



Personenverkehr in Stadt und Land

Befragungsergebnis Mobilitätsverhalten 2017



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

im Jahr 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum dritten Mal die Durchführung der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD) für das Bundesgebiet beauftragt. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg misst dieser bundesweiten, flächendeckenden und einheitlichen Erhebung sehr große Bedeutung zu. Denn sie gibt Aufschluss über das aktuelle Mobilitätsverhalten von Personen jeglichen Alters mit Wohnsitz in Deutschland. Zudem dienen die Ergebnisse sämtlichen Personenverkehrsprognosen. Unser Ziel ist es, mit dem Wissen um diese Daten eine zukünftig bessere, nachhaltigere Mobilität zu erreichen. Wir haben daher noch im Jahr 2015 eine Vertiefungsstichprobe für Baden-Württemberg auf dem Erhebungskonzept der MiD aufbauend in Auftrag gegeben.

Im Rahmen der aktuellen Erhebung zur MiD 2017 haben bundesweit erstmals rund 70 weitere staatliche Planungsaufgabenträger Vertiefungen beauftragt. Damit haben rund 316.000 Personen in Deutschland bzw. rund 35.000 Personen in Baden-Württemberg Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten an einem zufälligen Stichtag gemacht – fünf Mal mehr als im Jahr 2008.

Die vorliegende Broschüre soll einen Überblick und einen Einblick in die wichtigsten Ergebnisse aus Baden-Württemberg geben. Wir haben die Auswertungen nach Raumtypen wie Metropole und ländlichem Raum sowie nach Gemeindegrößen vorgenommen, aber auch speziell für unsere neun größten Städte sowie exemplarisch für zwei Planungsregionen.

Auch die Landkreise Lörrach und Tübingen, der Bodenseekreis, die Stadt Ludwigsburg, die SSB AG, die Metropolregion Rhein-Neckar und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar haben Erhebungen für ihre Gebiete beauftragt. Diesen Aufstockern, deren Ergebnisse zum Teil in dieser Broschüre gezeigt werden und die uns in einem gemeinsamen Facharbeitskreis begleitet haben, gilt mein großer Dank.

Vor allem aber bedanke ich mich bei allen zufällig ausgesuchten Personen in Baden-Württemberg für ihre Beteiligung an den Befragungen. Ohne freiwillige Angaben wäre eine solche Studie nicht möglich.

Die Studie zeigt insgesamt, dass die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) im Landesdurchschnitt dem Durchschnitt im Bundesgebiet sehr ähnlich ist. Gleichwohl gibt es deutliche Unterschiede hinsichtlich der Nutzung der Verkehrsmittel in den einzelnen Gemeinden in Baden-Württemberg, insbesondere beim Radverkehr und im Öffentlichen Verkehr. Mobilität ist somit vielfältig, Gemeinden funktionieren im Falle geeigneter Randbedingungen in großem Maße auch mit einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl.

Ihr

Winfried Hermann Mdl

Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	3
Modal Split des Verkehrsaufkommens	5
Modal Split des Verkehrsaufwands	12
Verkehrsmittelnutzung und Einkommen	15
Anlässe der Wege	17
Kennzahlen der Alltagsmobilität	22
Führerschein, Autos & Carsharing	26
Besitz von Fahrrädern und Elektrofahrrädern	34
Genutzte Fahrkartenarten des ÖPNV	38
Zufriedenheit mit Verkehrsangeboten	41
Eine kleine Bilanz	45
Erläuterung wichtiger Begriffe	46
Studienbeschreibung	47

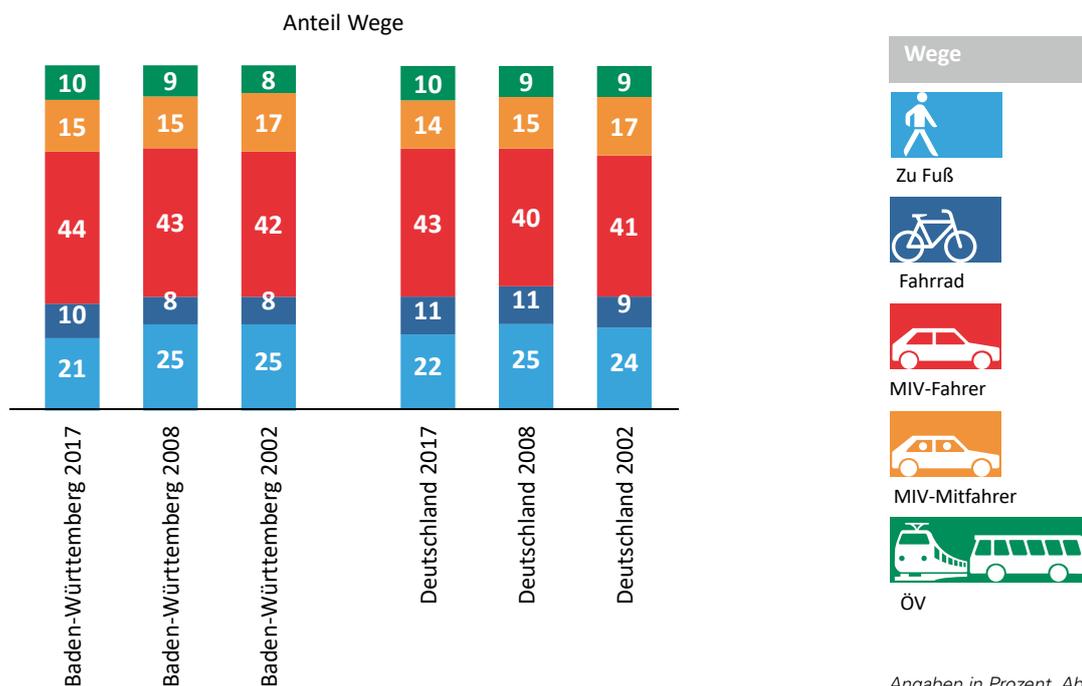
Modal Split des Verkehrsaufkommens

Wie oft werden welche Verkehrsmittel genutzt?

Jeden Tag werden von den Einwohnerinnen und Einwohnern in Baden-Württemberg durchschnittlich jeweils 3,2 Wege und 41 Kilometer pro Person zurückgelegt. Hierfür werden 81 Minuten benötigt. Für Deutschland ergeben sich nahezu gleiche Werte. Unterwegs zu sein ist also ein wichtiger Bestandteil unseres

Alltags. Dabei ist das Auto Verkehrsmittel Nummer eins. Fahrrad, öffentlicher Verkehr und Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, folgen hinsichtlich ihres Anteils am gesamten Verkehrsgeschehen mit größerem Abstand. Wie sich die zurückgelegten Wege auf die Verkehrsmittel genau verteilen, zeigt die Abbildung „Modal Split“ anhand des „Hauptverkehrsmittels“ eines Weges. Bei diesem Konzept werden Wege, auf denen

Modal Split Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg und Deutschland



Im Land
Baden-Württemberg
werden 10 Prozent der
Wege mit dem Fahrrad
zurückgelegt.

mehrere Verkehrsmittel in Anspruch genommen wurden, dem Verkehrsmittel mit dem wahrscheinlich längsten Streckenanteil zugeordnet. Im Jahr 2017, für das die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) berichtet, wurden so betrachtet in Baden-Württemberg 21 Prozent aller Wege nur zu Fuß zurückgelegt. Bei jedem zehnten Weg wurde Fahrrad gefahren. Ebenso groß ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), der auch Bahn-Fernverkehr, Flugreisen und Taxifahrten einschließt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), also vor allem das Auto, folgt mit 44 Prozent für Fahrerinnen und Fahrer und 15 Prozent für Mitfahrerinnen und Mitfahrer. Diese Verteilung in Baden-Württemberg gleicht dem Ergebnis für die gesamte Bundesrepublik. Über die Zeit verändern

sich die Anteile am Verkehrsaufkommen leicht. Es steigen die Anteile für den öffentlichen Verkehr und den Fahrradverkehr zwischen 2002 und 2018 um zwei Prozentpunkte. Dies geschieht zu Lasten des Fußverkehrs. Der MIV bleibt relativ konstant. Ein leicht steigender Anteil von ÖV und Fahrrad ist auch im Bundestrend zu beobachten.

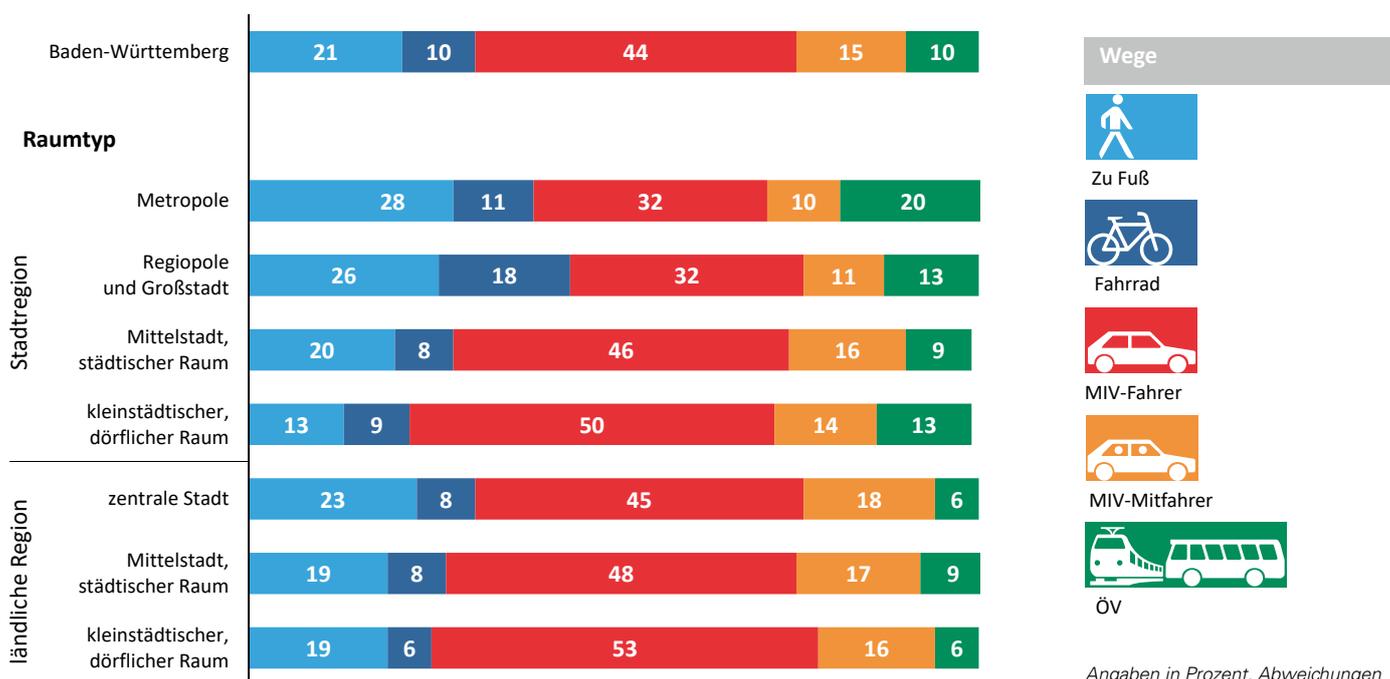
Welche Unterschiede bestehen zwischen Stadt und Land bezogen auf die Verkehrsmittelwahl?

Diese landesweiten Ergebnisse unterscheiden sich innerhalb Baden-Württembergs wie auch bundesweit deutlich zwischen städtischen und ländlichen Strukturen. Die Abbildung zeigt den Modal-Split für das Verkehrsaufkommen abhängig vom Raum-

typ. Auf das Auto entfallen in Metropolen und Großstädten nur rund 40 Prozent des Verkehrsaufkommens. In kleineren und mittleren Städten steigt dieser Wert auf über 60 Prozent und in dörflichen, ländlichen Regionen auf 70 Prozent. Auf dem Land werden also mehr als zwei von drei Wegen mit dem PKW zurückgelegt. Entsprechend gering fällt dort der Anteil des öffentlichen Verkehrs aus. Er liegt dort unter 10 Prozent. In den Großstädten überschreitet er diese Marke bis zu einem 20-Prozent-Anteil in den Metropolen. Ähnlich steht es um das Fahrrad. Während in den Metropolen 11 Prozent und in den kleineren Großstädten 18 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, liegt der Anteil in Mittelstädten zwischen 8 Prozent und 9 Prozent. Im dörflichen, ländlichen Raum sinkt der Anteil des Fahrrads auf 6 Prozent. Dort fällt auch der Anteil der Wege geringer aus, bei denen

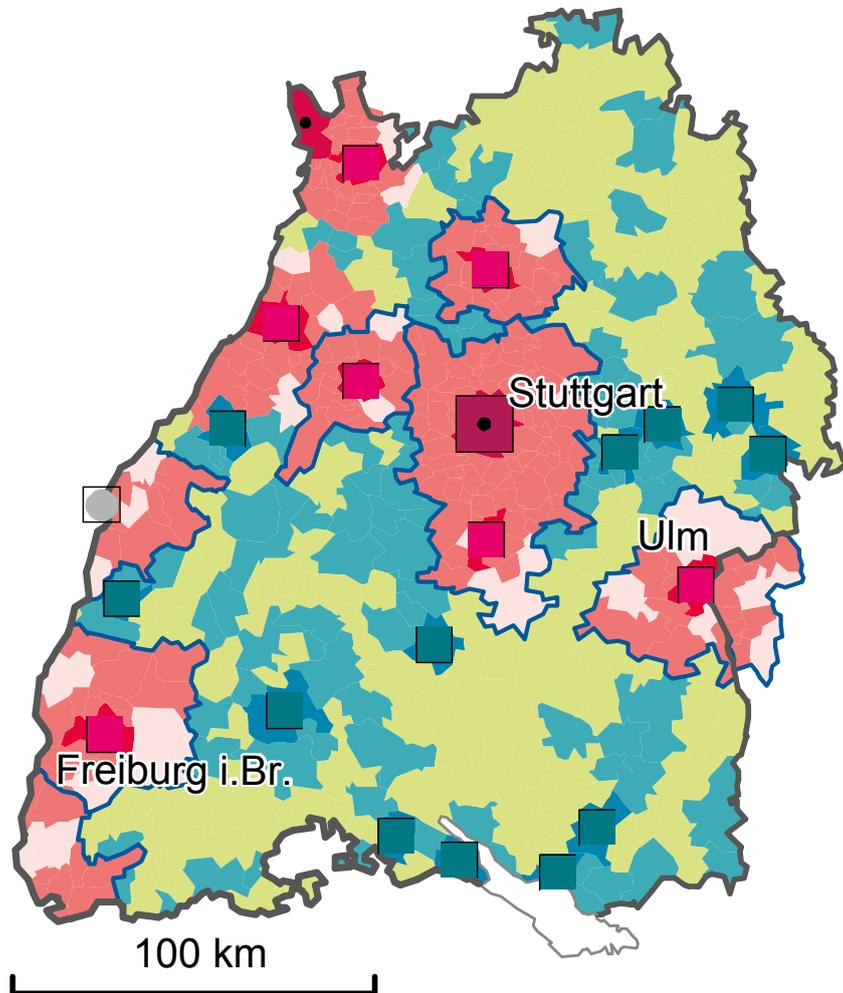
ausschließlich zu Fuß gegangen wurde. Die Unterschiede sind auf andere Wegeentfernungen und die Qualität der jeweiligen Infrastruktur zurückzuführen. Hier sind kompaktere Großstädte mit guter Fahrradinfrastruktur im Vorteil. Im kleinstädtischen bzw. dörflichen Raum dagegen sind aufgrund der Versorgungssituation viele Ziele zu weit entfernt, um sie gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichen zu können. Für die Raumtypen wurde im Rahmen der Mobilität in Deutschland die RegioStaR7-Klassifikation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur genutzt. Bei der RegioStaR-Klassifizierung werden verschiedene Ebenen der Raumordnung kombiniert, um die Heterogenität von Raumstrukturen abhängig von Größe und Lage der Gemeinden angemessen abbilden zu können. Eine Übersicht dazu finden Sie auf Seite 8.

Modal Split Verkehrsaufkommen nach Raumtyp in Baden-Württemberg



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

Räumliche Unterteilung – bundesweit
einheitlich: zusammengefasster Regional-
statistischer Raumtyp des BMVI



Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

— Stadtregionengrenze

Name

- Grenznahe Großstadt mit stadtreionaler Verflechtung zu Deutschland

Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR
 Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: BBSR, A. Milbert; Grundkonzeption: BMVI

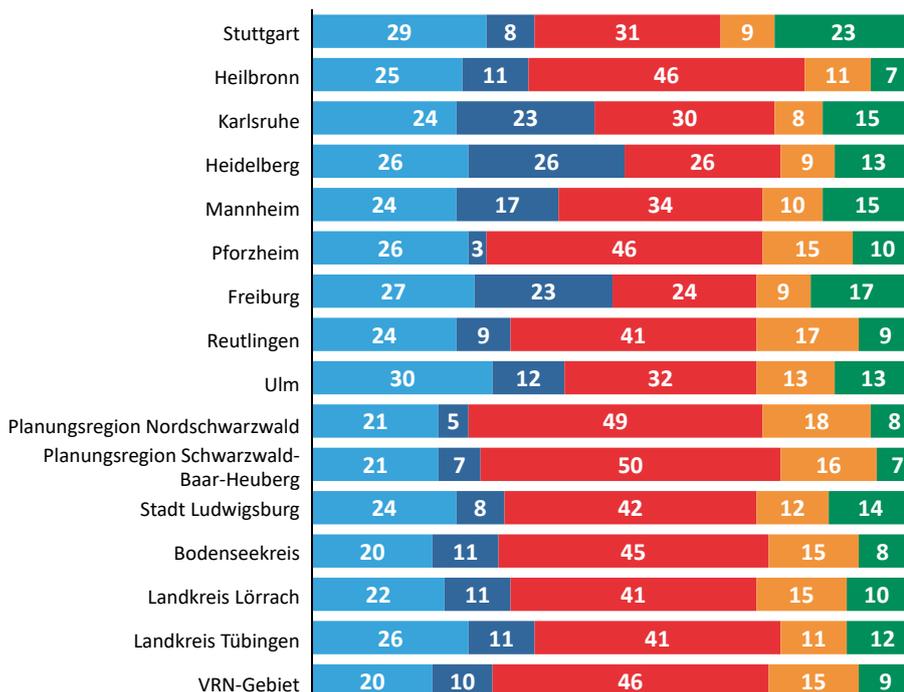


Wie ist es in einzelnen Städten und Regionen?

