

Personenverkehr in Stadt und Land

Befragungsergebnis Mobilitätsverhalten 2017





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

1011010				
Inhaltsverzeichnis	5			
Modal Split des Verkehrsaufkommens	7			
Modal Split des Verkehrsaufwands	14			
Verkehrsmittelnutzung und Einkommen	17			
Anlässe der Wege	19			
Kennzahlen der Alltagsmobilität				
Führerschein, Autos & Carsharing	28			
Besitz von Fahrrädern und	30			
Elektrofahrrädern Genutzte Fahrkartenarten				
des ÖPNV Zufriedenheit mit	43			
Verkehrsangeboten	47			
Eine kleine Bilanz	48			
Erläuterung wichtiger Begriffe	49			
Studienbeschreibung				

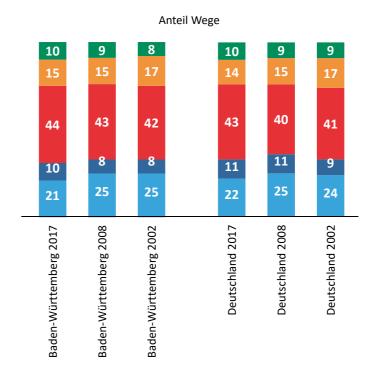
Modal Split des Verkehrsaufkommens

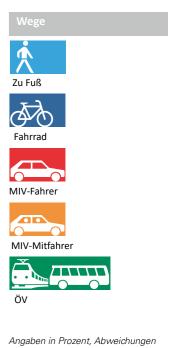
Wie oft werden welche Verkehrsmittel genutzt?

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 Verkehrs-

mittel 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 mehrere Verkehrsmittel in Anspruch genommen wurden, dem Verkehrsmittel mit

Modal Split Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg und Deutschland





von 100 rundungsbedingt

zugeordnet. Im Jahr 2017, für das die Studie punkte. Dies geschieht zu Lasten des Fuß-"Mobilität in Deutschland" (MiD) berichtet, verkehrs. Der MIV bleibt relativ konstant. wurden so betrachtet in Baden-Württemberg Einen leicht steigenden Anteil von ÖV und 21 Prozent aller Wege nur zu Fuß zurückge- Fahrrad ist auch im Bundestrend zu beoblegt. Bei jedem zehnten Weg wurde Fahr- achten. rad gefahren. Ebenso groß ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der auch Bahn-Fernverkehr, Flugreisen und Taxifahrten ein- Stadt und Land bezogen auf die Verkehrsschließt. Der motorisierte Individualverkehr mittelwahl? (MIV), also vor allem das Auto, folgt mit Diese landesweiten Ergebnisse unterschei-44 Prozent für Fahrerinnen und Fahrer und den sich innerhalb Baden-Württembergs 15 Prozent für Mitfahrerinnen und Mitfah- wie auch bundesweit deutlich zwischen rer. Diese Verteilung in Baden-Württemberg städtischen und ländlichen Strukturen. Die gleicht dem Ergebnis für die gesamte Bun- Abbildung zeigt den Modal-Split für das desrepublik. Über die Zeit verändern sich Verkehrsaufkommen abhängig vom Raumdie Anteile am Verkehrsaufkommen leicht. typ. Auf das Auto entfallen in Metropolen Es steigen die Anteile für den öffentlichen und Großstädten nur rund 40 Prozent des Verkehr (ÖV) und den Fahrradverkehr Verkehrsaufkommens. In kleineren und

dem wahrscheinlich längsten Streckenanteil zwischen 2002 und 2018 um zwei Prozent

Welche Unterschiede bestehen zwischen

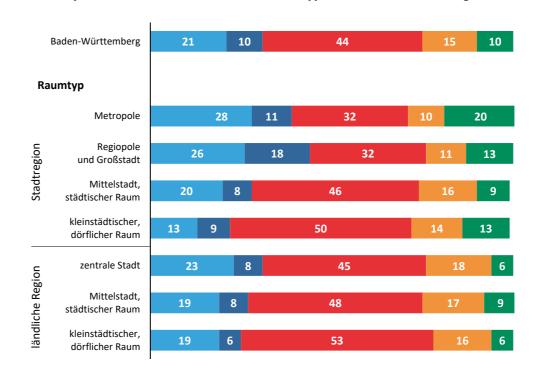
Marke bis zu einem 20-Prozent-Anteil in dem Rad erreichen zu können. den Metropolen.

zu Fuß gegangen wurde.

mittleren Städten steigt dieser Wert auf über Die Unterschiede sind auf andere Wegeent-60 Prozent und in dörflichen, ländlichen fernungen und die Qualität der jeweiligen Regionen auf 70 Prozent. Auf dem Land Infrastruktur zurückzuführen. Hier sind werden also mehr als zwei von drei Wegen kompakteren Großstädte mit guter Fahrradmit dem PKW zurückgelegt. Entsprechend infrastruktur im Vorteil. Im kleinstädtischen gering fällt dort der Anteil des öffentlichen bzw. dörflichen Raum dagegen sind auf-Verkehrs aus. Er liegt dort unter 10 Prozent. grund der Versorgungssituation viele Ziele In den Großstädten überschreitet er diese zu weit entfernt, um sie gut zu Fuß oder mit

Für die Raumtypen wurde im Rahmen Ähnlich steht es um das Fahrrad. Während der Mobilität in Deutschland die Regio in den Metropolen 11 Prozent und in den StaR7-Klassifikation des Bundesministerikleineren Großstädten 18 Prozent aller ums für Verkehr und digitale Infrastruktur Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, genutzt. Bei der RegioStaR-Klassifizierung liegt der Anteil in Mittelstädten zwischen 8 werden verschiedene Ebenen der Raumord-Prozent und 9 Prozent. Im dörflichen, länd- nung kombiniert, um die Heterogenität von lichen Raum sinkt der Anteil des Fahrrads Raumstrukturen abhängig von Größe und auf 6 Prozent. Dort fällt auch der Anteil der Lage der Gemeinden angemessen abbilden Wege geringer aus, bei denen ausschließlich zu können. Eine Übersicht dazu finden Sie auf Seite 10.

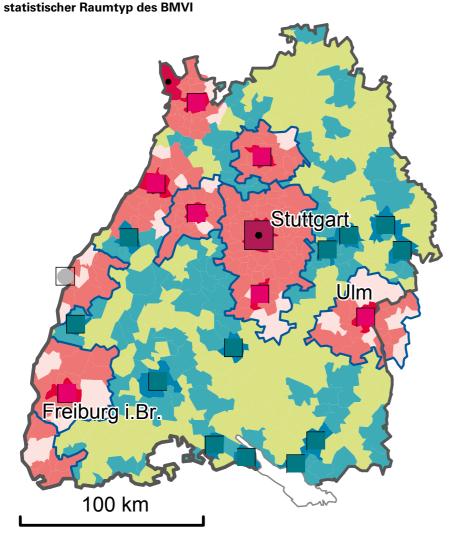
Modal Split Verkehrsaufkommen nach Raumtyp in Baden-Württemberg



Zu Fuß Fahrrad MIV-Fahre MIV-Mitfahrer

Angaben in Prozent, Abweichunger von 100 rundungsbedingt

8 MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS Räumliche Unterteilung - bundesweit einheitlich: zusammengefasster Regional-



Stadtregionen

Metropole

Regiopolen, Großstädte

Mittelstädte, städtischer Raum

Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Ländliche Regionen

Zentrale Städte

Mittelstädte, städtischer Raum

Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Stadtregionengrenze

■ Grenznahe Großstadt mit stadtregionaler 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





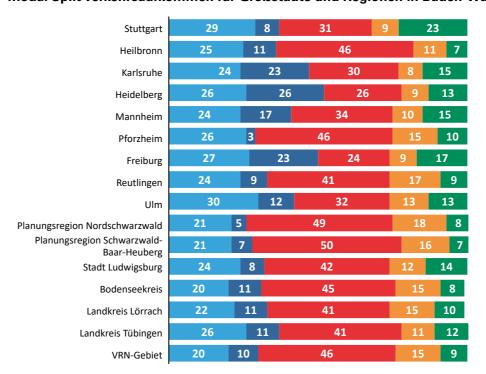
Wie ist es in einzelnen Städten und Regionen?

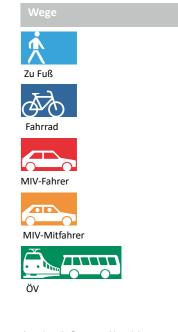
Zwischen den Großstädten Baden-Württembergs und den weiteren teilnehmenden Regionen in Baden-Württemberg bestehen aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Fahrradverkehr erzielt. Entsprechend wer- Reutlingen das Verkehrsmittel mit dem

den 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

deutliche Unterschiede. In den Großstädten Doch nicht in allen Städten ist der Umwelt-Karlsruhe, Heidelberg und Freiburg werden verbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem mit mehr als 20 Prozent Fahrradanteil am Verkehr in der Mehrheit. So ist der MIV Verkehrsaufkommen hohe Werte für den in den Städten Heilbronn, Pforzheim und

Modal Split Verkehrsaufkommen für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg





Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

10 MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS



Stadtbahn Stuttgart

Hier trägt der motorisierte Individualver- zu berechnen, ist es, nur Binnenwege einzuden an der MiD teilnehmenden Landkrei- gen. sen dominiert der Autoverkehr.

