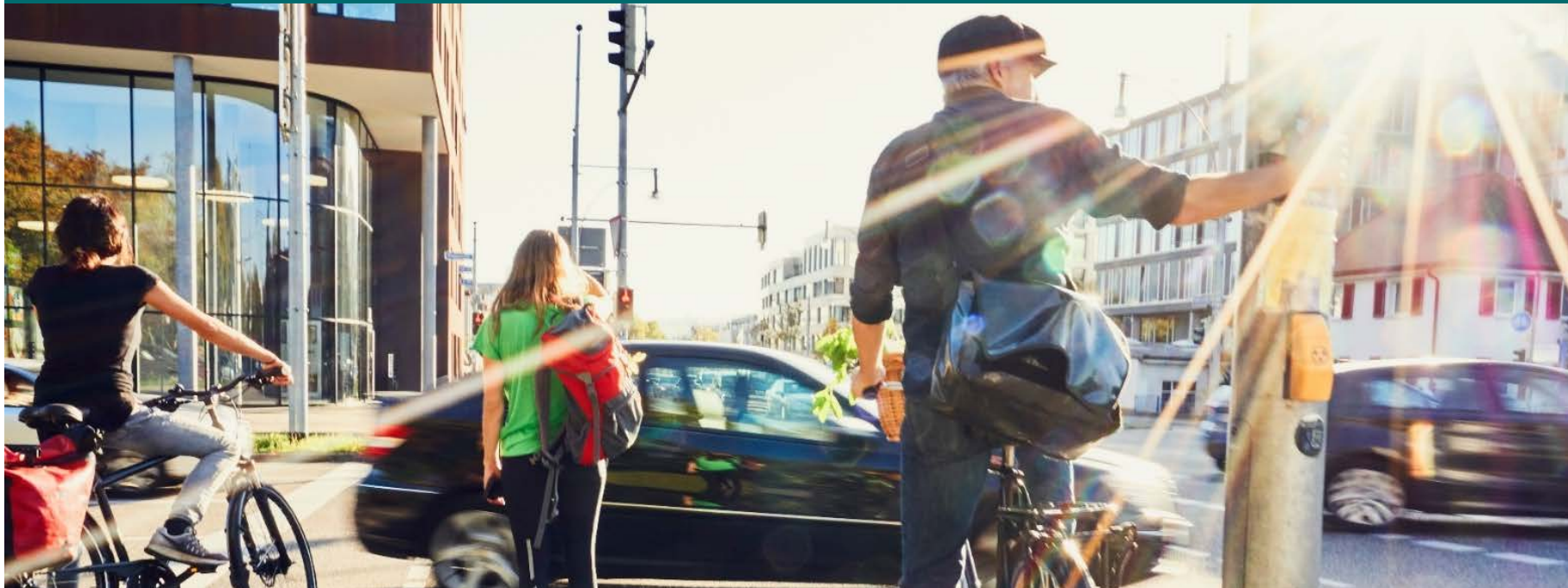


Datenzuspielungen der MiD 2023

Berlin 25. und 25. März 2025

Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Inhalt:

Vorgehen, Datenquellen, Anwendungsbeispiele



- Welche Datensätze werden angereichert?
- Welche Merkmale werden angespielt?
 - von infas 360
 - amtliche Daten vom bzw. über das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
- Wie sehen die mikrogeografischen Merkmale aus?
 - Beispiele: Nahversorgungsindex und ÖPNV-Index
- Wofür eignen sich die Datenzuspielungen?
 - Beispiele: Selektivitätsanalysen und zusätzliche Auswertungsmöglichkeiten

Haushalts- und Wegeadressen werden geokodiert: höhere Trefferquote erreicht als 2017



- Über die Adressangaben werden die Haushaltsadressen und die Wegeadressen geokodiert.
- Für jede Geokodierung gibt es ein Qualitätsmerkmal zur Trefferquote.
- Geokodierungsergebnisse:
 - In der MiD 2023 gibt es einen höheren Anteil an adressgenauen Treffern als 2017.
Dies hängt mit dem höheren Anteil der realisierten Interviews aus der EWO-Stichprobe zusammen.
- Zusätzlich zur Anreicherung der Start- und Zieladressen erfolgt eine alternative Routenberechnung für die folgenden Wegemittel: Auto, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß.