Zwischen den Großstädten Baden-Württembergs und den weiteren teilnehmenden Regionen in Baden-Württemberg bestehen deutliche Unterschiede. In den Großstädten Karlsruhe, Heidelberg und Freiburg werden mit mehr als 20 Prozent Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen hohe Werte für den Fahrradverkehr erzielt. Entsprechend

werden in diesen Städten anteilig gesehen weniger Wege im Auto zurückgelegt. Stuttgart erzielt Werte von mehr als 20 Prozent beim Verkehrsaufkommen für die öffentlichen Verkehrsmittel. In Ulm werden 30 Prozent aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Doch nicht in allen Städten ist der Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr in der Mehrheit. So ist der MIV in den Städten Heilbronn, Pforzheim und Reutlingen das Verkehrsmittel mit dem

Modal Split Verkehrsaufkommen für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

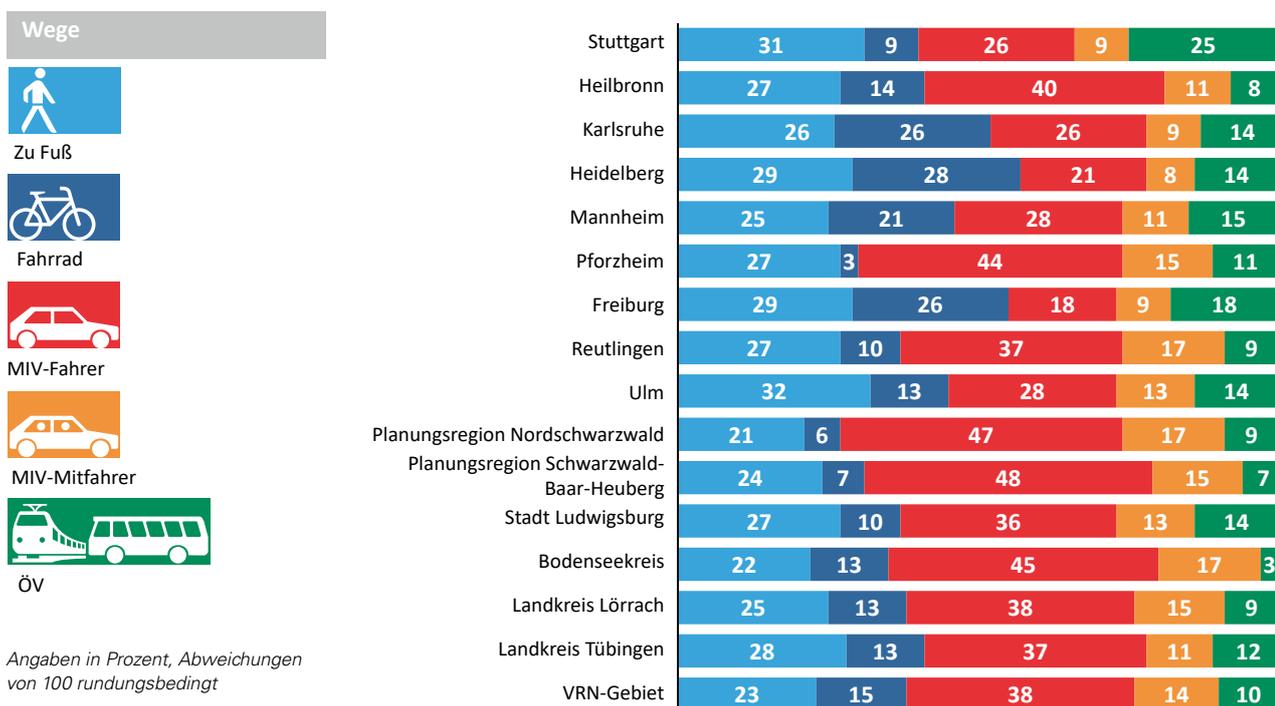


Stadtbahn Stuttgart

größten Anteil am Verkehrsaufkommen. Hier trägt der motorisierte Individualverkehr mehr als 50 Prozent zum Verkehrsaufkommen bei. In diesen drei Städten ist der Anteil des Fahrrads und der öffentlichen Verkehrsmittel damit relativ gering. In den eher ländlich geprägten Planungsregionen wird vermehrt der MIV genutzt. Auch in den an der MiD teilnehmenden Landkreisen dominiert der Autoverkehr.

Eine weitere Möglichkeit den Modal-Split zu berechnen, ist es, nur Binnenwege einzubeziehen. Unter Binnenwegen versteht man Wege, die nur innerhalb einer Gemeinde stattgefunden haben. Werden nur solche Binnenwege betrachtet, sinkt der MIV-Anteil in den Großstädten, während die Fuß-, Fahrrad und ÖV-Anteile in der Regel ansteigen.

Modal Split Verkehrsaufkommen für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg (Binnenverkehr ohne Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr)





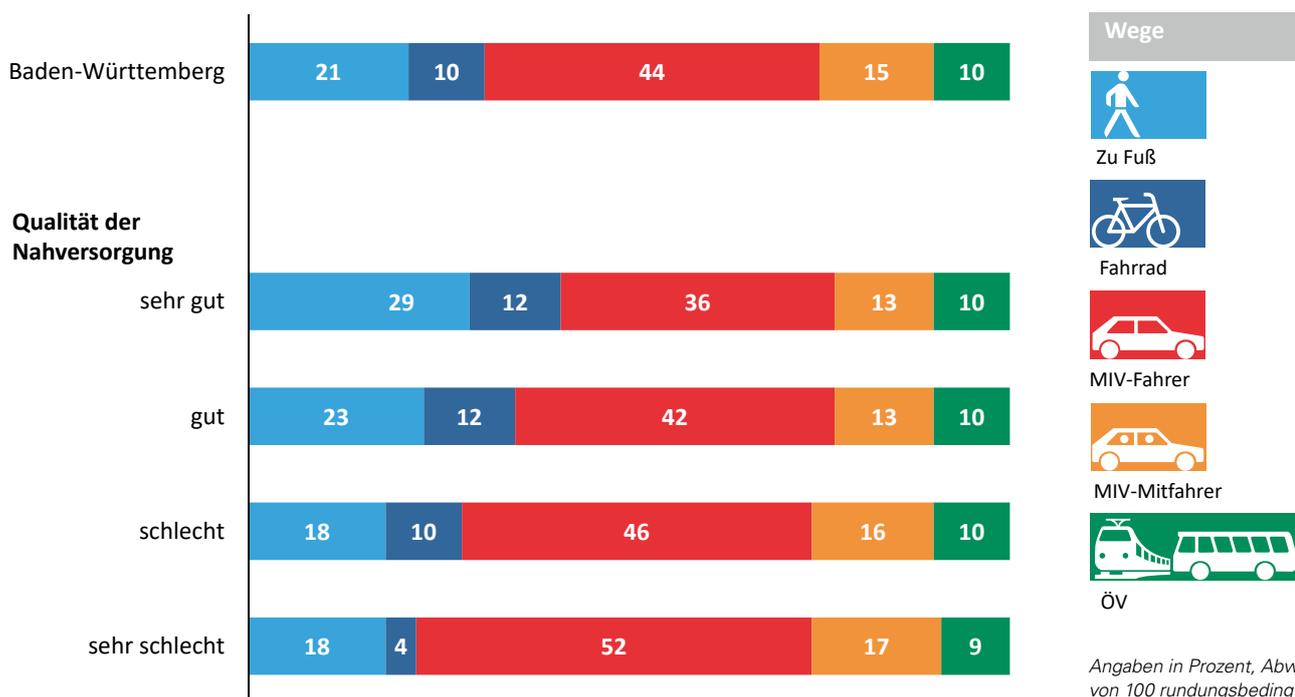
Hat die Nahversorgung Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl?

Im Rahmen der MiD wurde für die teilnehmenden Haushalte die Qualität der Nahversorgung¹ ermittelt. Abhängig davon zeigen sich deutliche Unterschiede im täglichen Mobilitätsverhalten. Personen, die in Gebieten mit sehr guter oder guter Nahversorgung leben, sind deutlich häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs als Personen, die in Gegenden mit schlechter oder sehr schlechter Nahversorgung wohnen. Diese Verhaltensmuster hängen wahrscheinlich von der Erreichbarkeit der täglichen Ziele ab. Personen, die in Gegenden mit schlechterer Erreichbarkeit liegen, müssen häufiger auf den Pkw zurückgreifen.

Personen, die in Gegenden mit schlechterer Erreichbarkeit liegen, müssen häufiger auf den Pkw zurückgreifen.

¹Bei der „Mobilität in Deutschland“ wurde die Qualität der Nahversorgung über einen gemittelten Index über die Entfernungen zwischen Supermärkten, Schulen, Ärzten, etc. und der Heimadresse der Befragten berechnet.

Modal Split Verkehrsaufkommen nach Qualität der Nahversorgung



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

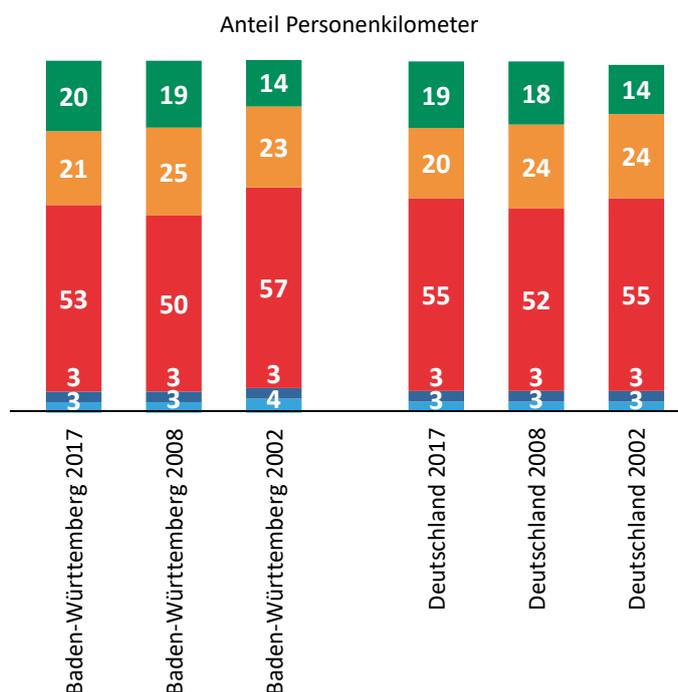
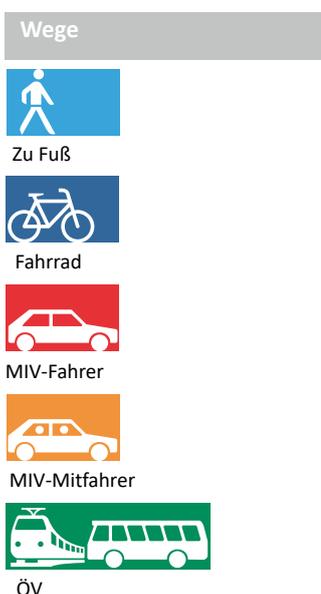
Modal Split des Verkehrsaufwands

Wie verhält sich die zurückgelegte Strecke mit der Verkehrsmittelwahl?

Ein wichtiger Blickwinkel ist nicht nur der Modal Split des Verkehrsaufkommens – also wie bisher dargestellt aller anfallenden Wege –, sondern auch die Modal Split-Verteilung gewichtet nach Personenkilometern. Dieser so bezeichnete „Verkehrsaufwand“ ist vor allem vor dem Hintergrund der Debatte um die verschiedenen Emissionswerte sowie für den Bedarf an neuen Verkehrswegen

von Bedeutung. Der Verkehrsaufwand verteilt sich anders als das Verkehrsaufkommen auf die verschiedenen Verkehrsmittel, da zum Beispiel zu Fuß gegangene Wege im Schnitt deutlich kürzer sind als Wege mit Bus oder Bahn. Die untenstehende Abbildung verdeutlicht, wie sich die zurückgelegten Personenkilometer auf die Verkehrsmittel verteilen. 53 Prozent aller Kilometer in Baden-Württemberg werden als MIV-Fahrerin oder -Fahrer zurückgelegt, 21 Prozent als MIV-Mitfahrer oder

Modal Split auf der Ebene von Personenkilometern – Verkehrsaufwand



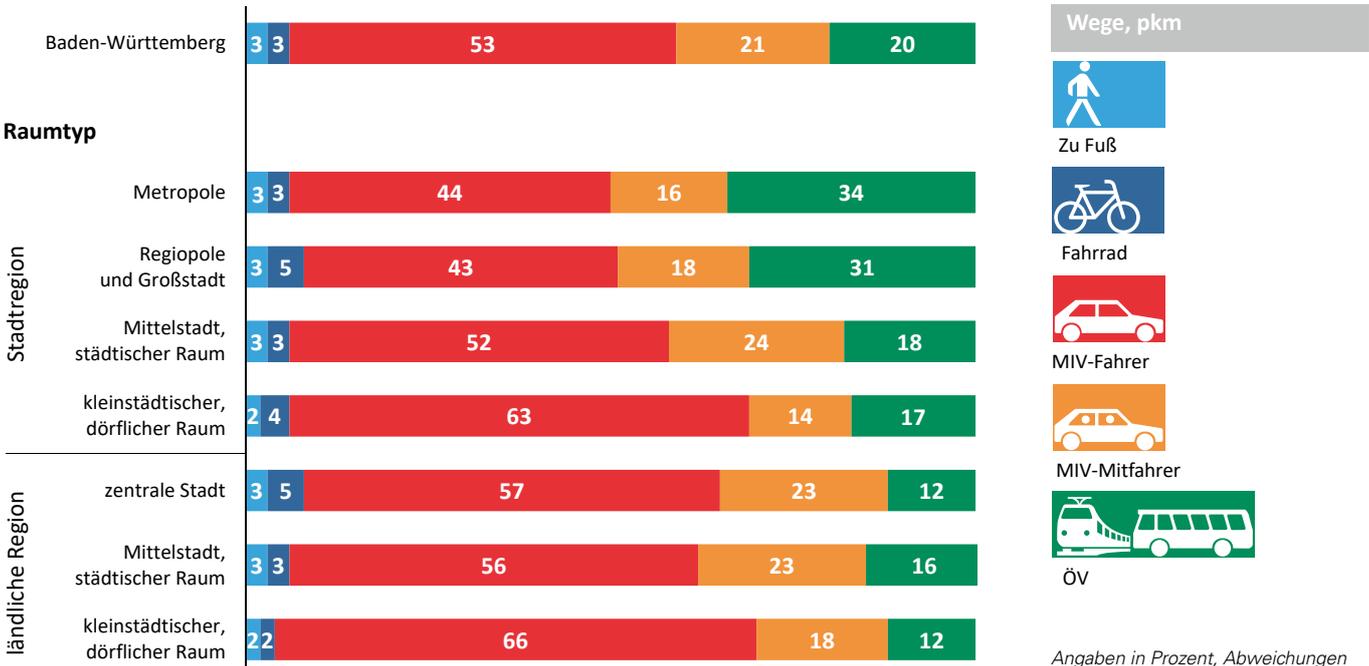
Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

In Großstädten werden über 30 Prozent der Kilometer mit dem ÖV zurückgelegt.

-Mitfahrerin, 20 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Fahrrad- und Fußverkehrs liegt bei jeweils 3 Prozent. Aus diesem Blickwinkel betrachtet, relativiert sich eine Entlastungswirkung des Radverkehrs und ist etwa gleichwertig mit der des Fußverkehrs. Dies gilt für Baden-Württemberg wie auch bundesweit. Im Zeitvergleich zeigen Deutschland und Baden-Württemberg ähnliche Entwicklungen. Es steigt der Verkehrsaufwand für den ÖV von 2002 auf 2017 auf Kosten des MIVs.

In der Abbildung unten wird der Verkehrsaufwand nach den verschiedenen Raumtypen aufgebrochen. Der motorisierte Individualverkehr trägt in jedem Raumtyp 60 Prozent oder mehr zum Verkehrsaufwand bei, selbst in den Kategorien der Metropole und der Großstädte. Der MIV-Anteil steigt mit der Entfernung von den Ballungsräumen an. In Teilen des ländlichen Raumes beträgt der MIV-Anteil sogar über 80 Prozent des Verkehrsaufwands. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrs-

Modal Split Verkehrsaufwand nach Raumtyp



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt



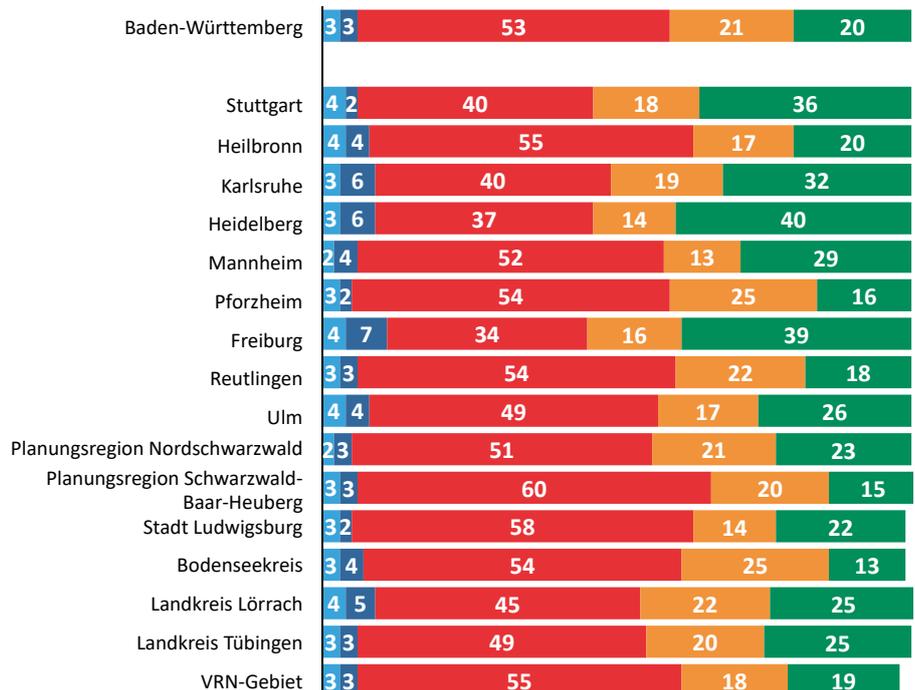
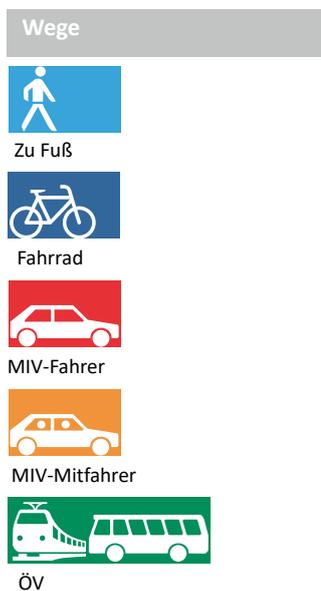
Die meisten Kilometer im Umweltverbund werden in Heidelberg und Freiburg zurückgelegt.

linkes Bild: Altstadt Freiburg, rechtes Bild: „Alte Brücke“ Heidelberg

aufwand sinkt dagegen abseits der größeren Städte um fast zwei Drittel auf bis zu 12 Prozent. Fuß und Fahrrad tragen regionsübergreifend zwischen 2 und 5 Prozent zum Verkehrsaufwand bei. Beim Verkehrsaufwand bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Großstädten Baden-Württembergs. In Heidelberg und Freiburg werden ungefähr 50 Prozent der Personenkilometer im Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und öffentlichem Verkehr

zurückgelegt. In Stuttgart und Karlsruhe kommt der Umweltverbund auf knapp über 40 Prozent Anteil an den zurückgelegten Kilometern. In den Städten Heilbronn, Reutlingen und Pforzheim fällt der Anteil des Umweltverbunds auf unter 30 Prozent. In den ländlichen Gebieten werden zwischen fast 70 und bis zu 80 Prozent der Kilometer im MIV zurückgelegt.