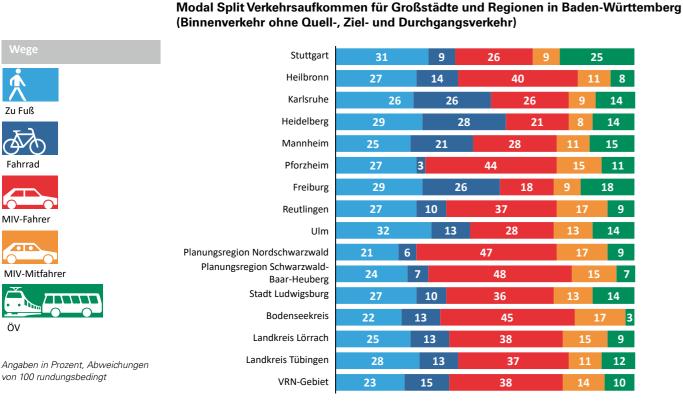
Fahrrad

MIV-Fahrer

MIV-Mitfahrer

von 100 rundungsbedingt

größten Anteil am Verkehrsaufkommen. Eine weitere Möglichkeit den Modal-Split kehr mehr als 50 Prozent zum Verkehrsauf- beziehen. Unter Binnenwegen versteht man kommen bei. In diesen drei Städten ist der Wege, die nur innerhalb einer Gemeinde Anteil des Fahrrads und der öffentlichen stattgefunden haben. Werden nur solche Verkehrsmittel damit relativ gering. In den Binnenwege betrachtet, sinkt der MIV-Aneher ländlich geprägten Planungsregionen teil in den Großstädten, während die Fuß-, wird vermehrt der MIV genutzt. Auch in Fahrrad und ÖV-Anteile in der Regel anstei-

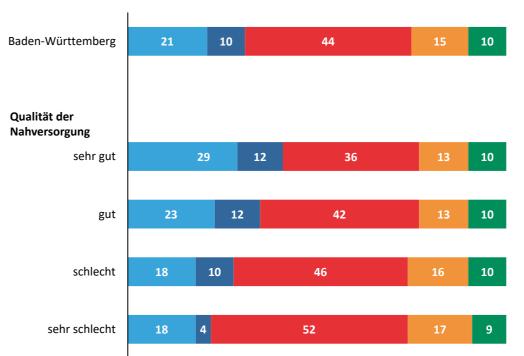


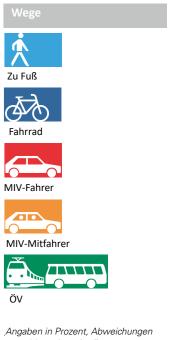
Verkehrsmittelwahl?

in Gebieten mit sehr guter oder guter Nahversorgung leben, sind deutlich häufiger zu

Hat die Nahversorgung Auswirkung auf die Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs als ¹Bei der "Mobilität in Deutschland" Personen, die in Gegenden mit schlechter wurde die Qualität der Nahversorgung oder sehr schlechter Nahversorgung woh- über einen gemittelten Index über die Im Rahmen der MiD wurde für die teil- nen. Diese Verhaltensmuster hängen wahr- Entfernungen zwischen Supermärkten, nehmenden Haushalte die Qualität der scheinlich von der Erreichbarkeit der tägli- Schulen, Ärzte, etc. und der Heimadresse Nahversorgung¹ ermittelt. Abhängig davon chen Ziele ab. Personen, die in Gegenden zeigen sich deutliche Unterschiede im täg- mit schlechterer Erreichbarkeit liegen, müslichen Mobilitätsverhalten. Personen, die sen häufiger auf den Pkw zurückgreifen.

Modal Split Verkehrsaufkommen nach Qualität der Nahversorgung





von 100 rundungsbedingt

12 MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS

Modal Split des Verkehrsaufwands

In Großstädten werden über 30 Prozent der Kilometer mit dem ÖV zurückaeleat

Wie verhält sich die zurückgelegte Strecke mit der Verkehrsmittelwahl?

neuen Verkehrswegen von Bedeutung. Der

Verkehrsaufwand verteilt sich anders als das Verkehrsaufkommen auf die verschiedenen Verkehrsmittel, Ein wichtiger Blickwinkel ist nicht nur der Beispiel zu Fuß gegangene Wege im Modal Split des Verkehrsaufkommens - Schnitt deutlich kürzer sind als Wege mit also wie bisher dargestellt aller anfallenden Bus oder Bahn. Die untenstehende Abbil-Wege -, sondern auch die Modal Split- dung verdeutlicht, wie sich die zurückgeleg-Ver-teilung gewichtet nach Personenkilo- ten Personenkilometer auf die Verkehrsmitmetern. Dieser so bezeichnete "Verkehrs- tel verteilen. 53 Prozent aller Kilometer in aufwand" ist vor allem vor dem Hinter- Baden-Württemberg werden als MIV-Fahrgrund der Debatte um die verschiedenen erin oder -Fahrer zurückgelegt, 21 Prozent Emissionswerte sowie für den Bedarf an als MIV-Mitfahrer oder Mitfahrerin, 20 Pro-

Baden-Württemberg ähnliche Kosten des MIVs.

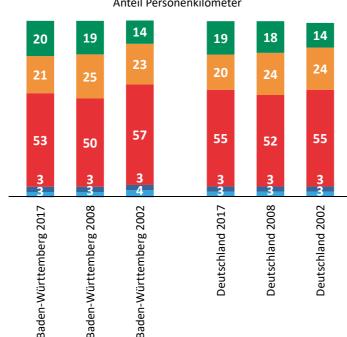
zent mit dem öffentlichen Verkehr. Der In der Abbildung unten wird der Verkehrs-An-teil des Fahrrad- und Fußverkehrs liegt aufwand nach den verschiedenen Raumbei jeweils 3 Prozent. Aus diesem typen aufgebrochen. Der motorisierte In-Blickwinkel betrachtet, relativiert sich eine dividualverkehr trägt in jedem Raumtyp Entlastungs-wirkung des Radverkehrs 60 Prozent oder mehr zum Verkehrsaufund ist etwa gleichwertig mit der des wand bei, selbst in den Kategorien der Fußverkehrs. Dies gilt für Baden- Metropole und der Großstädte. Der MIV-Württemberg wie auch bun-desweit. Im Anteil steigt mit der Entfernung von den Zeitvergleich zeigen Deutsch-land und Ballungsräumen an. In Teilen des Ent- ländlichen Raumes beträgt der MIV-Anteil wicklungen. Es steigt der Verkehrsaufwand sogar über 80 Prozent des Verkehrsauffür den ÖV von 2002 auf 2017 auf wands. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufwand sinkt dagegen abseits

Modal Split auf der Ebene von Personenkilometern – Verkehrsaufwand

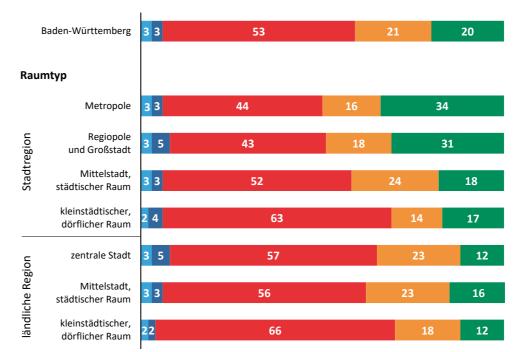


Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt





Modal Split Verkehrsaufwand nach Raumtyp



MIV-Mitfahrer

Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

14 MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFWANDS MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFWANDS





linkes Bild: Altstadt Freiburg, rechtes Bild: "Alte Brücke" Heidelberg

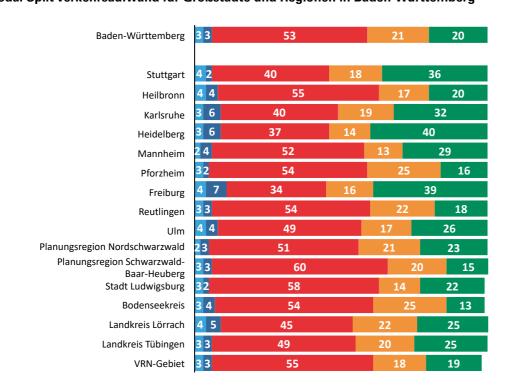
eidelberg und Freiburg

Verkehrsaufwand bestehen Groß-Prozent der Personenkilometer Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und öffentlichem Verkehr zurückgelegt.

der größeren Städte um fast zwei Drittel In Stuttgart und Karlsruhe kommt der auf bis zu 12 Prozent. Fuß und Fahrrad Umweltverbund auf knapp über 40 tragen regionsübergreifend zwischen 2 und Prozent Anteil an den zurückgelegten 5 Prozent zum Verkehrsaufwand bei. Beim Kilometern. In den Städten Heilbronn, deutliche Reutlingen und Pforzheim fällt der Anteil des Umweltverbunds auf unter 30 Prostädten Baden-Württembergs. In Heidel- zent. In den ländlichen Gebieten werden berg und Freiburg werden ungefähr 50 zwischen fast 70 und bis zu 80 Prozent der im Kilometer im MIV zurückgelegt.

Modal Split Verkehrsaufwand für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg





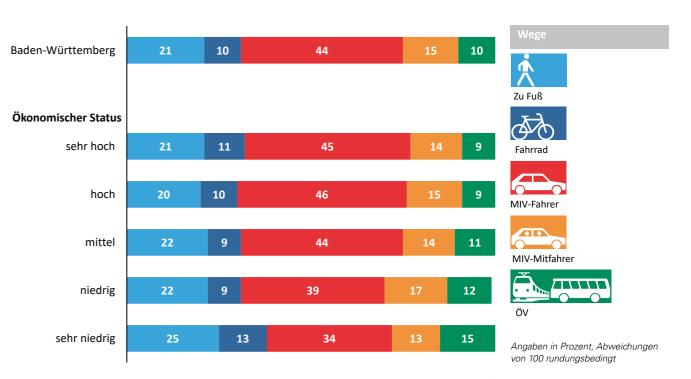
Verkehrsmittelnutzung und Einkommen

Besteht ein Zusammenhang zwischen Einkommen und Verkehrsmittelnutzung?