Qualitätsabstufung	Befragtenadressen		Wegedaten (vorläufige Ergebnisse)			
	Anzahl	Anteil*	Anzahl Startadresse	Anteil*	Anzahl Zieladresse	Anteil*
adressgenau	211.792	97,1 (81)	650.892	66,4 (42)	606.038	61,8 (42)
straßengenau	403	0,2 (2)	89.456	9,1 (13)	95.231	9,7 (13)
ortsteilgenau	2.382	1,1 (10)				
gemeindengenau	0	0 (6)	72.488	7,4 (16)	72.814	7,4 (12)
ohne Adresse	3.524	1,6 (1)	167.189	17 (29)	205.942	21 (33)
gesamt	218.101		980.025		980.025	

*Werte in Klammern: MiD 2017

Angereicherte Merkmale der infas 360 an Basisstichprobe und Start-/Zieladressen: Auswahl erfolgte in Absprache mit dem Beirat



Merkmals	Ebene*
Nahversorgungsindex	Adresse
ÖPNV-Index	Adresse
Gebäudetypologie in groben Klassen	Adresse
Gebäudenutzung	Adresse
Qualität der Wohnlage	Adresse
überwiegender Gebäudotyp	Siedlungsblock
Einwohnerdichte (in Klassen)	Siedlungsblock
Siedlungsfunktion	Siedlungsblock
Kaufkraftvolumen	Siedlungsblock
Pkw-Dichte nach Haushalten	Straßenblockseite
Anzahl E-Ladestationen	100m x 100m-Raster
Breitbandverfügbarkeit	100m x 100m-Raster
POI-Index	100m x 100m-Raster
Tourismusintensität (Übernachtungen pro Jahr/Einwohner)	Gemeinde

*hierbei handelt es sich nicht um die Ebene, die bereitgestellt wird. Die räumliche Bereitstellung erfolgt auf einem datenschutzkonformen Mischraster

Angereicherte Merkmale über das BBSR:

Auswahl erfolgte in Absprache mit dem Beirat

Merkmal

RegioStaR7

Siedlungsstruktureller Kreistyp

Mittelbereiche

Erreichbarkeit von Autobahnen

Höhendifferenzen

Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungspotenzial

Entfernung zum nächsten Bahnhof (in Metern)

Entfernung zur nächsten U-Bahn (in Metern)

Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltest. (in Metern)

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle (in Metern)

Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren

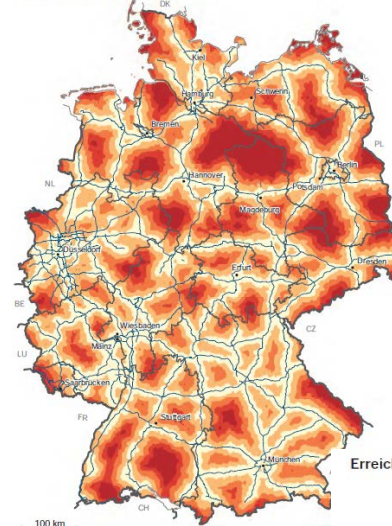
Anteil Studenten an der Wohnbevölkerung

Personenkraftwagen je 1000 Einwohner

Hangneigung im Umfeld

Merkmale zur 15-Minuten-Stadt

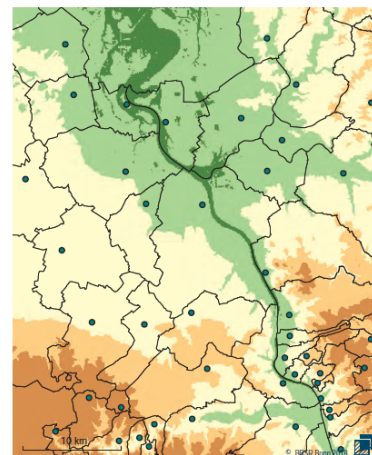
Erreichbarkeit von Autobahnen



Pkw-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle 2017 in Minuten

Light yellow	bis unter 10
Orange	10 bis unter 20

Geländehöhe

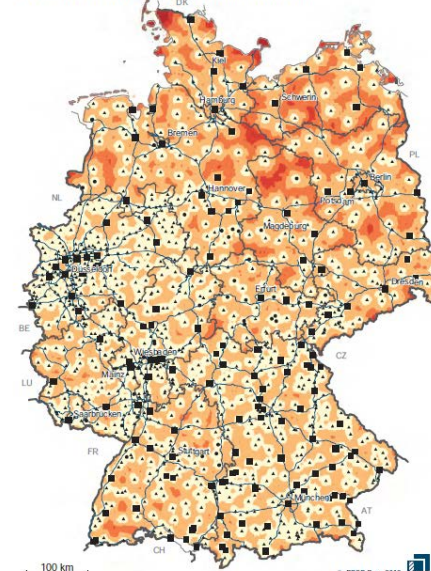


Geländehöhe über NN in m

Green	unter 50	Blue dot	Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde
Light green	50 bis unter 100		
Yellow	100 bis unter 200		
Light orange	200 bis unter 300		
Orange	300 bis unter 500		
Brown	500 und mehr		

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR
Geometrische Grundlage: DGM10, Digitales Geländemodell © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: M. Burgdorf, T. Pütz

Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren



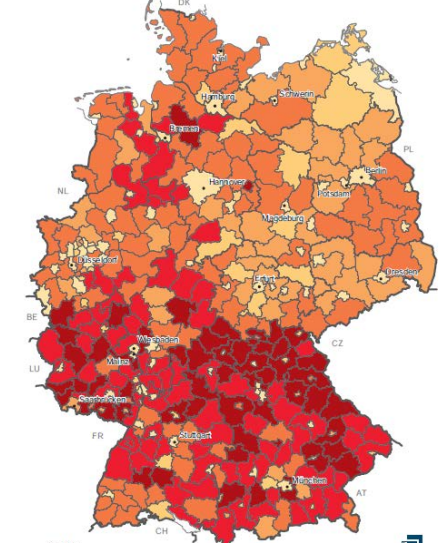
Pkw-Fahrzeit zur nächsten Ober- oder Mittelzentrum 2018 in Minuten

Light yellow	bis unter 10
Yellow	10 bis unter 20
Orange	20 bis unter 30
Dark orange	30 bis unter 40
Red	40 und mehr

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Geometrische Grundlage: Länder (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz



Pkw-Dichte



Personenkraftwagen je 1000 Einwohner 2017

Light yellow	bis unter 520
Yellow	520 bis unter 550
Orange	550 bis unter 580
Dark orange	580 bis unter 610
Red	610 bis unter 640
Dark red	640 und mehr

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrzeugbestandes
Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

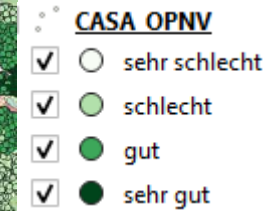
Beispiel ÖPNV-Index:

Wie viele öffentliche Verkehrsmittel befinden sich in der Nähe?

- Das Merkmal ÖPNV-Index bewertet eine Adresse nach ihrer Verfügbarkeit an öffentlichen Verkehrsmitteln (Skala 1 bis 100)
- deutschlandweite, adressgenaue Berechnung
- berücksichtigt die Entfernung und das Angebot an Bushaltestellen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Fernbushaltestellen, Haltestellen der Deutschen Bahn