Modal Split Verkehrsaufwand für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

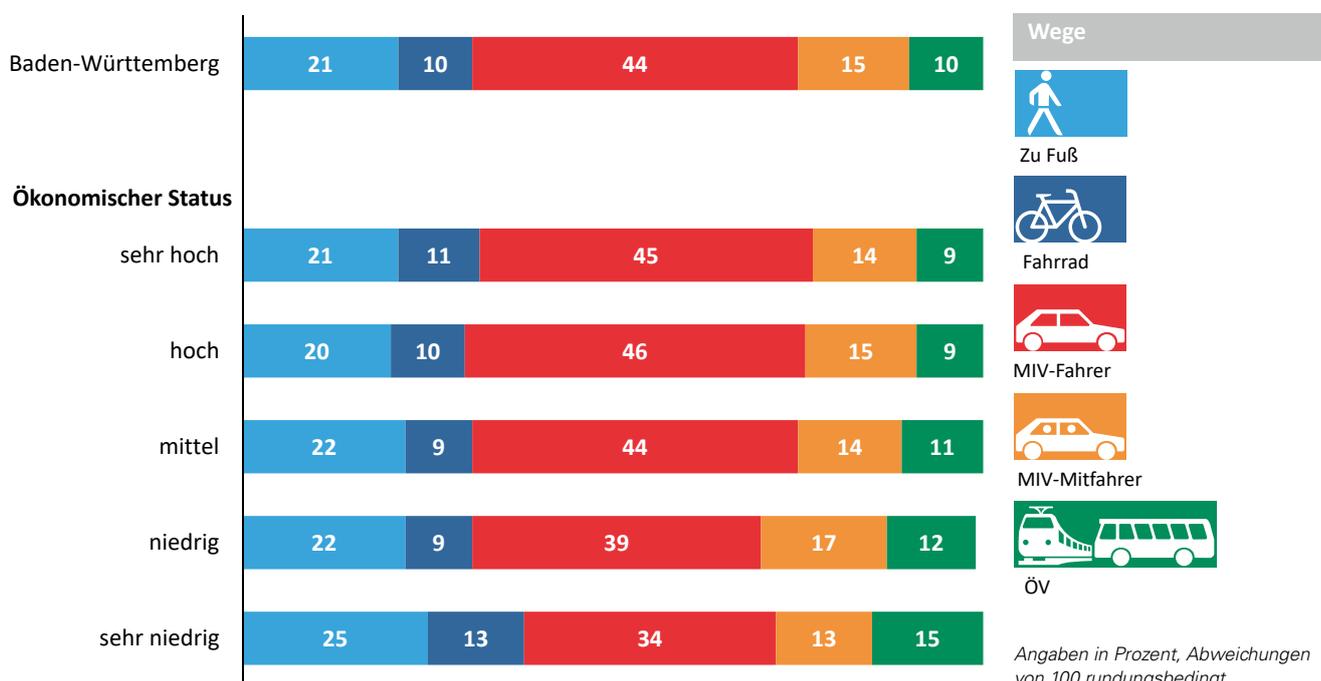
Verkehrsmittelnutzung und Einkommen

Besteht ein Zusammenhang zwischen Einkommen und Verkehrsmittelnutzung?

Inwieweit die Verkehrsmittelnutzung von dem zur Verfügung stehenden Haushaltseinkommen abhängt, wird in den nachfolgenden Abbildungen analysiert. Das Haushaltseinkommen wurde dabei zuerst bedarfsgewichtet, also in Abhängigkeit zu der Zahl und dem Alter der Haushaltsmitglieder gesetzt. Wird das Verkehrsauf-

kommen in Abhängigkeit vom Haushaltseinkommen betrachtet, so wird ersichtlich, dass Personen, die in Haushalten mit sehr niedrigem Einkommen leben, häufiger zu Fuß unterwegs sind (25 Prozent), das Fahrrad (13 Prozent) oder den ÖV (15 Prozent) nutzen. Vergleichsweise selten werden Wege als MitfahrerIn bzw. Mitfahrer oder FahrerIn bzw. Fahrer zurückgelegt. Mit steigendem Haushaltseinkommen sinkt der Anteil des Fußverkehrs (21 Prozent bei Personen in

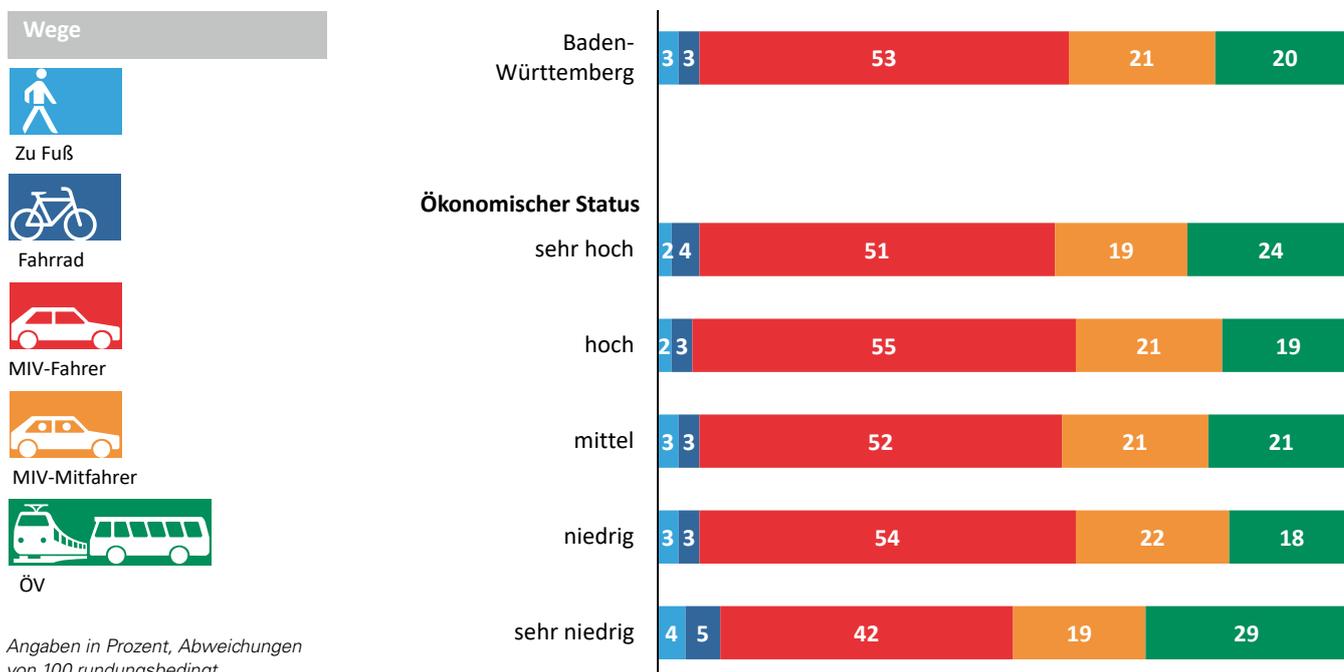
Modal Split Verkehrsaufkommen nach ökonomischen Status des Haushalts



Haushalten mit sehr hohem Einkommen) und des ÖVs (9 Prozent bei Personen mit sehr hohem Einkommen). Dafür steigt mit dem Einkommen der Anteil der Wege, die als Fahrerin oder Fahrer zurückgelegt werden (45 Prozent bei Personen mit sehr hohem Einkommen). Wird dagegen der Verkehrsaufwand mit dem Haushaltseinkommen abgetragen, so legen Personen in Haushalten mit sehr niedrigem Einkommen verhältnismäßig viele Kilometer zu Fuß (4 Prozent), mit dem Fahrrad (5 Prozent) oder dem ÖV (29 Prozent) zurück. Vergleichsweise wenig Kilometer legen Personen hier als Fahrerin oder Fahrer zurück (42 Prozent). Personen in Haushalten ab niedrigem bis sehr hohem Einkommen legen dann mehr als 50 Prozent der Wege als Fahrerin oder Fahrer zurück. Dafür sinkt für Personen in Haushalten mit niedrigem bis hohem Einkommen der Anteil der Kilo-

meter, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, auf um die 20 Prozent. Bei Personen mit sehr hohem Einkommen steigt dieser Anteil wieder auf 24 Prozent. Beim vergleichsweise niedrigen Anteil am Verkehrsaufkommen in dieser Einkommensgruppe (siehe vorige Grafik) kann man daraus schließen, dass Personen in Haushalten mit sehr hohem Einkommen vergleichsweise lange ÖV-Wege zurücklegen. Das kann auf die langen Wege mit Fernzug und Flugzeug zurückgeführt werden.

Modal Split Verkehrsaufwand nach ökonomischen Status des Haushalts



Anlässe der Wege

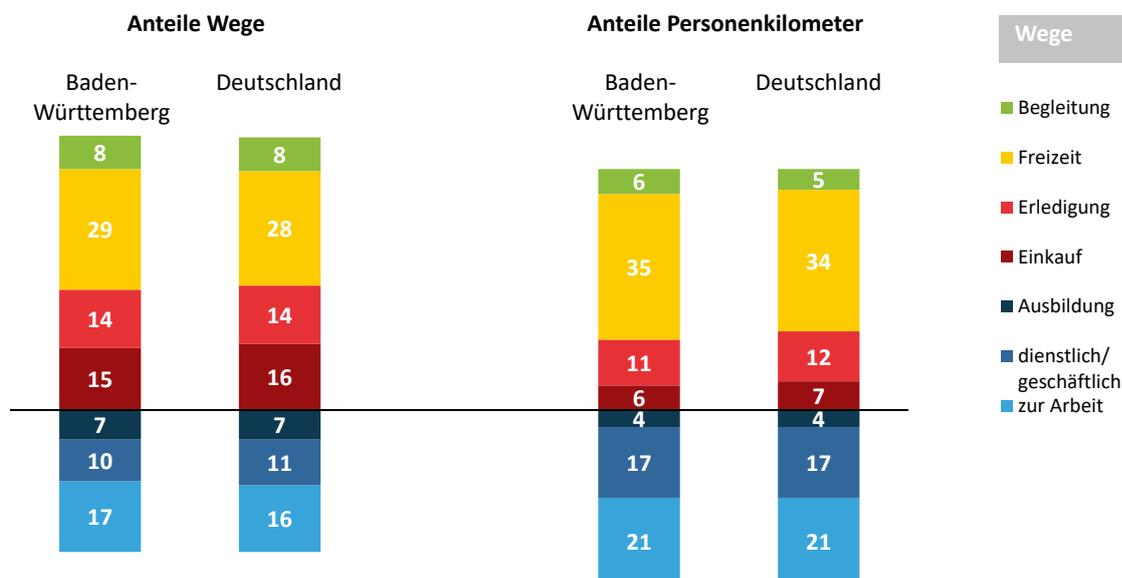
Warum ist die Bevölkerung unterwegs?

Wege werden zurückgelegt, um zur Arbeit, zur Ausbildung oder zur Schule zu gelangen, um Freunde zu besuchen, oder einzukaufen. Die Wege, die jeden Tag in Baden-Württemberg zurückgelegt werden, verteilen sich auf die Zwecke Arbeit, dienstlich, Ausbildung, Einkaufen, Erledigung, Begleitung und Freizeit. Knapp ein Drittel aller Wege werden aufgrund von Beruf oder Ausbildung zurückgelegt. Zwei Drittel aller Wege werden aufgrund privater Anlässe zurückgelegt. Diese Anteile unterscheiden sich nicht son-

derlich vom deutschen Durchschnitt.

Werden die Zwecke nun nicht auf die Zahl der Wege, sondern auf die zurückgelegten Kilometer verteilt, verschiebt sich der Anteil etwas zugunsten der Arbeits- und Dienstwege. Dies liegt daran, dass dienstliche und arbeitsbedingte Wege im Schnitt deutlich länger sind als private Wege. Aber auch Freizeitwege führen durchschnittlich über etwas weitere Strecken als Wege aus übrigen Anlässen, so dass knapp 35 Prozent aller Personenkilometer der Bürgerinnen und Bürger dem Freizeitverkehr zuzurechnen sind.

Wegezwecke nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwand



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt



Wie verteilt sich das Verkehrsaufkommen nach Wegeanlässen?

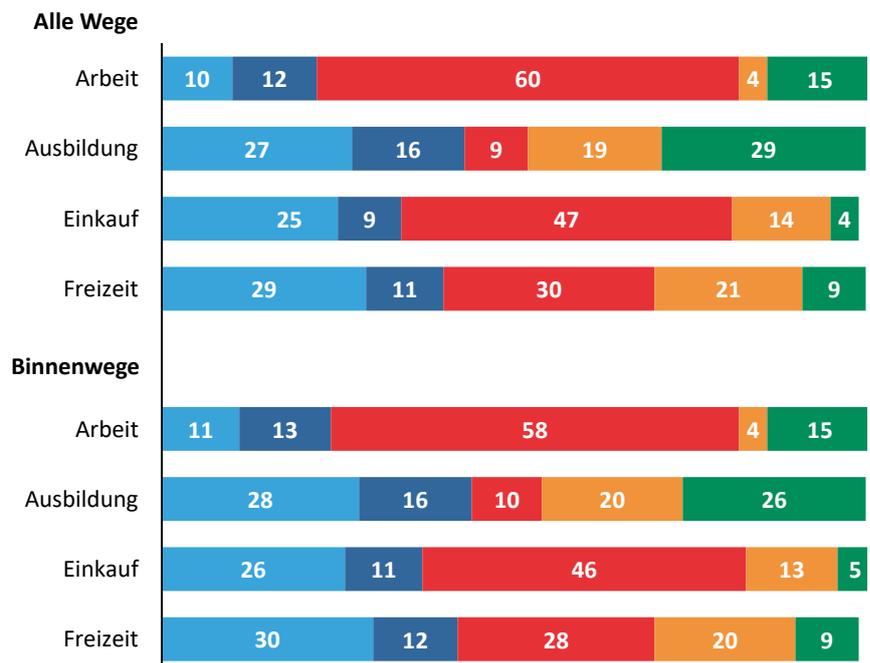
In der untenstehenden Abbildung wird der Modal Split differenziert nach Wegezwecken dargestellt. Es sind deutliche Unterschiede erkennbar. So werden in Baden-Württemberg Arbeitswege überwiegend als FahrerIn oder Fahrer zurückgelegt. Der Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und ÖV spielt hier

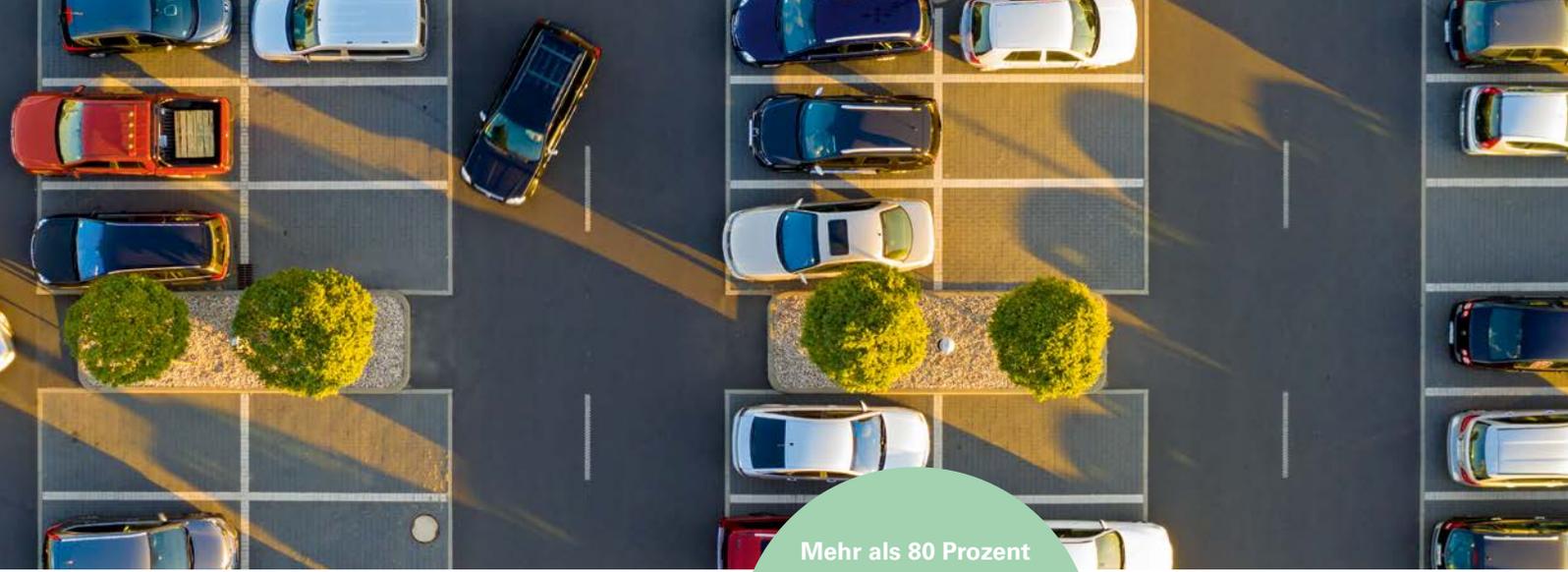
eine geringere Rolle. Ausbildungswege hingegen werden deutlich seltener im MIV absolviert. Stattdessen werden die Wege eher im Umweltverbund zurückgelegt. Bei dieser Aufteilung spielt natürlich der Schülerverkehr eine entscheidende Rolle. Für Einkaufswege wird hingegen häufiger auf den MIV und seltener auf den ÖV zurückgegriffen. Bei den Freizeitwegen sticht wiederum der hohe Anteil der