Inwieweit die Verkehrsmittelnutzung von dem zur Verfügung stehenden Haushaltseinkommen abhängt, wird in den nach-

men 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) nutfolgenden Abbildungen analysiert. Das zen. Vergleichsweise selten werden Wege Haushaltseinkommen wurde dabei zuerst als Mitfahrerin bzw. Mitfahrer oder Fahrerin bedarfsgewichtet, also in Abhängigkeit zu bzw. Fahrer zurückgelegt. Mit steigendem der Zahl und dem Alter der Haushaltsmit- Haushaltseinkommen sinkt der Anteil des glieder gesetzt. Wird das Verkehrsaufkom- Fußverkehrs (21 Prozent bei Personen in

Modal Split Verkehrsaufkommen nach ökonomischen Status des Haushalts



16 MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFWANDS VERKEHRSMITTELNUTZUNG UND EINKOMMEN

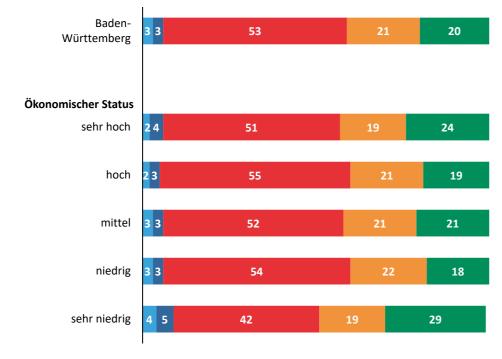
Haushalten mit sehr hohem Einkommen) und des ÖVs (9 Prozent bei Personen mit sehr hohem Einkommen). Dafür steigt mit dem Einkommen der Anteil der Wege, die als Fahrerin oder Fahrer zurückgelegt werden (45 Prozent bei Personen mit sehr hohem Einkommen).

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 Kilome-

ter, 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





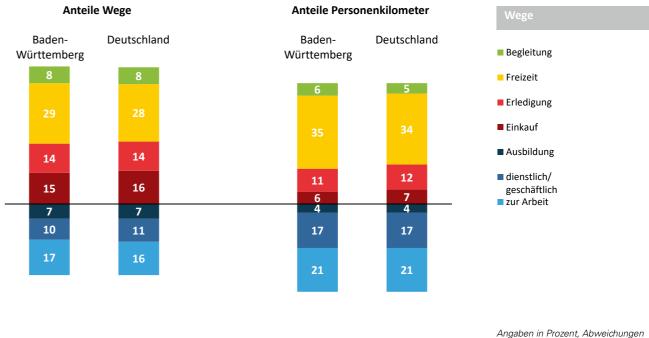
Anlässe der Wege

Warum ist die Bevölkerung unterwegs?

Wege werden zurückgelegt, um zur Arbeit, Kilometer verteilt, verschiebt sich der Anteil zur Ausbildung oder zur Schule zu gelangen, um Freunde zu besuchen, oder einzukaufen. Die Wege, die jeden Tag in Baden-Württem- arbeitsbedingte Wege im Schnitt deutlich berg zurückgelegt werden, verteilen sich auf länger sind als private Wege. Aber auch Freidie Zwecke Arbeit, dienstlich, Ausbildung, Einkaufen, Erledigung, Begleitung und Frei- weitere Strecken als Wege aus übrigen Anzeit. Knapp ein Drittel aller Wege werden lässen, so dass knapp 35 Prozent aller Persoaufgrund von Beruf oder Ausbildung zu- nenkilometer der Bürgerinnen und Bürger rückgelegt. Zwei Drittel aller Wege werden dem Freizeitverkehr zuzurechnen sind. aufgrund privater Anlässe zurückgelegt. Diese Anteile unterscheiden sich nicht sonderlich vom deutschen Durchschnitt.

Werden die Zwecke nun nicht auf die Zahl der Wege, sondern auf die zurückgelegten etwas zugunsten der Arbeits- und Dienstwege. Dies liegt daran, dass dienstliche und zeitwege führen durchschnittlich über etwas

Wegezwecke nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwand



von 100 rundungsbedingt

VERKEHRSMITTELNUTZUNG UND EINKOMMEN ANLÄSSE DER WEGE



Wie verteilt sich das Verkehrsaufkommen nach Wegeanlässen?

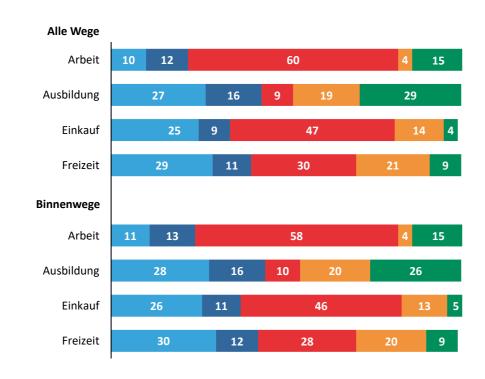
In der untenstehenden Abbildung wird der Modal Split differenziert nach Wegezwecken dargestellt. Es sind deutliche Unterschiede erkennbar. So werden in Baden-Württemberg Arbeitswege überwiegend als Fahrerin oder Fahrer zurückgelegt. Der Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und ÖV spielt hier

eine geringere Rolle. Ausbildungswege hin- fahrerinnen und Mitfahrer an dem Verkehrsgegen werden deutlich seltener im MIV ab- aufkommen heraus. Freizeitwege im Auto solviert. Stattdessen werden die Wege eher werden häufiger nicht alleine zurückgelegt. im Umweltverbund zurückgelegt. Bei dieser Hoch ist auch der Anteil der Fußwege am Aufteilung spielt natürlich der Schülerver- Freizeitverkehr. Dazu rechnen häufig Fußkehr eine entscheidende Rolle.

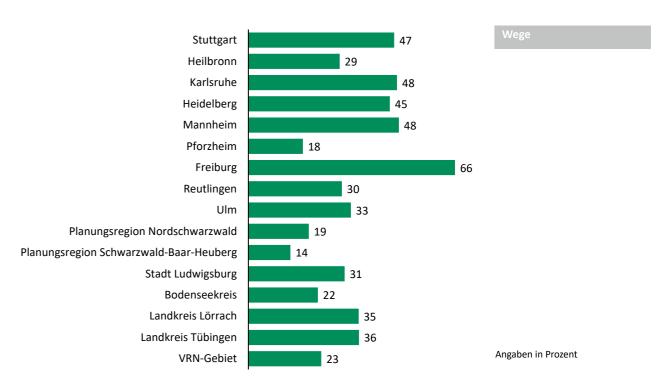
Für Einkaufswege wird hingegen häufiger auf den MIV und seltener auf den ÖV zurückgegriffen. Bei den Freizeitwegen sticht wiederum der hohe Anteil der MIV-Mitwege zu Erholungszwecken.

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





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



20 ANLÄSSE DER WEGE ANLÄSSE DER WEGE 21



Unterscheiden sich Wege im Umfeld von denen mit größeren Entfernungen?

Für Ausbildungswege steigt der MIV-Anteil es 14 Prozent. 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?

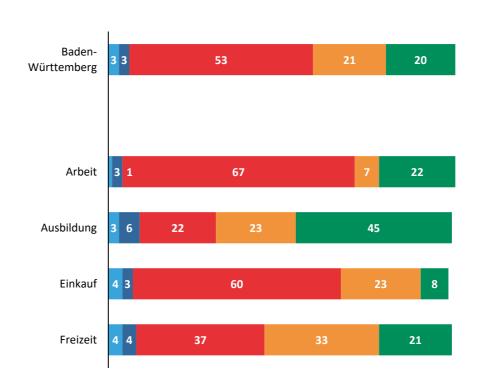
Wege zur Arbeit werden in den Großstädten Zwischen allen Wegen und dem Segment und weiteren, einzeln ausweisbaren Gebieder Binnenwege sind hinsichtlich des Modal ten in Baden-Württemberg unterschiedlich Splits bei den Wegezwecken nur geringfügige häufig im Umweltverbund aus ÖV, Fuß und Änderungen zu erkennen. Der Anteil des Fahrrad zurückgelegt. In Freiburg werden MIV am Verkehrsaufkommen sinkt bezogen 66 Prozent der Arbeitswege im Umweltauf die Binnenwege für Arbeits-, Einkaufs- verbund zurückgelegt. In Pforzheim sind es und Freizeitwege um 2 bis 3 Prozentpunkte 18 Prozent. In der ländlich geprägten Plagegenüber seinem Anteil für alle Wege. nungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg sind

Wie verteilt sich der Verkehrsaufwand auf die Wegezwecke?