Bonn und Umland*



Köln und Südwesten NRW*

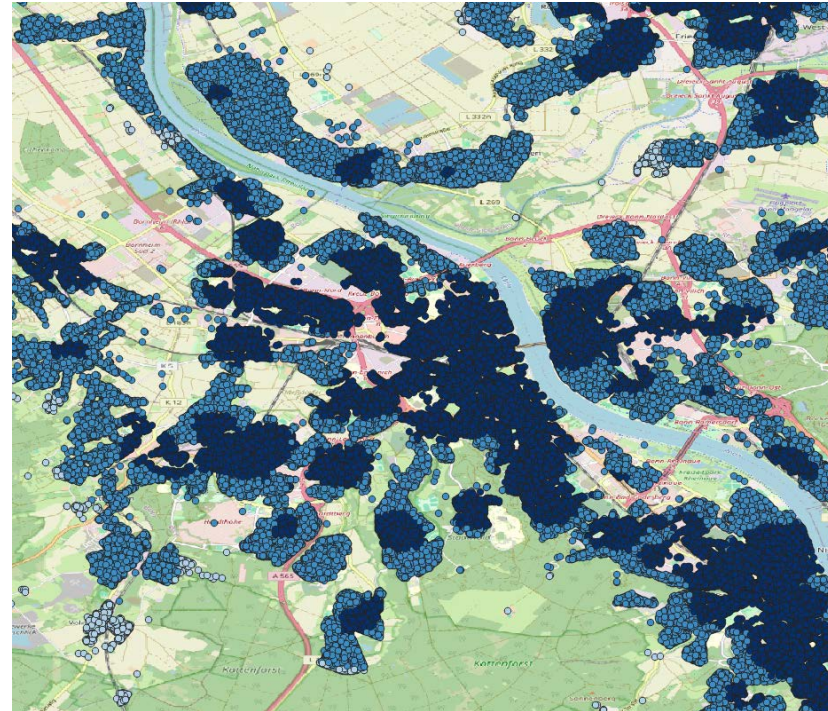


*Hierbei handelt es sich nicht um die Ebene, die bereitgestellt wird. Die räumliche Bereitstellung der angereicherten Daten erfolgt auf einem datenschutzkonformen Mischraaster.

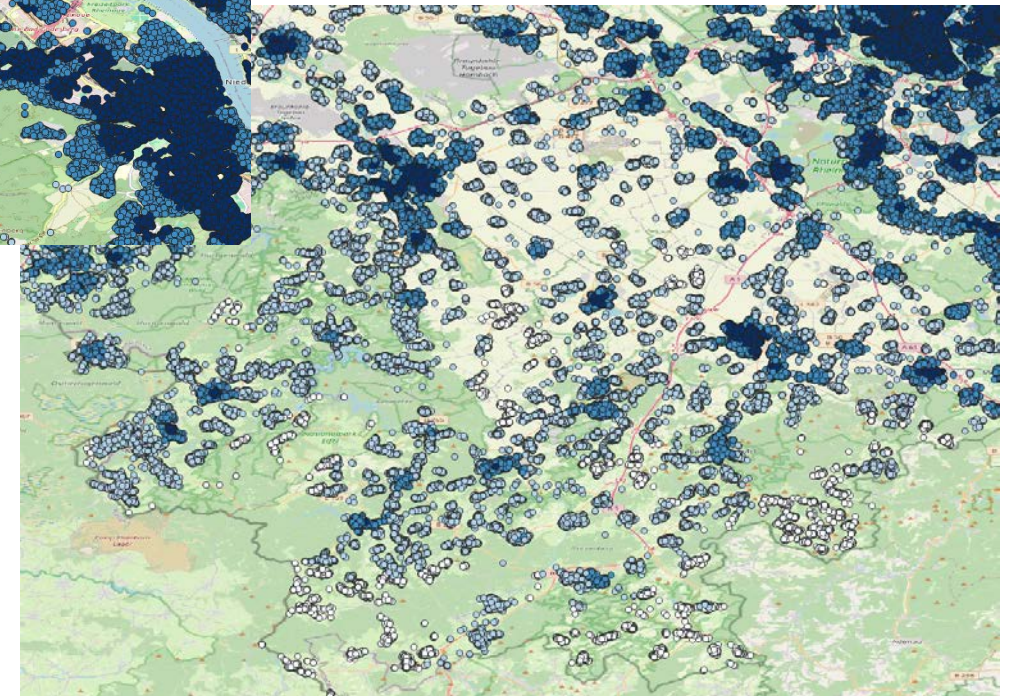
Beispiel NVI-Index:

Wie viele Nahversorgungsangebote befinden sich in der Nähe?