Modal Split der Wegezwecke für alle Wege und Binnenwege innerhalb einer Gemeinde



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

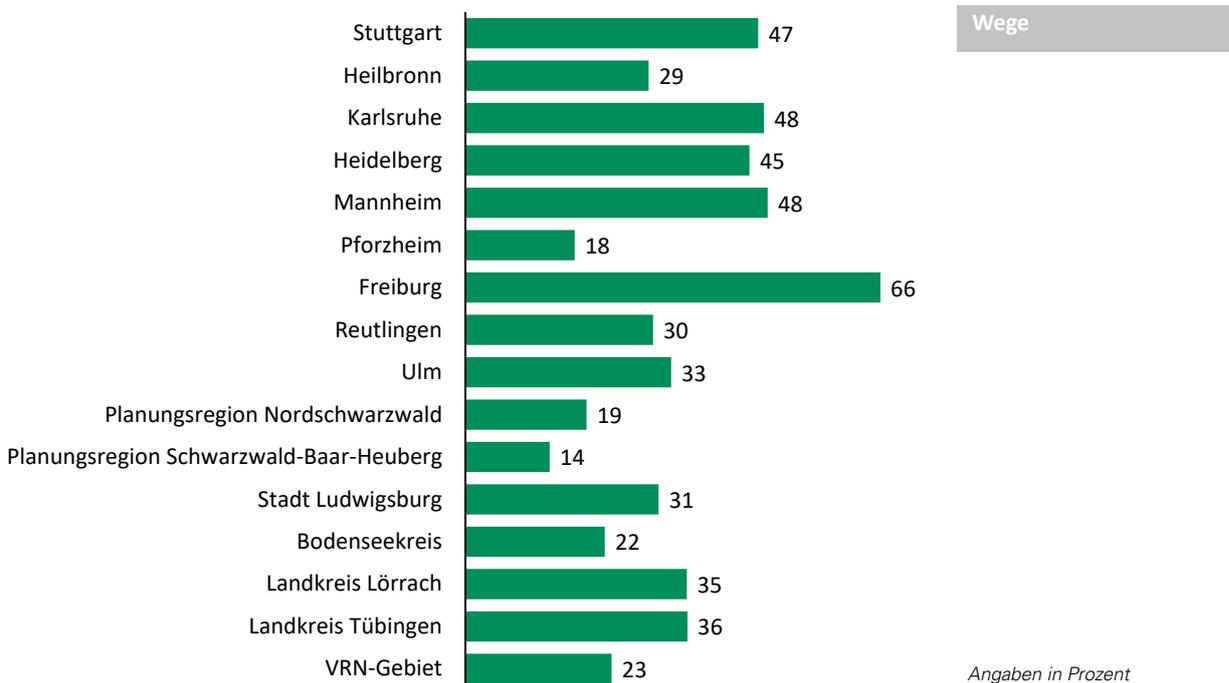




Mehr als 80 Prozent der für den Einkauf zurückgelegten Kilometer werden mit dem Pkw gefahren.

MIV-Mitfahrerinnen und Mitfahrer an dem Verkehrsaufkommen heraus. Freizeitwege im Auto werden häufiger nicht alleine zurückgelegt. Hoch ist auch der Anteil der Fußwege am Freizeitverkehr. Dazu rechnen häufig Fußwege zu Erholungszwecken.

Anteil Umweltverbund an Arbeitswegen in Großstädten und Regionen in Baden-Württemberg



Angaben in Prozent



Unterscheiden sich Wege im Umfeld von denen mit größeren Entfernungen?

Zwischen allen Wegen und dem Segment der Binnenwege sind hinsichtlich des Modal Splits bei den Wegezwecken nur geringfügige Änderungen zu erkennen. Der Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen sinkt bezogen auf die Binnenwege für Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege um 2 bis 3 Prozentpunkte gegenüber seinem Anteil für alle Wege. Für Ausbildungswege steigt der MIV-Anteil um 2 Prozentpunkte. Innerörtliche Ausbildungswege werden dagegen aufgrund der oft geringen Entfernungen seltener mit dem ÖV zurückgelegt als im Verkehr über die Gemeindegrenze hinweg.

Wie werden Wege zur Arbeit zurückgelegt?

Wege zur Arbeit werden in den Großstädten und weiteren, einzeln ausweisbaren Gebieten in Baden-Württemberg unterschiedlich häufig im Umweltverbund aus ÖV, Fuß und Fahrrad zurückgelegt. In Freiburg werden 66 Prozent der Arbeitswege im Umweltverbund zurückgelegt. In Pforzheim sind es 18 Prozent. In der ländlich geprägten Planungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg sind es 14 Prozent.

Wie verteilt sich der Verkehrsaufwand auf die Wegezwecke?

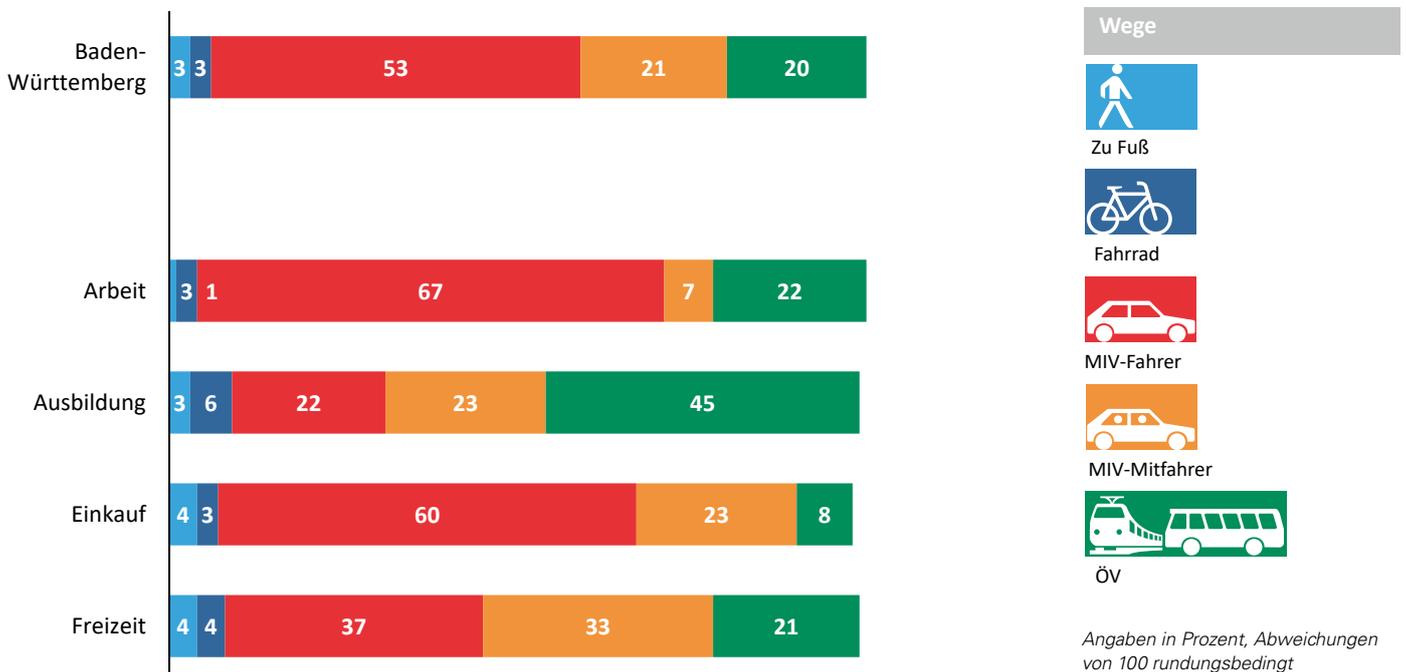
Der Verkehrsaufwand, der für Arbeitswege aufgebracht wird, wird größtenteils als Fahrerin bzw. Fahrer oder mit dem ÖV erbracht. Das Fahrrad spielt hier nur eine geringe Rolle. Auch werden Wege zur Arbeit überwiegend nicht in Fahrgemeinschaften zurückgelegt.

Für die Ausbildung werden die Kilometer zu einem sehr großen Anteil von 45 Prozent mit dem ÖV zurückgelegt. 45 Prozent des Verkehrsaufwands werden jeweils zu gleichen Teilen als Fahrer oder Fahrerin bzw. Mitfahrer oder Mitfahrerin zurückgelegt. Diese hohen Anteile für ÖV und MIV-Mitfahrverkehr ist auf den Schülerverkehr zurückzuführen.

Einkaufskilometer werden mit einem Anteil von 60 Prozent größtenteils als

Fahrerin oder Fahrer und zu 23 Prozent als Mitfahrerin oder Mitfahrer bewältigt. Der ÖV spielt hier eine vergleichsweise geringe Rolle. Auch im Freizeitverkehr werden viele Kilometer im motorisierten Verkehr zurückgelegt. Hier verteilen sich die Kilometer allerdings fast gleichmäßig auf die als Fahrerin bzw. Fahrer oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer zurückgelegten Kilometer. Es bleiben 21 Prozent der Freizeitkilometer, die auf den öffentlichen Verkehr entfallen.

Modal Split Verkehrsaufwand nach Wegezweck



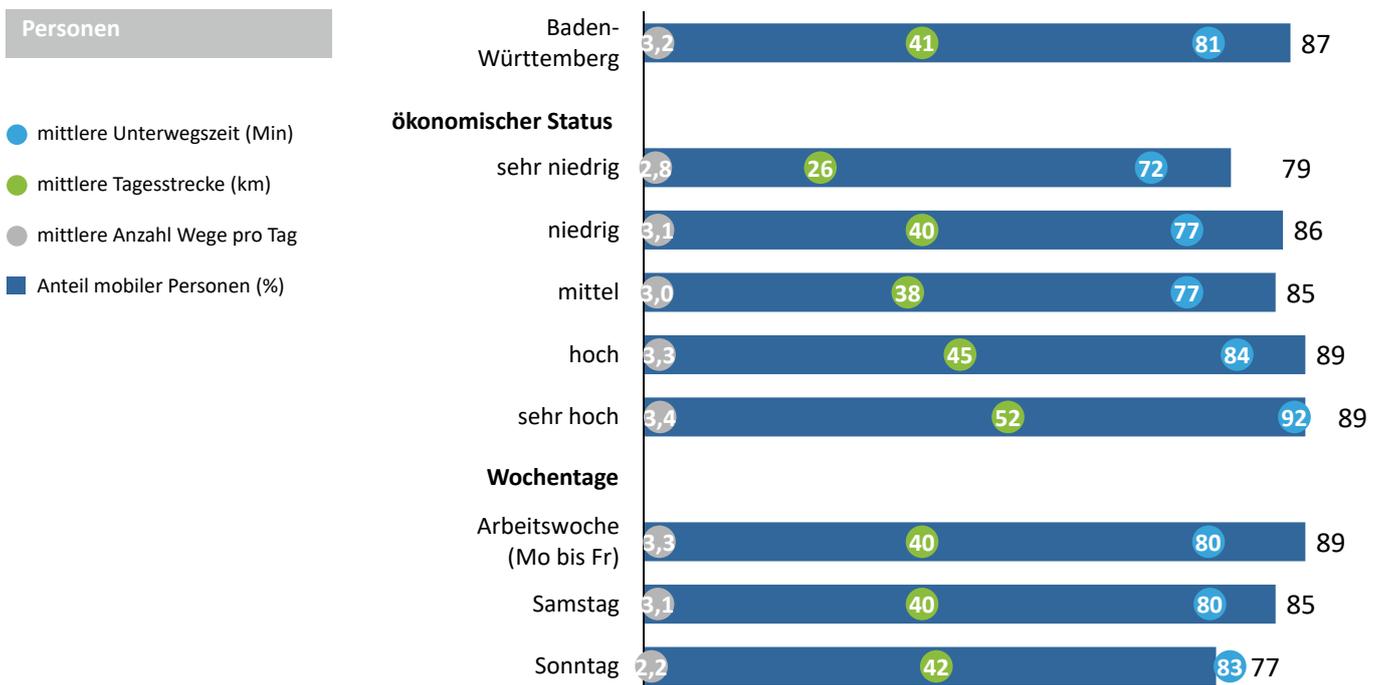
Kennzahlen der Alltagsmobilität

Wie viel sind die Bürgerinnen und Bürger alltaglich unterwegs?

Ein zentraler Wert für Mobilität ist der Anteil an der Bevölkerung, der überhaupt das Haus verlässt. Um diesen Wert zu messen, wurde, über einen Zeitraum von mehr als 365 Tagen verteilt, jeden Tag eine kleine Gruppe von Personen befragt. Dies ermöglicht die Berechnung eines Durchschnittswerts für eine aktuelle Spanne von zwölf

Monaten. In Baden-Württemberg verlassen 87 Prozent der Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag das Haus. Dieser Wert unterscheidet sich nicht zwischen Stadt- und Landregionen, denn ortsunabhängig müssen Einkäufe erledigt, vielleicht der Sportverein aufgesucht oder zur Arbeit gefahren werden. Im gesamten Bundesgebiet verlassen an einem durchschnittlichen Tag 85 Prozent der Bevölkerung das Haus.

Mobilitätskennzahlen nach ökonomischem Status und Wochentagen



Unterschiede zeigen sich allerdings zwischen der Arbeitswoche, dem Samstag und dem Sonntag. Während der Arbeitswoche sind 89 Prozent, am Samstag 85 Prozent und am Sonntag 77 Prozent der Bevölkerung außer Haus.

Verschiedene Aktivitätsraten zeigen sich auch zwischen Haushalten in unterschiedlichen sozialen Schichten. Während Personen mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status an einem mittleren Tag zu 79 Prozent aus dem Haus gehen, steigt dieser Anteil bei Personen mit einem sehr hohen sozialen Status auf 89 Prozent.

Am häufigsten sind mit einem Anteil von 90 Prozent Personen aus dem Haus, die zwischen 30 und 50 Jahre alt sind, also oft im Berufsleben stehen. Dementsprechend sind Personen über 75 Jahre nur noch zu 74 Prozent außer Haus.

In Baden-Württemberg werden von der Bevölkerung jeden Tag ca. 35 Millionen Wege zurückgelegt. Pro Tag und Person ergibt dies in Baden-Württemberg 3,2 Wege. Dieser Wert schwankt zwischen den Regionstypen zwischen 3,1 und 3,3 Wegen, wobei in kleineren Großstädten im Durchschnitt

3,3 Wege und in Mittelstädten in städtischen Räumen ca. 3,1 Wege zurückgelegt werden.

Zwischen einzelnen Städten gleicher Kategorie zeigen sich nur leichte Unterschiede. Werden diesbezüglich die baden-württembergischen Großstädte verglichen, so legen statistisch gesehen Personen in Freiburg, Heidelberg und Karlsruhe etwa einen halben Weg mehr pro Tag zurück als ihre Gegenüber in den Städten Heilbronn, Pforzheim, Reutlingen und Ulm.

Auch der ökonomische Haushaltsstatus wirkt sich auf die Zahl der Wege aus. Personen mit einem sehr niedrigen vergleichbaren Haushaltseinkommen legen im Schnitt nur 2,8 Wege pro Tag zurück. Diese Zahl steigt auf 3,4 Wege für Personen, die in einem Haushalt mit vergleichsweise sehr hohem Einkommen leben.

Die Zahl der zurückgelegten Wege ist darüber hinaus vom Wochentag abhängig. An einem Werktag fallen aufgrund der Arbeit und anderer Verpflichtungen mehr Wege an als am Wochenende. An einem Arbeitstag legt jede Person im Mittel 3,4 Wege zurück, am Wochenende 2,7 Wege und an einem Feiertag nur 1,9 Wege.



Wie viele Kilometer werden täglich zurückgelegt?

Jede Einwohnerin bzw. jeder Einwohner Baden-Württembergs legt, alle Wege zusammengerechnet, pro Tag mehr als 40 km zurück. Diese Tagessumme schwankt zwischen den Regionstypen und Städten. Ein klares Muster ist hierbei allerdings nicht erkennbar. Unterschiede gehen in erster

Linie auf persönliche Lebenssituationen und weniger auf räumliche Rahmenbedingungen zurück. So legen sowohl Personen in Metropolen als auch in Dörfern ländlicher Gebiete eher überdurchschnittlich lange Aktivitätsketten von mehr als 42 km pro Tag zurück. Die höchsten Tagessummen ergeben sich für Personen in Vollzeitbeschäftigung. Diese legen pro Tag im Schnitt über 60 km zurück, wovon oft ein erheblicher Teil auf Wege von

Hochgerechnete und gerundete Absolut-Werte: Modal-Split und Wegelängen

	Wege in Mio. pro Tag 2017		Personenkilometer in Mio. pro Tag 2017		Wegelängen pro Person pro Tag 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

*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.



Pro Tag werden
im Land
445 Mio. Kilometer
zurückgelegt.

und zur Arbeit entfällt. Rentnerinnen und Rentner legen hingegen im Durchschnitt betrachtet nur 25 km pro Tag zurück.

Die einzelnen Wege sind dabei im Schnitt 12,9 km lang. In Stadtregionen liegt der Schnitt zwischen 12,4 km und 13,3 km. In ländlichen Regionen zwischen 11,3 km und 14,7 km. Zwischen den Städten in Baden-Württemberg schwankt dieser Wert zwischen 10,2 km und 15,6 km und spiegelt so die unterschiedliche Versorgungssituation wider. In Pforzheim und Heilbronn ist die durchschnittliche Wegelänge eher unterdurchschnittlich, in Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim eher überdurchschnittlich.

Wie viel Zeit verbringen die Bürgerinnen und Bürger täglich im Verkehr?