Ausbildung werden die Kilometer zu Verkehr entfallen. 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

und zu 23 Prozent als Mitfahrerin oder Mitfahrer bewältigt. Der ÖV spielt hier eine vergleichsweise geringe Rolle. Auch im Der Verkehrsaufwand, der für Arbeits- Freizeitverkehr werden viele Kilometer im wege aufgebracht wird, wird größtenteils motorisierten Verkehr zurückgelegt. Hier als Fahrerin bzw. Fahrer oder mit dem verteilen sich die Kilometer allerdings fast ÖV erbracht. Das Fahrrad spielt hier nur gleichmäßig auf die als Fahrerin bzw. Fahrer eine geringe Rolle. Auch werden Wege oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer zurückgezur Arbeit überwiegend nicht in legten Kilometer. Es bleiben 21 Prozent Fahrgemeinschaften zurückgelegt. Für die der Freizeitkilometer, die auf den öffentlichen

Modal Split Verkehrsaufwand nach Wegezweck



MIV-Mitfahre Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

22 ANLÄSSE DER WEGE ANLÄSSE DER WEGE

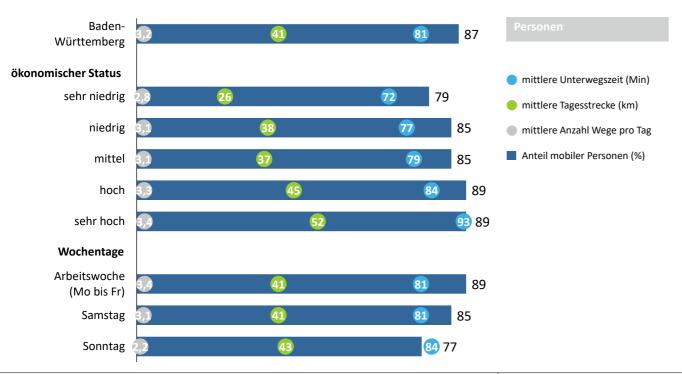
Kennzahlen der Alltagsmobilität

Wie viel sind die Bürgerinnen und Bürger alltäglich unterwegs?

Ein zentraler Wert für Mobilität ist der Anlicht die Berechnung eines Durchschnitts- Bevölkerung das Haus. werts 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 teil an der Bevölkerung, der überhaupt das Landregionen, denn ortsunabhängig müssen Haus verlässt. Um diesen Wert zu messen, Einkäufe erledigt, vielleicht der Sportverein wurde, über einen Zeitraum von mehr als aufgesucht oder zur Arbeit gefahren werden. 365 Tagen verteilt, jeden Tag eine kleine Im gesamten Bundesgebiet verlassen an ei-Gruppe von Personen befragt. Dies ermög- nem durchschnittlichen Tag 85 Prozent der

Mobilitätskennzahlen nach ökonomischem Status und Wochentagen



Unterschiede zeigen sich allerdings zwi- und in Mittelstädten im städtischen Räumen schen der Arbeitswoche, dem Samstag und ca. 3,1 Wege zurückgelegt werden. Zwischen dem Sonntag. Während der Arbeitswoche einzelnen Städten gleicher Kategorie zeigen sind 89 Prozent, am Samstag 85 Prozent und am Sonntag 77 Prozent der Bevölkerung bezüglich die baden-württembergischen außer Haus.

Verschiedene Aktivitätsraten zeigen sich auch zwischen Haushalten in unterschiedlichen sozialen Schichten. Während Personen pro Tag zurück als ihre Gegenüber in den mit einem sehr niedrigen ökonomischen Städten Heilbronn, Pforzheim, Reutlingen Status an einem mittleren Tag zu 79 Prozent und Ulm. aus dem Haus gehen, steigt dieser Anteil Auch der ökonomische Haushaltsstatus bei Personen mit einem sehr hohen sozialen Status auf 89 Prozent.

Am häufigsten sind mit einem Anteil von baren Haushaltseinkommen legen im Schnitt 90 Prozent Personen aus dem Haus, die zwinur 2,8 Wege pro Tag zurück. Diese Zahl schen 30 und 50 Jahre alt sind, also oft im steigt auf 3,4 Wege für Personen, die in Berufsleben stehen. Dementsprechend sind einem Haushalt mit vergleichsweise sehr Personen über 75 Jahre nur noch zu 74 Prozent außer Haus.

In Baden-Württemberg werden von der Be- über hinaus vom Wochentag abhängig. An völkerung jeden Tag ca. 35 Millionen Wege einem Werktag fallen aufgrund der Arbeit zurückgelegt. Pro Tag und Person ergibt dies und anderer Verpflichtungen mehr Wege an in Baden-Württemberg 3,2 Wege. Dieser als am Wochenende. An einem Arbeitstag Wert schwankt zwischen den Regionstypen legt jede Person im Mittel 3,4 Wege zurück, zwischen 3,1 und 3,3 Wegen, wobei in kleine- am Wochenende 2,7 Wege und an einem ren Großstädten im Durchschnitt 3,3 Wege Feiertag nur 1,9 Wege.

sich nur leichte Unterschiede. Werden dies-Großstädte verglichen, so legen statistisch gesehen Personen in Freiburg, Heidelberg und Karlsruhe etwa einen halben Weg mehr

wirkt sich auf die Zahl der Wege aus. Personen mit einem sehr niedrigen vergleichhohem Einkommen leben.

Die Zahl der zurückgelegten Wege ist dar-

24 KENNZAHLEN DER ALLTAGSMOBILITÄT KENNZAHLEN DER ALLTAGSMOBILITÄT



Wie viele Kilometer werden täglich zurückgelegt?

persönliche Lebenssituationen und weniger auf räumliche Rahmenbedingungen zurück. So legen sowohl Personen in Metropolen Jede Einwohnerin bzw. jeder Einwohner als auch in Dörfern ländlicher Gebiete eher Baden-Württembergs legt, alle Wege zusam- überdurchschnittlich lange Aktivitätenketmengerechnet, pro Tag mehr als 40 km zu- ten von mehr als 42 km pro Tag zurück. Die rück. Diese Tagessumme schwankt zwischen höchsten Tagessummen ergeben sich für den Regionstypen und Städten. Ein klares Personen in Vollzeitbeschäftigung. Diese Muster ist hierbei allerdings nicht erkenn- legen pro Tag im Schnitt über 60 km zurück, bar. Unterschiede gehen in erster Linie auf 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*
Hauptverkehrs	mittel							
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
Hauptwegezwe	eck							
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.

und zur Arbeit entfällt. Rentnerinnen und Wie viel Zeit verbringen die Bürgerinnen Rentner legen hingegen im Durchschnitt und Bürger täglich im Verkehr? betrachtet nur 25 km pro Tag zurück.

Die einzelnen Wege sind dabei im Schnitt Um die Tagesstrecken zurückzulegen, ist 12,9 km lang. In Stadtregionen liegt der jede Person im Durchschnitt 81 Minuten Schnitt zwischen 12,4 km und 13,3 km. täglich unterwegs. In großen Städten wie In ländlichen Regionen zwischen 11,3 km Stuttgart, Karlsruhe oder Mannheim steigt und 14,7 km. Zwischen den Städten in diese Zeit aufgrund von Verkehrsdichte, Baden-Württemberg schwankt dieser Wert einem höheren Anteil am öffentlichen Perzwischen 10,2 km und 15,6 km und spiegelt sonennahverkehr (ÖPNV) und weiteren so die unterschiedliche Versorgungssitua- Faktoren auf über 90 Minuten. In ländlichetion wider. In Pforzheim und Heilbronn ist ren Gebieten sind es dagegen deutlich unter die durchschnittliche Wegelänge eher unter- 80 Minuten. Da, wie oben beschrieben, die durchschnittlich, in Karlsruhe, Heidelberg Distanzen ähnlich sind, ergibt sich so in

und Mannheim eher überdurchschnittlich. ländlichen Gebieten eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit im Verkehr als in den städtischen Räumen.

26 KENNZAHLEN DER ALLTAGSMOBILITÄT KENNZAHLEN DER ALLTAGSMOBILITÄT 27

Führerschein, Autos & Carsharing

Wer ist im Besitz eines Pkw-Führerscheins? 70 Jahren besitzen deutlich seltener einen

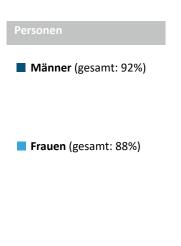
nis. 92 Prozent aller Männer und 88 Pro- den allerdings in den jüngeren Altersgrupzent aller Frauen in Baden-Württemberg ab pen unter 60 Jahren. einem Alter von 18 Jahren besitzen einen In den Großstädten und Metropolen liegt 4 Prozentpunkten zwischen den Geschlech-

Führerschein als Männer in der gleichen Al-Fast selbstverständlich ist die Fahrerlaub- tersgruppe. Diese Unterschiede verschwin-

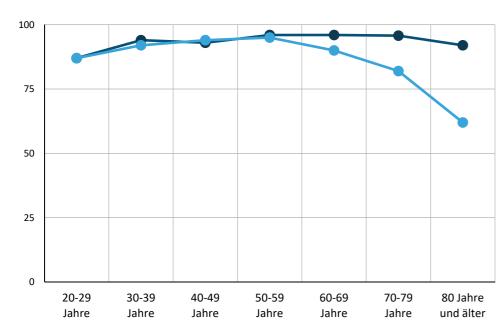
Pkw-Führerschein. Der Unterschied von der Anteil des Pkw-Führerscheinbesitzes zwischen 86 Prozent und 87 Prozent. In Mittern lässt sich auf die niedrigeren Besitzan- telstädten und in ländlichen Gebieten überteile vor allem bei den Seniorinnen zurück- steigt er die 90-Prozent-Marke. Über diesen führen. Frauen in einem Alter von über regionalen Unterschied hinaus, hängt der Erwerb des Führerscheins nach wie vor von Wie viele Haushalte entscheiden sich für den finanziellen Möglichkeiten des Haus- und gegen den Autobesitz? halts ab. Nur 76 Prozent aller Personen ab 18 Jahren, die in einem Haushalt mit ver- Das wichtigste Verkehrsmittel im Alltag ist gleichsweise sehr niedrigem Pro-Kopf-Einkommen leben, besitzen einen Pkw-Führer- besitzen 78 Prozent aller Haushalte mindesschein. Dieser Wert steigt in Haushalten mit tens ein Auto. Für Baden-Württemberg liegt niedrigem Einkommen auf 85 Prozent und auf 97 Prozent in Haushalten mit sehr hohen Einkommen, erreicht also fast eine Vollausstattung.

der privat genutzte Pkw. In Deutschland 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.