- Der Nahversorgungsindex bewertet eine Adresse nach ihrer Verfügbarkeit an Angeboten der Nahversorgung (Skala 1 bis 100)
- deutschlandweite, adressgenaue Berechnung
- berücksichtigt die Entfernung zu 13 Nahversorgungsangeboten (z. B. Allgemeinarzt, Apotheke, Supermarkt)



Bonn und Umland*



Köln und Südwesten NRW*



- ☼ CASA_NVI
- ✓ ○ sehr schlecht
 - ✓ ◐ schlecht
 - ✓ ◑ gut
 - ✓ ● sehr gut

*Hierbei handelt es sich nicht um die Ebene, die bereitgestellt wird. Die räumliche Bereitstellung der angereicherten Daten erfolgt auf einem datenschutzkonformen Mischraaster.

Anwendung in der Selektivitätsanalyse:

Teilnahmebereitschaft lässt sich auch über die angespielten Daten erklären



Es lässt sich feststellen, dass die Teilnahmebereitschaft

- bei steigender Arbeitslosenquote abnimmt
- mit der Qualität der Wohnlage steigt
- mit dem sozialen Status (überwiegende soziale Schicht) zunimmt

Detaillierte Ergebnisse finden sich im Methodenbericht.

Odds Ratio-Schätzer			
Effekt	Punktschätzwert	95% Waldsche Konfidenzgrenzen	
Wohnlage			
sehr gut	1,436	1,376	1,498
	1,382	1,325	1,442
	1,321	1,270	1,374
	1,256	1,208	1,306
	1,189	1,144	1,235
	1,120	1,077	1,164
	1,055	1,014	1,097
	1,016	0,968	1,067
sehr einfach	Referenz		
Überwiegende soziale Schicht			
Oberschicht	1,579	1,525	1,635
obere Mittelschicht	1,562	1,519	1,607
Mittelschicht	1,430	1,394	1,468
untere Mittelschicht	1,233	1,207	1,260
Unterschicht	Referenz		
Arbeitslosenquote			
0 bis unter 2,5 %	1,298	1,252	1,345
2,5 bis unter 5 %	1,293	1,257	1,329
5 bis unter 7,5 %	1,237	1,205	1,270
7,5 bis unter 10 %	1,132	1,102	1,164
10 % und mehr	Referenz		

Beispiele für Auswertungen mit den zugespielden Rauminformationen: Gibt es räumliche Zusammenhänge mit der Anzahl von Autos pro Haushalt?



- Je dezentraler die Wohnlage, desto größer die Wahrscheinlichkeit, dass es mehr Autos pro Haushalt gibt.

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	mehr als 3 Autos
zentraler Ortskern	142,62	104,24	63,98	55,02
weiterer Ortskern	94,24	100,37	103,46	102,62
zentrale Ortslage	79,30	97,59	117,64	124,73
dezentrale Ortslage	87,18	94,30	119,04	121,37
Ortsrandlage	61,40	94,74	130,99	159,65

- Je besser die Nahversorgung, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass es mehr Autos pro Haushalt gibt.

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	mehr als 3 Autos
sehr schlecht	28,87	97,42	143,81	207,73
schlecht	28,43	95,97	152,42	182,66
mittel	38,60	94,86	146,39	179,29
gut	64,92	100,61	123,09	122,38
sehr gut	147,18	101,43	67,03	53,72

- Je besser der ÖPNV-Index, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass es mehr Autos pro Haushalt gibt.

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	mehr als 3 Autos
sehr schlecht	42,41	95,99	141,98	177,00
schlecht	63,00	100,16	123,71	134,93
mittel	83,55	104,46	104,96	94,07
gut	160,59	100,05	60,30	44,48
sehr gut	231,58	87,18	32,79	25,51

infas

Robert Follmer

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

E-Mail r.follmer@infas.de



Marcus Bäumer

Geschäftsführer

Tel. 0621/15 03 08 30

E-Mail baeumer@ivt-research.de



Dr. Ilka Dubernet

komm. Abteilungsleiterin

Tel. 030/670 55-8133

E-Mail ilka.dubernet@dlr.de

infas 360

Dr. Barbara Wawrzyniak

Business Director Data Science

Tel. 0228/74 8873-69

E-Mail b.wawrzyniak@infas360.de

MiD
Mobilität in Deutschland

