Städten: zahlreiche Unterschiede zu beachten



|                          | <b>Mobilität in Deutschland 2002</b>   | <b>S r V 2003</b>  |
|--------------------------|--|--|
| <b>Gebiet</b>            | alle Regionen, für Vergleich mit SrV Beschränkung auf Gebietstypen erforderlich  | einzelne Städte oder Regionen  |
| <b>Stichtage</b>         | gesamte Woche, für Vergleich mit SrV Beschränkung auf Ergebnisse für die Kernwoche erforderlich  | Kernwoche, d.h. mittlerer Werktag (Di, Mi, Do)   |
| <b>Erhebungszeitraum</b> | etwa 360 Stichtage im Jahresverlauf 2002   | April bis Juni 2003 bis 30.06 2003, organisationsbedingt teilweise nur zwei Wochen pro Stadt   |
| <b>Erhebungsmethode</b>  | <p>telefonisch-schriftliche Befragung mit zweistufigem Design, d.h. Haushalts- und Personenfragebögen wurden in zwei Stufen verschickt</p> <p>voll standardisierte telefonische Erhebung</p> <p>Memory Jogger als Merkhilfe</p> <p>drei Mahnstufen</p> | <p>telefonisch-schriftliche Befragung mit einstufigem Design, d.h. einmaliger Versand aller Erhebungsunterlagen</p> <p>teilweise standardisierte telefonische Erhebung</p> <p>Wegeprotokoll als Merkhilfe</p> <p>zwei Mahnstufen</p> |
| <b>Wegedefinition</b>    | weitgehend identisch   |  |
| <b>Wegehäufigkeit</b>    | differenziert zu prüfen aufgrund unterschiedlicher Rücklaufquoten und hoher Proxyanteile (Stellvertreterinterviews) sowie höherer schriftlicher Anteile im SrV, dadurch möglicherweise niedrigere Wegezahlen im SrV                                    |  |
| <b>Wegestruktur</b>      | differenziert zu prüfen aufgrund möglicher saisonaler Effekte im SrV wg. Begrenzung der Feldzeit bzw. geringer Anzahl der einbezogenen Wochen (Wettereffekte etc.)   |  |
| <b>Rücklaufquoten</b>    | Vergleichbarkeit eingeschränkt aufgrund unterschiedlichen Erhebungsdesigns (Mehrstufigkeit in MiD)   |  |
| <b>Gesamtbewertung</b>   | bedingte Vergleichbarkeit durch unterschiedliche Zielsetzungen und Rahmenbedingungen   |  |