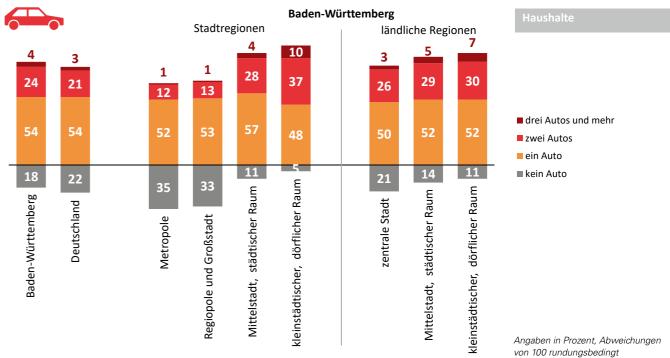
Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (ab 18 Jahre)



Angaben in Prozent



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



dererseits deutliche Differenzen. In der ers- nur 6 Prozent keinen eigenen Pkw. ten Gruppe haben teilweise über 40 Prozent Im Schnitt verfügen Haushalte mit einem der Haushalte kein Auto. In der zweiten sehr hohen Einkommen über 1,6 Autos Gruppe liegt der Anteil autofreier Haushalte pro Haushalt. Haushalte mit einem sehr dagegen bei nur rund 20 Prozent. In den niedrigen Einkommen dagegen erreichen Landkreisen und Planungsregionen ist in nur einen mittleren Ausstattungswert von der Regel ein Auto vorhanden und auch der 0,6 Autos. Eine Art Auto-Garant stellt auch Mehrfachbesitz von Pkws deutlich häufiger die Familiensituation dar. So haben 90 Proanzutreffen.

Autobesitz hängt von den finanziellen Jahren mindestens einen eigenen Pkw zur Möglichkeiten ab. So verfügen 53 Pro- Verfügung. Junge und Single-Haushalte zent der Haushalte in Baden-Württemberg mittleren Alters hingegen können dies nur mit einem vergleichsweise sehr niedrigen zu 60 bis 70 Prozent von sich behaupten. Haushaltseinkommen nicht über ein Auto.

Allerdings ergeben sich diese Unterschiede Hierzu wurde nach den Gründen für den nicht nur zwischen verschiedenen Regions- Autoverzicht gefragt. Von allen Haushalten typen, sondern auch zwischen den neun ohne Auto in Baden-Württemberg geben Großstädten in Baden-Württemberg. Hier 27 Prozent an, sich aufgrund fehlender zeigen sich zwischen Freiburg, Heidelberg finanzieller Möglichkeiten kein Auto leisten und Karlsruhe einerseits und Städten wie zu können. Von allen Haushalten mit einem Heilbronn, Pforzheim und Reutlingen an- sehr hohen Einkommen besitzen dagegen

zent der Haushalte mit Kindern unter 18

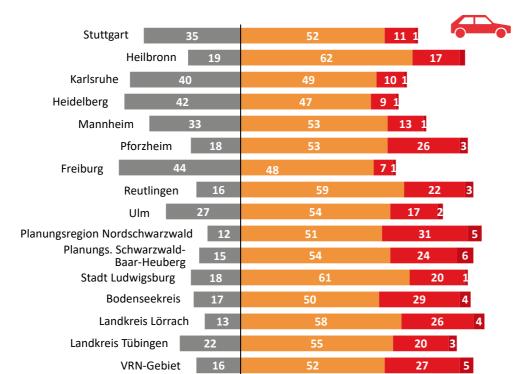
Welche Pkw-Kategorien sind in den Haushalten Baden-Württembergs verfügbar?

Autos sind in Baden-Württemberg gemäß der Klassifizierung des Kraftfahrt-Bundes-Kompaktwagen, 29 Mittelklassefahrzeuge und 10 Prozent Oberklassefahrzeuge. Obzwischen den Regionstypen deutlich unterscheidet, sind bei den Haushalten, die mindestens einen Pkw privat nutzen können, stellbar. Diese Größenklassenverteilung duelle Vorlieben und die ökonomischen Möglichkeiten wider, weniger "Vernunftentin den Haushalten der Großstädte.

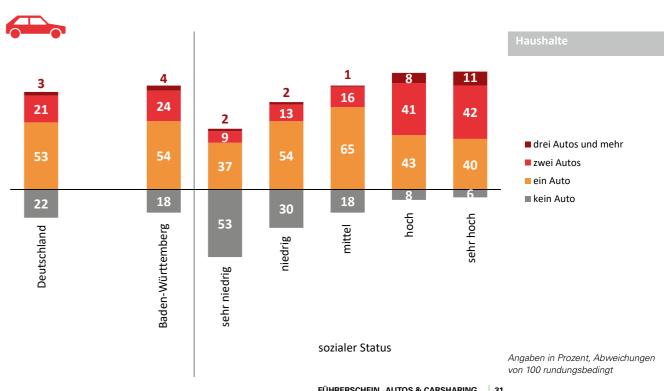
Wie verbreitet ist die Auto-Elektromobilität in Baden-Württemberg?

Von den in den Haushalten vorhandenen Unter 0,3 Prozent der Haushalte in Baden-Württemberg besaßen 2017 einen Pkw mit komplett elektrischem Antrieb. Dieser Anamtes 26 Prozent Kleinwagen, 35 Prozent teil ist geringfügig höher als für das Bundesgebiet im Ganzen. Haushalte, die ein Auto mit Elektroantrieb besitzen, verfügen wohl sich das Niveau des Autobesitzes zum ganz überwiegenden Teil über ein vergleichsweise sehr hohes Einkommen. Damit geht einher, dass solche Haushalte zumeist auch mindestens einen weiteren Pkw mit keine Unterschiede hinsichtlich der Größe Verbrennungsmotor besitzen. Das Elektrodes Pkws zwischen den Regionstypen fest- auto ist somit eher ein (zusätzlicher) Zweitoder Drittwagen und nicht das "Hauptspiegelt damit offenbar vor allem indivi- auto". Zudem wohnen Haushalte, die ein Elektroauto besitzen, überwiegend abseits der großen Städte und haben für jeden ihrer scheidungen" etwa für kleinere Stadtautos Pkw einen privaten Stellplatz, so dass auch Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen.

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



Autobesitz in den Haushalten: stark abhängig vom sozialen Status



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

■ kein Auto

ein Auto

zwei Autos

drei Autos und meh

FÜHRERSCHEIN, AUTOS & CARSHARING FÜHRERSCHEIN, AUTOS & CARSHARING fahrzeug so noch ein Privileg der besonders gegeben? gut situierten Haushalte, die oft auch einen im Vergleich großen "Mobilitätsfußabdruck" mit höheren Kilometertagessummen und einem hohen MIV-Anteil hinterlassen.

Zusammen genommen bleibt ein Elektro- Ist die Autoverfügbarkeit im Alltag immer

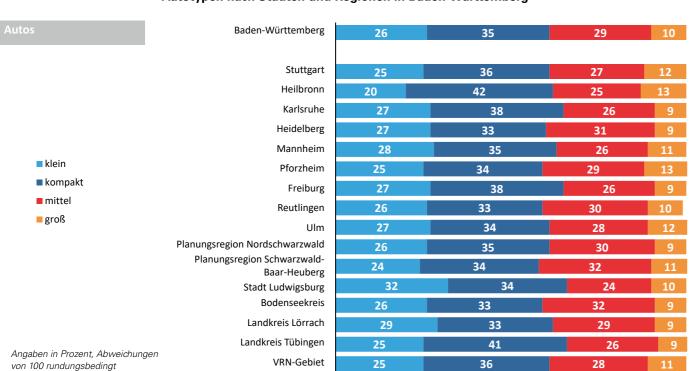
Nur weil in einem Haushalt zumindest ein Auto vorhanden ist, bedeutet dies nicht, dass jeder Person im Haushalt stets ein Auto zur Verfügung steht. Daher wurde erhoben, ob und zu welchen Anteilen Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger an einem normalen Tag auf ein Auto zurückgreifen können. Bei der Autoverfügbarkeit werden auch Carharing-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 Großstädten mit, wie berichtet, geringeren

90 Prozent der Bevölkerung kann

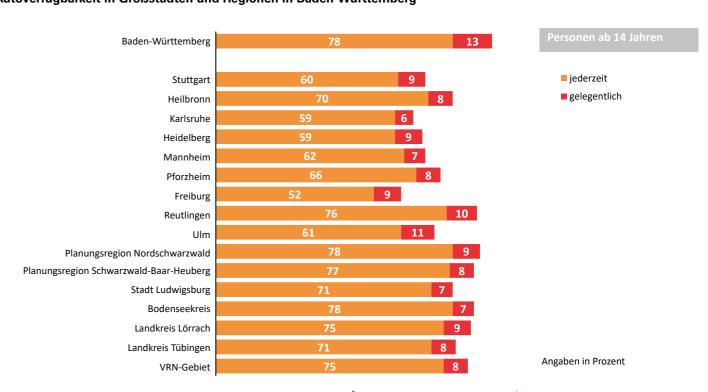
Baden-Württemberg als fester Alltagsbestandteil abseits der großen Städte gut ablesbar.