Um die Tagesstrecken zurückzulegen, ist jede Person im Durchschnitt 81 Minuten täglich unterwegs. In großen Städten wie Stuttgart, Karlsruhe oder Mannheim steigt diese Zeit aufgrund von Verkehrsdichte, einem höheren Anteil am öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und weiteren Faktoren auf über 90 Minuten. In ländlicheren Gebieten sind es dagegen deutlich unter 80 Minuten. Da, wie oben beschrieben, die Distanzen ähnlich sind, ergibt sich so in ländlichen Gebieten eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit im Verkehr als in den städtischen Räumen.

Führerschein, Autos & Carsharing

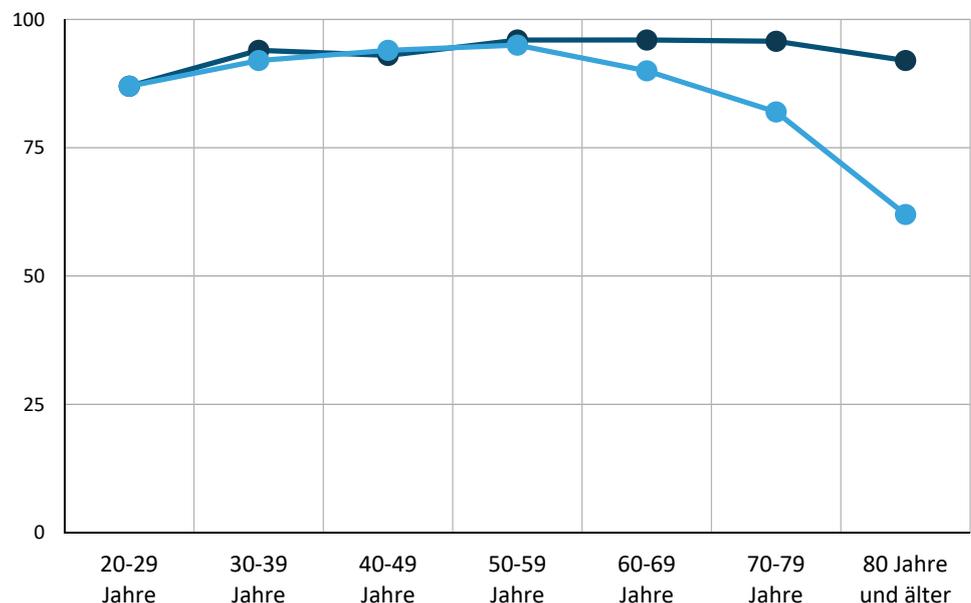
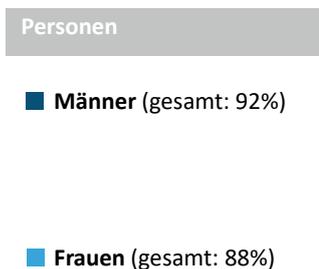
Wer ist im Besitz eines Pkw-Führerscheins?

Fast selbstverständlich ist die Fahrerlaubnis. 92 Prozent aller Männer und 88 Prozent aller Frauen in Baden-Württemberg ab einem Alter von 18 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein. Der Unterschied von 4 Prozentpunkten zwischen den Geschlechtern lässt sich auf die niedrigeren Besitzanteile vor allem bei den Seniorinnen zurückführen. Frauen in einem Alter von über

70 Jahren besitzen deutlich seltener einen Führerschein als Männer in der gleichen Altersgruppe. Diese Unterschiede verschwinden allerdings in den jüngeren Altersgruppen unter 60 Jahren.

In den Großstädten und Metropolen liegt der Anteil des Pkw-Führerscheinbesitzes zwischen 86 Prozent und 87 Prozent. In Mittelstädten und in ländlichen Gebieten übersteigt er die 90-Prozent-Marke. Über diesen regionalen Unterschied hinaus,

Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (ab 18 Jahre)



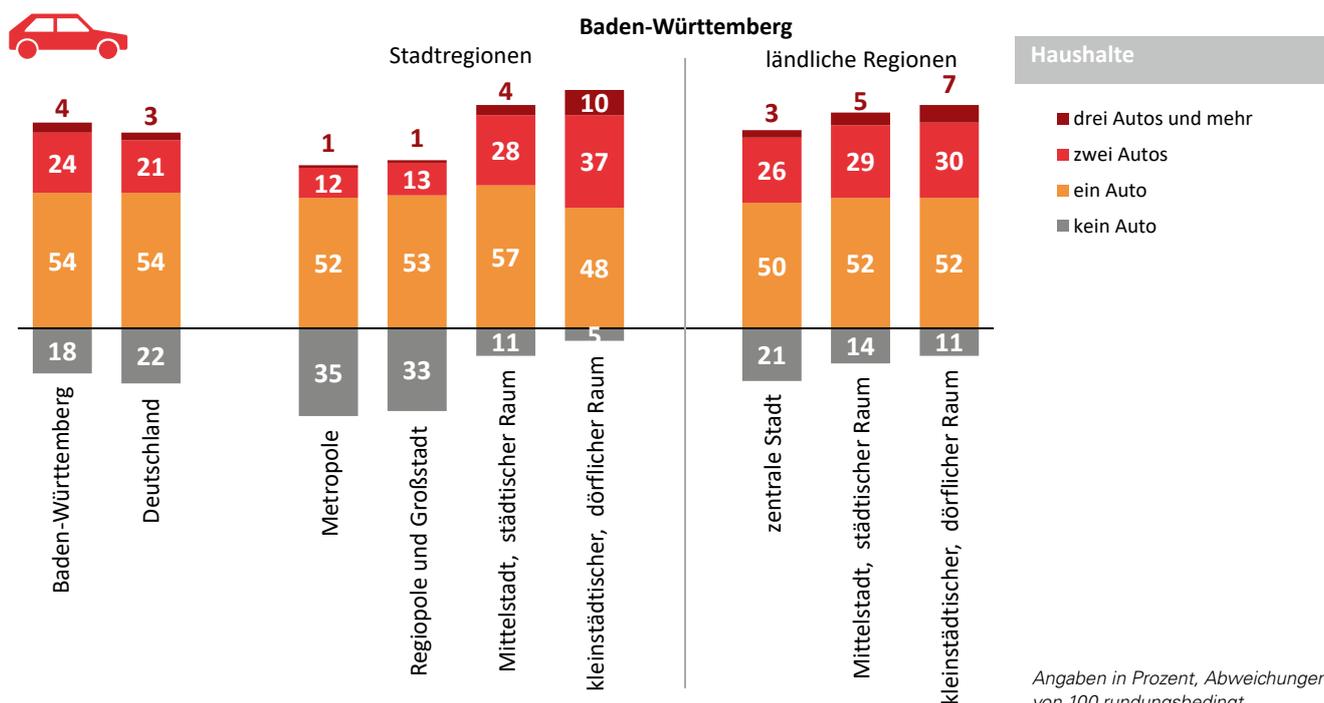
Angaben in Prozent

hängt der Erwerb des Führerscheins nach wie vor von den finanziellen Möglichkeiten des Haushalts ab. Nur 76 Prozent aller Personen ab 18 Jahren, die in einem Haushalt mit vergleichsweise sehr niedrigem Pro-Kopf-Einkommen leben, besitzen einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert steigt in Haushalten mit niedrigem Einkommen auf 85 Prozent und auf 97 Prozent in Haushalten mit sehr hohen Einkommen, erreicht also fast eine Vollausstattung.

Wie viele Haushalte entscheiden sich für und gegen den Autobesitz?

Das wichtigste Verkehrsmittel im Alltag ist der privat genutzte Pkw. In Deutschland besitzen 78 Prozent aller Haushalte mindestens ein Auto. Für Baden-Württemberg liegt dieser Anteil mit 82 Prozent noch höher. Leicht nachvollziehbar hängt die Notwendigkeit, ein Auto zu besitzen, nicht zuletzt vom Wohnort ab. In Ballungsräumen und Großstädten sind Einkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten oft auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfach zu erreichen. Daher verzichten über 30 Prozent der Haushalte in Metropolen und Großstädten auf einen eigenen Pkw. Unter Haushalten in ländlichen Gebieten, die zumeist nicht einfach auf andere Verkehrsmittel ausweichen können, beträgt dieser Nicht-Auto-Anteil dagegen nur um die 10 Prozent oder weniger.

Autobesitz in den Haushalten: in Baden-Württemberg knapp jeder fünfte Haushalt autofrei

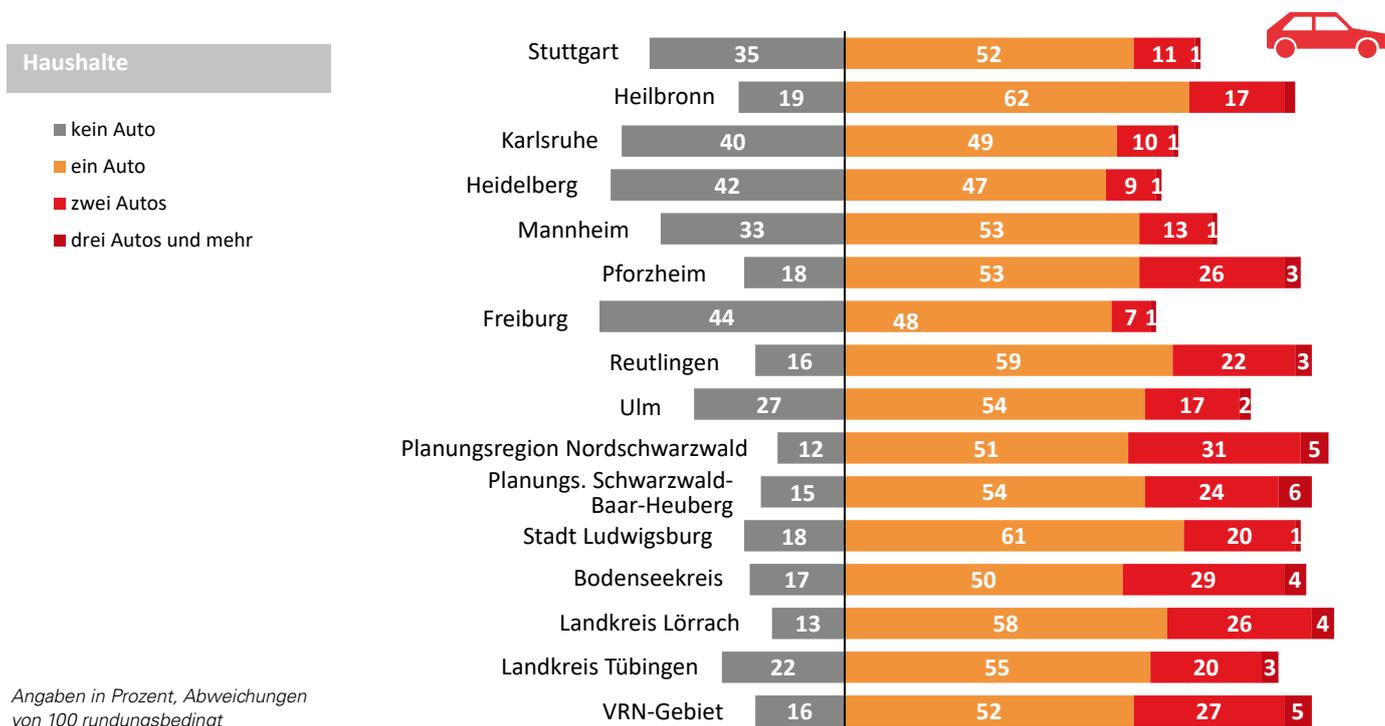


Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

Allerdings ergeben sich diese Unterschiede nicht nur zwischen verschiedenen Regionstypen, sondern auch zwischen den neun Großstädten in Baden-Württemberg. Hier zeigen sich zwischen Freiburg, Heidelberg und Karlsruhe einerseits und Städten wie Heilbronn, Pforzheim und Reutlingen andererseits deutliche Differenzen. In der ersten Gruppe haben teilweise über 40 Prozent der Haushalte kein Auto. In der zweiten Gruppe liegt der Anteil autofreier Haushalte dagegen bei nur rund 20 Prozent. In den Landkreisen und Planungsregionen ist in der Regel ein Auto vorhanden und auch der Mehrfachbesitz von Pkws deutlich häufiger anzutreffen. Autobesitz hängt von den finanziellen Möglichkeiten ab. So verfügen 53 Prozent der Haushalte in Baden-Württemberg mit einem vergleichsweise sehr niedrigen Haushaltseinkommen nicht über

ein Auto. Hierzu wurde nach den Gründen für den Autoverzicht gefragt. Von allen Haushalten ohne Auto in Baden-Württemberg geben 27 Prozent an, sich aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten kein Auto leisten zu können. Von allen Haushalten mit einem sehr hohen Einkommen besitzen dagegen nur 6 Prozent keinen eigenen Pkw. Im Schnitt verfügen Haushalte mit einem sehr hohen Einkommen über 1,6 Autos pro Haushalt. Haushalte mit einem sehr niedrigen Einkommen dagegen erreichen nur einen mittleren Ausstattungswert von 0,6 Autos. Eine Art Auto-Garant stellt auch die Familiensituation dar. So haben 90 Prozent der Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren mindestens einen eigenen Pkw zur Verfügung. Junge und Single-Haushalte mittleren Alters hingegen können dies nur zu 60 bis 70 Prozent von sich behaupten.

Autobesitz in den Haushalten in Großstädten und Regionen in Baden-Württemberg



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

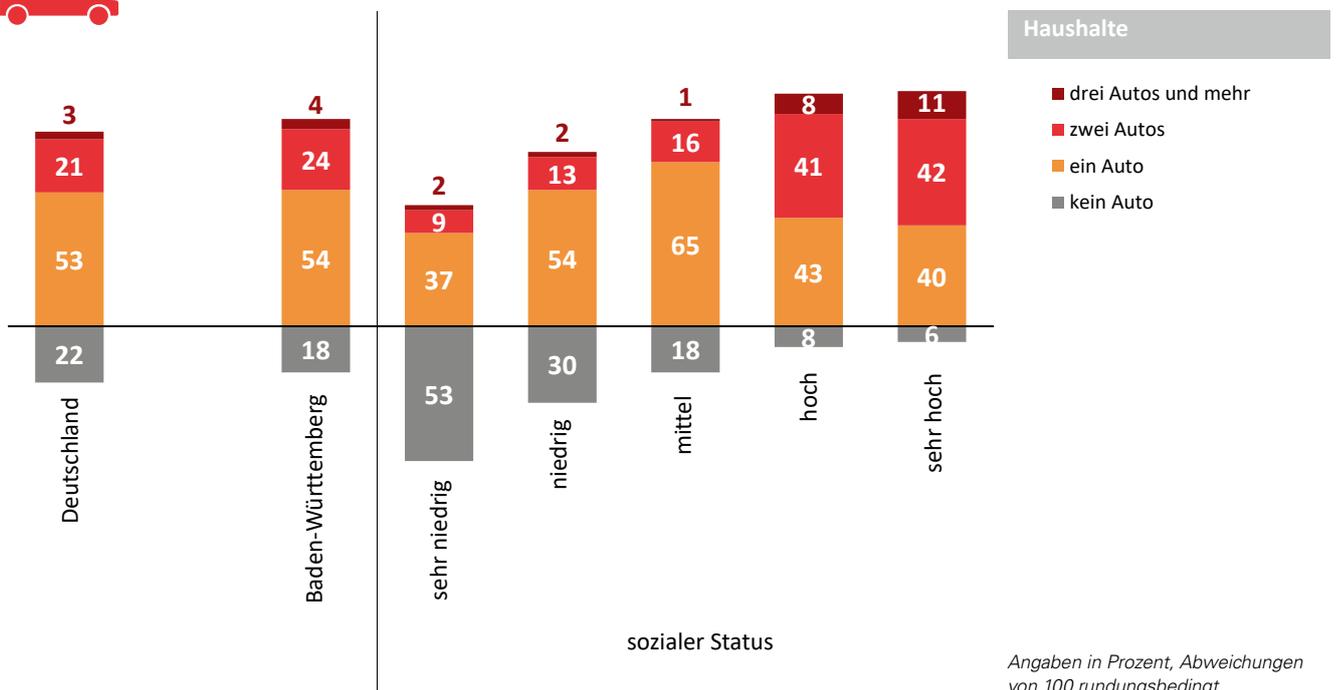
Welche Pkw-Kategorien sind in den Haushalten Baden-Württembergs verfügbar?

Von den in den Haushalten vorhandenen Autos sind in Baden-Württemberg gemäß der Klassifizierung des Kraftfahrt-Bundesamtes 26 Prozent Kleinwagen, 35 Prozent Kompaktwagen, 29 Mittelklassefahrzeuge und 10 Prozent Oberklassefahrzeuge. Obwohl sich das Niveau des Autobesitzes zwischen den Regionstypen deutlich unterscheidet, sind bei den Haushalten, die mindestens einen Pkw privat nutzen können, keine Unterschiede hinsichtlich der Größe des Pkws zwischen den Regionstypen feststellbar. Diese Größenklassenverteilung spiegelt damit offenbar vor allem individuelle Vorlieben und die ökonomischen Möglichkeiten wider, weniger „Vernunftentscheidungen“ etwa für kleinere Stadtautos in den Haushalten der Großstädte.

Wie verbreitet ist die Auto-Elektromobilität in Baden-Württemberg?