Pkw-Ausstattungsraten können nur knapp Zusätzlich hängt die Autoverfügbarkeit stark 70 Prozent der erwachsenen Bevölkerung vom Lebensalter bzw. der Lebensphase ab. gelegentlich oder den ganzen Tag auf ein Knapp 94 Prozent der Bevölkerung im Alter Auto zurückgreifen. In Mittelstädten oder zwischen 40 und 64 Jahren können jeden ländlichen Gebieten steigt dieser Wert auf Tag zumindest teilweise auf ein Auto zuknapp unter 90 Prozent. Auch an dieser rückgreifen, haben also diesbezüglich kaum Zahl ist der hohe Stellenwert des Pkws in 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.

Autotypen nach Städten und Regionen in Baden-Württemberg



Autoverfügbarkeit in Großstädten und Regionen in Baden-Württemberg



32 FÜHRERSCHEIN, AUTOS & CARSHARING FÜHRERSCHEIN, AUTOS & CARSHARING

Wie steht es um Carsharing-Zugang und Nutzung?

Zur Entlastung des Verkehrs soll das Carsha- auf. ring beitragen. Beim Carsharing ist der Pkw nicht im Privatbesitz, sondern kann im Rahfesten Ort oder in einem klar definierten

² Quelle: Carsharing Städteranking 2017

des Bundesverbands CarSharinge.V. (bcs).:

carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-

https://carsharing.de/alles-ueber-

staedteranking-2017

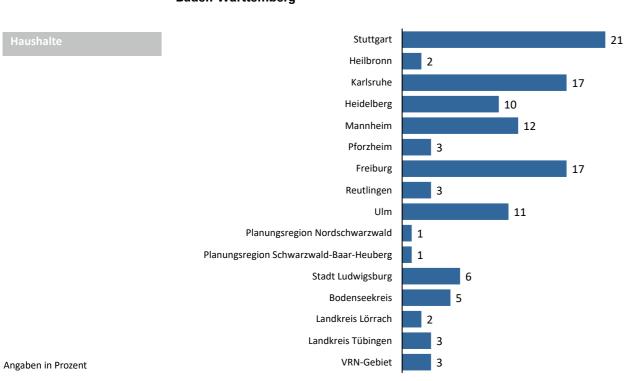
oder Einwohner. Gleichzeitig weisen sie wie bereits berichtet relativ geringe Auto-Anteile in ihrem städtischen Modal Split

Generell sind Carsharing-Angebote und die entsprechende Nachfrage bisher vor allem men einer flexiblen Kurzzeitmiete an einem in den Metropolen verbreitet. In Metropolen und Großstädten Baden-Württembergs Gebiet abgeholt und wieder abgestellt wer- sind mehr als 10 Prozent der Haushalte bei den. In Baden-Württemberg beteiligten sich mindestens einem Carsharing-Anbieter Mitim Jahr 2017 5 Prozent aller Haushalte am glied. In ländlichen Gebieten und Mittel-Carsharing. Diese Haushalte finden sich aller- städten liegt der Anteil lediglich bei 2 Prodings überwiegend in den Städten Freiburg, zent. Hier schränken sowohl die mangelnde Stuttgart und Karlsruhe. Hier sind zwischen Nachfrage als auch das mangelnde Angebot 16 Prozent und knapp über 20 Prozent den Stellenwert dieser Angebotsform ein. der Haushalte bei mindestens einem Car- In den Städten mit einer höheren Versharing-Anbieter Kunde. Diese drei Städte breitung und in übrigen Nachfrageschwersind nach dem Carsharing-Städteranking des punkten zeigt sich, dass das Carsharing stark Bundesverbands CarSharing e.V.² auch die schichtspezifisch nachgefragt wird. 10 Prodrei Städte mit der deutschlandweit größten zent der Haushalte mit einem vergleichswei-Carsharing-Angebotsdichte pro Einwohnerin se sehr hohen Haushaltseinkommen haben **CAR SHARING**

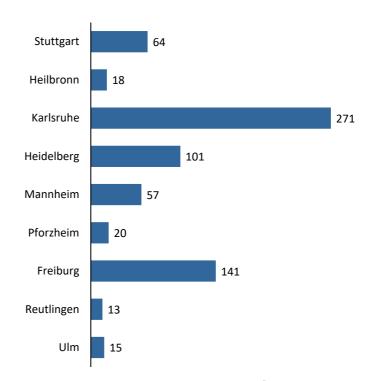
eine oder mehrere Carsharing-Mitglied- 50 Prozent der Carsharing-Haushalte beschaften. Bei Haushalten mit einem niedri- sitzen zusätzlich weiterhin mindestens ein gen oder sehr niedrigen Haushaltseinkommen liegt dieser Anteil nur zwischen 3 und nutzt seine Carsharing-Mitgliedschaft kaum 4 Prozent. Das Carsharing erreicht also bei oder gar nicht. Dies kann sogar positive Wirweitem nicht die gesamte Bevölkerung, sondern ist konzentriert auf die ökonomisch ge- im Hintergrund die Wahl unter dem Strich sehen besser situierte Bevölkerung. Zudem öfter auf den ÖPNV oder das Rad fällt, doch ist es nicht automatisch gleichzusetzen mit könnte dies schwer in Einklang zu bringen einem Autoverzicht oder einer intensiven sein mit den ökonomischen Plänen der Inanspruchnahme im Alltagsverkehr. Etwa meisten Carsharing-Anbieter.

eigenes Auto. Und ein ebenso großer Anteil kungen haben, wenn mit der Auto-Option

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



Carsharingfahrzeuge in Großstädten pro 1000 Einwohner



Angaben in Prozent Quelle: Städtevergleich des Bundesverbands Carsharing e.V.

FÜHRERSCHEIN, AUTOS & CARSHARING FÜHRERSCHEIN, AUTOS & CARSHARING

Besitz von Fahrrädern und Elektrofahrrädern

Wie viele Fahrräder warten auf ihre Nutzuna?

rad. Durchschnittlich nennt jeder Haushalt in Baden-Württemberg zwei Fahrräder heim kein Fahrrad, aber nur um die 15 Prosein Eigen. Allerdings besitzen anderer- zent der Haushalte in den Städten Heidelseits 26 Prozent der Haushalte kein Fahrrad berg, Karlsruhe und Mannheim. (Deutschland 24 Prozent). Dieser Nichtbe- Wie schon bei der Autoverfügbarkeit und sitz schwankt zwischen den Regionstypen der Carsharing-Mitgliedschaft spielt die finan-

von 22 Prozent in den kleineren Großstädten bis zu 34 Prozent in Städten auf dem Land. Zwischen den Großstädten in Baden-Würt-Ein verbreitetes Verkehrsmittel ist das Fahr- temberg schwankt der Anteil erheblich. So besitzen 44 Prozent der Haushalte in Pforz-

Fahrradbesitz eine Rolle. Knapp 34 Prozent ökonomischen Haushaltsstatus. aller Haushalte mit einem mittleren bis sehr Diese Ergebnisse für den Fahrradbesitz sind, niedrigen vergleichbaren Haushaltseinkom- ähnlich wie in Sachen Auto, abhängig von men geben an, kein Fahrrad zu besitzen. Bei der Haushaltskonstellation. In Haushalten den Haushalten mit hohem oder sehr hohem Einkommen ist dies nur bei 11 bis 15 Fälle kein Fahrrad vorhanden. Ältere Allein-Prozent der Fall. So wird deutlich, dass auch lebende hingegen besitzen zu knapp über bei einem vergleichsweise preisgünstigen 50 Prozent kein Fahrrad. 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

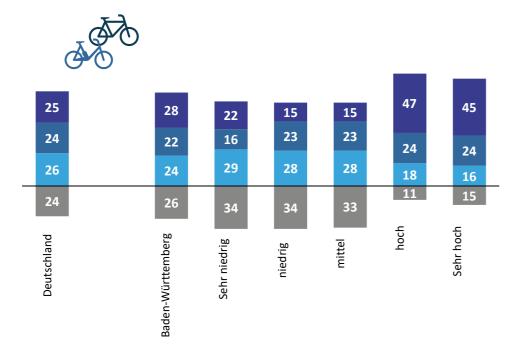
zielle Ausstattung der Haushalte auch beim 75-jährigen und ist erneut abhängig vom

mit Kindern ist nur in unter 10 Prozent der

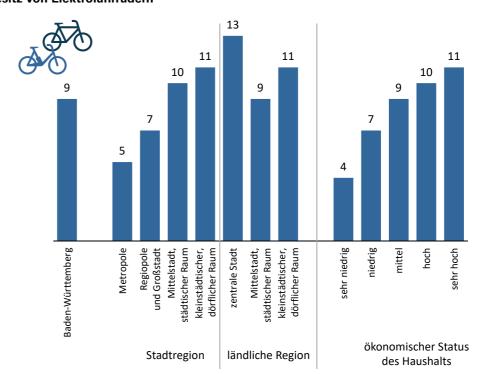
Fahrradbesitz in den Haushalten: abhängig vom sozialen Status

drei Fahrräder und mehr zwei Fahrräder ein Fahrrad ■ kein Fahrrad





Besitz von Elektrofahrrädern



Angaben in Prozent

36 BESITZ VON FAHRRÄDERN UND ELEKTROFAHRRÄDERN

Wie verbreitet sind Elektrofahrräder?

benen Fahrrad steigt die Verbreitung des in Baden-Württemberg besitzen zum Erhebungszeitpunkt 2017 mindestens ein Elektrofahrrad. Größere Verbreitung finden diese Räder vor allem in den Mittelzentren im Elektroräder sind jedoch oft nicht das einländlichen Raum. Dort haben sich 13 Pro- zige oder hauptsächliche Verkehrsmittel in zent der Haushalte für ein Elektrofahrrad entschieden. In dörflichen oder kleinstäd- mit Elektrofahrrad sind gleichzeitig mit mintischen Regionen sind es 10 Prozent der destens einem Pkw ausgestattet. Das heißt, Haushalte. Der geringste Anteil findet sich das Elektrofahrrad ist in den meisten Hausin Metropolregionen, wo sich nur 5 Prozent halten nur eine unter mehreren Optionen der Haushalte ein Elektrofahrrad zugelegt für den Alltagsverkehr. Hintergrund dafür haben.