Unter 0,3 Prozent der Haushalte in Baden-Württemberg besaßen 2017 einen Pkw mit komplett elektrischem Antrieb. Dieser Anteil ist geringfügig höher als für das Bundesgebiet im Ganzen. Haushalte, die ein Auto mit Elektroantrieb besitzen, verfügen zum ganz überwiegenden Teil über ein vergleichsweise sehr hohes Einkommen. Damit geht einher, dass solche Haushalte zumeist auch mindestens einen weiteren Pkw mit Verbrennungsmotor besitzen. Das Elektroauto ist somit eher ein (zusätzlicher) Zweit- oder Drittwagen und nicht das „Hauptauto“. Zudem wohnen Haushalte, die ein Elektroauto besitzen, überwiegend abseits der großen Städte und haben für jeden ihrer Pkw einen privaten Stellplatz, so dass auch Lademöglichkeiten

Autobesitz in den Haushalten: stark abhängig vom sozialen Status



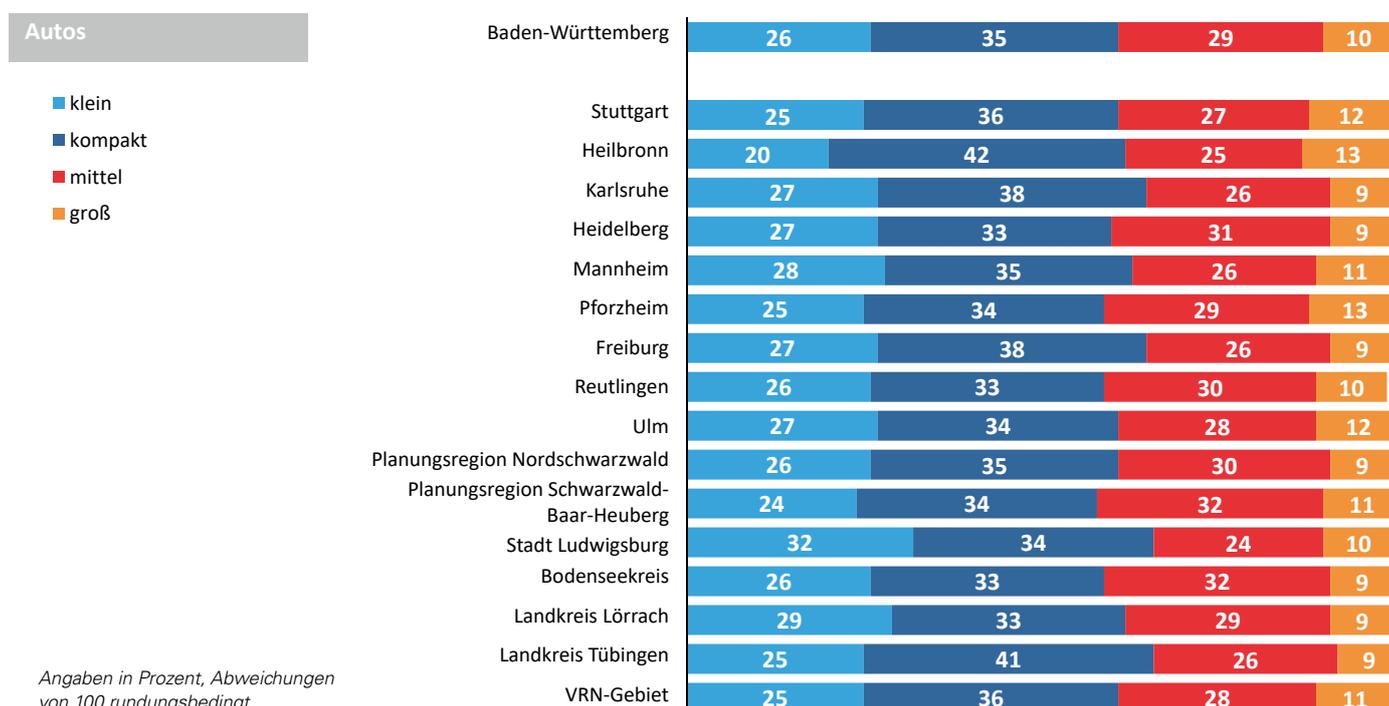
zur Verfügung stehen. Zusammen genommen bleibt ein Elektrofahrzeug so noch ein Privileg der besonders gut situierten Haushalte, die oft auch einen im Vergleich großen „Mobilitätsfußabdruck“ mit höheren Kilometertagesummen und einem hohen MIV-Anteil hinterlassen.

Ist die Autoverfügbarkeit im Alltag immer gegeben?

Nur weil in einem Haushalt zumindest ein Auto vorhanden ist, bedeutet dies nicht, dass jeder Person im Haushalt stets ein Auto zur Verfügung steht. Daher wurde erhoben, ob und zu welchen Anteilen Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger an einem normalen Tag auf ein Auto zurückgreifen können. Bei der Autoverfügbarkeit werden auch Carsharing-Mitgliedschaften mitberücksichtigt. Im Schnitt können 91 Prozent der erwachsenen Bevölkerung den ganzen oder zumindest einen Teil jeden Tages auf einen Pkw zurückgreifen. 78 Prozent der Bevölkerung können sogar den ganzen Tag ohne Einschränkung einen Pkw nutzen.

Dieses Niveau hängt allerdings stark vom regionalen Umfeld ab. In Metropolen und

Autotypen nach Städten und Regionen in Baden-Württemberg



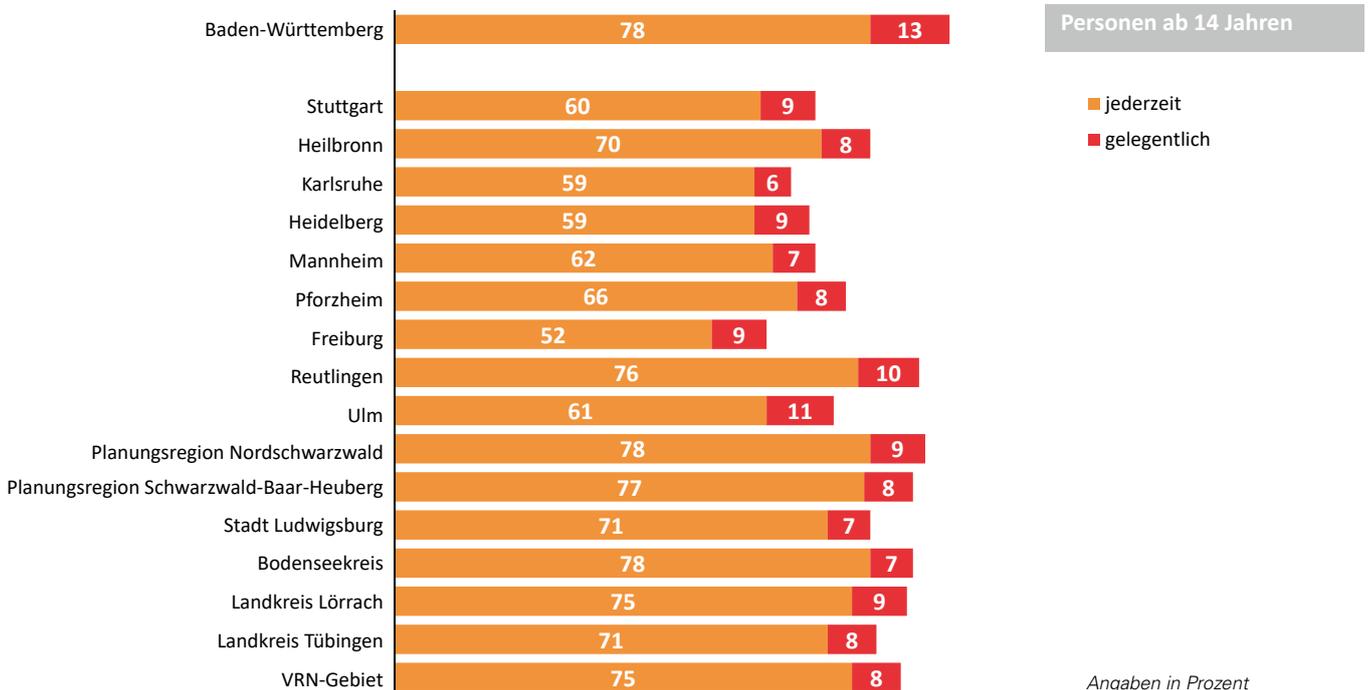
Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

90 Prozent der Bevölkerung kann täglich auf ein Auto zurückgreifen.

Großstädten mit, wie berichtet, geringeren Pkw-Ausstattungsraten können nur knapp 70 Prozent der erwachsenen Bevölkerung gelegentlich oder den ganzen Tag auf ein Auto zurückgreifen. In Mittelstädten oder ländlichen Gebieten steigt dieser Wert auf knapp unter 90 Prozent. Auch an dieser Zahl ist der hohe Stellenwert des Pkws in Baden-Württemberg als fester Alltagsbestandteil abseits der großen Städte gut ablesbar.

Zusätzlich hängt die Autoverfügbarkeit stark vom Lebensalter bzw. der Lebensphase ab. Knapp 94 Prozent der Bevölkerung im Alter zwischen 40 und 64 Jahren können jeden Tag zumindest teilweise auf ein Auto zurückgreifen, haben also diesbezüglich kaum Einschränkungen. Für die Altersgruppe der über 75-jährigen sind es „nur“ noch 73 Prozent, doch auch dies belegt die überwiegende „Automobilität“ der Seniorinnen und Senioren in Baden-Württemberg.

Autoverfügbarkeit in Großstädten und Regionen in Baden-Württemberg



Wie steht es um Carsharing-Zugang und Nutzung?

Zur Entlastung des Verkehrs soll das Carsharing beitragen. Beim Carsharing ist der Pkw nicht im Privatbesitz, sondern kann im Rahmen einer flexiblen Kurzzeitmiete an einem festen Ort oder in einem klar definierten Gebiet abgeholt und wieder abgestellt werden. In Baden-Württemberg beteiligten sich im Jahr 2017 5 Prozent aller Haushalte am Carsharing. Diese Haushalte finden sich allerdings überwiegend in den Städten Freiburg, Stuttgart und Karlsruhe. Hier sind zwischen 16 Prozent und knapp über 20 Prozent der Haushalte bei mindestens einem Carsharing-Anbieter Kunde. Diese drei Städte sind nach dem Carsharing-Städteranking des Bundesverbands CarSharing e.V.² auch die drei Städte mit der deutschlandweit größten

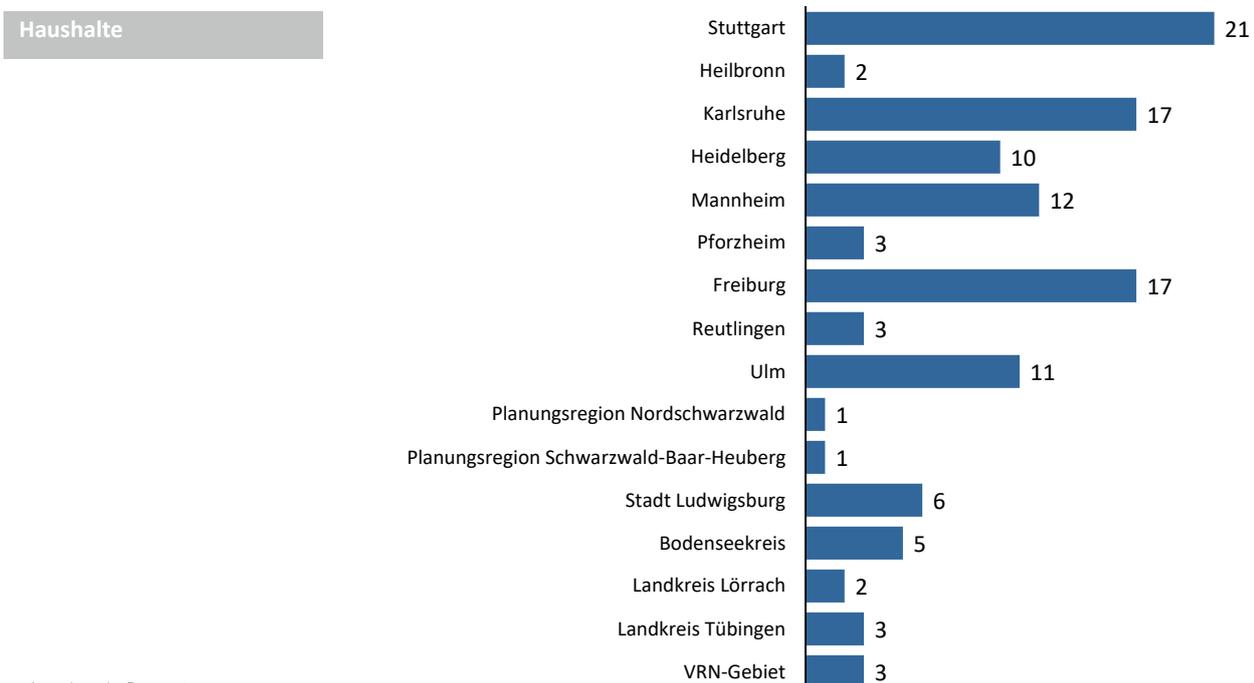
Carsharing-Angebotsdichte pro Einwohnerin oder Einwohner. Gleichzeitig weisen sie wie bereits berichtet relativ geringe Auto-Anteile in ihrem städtischen Modal Split auf.

Generell sind Carsharing-Angebote und die entsprechende Nachfrage bisher vor allem in den Metropolen verbreitet. In Metropolen und Großstädten Baden-Württembergs sind mehr als 10 Prozent der Haushalte bei mindestens einem Carsharing-Anbieter Mitglied. In ländlichen Gebieten und Mittelstädten liegt der Anteil lediglich bei 2 Prozent. Hier schränken sowohl die mangelnde Nachfrage als auch das mangelnde Angebot den Stellenwert dieser Angebotsform ein.

In den Städten mit einer höheren Verbreitung und in übrigen Nachfrageschwerpunkten zeigt sich, dass das Carsharing stark schichtspezifisch nachgefragt wird. 10 Prozent der Haushalte mit einem

² Quelle: Carsharing Städteranking 2017 des Bundesverbands CarSharing e.V. (bcs): <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedteranking-2017>

Anteil Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft in Großstädten und Regionen in Baden-Württemberg



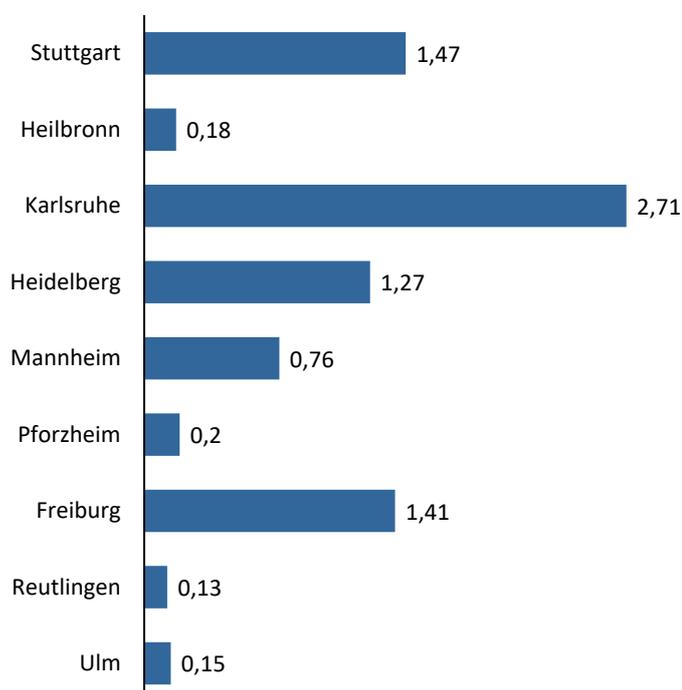
Angaben in Prozent



vergleichsweise sehr hohen Haushaltseinkommen haben eine oder mehrere Carsharing-Mitgliedschaften. Bei Haushalten mit einem niedrigen oder sehr niedrigen Haushaltseinkommen liegt dieser Anteil nur zwischen 3 und 4 Prozent. Das Carsharing erreicht also bei weitem nicht die gesamte Bevölkerung, sondern ist konzentriert auf die ökonomisch gesehen besser situierte Bevölkerung. Zudem ist es nicht automatisch gleichzusetzen mit einem Autoverzicht oder einer intensiven

Inanspruchnahme im Alltagsverkehr. Etwa 50 Prozent der Carsharing-Haushalte besitzen zusätzlich weiterhin mindestens ein eigenes Auto. Und ein ebenso großer Anteil nutzt seine Carsharing-Mitgliedschaft kaum oder gar nicht. Dies kann sogar positive Wirkungen haben, wenn mit der Auto-Option im Hintergrund die Wahl unter dem Strich öfter auf den ÖPNV oder das Rad fällt, doch könnte dies schwer in Einklang zu bringen sein mit den ökonomischen Plänen der meisten Carsharing-Anbieter.

Carsharingfahrzeuge in Großstädten pro 1000 Einwohner



Fahrzeuge

Quelle: Städteranking des Bundesverbands CarSharing e.V. 2017

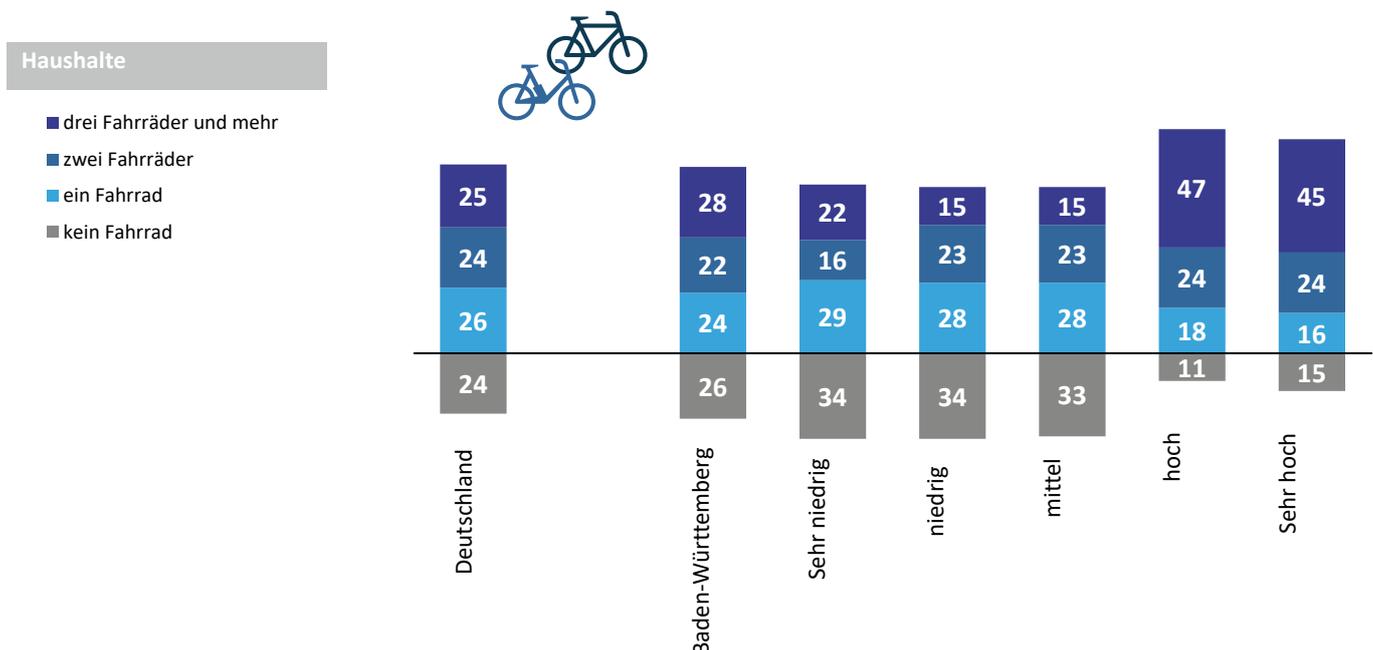
Besitz von Fahrrädern und Elektrofahrrädern

Wie viele Fahrräder warten auf ihre Nutzung?

Ein verbreitetes Verkehrsmittel ist das Fahrrad. Durchschnittlich nennt jeder Haushalt in Baden-Württemberg zwei Fahrräder sein Eigen. Allerdings besitzen andererseits 26 Prozent der Haushalte kein Fahrrad (Deutschland 24 Prozent). Dieser Nichtbesitz schwankt zwischen den Regionstypen

von 22 Prozent in den kleineren Großstädten bis zu 34 Prozent in Städten auf dem Land. Zwischen den Großstädten in Baden-Württemberg schwankt der Anteil erheblich. So besitzen 44 Prozent der Haushalte in Pforzheim kein Fahrrad, aber nur um die 15 Prozent der Haushalte in den Städten Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim. Wie schon bei der Autoverfügbarkeit und der Carsharing-Mitgliedschaft spielt die finan-

Fahrradbesitz in den Haushalten: abhängig vom sozialen Status



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

zielle Ausstattung der Haushalte auch beim Fahrradbesitz eine Rolle. Knapp 34 Prozent aller Haushalte mit einem mittleren bis sehr niedrigen vergleichbaren Haushaltseinkommen geben an, kein Fahrrad zu besitzen. Bei den Haushalten mit hohem oder sehr hohem Einkommen ist dies nur bei 11 bis 15 Prozent der Fall. So wird deutlich, dass auch bei einem vergleichsweise preisgünstigen Verkehrsmittel wie dem Fahrrad die finanziellen Möglichkeiten des Haushaltes eine bedeutende Rolle spielen.

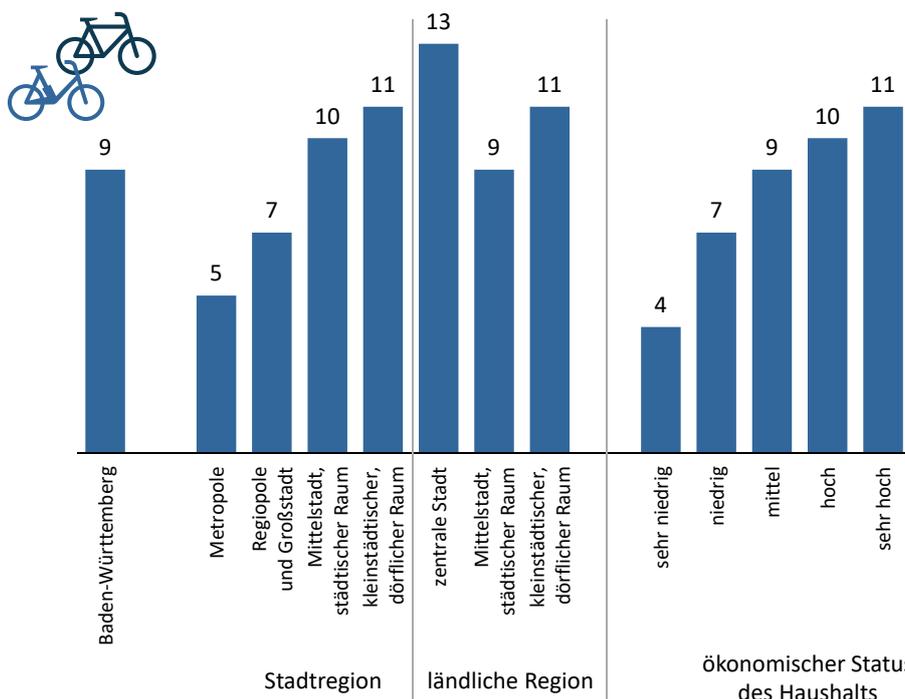
Bei Kindern und Jugendlichen spielt das Fahrrad generelle eine größere Rolle. So besitzen 77 Prozent aller Kinder und Jugendlichen unter 17 Jahren ein eigenes Fahrrad, 73 Prozent aller jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren sowie 80 Prozent aller Personen im Alter zwischen 30 und 49 Jahren. Dieser Anteil sinkt mit den höheren Altersgruppen auf 45 Prozent für

die über 75-jährigen und ist erneut abhängig vom ökonomischen Haushaltsstatus.

Diese Ergebnisse für den Fahrradbesitz sind, ähnlich wie in Sachen Auto, abhängig von der Haushaltskonstellation. In Haushalten mit Kindern ist nur in unter 10 Prozent der Fälle kein Fahrrad vorhanden. Ältere Alleinlebende hingegen besitzen zu knapp über 50 Prozent kein Fahrrad.

Elektrofahrräder werden eher in ländlichen Gebieten genutzt.

Besitz von Elektrofahrrädern



Haushalte

Angaben in Prozent

Wie verbreitet sind Elektrofahrräder?

Zusätzlich zum klassischen selbst angetriebenen Fahrrad steigt die Verbreitung des Elektrofahrrads. 9 Prozent der Haushalte in Baden-Württemberg besitzen zum Erhebungszeitpunkt 2017 mindestens ein Elektrofahrrad. Größere Verbreitung finden diese Räder vor allem in den Mittelzentren im ländlichen Raum. Dort haben sich 13 Prozent der Haushalte für ein Elektrofahrrad entschieden. In dörflichen oder kleinstädtischen Regionen sind es 10 Prozent der Haushalte. Der geringste Anteil findet sich in Metropolregionen, wo sich nur 5 Prozent der Haushalte ein Elektrofahrrad zugelegt haben.

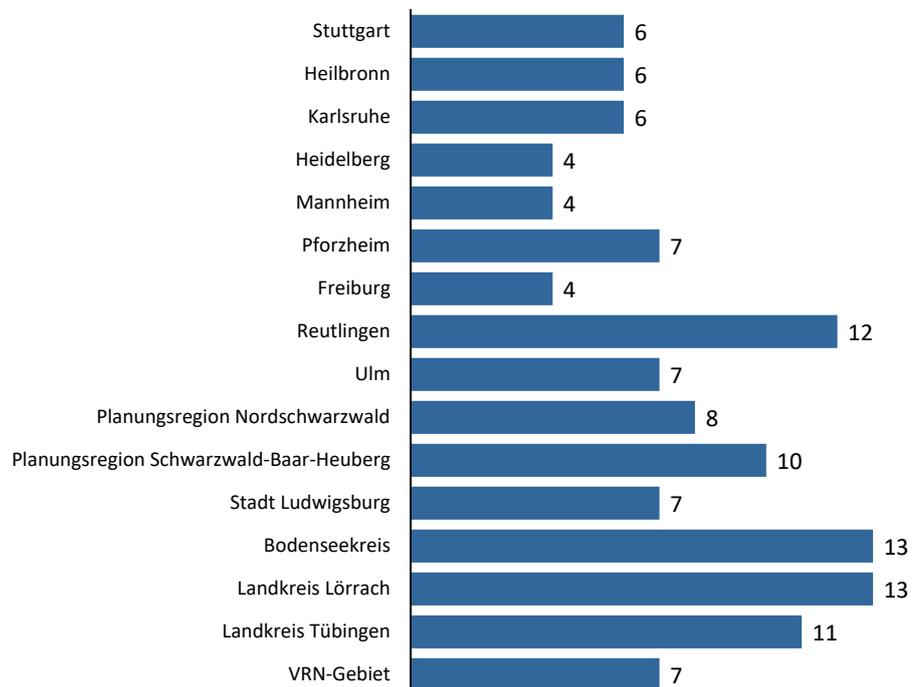
Die Unterschiede sind auch zwischen den einzelnen Teilgebieten im Land Baden-Württemberg sichtbar. In den Landkreisen ist der Anteil der Haushalte mit Elektrofah-

rad deutlich höher als in den Großstädten. Den großstädtischen Radverkehr hatte das Elektrorad also 2017 noch nicht erreicht. Mögliche Gründe dafür werden Sicherungsmöglichkeiten und verkehrsbedingte Radfahrbarrieren für Seniorinnen und Senioren sein, die wiederum bislang zum Hauptklientel der Pedelecs zählen.

Elektroräder sind jedoch oft nicht das einzige oder hauptsächliche Verkehrsmittel in den Haushalten. 92 Prozent der Haushalte mit Elektrofahrrad sind gleichzeitig mit mindestens einem Pkw ausgestattet. Das heißt, das Elektrofahrrad ist in den meisten Haushalten nur eine unter mehreren Optionen für den Alltagsverkehr. Hintergrund dafür ist erneut die ökonomische Situation, denn die Investition in ein Pedelec stellt für weniger wohlhabende Haushalte, die häufig auch auf ein Auto verzichten müssen, eine unter Umständen hohe Hürde dar.

Anteil Haushalte mit Elektrofahrrädern in Großstädten und Regionen

Haushalte



Angaben in Prozent

Der Besitz von Elektrofahrrädern ist vor allem bei über 50-jährigen auf dem Wachstumspfad. So besitzen bereits 10 Prozent der Bevölkerung im Alter zwischen 50 und 64 Jahren ein eigenes Elektrofahrrad. In dieser Altersgruppe ist der Anteil des Pedelec-Besitzes bei den Frauen mit 12 Prozent deutlich höher als bei den Männern mit 8 Prozent. In der Gruppe der 65- bis 74-jährigen sind es 15 Prozent der Bevölkerung, die über ein Elektrofahrrad verfügen. Bei den Frauen in dieser Altersgruppe beträgt der entsprechende Wert 13 Prozent, bei Männern 17 Prozent. Unter den über 75-jährigen haben 8 Prozent Zugriff auf ein Elektrofahrrad. Hier ist die Besitzrate bei Männern mit 12 Prozent doppelt so hoch wie bei Frauen mit nur 6 Prozent. Unter dem Strich zeigt sich, dass Elektrofahrräder im Gegensatz zu anderen neuen Formen der Mobilität bisher eher ein Trend

in ländlichen Gebieten und bei älteren Bevölkerungsgruppen mit Autoverfügbarkeit ist, wobei sich die Entscheidung zugunsten eines Elektrorads nach Geschlecht und Alter deutlich unterscheidet. Der generelle Besitz aber zeigt, dass, vor allem für Haushalte mit Mehrfachautobesitz, das Elektrofahrrad eine umweltfreundliche und aktive Ergänzung zum Auto darstellt und mittelfristig zur Reduktion der Pkw-Nutzung in ländlichen Gebieten beitragen kann. Aber auch in Städten, die aufgrund ihrer Topographie weniger für den Fahrradverkehr geeignet sind, können Elektrofahrräder das Auto als Verkehrsmittel ergänzen und zur Entlastung der städtischen Verkehrssysteme beitragen. Dies setzt jedoch eine dafür durchgängig taugliche Fahrradinfrastruktur voraus, die nicht immer gegeben ist.



Genutzte Fahrkarten des ÖPNV

Mit welchen Tickets wird der ÖPNV genutzt?

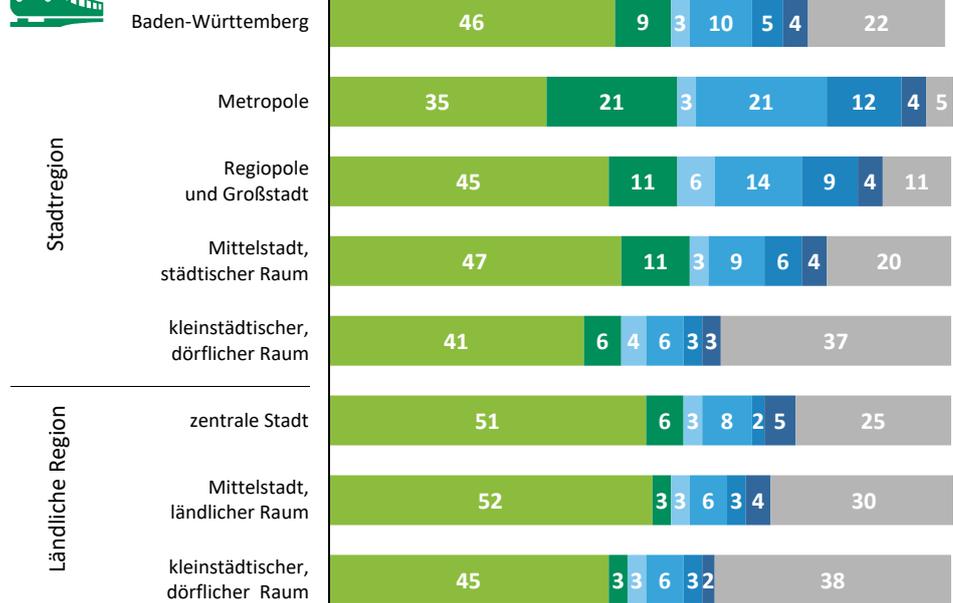
46 Prozent aller Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger berichten von sich, dass sie üblicherweise nur eine Einzelfahrkarte oder Tageskarte lösen, wenn sie den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Sie nutzen den ÖPNV in der Regel nur ab und an und nicht täglich oder wöchentlich. Sie müssen sich also vermutlich jedes Mal neu

mit den Tarifangeboten befassen, was eine Nutzungshürde darstellen kann. Anders geht es den Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzern. 15 Prozent der Befragten geben an, eine Monatskarte im Abo zu besitzen und rund 22 Prozent nutzen den ÖPNV nie. Hinsichtlich der Nutzung von verschiedenen Tarifzugängen gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Regionstypen. In kleineren Städten und dörflichen Regionen geben um die 30 Prozent der Befragten ab

Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV

Personen ab 14 Jahren

- Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstrecke
- Mehrfachkarte, Streifenkarte
- Wochenkarte, Monatskarte ohne Abonnement
- Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte(Umweltabo etc.)
- Jobticket, Semesterticket etc. (Firmenabo, Studententicket)
- anderes
- fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region

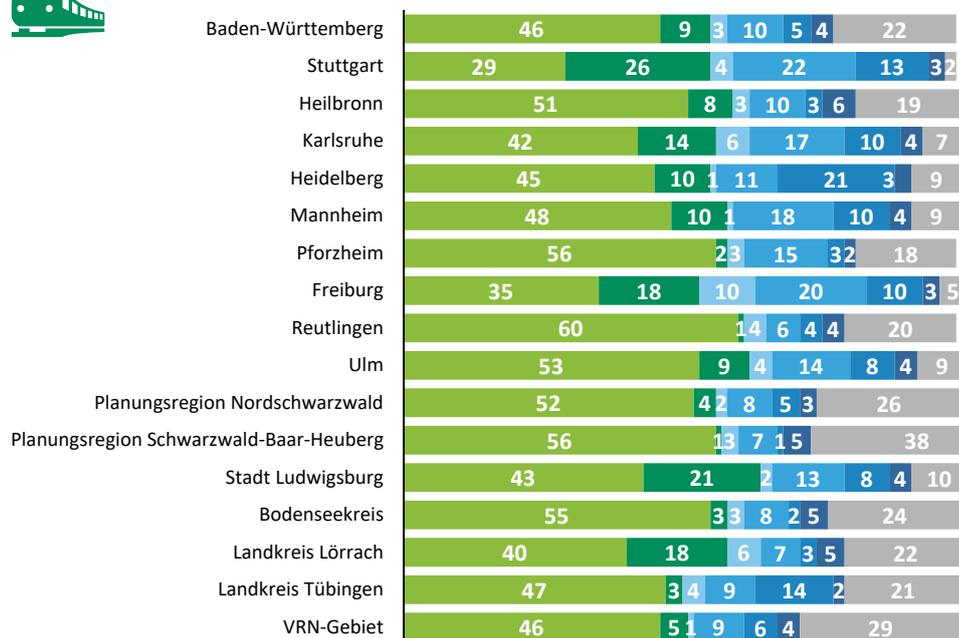


Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

14 Jahren an, nie den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Hier besitzen nur unter 10 Prozent der Bevölkerung eine Monatskarte im Abonnement. Ganz anders sieht es in den Metropolen und Großstädten Baden-Württembergs aus. Hier sind es nur 5 bzw. 11 Prozent der Personen, die angeben, nie den öffentlichen Nahverkehr zu benutzen. Gleichzeitig verfügen hier über 20 Prozent der Bevölkerung über eine Monatskarte im Abonnement, haben also einen einfachen Zugang in der Tasche. Aber auch zwischen den einzelnen Großstädten innerhalb Baden-Württembergs gibt es deutliche Unterschiede hinsichtlich der Ticketnutzung. So geben in Stuttgart 35 Prozent der Bevölkerung an, ein Abonnement für den ÖPNV zu besitzen und nur 2 Prozent nutzen den ÖPNV ganz explizit nicht. Für Freiburg, Mannheim, Karlsruhe und Ulm zeigt sich, dass hier zwischen

knapp 22 Prozent und rund 30 Prozent der Befragten ein Abonnement für den ÖPNV besitzen, während zwischen 5 Prozent und 9 Prozent der Bevölkerung den ÖPNV grundsätzlich nie nutzen. Anders stellt sich die Lage in den Städten Pforzheim, Heilbronn und Reutlingen dar. In Reutlingen haben 10 Prozent, in Heilbronn 13 Prozent und in Pforzheim 18 Prozent der Bevölkerung ein Abonnement für den ÖPNV. Entsprechend hoch fallen die Anteile der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer aus. In Reutlingen und Heilbronn berichten 19 bzw. 20 Prozent und in Pforzheim 18 Prozent der Bevölkerung, dass sie die ÖPNV-Nutzung gar nicht erst erwägen würden.

Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV in Großstädten und Regionen



Personen ab 14 Jahren

- Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstrecke
- Mehrfachkarte, Streifenkarte
- Wochenkarte, Monatskarte ohne Abonnement
- Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte(Umweltabo etc.)
- Jobticket, Semesterticket etc. (Firmenabo, Studententicket)
- anderes
- fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region

Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt



In den Planungsregionen und Landkreisen ist der Anteil der Personen, die nie den ÖPNV nutzen, deutlich höher als in den meisten Städten. Eine Ausnahme bei der Fahrkartennutzung ist der Landkreis Lörrach, wo recht häufig Mehrfachkarten genutzt werden.