Die Unterschiede sind auch zwischen den die Investition in ein Pedelec stellt für wenieinzelnen Teilgebieten im Land Baden- ger wohlhabende Haushalte, die häufig auch Württemberg sichtbar. In den Landkreisen auf ein Auto verzichten müssen, eine unter ist der Anteil der Haushalte mit Elektrofahr- Umständen hohe Hürde dar.

rad deutlich höher als in den Großstädten. Den großstädtischen Radverkehr hatte das Zusätzlich zum klassischen selbst angetrie- Elektrorad also 2017 noch nicht erreicht. Mögliche Gründe dafür werden Sicherungs-Elektrofahrrads. 9 Prozent der Haushalte möglichkeiten und verkehrsbedingte Radfahrbarrieren für Seniorinnen und Senioren sein, die wiederum bislang zum Hauptklientel der Pedelecs zählen.

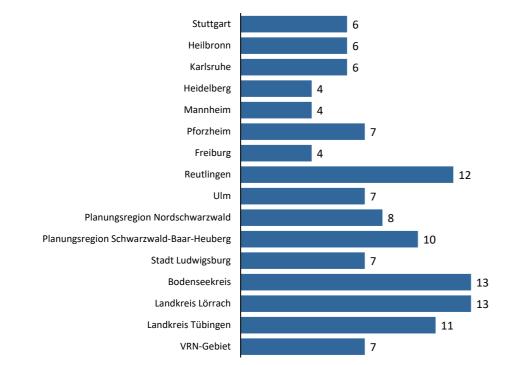
> den Haushalten. 92 Prozent der Haushalte ist erneut die ökonomische Situation, denn

Der Besitz von Elektrofahrrädern ist vor in ländlichen Gebieten und bei älteren Beser Altersgruppe ist der Anteil des Pededeutlich höher als bei den Männern mit 8 entsprechende Wert 13 Prozent, bei Männern 17 Prozent. Unter den über 75-jährigen mit nur 6 Prozent.

Unter dem Strich zeigt sich, dass Elektrofahrräder im Gegensatz zu anderen neuen Formen der Mobilität bisher eher ein Trend

allem bei über 50-jährigen auf dem Wachs- völkerungsgruppen mit Autoverfügbarkeit tumspfad. So besitzen bereits 10 Prozent der ist, wobei sich die Entscheidung zugunsten Bevölkerung im Alter zwischen 50 und 64 eines Elektrorads nach Geschlecht und Al-Jahren ein eigenes Elektrofahrrad. In dieter deutlich unterscheidet. Der generelle Besitz aber zeigt, dass, vor allem für Hauslec-Besitzes bei den Frauen mit 12 Prozent halte mit Mehrfachautobesitz, das Elektrofahrrad eine umweltfreundliche und aktive Prozent. In der Gruppe der 65- bis 74-jähri- Ergänzung zum Auto darstellt und mittelgen sind es 15 Prozent der Bevölkerung, die fristig zur Reduktion der Pkw-Nutzung in über ein Elektrofahrrad verfügen. Bei den ländlichen Gebieten beitragen kann. Aber Frauen in dieser Altersgruppe beträgt der auch in Städten, die aufgrund ihrer Topographie weniger für den Fahrradverkehr geeignet sind, können Elektrofahrräder das haben 8 Prozent Zugriff auf ein Elektrofahr- Auto als Verkehrsmittel ergänzen und zur rad. Hier ist die Besitzrate bei Männern mit Entlastung der städtischen Verkehrssysteme 12 Prozent doppelt so hoch wie bei Frauen beitragen. Dies setzt jedoch eine dafür durchgängig taugliche Fahrradinfrastruktur voraus, die nicht immer gegeben ist.

Anteil Haushalte mit Elektrofahrrädern in Großstädten und Regionen







Genutzte Fahrkarten des ÖPNV

Mit welchen Tickets wird der ÖPNV genutzt?

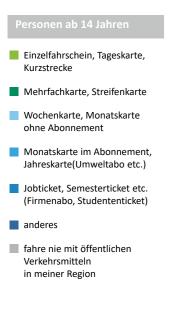
mit den Tarifangeboten befassen, was eine Nutzungshürde darstellen kann. Anders geht es den Zeitkartenbesitzerninnen und 46 Prozent aller Baden-Württembergerin- besitzern. 15 Prozent der Befragten geben nen und Baden-Württemberger berichten an, eine Monatskarte im Abo zu besitzen von sich, dass sie üblicherweise nur eine und rund 22 Prozent nutzen den ÖPNV nie. Einzelfahrkarte oder Tageskarte lösen, wenn Hinsichtlich der Nutzung von verschiedesie den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Sie nen Tarifzugängen gibt es deutliche Unternutzen den ÖPNV in der Regel nur ab und schiede zwischen den Regionstypen. In an und nicht täglich oder wöchentlich. Sie kleineren Städten und dörflichen Regionen müssen sich also vermutlich jedes Mal neu geben um die 30 Prozent der Befragten ab

14 Jahren an, nie den öffentlichen Nahver- knapp 22 Prozent und rund 30 Prozent der einen einfachen Zugang in der Tasche. Aber auch zwischen den einzelnen Großstädten innerhalb Baden-Württembergs der Ticketnutzung. So geben in Stuttgart gar nicht erst erwägen würden. 35 Prozent der Bevölkerung an, ein Abon- In den Planungsregionen und Landkreisen nement für den ÖPNV zu besitzen und nur ist der Anteil der Personen, die nie den 2 Prozent nutzen den ÖPNV ganz explizit ÖPNV nutzen, deutlich höher als in den und Ulm zeigt sich, dass hier zwischen Fahrkartennutzung ist der Landkreis Lörrach,

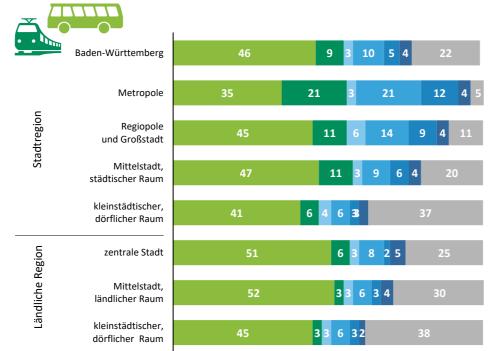
kehr zu nutzen. Hier besitzen nur unter Befragten ein Abonnement für den ÖPNV 10 Prozent der Bevölkerung eine Monats- besitzen, während zwischen 5 Prozent und karte im Abonnement. Ganz anders sieht 9 Prozent der Bevölkerung den ÖPNV es in den Metropolen und Großstädten grundsätzlich nie nutzen. Anders stellt sich Baden-Württembergs aus. Hier sind es nur die Lage in den Städten Pforzheim, Heil-5 bzw. 11 Prozent der Personen, die ange- bronn und Reutlingen dar. In Reutlingen ben, nie den öffentlichen Nahverkehr zu haben 10 Prozent, in Heilbronn 13 Probenutzen. Gleichzeitig verfügen hier über zent und in Pforzheim 18 Prozent der Be-20 Prozent der Bevölkerung über eine völkerung ein Abonnement für den ÖPNV. Monatskarte im Abonnement, haben also 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 gibt es deutliche Unterschiede hinsichtlich Bevölkerung, dass sie die ÖPNV-Nutzung

nicht. Für Freiburg, Mannheim, Karlsruhe meisten Städten. Eine Ausnahme bei der

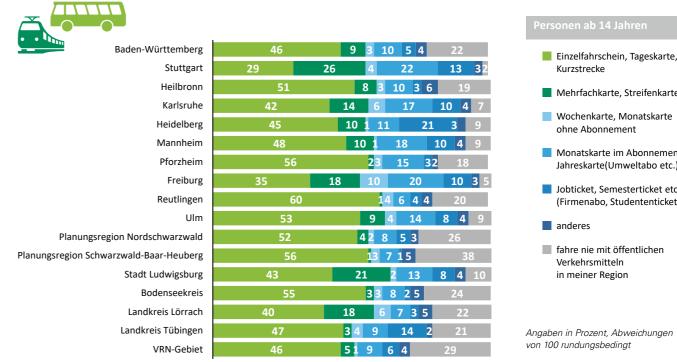
Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt



Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV in Großstädten und Regionen



Mehrfachkarte, Streifenkarte Wochenkarte, Monatskarte Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte(Umweltabo etc.) Jobticket, Semesterticket etc. (Firmenabo, Studententicket) fahre nie mit öffentlichen

GENUTZTE FAHRKARTEN DES ÖPNV GENUTZTE FAHRKARTEN DES ÖPNV



Zufriedenheit mit Verkehrsangeboten

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 dauerhaftes Abonnement. Von allen Beschäftigen 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.

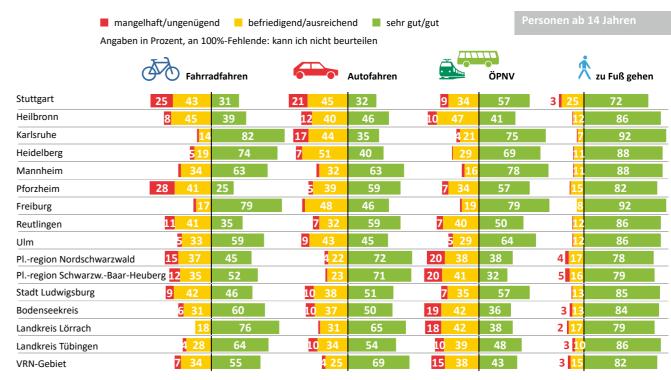
Wie zufrieden ist die Bevölkerung mit den Verkehrsangeboten?

zung, sondern unter den Befragten ab 14 chen positiven Einstufung. Jahren auch die Bewertung der Verkehrs- In diesen Beurteilungen treten allerdings mit gut oder sehr gut. Nur 45 Prozent ver- bewertet. In den kleinstädtischen Gebieten

geben für die Verkehrssituation im ÖPNV in ihrer Region die Noten gut oder sehr gut. Doch immerhin 81 Prozent bewerten die Die MiD 2017 erhebt nicht nur die Nut- Situation für das Zufußgehen mit einer sol-

mittel. Demnach stufen 65 Prozent die Ver- starke regionale Differenzen auf. So wird die kehrssituation für das Auto vor Ort als gut Situation für das Auto in den Metropolen oder sehr gut ein. 59 Prozent bewerten die und Großstädten lediglich von etwa 45 Pro-Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort zent der Bevölkerung mit gut oder sehr gut

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort in Großstädten und Regionen



42 GENUTZTE FAHRKARTEN DES ÖPNV ZUFRIEDENHEIT MIT VERKEHRSANGEBOTEN keine angenehme Verkehrssituation.

hältnissen im Fußverkehr. In fast allen Regut. gionstypen sind um die 80 Prozent mit den Verhältnissen für den Fußverkehr zufrieden. Etwas unzufriedener sind die Bewohner Welcher Zusammenhang besteht zwischen kleinstädtisch-dörflicher Landregionen. Dies der Zufriedenheit mit der ÖPNV-Infrastrukhängt in erster Linie mit der dortigen Nah- tur und der Nutzung des ÖPNV? versorgung zusammen, wenn Ziele in diesen Gebieten kaum oder nur schlecht zu Fuß er- Die Zufriedenheit mit den Verkehrsangereichbar sind.

steigt dieser Wert dagegen auf über 80 Pro- Der ÖPNV wird bei der regionalen Diffezent. Auch zwischen den Großstädten gibt renzierung in den Ballungsräumen nachvolles deutliche Unterschiede. Hier liegen die ziehbar deutlich besser bewertet als in länd-Werte zwischen Stuttgart mit 32 Prozent gut lichen Regionen. In den Metropolen und bzw. sehr gut einerseits und Mannheim mit Großstädten vergeben über 60 Prozent der 63 Prozent gut bzw. sehr gut andererseits Bevölkerung für den ÖPNV ein Gut oder weit auseinander. Das Autofahren in Stutt- Sehr gut. Diese gute Bewertung sinkt allergart ist also auch aus diesem Blickwinkel dings stetig mit steigender Entfernung von den Ballungsräumen. In kleinstädtisch-dörf-Raumübergreifend zufrieden sind die Bür- lichen Landregionen bewerten so nur noch gerinnen und Bürger dagegen mit den Ver- 23 Prozent den ÖPNV mit gut oder sehr

boten vor Ort hat Auswirkungen auf die

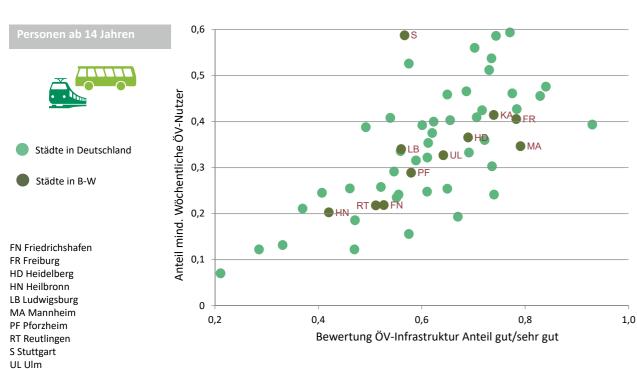
Nutzung der Verkehrsangebote. Dies ist an den Grad der Zufriedenheit eine auch im der Abbildung auf Seite 44 ersichtlich. Hier deutschlandweiten Vergleich überdurchwurden in einer zweidimensionalen Darstellung die Zufriedenheit mit dem ÖPNV Verantwortlich dafür dürften die auch aus lichen ÖPNV-Nutzung in den MiD-Städten den Autoverkehr sowie nicht zuletzt auch 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. Welcher Zusammenhang besteht zwischen Am schlechtesten werden Bus und Bahn in Heilbronn, Reutlingen und Friedrichshafen bewertet. Dementsprechend fällt dort auch die übliche Nutzung am geringsten aus. Auch die Verkehrssituation für das Fahrrad Deutlich besser - und mit der konsequen- wird regional von der Bevölkerung stark unterweise höheren Nutzung - wird der terschiedlich eingeschätzt. Vergleichsweise ÖPNV in Karlsruhe, Mannheim und Frei- erhält die Verkehrssituation für das Fahrrad burg eingeschätzt. Ungewöhnlich hingegen gute Noten in Großstädten und Regiopolen,

schnittliche Nutzung des ÖPNVs zu sehen. sowie das Niveau der zumindest wöchent- Sicht der Befragten schlechte Situation für das geringe Niveau der Fahrradnutzung sein.

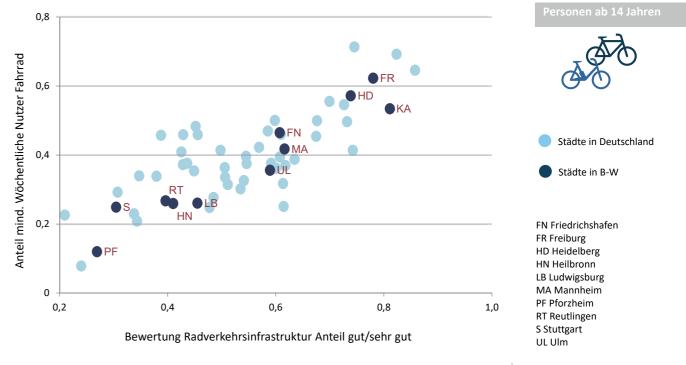
der Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und der Nutzung des Fahrrads?

ist das Ergebnis für Stuttgart. Hier ist für kleineren Städten in städtischen Regionen

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



Städtevergleich: Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und übliche Radnutzung



44 ZUFRIEDENHEIT MIT VERKEHRSANGEBOTEN ZUFRIEDENHEIT MIT VERKEHRSANGEBOTEN

den-Württemberg. Hier sagen nur 41 Pro- zu nutzen. zent der Befragten, dass die Situation für Ähnlich wie für den ÖPNV wird deutlich, das Fahrrad gut oder sehr gut sei. 19 Prozent dass in Städten wie zum Beispiel Freiburg, geben dagegen an, dass die Situation man- in denen die Verkehrssituation für das Fahrgelhaft oder sogar ungenügend sei.

Ähnlich wie für die anderen Verkehrsmittel wird, das Fahrrad häufiger genutzt wird sind zwischen den in der MiD 2017 abbild- als in den Städten, in denen die Situation baren Städten deutliche Unterschiede hin- schlechter eingeschätzt wird. Dazu zählen sichtlich der Verkehrssituation für das Fahr- etwa Stuttgart oder Pforzheim. Je besser rad erkennbar. Am besten wird die Situation die Verkehrssituation für das jeweilige Vererneut in den Städten Freiburg, Heidelberg kehrsmittel eingeschätzt wird, desto höher und Karlsruhe eingeschätzt. Hier bewerten ist in diesen Gebieten auch der Anteil des um die 80 Prozent der Befragten die Situ- jeweiligen Verkehrsmittels am Verkehrsation mit gut oder sehr gut. In diesen drei aufkommen. Damit gilt, dass, vergleichbar Städten positioniert sich auch der Anteil der mit der Situation im ÖPNV, auch das An-Befragten, die angeben, das Fahrrad mindes- gebotsniveau über den Grad der Nutzung tens wöchentlich zu benutzen, bei Werten entscheidet. um die 60 Prozent. Deutlich schlechter hingegen wird die Situation anderswo bewertet. In Stuttgart bewerten nur 31 Prozent der

sowie im ländlichen Raum. Hier bewerten Befragten die Radverkehrssituation mit gut zwischen 64 und 75 Prozent der Bürgerin- oder sehr gut. In der Stadt Pforzheim sind nen und Bürger die Situation für das Fahr- es sogar nur 25 Prozent. Damit korresponrad mit gut oder sehr gut. Vergleichsweise dierend geben auch nur 12 Prozent in Pforzschlecht bewertet jedoch wird die Situation heim und 25 Prozent der Befragten in Stuttfür das Fahrrad in den Metropolen in Bagart an, das Fahrrad mindestens wöchentlich

rad für gut oder sogar sehr gut befunden





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 automobile 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:

mittel 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:

der), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge ten Wege dar (z.B. pro Tag oder Jahr). verstanden.

Modal Split:

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsauch in absoluten Angaben ab.

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

Personenkilometer:

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

Stichtag/Berichtstag:

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrs- 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:

Steht für "motorisierten Individualverkehr", Stellt die absolute Anzahl oder die prozendarunter werden das Auto, motorisierte tuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrrä- Zeitraum von der Bevölkerung zurückgeleg-

Verkehrsaufwand:

Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten mittels nach Wegen oder nach Personen- Zeitraum von der Bevölkerung zurückgekilometern in prozentualen Anteilen oder legten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr). Der Begriff wird synonym mit dem Begriff "Verkehrsleistung" verwendet.

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

Druckfrisch, Stuttgart

Stand: Juli 2019, 2. Auflage