Stadt- und regionsübergreifend sind Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten die größte Gruppe mit dauerhaften Monatstickets. Über 50 Prozent der Schülerinnen und Schüler bzw. über 60 Prozent der Studentinnen und Studenten nutzen den ÖPNV über ein dauerhaf-

tes Abonnement. Von allen Beschäftigten in Baden-Württemberg geben dagegen nur zwischen 13 Prozent und 14 Prozent an, eine Monatskarte im Abonnement zu besitzen. 21 Prozent von ihnen sagen, dass sie nie den ÖPNV benutzen würden.

Zufriedenheit mit Verkehrsangeboten

Wie zufrieden ist die Bevölkerung mit den Verkehrsangeboten?

Die MiD 2017 erhebt nicht nur die Nutzung, sondern unter den Befragten ab 14 Jahren auch die Bewertung der Verkehrsmittel. Demnach stufen 65 Prozent die Verkehrssituation für das Auto vor Ort als gut oder sehr gut ein. 59 Prozent bewerten die Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort mit gut oder sehr gut. Nur 45 Prozent

vergeben für die Verkehrssituation im ÖPNV in ihrer Region die Noten gut oder sehr gut. Doch immerhin 81 Prozent bewerten die Situation für das Zufußgehen mit einer solchen positiven Einstufung. In diesen Beurteilungen treten allerdings

starke regionale Differenzen auf. So wird die Situation für das Auto in den Metropolen und Großstädten lediglich von etwa 45 Prozent der Bevölkerung mit gut oder sehr gut bewertet. In den kleinstädtischen

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort in Großstädten und Regionen

■ mangelhaft/ungenügend
 ■ befriedigend/ausreichend
 ■ sehr gut/gut
 Angaben in Prozent, an 100%-Fehlende: kann ich nicht beurteilen

Personen ab 14 Jahren

	 Fahrradfahren			 Autofahren			 ÖPNV			 zu Fuß gehen		
Stuttgart	25	43	31	21	45	32	9	34	57	3	25	72
Heilbronn	8	45	39	12	40	46	10	47	41	12		86
Karlsruhe		14	82	17	44	35	4	21	75	7		92
Heidelberg	5	19	74	7	51	40	29	69		11		88
Mannheim		34	63	32	63		16	78		11		88
Pforzheim	28	41	25	5	39	59	7	34	57	15		82
Freiburg		17	79	48	46		19	79		8		92
Reutlingen	11	41	35	7	32	59	7	40	50	12		86
Ulm	5	33	59	9	43	45	5	29	64	12		86
Pl.-region Nordschwarzwald	15	37	45	4	22	72	20	38	38	4	17	78
Pl.-region Schwarzw.-Baar-Heuberg	12	35	52	23	71		20	41	32	5	16	79
Stadt Ludwigsburg	9	42	46	10	38	51	7	35	57	13		85
Bodenseekreis	6	31	60	10	37	50	19	42	36	3	13	84
Landkreis Lörrach		18	76	31	65		18	42	38	2	17	79
Landkreis Tübingen	4	28	64	10	34	54	10	39	48	3	10	86
VRN-Gebiet	7	34	55	4	25	69	15	38	43	3	15	82

Gebieten steigt dieser Wert dagegen auf über 80 Prozent. Auch zwischen den Großstädten gibt es deutliche Unterschiede. Hier liegen die Werte zwischen Stuttgart mit 32 Prozent gut bzw. sehr gut einerseits und Mannheim mit 63 Prozent gut bzw. sehr gut andererseits weit auseinander. Das Autofahren in Stuttgart ist also auch aus diesem Blickwinkel keine angenehme Verkehrssituation.

Raumübergreifend zufrieden sind die Bürgerinnen und Bürger dagegen mit den Verhältnissen im Fußverkehr. In fast allen Regionstypen sind um die 80 Prozent mit den Verhältnissen für den Fußverkehr zufrieden. Etwas unzufriedener sind die Bewohner kleinstädtisch-dörflicher Landregionen. Dies hängt in erster Linie mit der dortigen Nahversorgung zusammen, wenn Ziele in diesen Gebieten kaum oder nur schlecht zu Fuß erreichbar sind.

Der ÖPNV wird bei der regionalen Differenzierung in den Ballungsräumen nachvollziehbar deutlich besser bewertet als in ländlichen Regionen. In den Metropolen und Großstädten vergeben über 60 Prozent der Bevölkerung für den ÖPNV ein Gut oder Sehr gut. Diese gute Bewertung sinkt allerdings stetig mit steigender Entfernung von den Ballungsräumen. In kleinstädtisch-dörflichen Landregionen bewerten so nur noch 23 Prozent den ÖPNV mit gut oder sehr gut.

Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Zufriedenheit mit der ÖPNV-Infrastruktur und der Nutzung des ÖPNV?

Die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten vor Ort hat Auswirkungen auf die Nutzung der Verkehrsangebote. Dies ist an

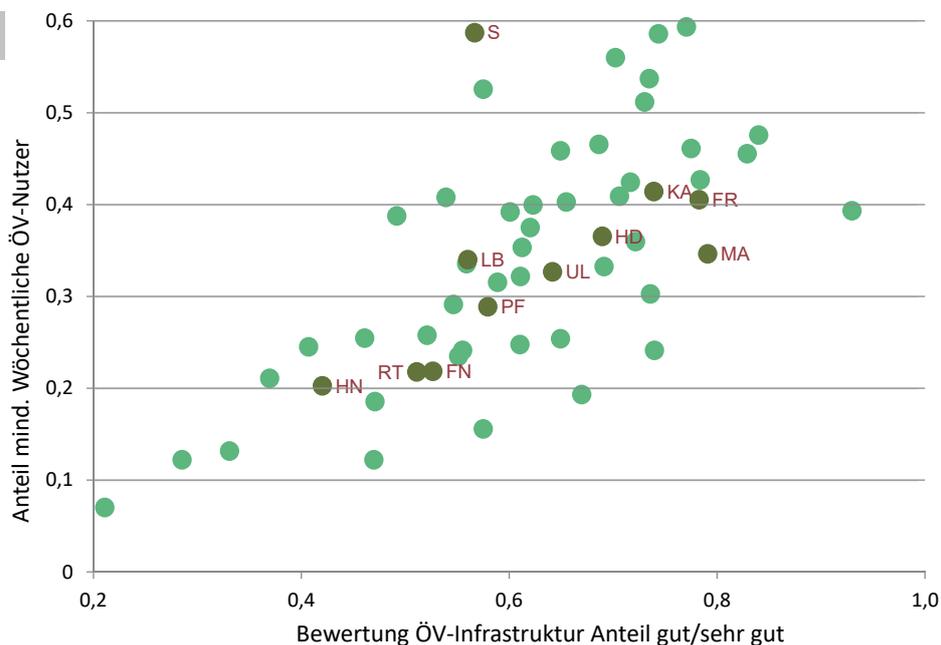
Städtevergleich: Zufriedenheit mit der ÖPNV-Infrastruktur und übliche ÖPNV-Nutzung

Personen ab 14 Jahren



- Städte in Deutschland
- Städte in B-W

- FN Friedrichshafen
- FR Freiburg
- HD Heidelberg
- HN Heilbronn
- LB Ludwigsburg
- MA Mannheim
- PF Pforzheim
- RT Reutlingen
- S Stuttgart
- UL Ulm



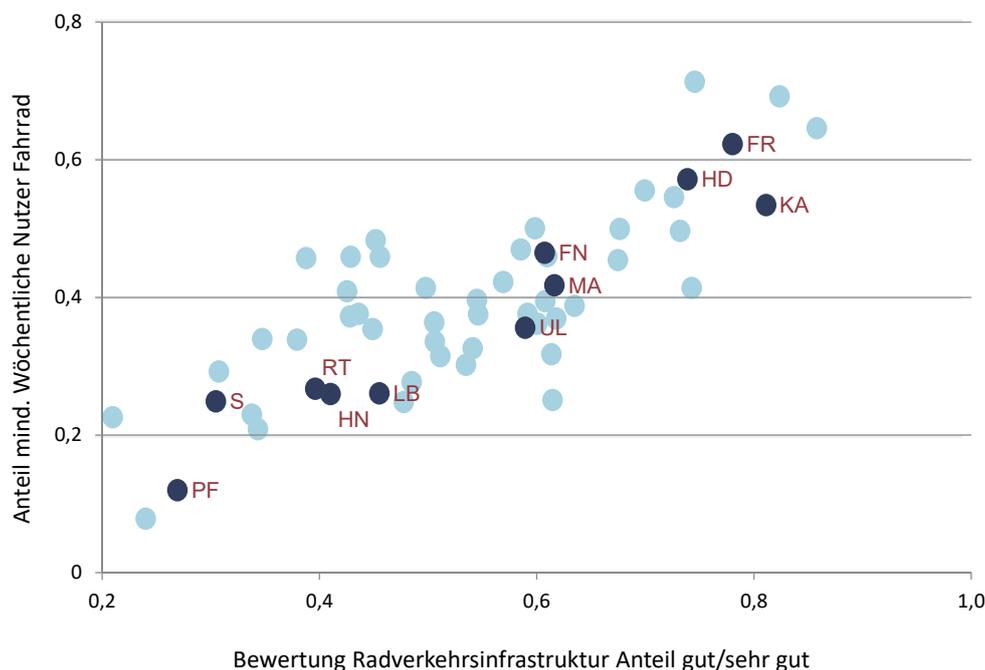
der Abbildung auf Seite 42 ersichtlich. Hier wurden in einer zweidimensionalen Darstellung die Zufriedenheit mit dem ÖPNV sowie das Niveau der zumindest wöchentlichen ÖPNV-Nutzung in den MiD-Städten abgetragen. Die Städte in Baden-Württemberg sind hervorgehoben. Es ist deutlich erkennbar, dass in Städten mit höherer Zufriedenheit häufiger der ÖPNV genutzt wird. Ein gutes Angebot zahlt sich also aus. Am schlechtesten werden Bus und Bahn in Heilbronn, Reutlingen und Friedrichshafen bewertet. Dementsprechend fällt dort auch die übliche Nutzung am geringsten aus. Deutlich besser – und mit der konsequenterweise höheren Nutzung – wird der ÖPNV in Karlsruhe, Mannheim und Freiburg eingeschätzt. Ungewöhnlich hingegen ist das Ergebnis für Stuttgart. Hier ist für den Grad der Zufriedenheit eine auch im

deutschlandweiten Vergleich überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNVs zu sehen. Verantwortlich dafür dürften die auch aus Sicht der Befragten schlechte Situation für den Autoverkehr sowie nicht zuletzt auch das geringe Niveau der Fahrradnutzung sein.

Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und der Nutzung des Fahrrads?

Auch die Verkehrssituation für das Fahrrad wird regional von der Bevölkerung stark unterschiedlich eingeschätzt. Vergleichsweise erhält die Verkehrssituation für das Fahrrad gute Noten in Großstädten und Regiopolen, kleineren Städten in städtischen Regionen sowie im ländlichen Raum. Hier bewerten zwischen 64 und 75 Prozent der Bürgerinnen und Bürger die Situation für das Fahr-

Städtevergleich: Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und übliche Radnutzung



Personen ab 14 Jahren



● Städte in Deutschland

● Städte in B-W

- FN Friedrichshafen
- FR Freiburg
- HD Heidelberg
- HN Heilbronn
- LB Ludwigsburg
- MA Mannheim
- PF Pforzheim
- RT Reutlingen
- S Stuttgart
- UL Ulm

rad mit gut oder sehr gut. Vergleichsweise schlecht bewertet jedoch wird die Situation für das Fahrrad in den Metropolen in Baden-Württemberg. Hier sagen nur 41 Prozent der Befragten, dass die Situation für das Fahrrad gut oder sehr gut sei. 19 Prozent geben dagegen an, dass die Situation mangelhaft oder sogar ungenügend sei.

Ähnlich wie für die anderen Verkehrsmittel sind zwischen den in der MiD 2017 abbildbaren Städten deutliche Unterschiede hinsichtlich der Verkehrssituation für das Fahrrad erkennbar. Am besten wird die Situation erneut in den Städten Freiburg, Heidelberg und Karlsruhe eingeschätzt. Hier bewerten um die 80 Prozent der Befragten die Situation mit gut oder sehr gut. In diesen drei Städten positioniert sich auch der Anteil der Befragten, die angeben, das Fahrrad mindestens wöchentlich zu benutzen, bei Werten um die 60 Prozent. Deutlich schlechter hingegen wird die Situation anderswo bewertet. In Stuttgart bewerten nur 31 Prozent der Befragten die Radverkehrssituation mit gut

oder sehr gut. In der Stadt Pforzheim sind es sogar nur 25 Prozent. Damit korrespondierend geben auch nur 12 Prozent in Pforzheim und 25 Prozent der Befragten in Stuttgart an, das Fahrrad mindestens wöchentlich zu nutzen.

Ähnlich wie für den ÖPNV wird deutlich, dass in Städten wie zum Beispiel Freiburg, in denen die Verkehrssituation für das Fahrrad für gut oder sogar sehr gut befunden wird, das Fahrrad häufiger genutzt wird als in den Städten, in denen die Situation schlechter eingeschätzt wird. Dazu zählen etwa Stuttgart oder Pforzheim. Je besser die Verkehrssituation für das jeweilige Verkehrsmittel eingeschätzt wird, desto höher ist in diesen Gebieten auch der Anteil des jeweiligen Verkehrsmittels am Verkehrsaufkommen. Damit gilt, dass, vergleichbar mit der Situation im ÖPNV, auch das Angebotsniveau über den Grad der Nutzung entscheidet.



Eine kleine Bilanz

Baden-Württemberg ist autogeprägt. Dies zeigen die intensive Nutzung und das hohe Ausstattungsniveau nicht nur in den ländlichen Räumen, sondern auch in Städten, die ganz offenbar weder über ein gutes ÖPNV-Angebot noch über eine gute Radverkehrsinfrastruktur verfügen. Dies funktioniert außerhalb der Ballungsräume rund um Stuttgart immer noch gut und für viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Baden-Württemberg zufriedenstellend. Doch die Situation in der Region Stuttgart zeigt, dass dem dort und womöglich auch anderswo Grenzen gesetzt sind. Die mit dem relativ hohen Wohlstandsniveau einhergehende Mobilitätsnachfrage führt ohne einen starken Radverkehr und einen modernen und leistungsstarken öffentlichen Verkehr zu einem Autoverkehr, der eher zur Belastung als zur Mobilitätssicherung wird. Daran werden vermutlich auch Konzepte wie die Elektromobilität oder neue Technologien wie das autonome Fahren auf absehbare Zeit wenig ändern. Auch das Carsharing wird hierzu nur einen kleinen Beitrag leisten können, so lange es, wie zu erwarten ist, auf die großen Städte konzentriert bleibt.

Ein umweltgerechter und bürgernaher Verkehr muss daher alle Faktoren gleichermaßen berücksichtigen: einen effizienteren und ökologischeren Autoverkehr dort, wo ihn der Radverkehr oder der ÖPNV nicht ersetzen, einen leistungsfähigeren und attraktiven ÖPNV im ganzen Land sowie die konsequente Förderung neuer Angebotsformen, die jeweils für sich kleine Entlastungen liefern können. Dazu zählt auch eine Fahrradrenaissance. Doch auch sie entsteht nicht von selbst, sondern setzt städtische oder kommunale Vorleistungen voraus. Hier besteht, auch das zeigen die vorgestellten Ergebnisse, in einigen Städten Baden-Württembergs deutlicher Nachholbedarf. Andererseits gibt es ermutigende Beispiele und Städte, die auf diesem Weg bereits ein gutes Stück zurückgelegt haben. Überall besteht das Erfolgsrezept jedoch ausschließlich in einer guten Verkehrsgestaltung. Mindestens ebenso bedeutsam ist eine Siedlungsplanung, die Mobilitätsbedürfnisse zukünftig öfter reduziert anstatt zu erfordern.

Von einem zurückgehenden Verkehrsaufkommen ist dabei eher nicht auszugehen, denn Mobilität ergibt sich nicht zuletzt aus dem hohen Wohlstandsniveau. Nicht zu vergessen ist dabei die soziale Chancengleichheit. Die MiD-Ergebnisse zeigen nicht nur für Baden-Württemberg, dass die Mobilitätsressourcen derzeit ungleich verteilt sind. Die automobilen Mobilität wird von den ökonomisch besser situierten Haushalten in überproportionalen Maß in Anspruch genommen. Doch dies wird sich nur angebotsgetrieben ändern. Hierfür zeigen die vielfältigen Zahlen der MiD 2017 zahlreiche Ansatzpunkte auf.

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 Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeuge und Taxi).

Personenkilometer:

Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag:

Alle Befragten erhalten 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.

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).

Verkehrsaufwand:

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). Der Begriff wird synonym mit dem Begriff „Verkehrsleistung“ verwendet.

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 (z.B. von der Arbeit nach Hause mit Einkaufszwischenstopp).

Studienbeschreibung

Für diese Broschüre wurden Daten der Studie „Mobilität in Deutschland“ verwendet. Die Studie wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und über 60 regionalen Partnern mit jeweils regionalen Vertiefungen beauftragt. Wie bereits 2008 erfolgte die Bearbeitung durch das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 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 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. In Baden-Württemberg haben 17.125 Haushalte mit 35.483 Personen teilgenommen. Die MiD untersucht nicht, welche Gründe zu den Befragungsergebnissen führen. Die Kombination mehrerer Ergebnisse lassen in Einzelfällen aber wahrscheinliche Gründe vermuten. Interpretationen bleiben deshalb weitestgehend dem Leser überlassen.



Mobilität in Deutschland - MiD

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 711/231-5830
poststelle@vm.bwl.de, www.vm.baden-wuerttemberg.de

Konzeption, Text

Robert Follmer, Johannes Eggs, infas

Bezugsquelle

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
poststelle@vm.bwl.de, www.vm.baden-wuerttemberg.de/publikationen

Bildnachweis

shutterstock.com/connel: Titel

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Seite 22, Seite 46 (li. + re.)

stock.adobe.com: Seite 11 (li. + re.), Seite 16 (li. + re.), Seite 20/21, Seite 35, Seite 39 (li. + re.), Seite 42

VVS: Seite 13

Max Böttinger: Seite 26/27

Gestaltung

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH

Druck

Brandt GmbH – www.druckerei-brandt.de

Stand: November 2019





Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 